

27270.
Высочайше учрежденная Особая Высшая Коммисія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

~~34857~~
В. XLIX.



Состоящая при Министерствѣ Финансовъ

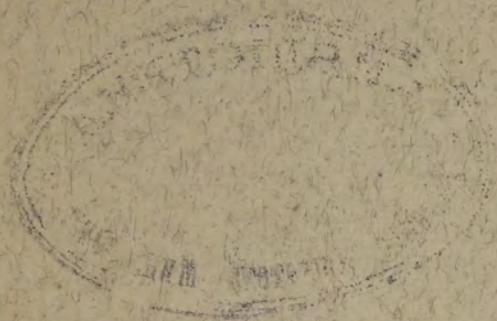
КОММИСІЯ
О
НОВЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ
И ЕЯ ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ.

Часть I.

1896 — 1902 г.

Н. Е. Ермиловъ.

—❖❖—
С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія С. Л. Кида, Казанская ул., 44.
1910.



27270
Высочайше учрежденная Особая Высшая Коммисія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

В. XLIX. (49)



Состоящая при Министерствѣ Финансовъ

~~34857~~

КОММИСІЯ
О
НОВЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ
И ЕЯ ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ.

Часть I.

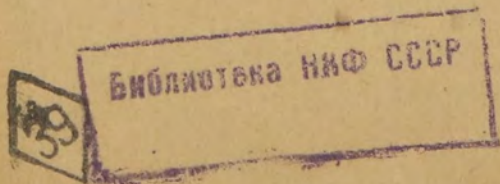
1896 — 1902 г.

Н. Е. Ермиловъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія С. Л. Кинда, Казанская ул., 44.

1910.



✓

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

1912

RECEIVED

COMMON

BOOKS

1912

8446

1912

UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная **Особая Высшая Коммисія** для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Слѣдующіе Труды Коммисіи:

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Риккера, Невскій, 14.

№№ вы- пусковъ.	Цѣна Р. К.
I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Коммисіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи	— 75
II. Историческій очеркъ учрежденія, подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ	— 20
III. Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣннн смѣтѣ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ	1 —
IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ	1 50
V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ	3 —
VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ «Archiv für Eisenbahnwesen» 1907 и 1908 г.г.	— 20
VII. О пользованнн товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ	— 75
VIII. Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій	1 —
IX. Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижнаго состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижнаго состава и тяги, — на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ —	50

- | | | |
|--------|---|---------------|
| X. | Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ | 1 — |
| XI. | Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ. | 3 — |
| XII. | О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ | 1 — |
| XIV. | Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Планта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ | 3 — |
| XV. | Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г. | 3 — |
| XVI. | Краткое изложеніе заключеній сѣзда Начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего сѣзда, состоявшагося 27 января—3 февраля 1909 г. | — 40 |
| XVII. | Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ | — 50 |
| XVIII. | Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій | — 40 |
| XIX. | Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ | Не продается. |
| XX. | Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложение къ докладу И. И. фонъ-Рихтеръ, Помощника Начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. | 1 50 |
| XXI. | Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго | — 75 |
| XXII. | Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій | 2 — |
| XXIII. | Главные причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 гг. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ | 4 — |
| XXIV. | I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августѣ мѣсяцѣ 1909 г., по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учре- | |

	жденной Особой Высшей Комиссiи для всесторонняго изслѣдованiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи.	
	II. Реорганизациа главныхъ желѣзнодорожныхъ мастер- скихъ по принципу для современнаго интенсивнаго ме- ханическаго производства Инж.-Техн. П. П. Рицconi . . .	— 50
XXV.	Перевозка почты по желѣзн. дорогамъ. С. Кульжинскiй . . .	— 50
XXVI.	Швейцарскiе союзные желѣзнодорожные законы . . .	1 50
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ пере- возокъ въ Россiи	— 75
XXVIII.	Экономическое значенiе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 50
XXIX.	Правительственные источники образованiя капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX.	О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованiя. 1869—1909 гг.	— 20
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположенiи мастерскихъ для ре- монта подвижнаго состава. С. Кульжинскiй	— 75
XXXII.	Материалы по вопросу о реорганизации управленiя русскихъ желѣзныхъ дорогъ	2 —
XXXIII.	Свѣдѣнiя и данныя о мастерскихъ русскихъ жел. дор. и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV.	Передача Государственныхъ земель желѣзнымъ доро- гамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскiй	— 75
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строитель- ствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ	— 75
XXXVI.	О развитiи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Куль- жинскiй	— 75
XXXVII.	Материалы по обслѣдованiю Южныхъ жел. дор.	3 —
XXXVIII.	Материалы по обслѣдованiю Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXIX.	Материалы по обслѣдованiю Екатерининской желѣзной дороги	3 —
XL.	Материалы по вопросу о реорганизации отчетности ка- зенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I.	3 —
XLI.	Тоже. Часть II.	3 —
XLII.	Тоже. Часть III.	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ	— 50
XLIV.	Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенiю въ связи съ сокращенiемъ эксплуата- ционныхъ расходовъ, проектъ распредѣленiя мощныхъ	

	паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV.	Планъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	1 —
XLVI.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ желѣзныя дороги общаго значенія	5 —
XLVII.	Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ подъѣздные пути; Условія сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей	5 —
XLVIII.	Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія	2 —
XLIX.	Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ	3 —
L.	Ислѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ каз. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплуатационнымъ отчетамъ этихъ дорогъ	2 —
LIV.	Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ	1 —

Б. Печатаются:

LI.	Выгоды, полученныя желѣзными дорогами отъ урожая и улучшенія своего хозяйства съ 1907 г.	— —
LII.	Матеріалы по ислѣдованію Сѣверныхъ дорогъ	— —
LIII.	Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и заграницею	— —

Состоящая при Министерствѣ Финансовъ междуведомственная Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ существуетъ уже почти 15 лѣтъ. При возникновеніи ея, въ началѣ 1896 года, вся сѣтъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ равнялась 34.466 верстамъ; въ настоящее время протяженіе рельсовыхъ путей въ Россіи достигло 62.900 вер., т. е. почти удвоилось. Само собою понятно, что дѣятельность такого учрежденія, какъ Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, разсматривавшаго за эти 15 лѣтъ громадное большинство проектовъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ съ точки зрѣнія финансово-экономической и выработывавшаго условія для частнаго желѣзнодорожнаго строительства, не могла и не должна была пройти безслѣдно въ исторіи развитія русской желѣзнодорожной сѣти.

Между тѣмъ о дѣятельности Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ до сихъ поръ очень мало извѣстно: журналы Коммисіи не издаются для широкаго пользованія лицъ, заинтересованныхъ дѣломъ нашего желѣзнодорожнаго строительства, а остаются документами, доступными лишь для правительственныхъ учреждений и лицъ, вѣдающихъ желѣзнодорожное дѣло. Между тѣмъ изданіе всѣхъ журналовъ занятій Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ было бы крупнымъ вкладомъ въ дѣло изученія желѣзнодорожнаго дѣла вообще и русскаго желѣзнодорожнаго строительства въ частности. Такого изданія нѣтъ и врядъ ли когда оно будетъ.

Въ виду этого, въ предположеніи, что краткое изложеніе сущности работъ Коммисіи, по каждому засѣданію ея въ отдѣльности, за все время ея существованія, не будетъ бесполезно для лицъ, заинтересованныхъ въ дѣлѣ развитія нашей желѣзнодорожной

сѣти, составленъ настоящій очеркъ дѣятельности Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ на основаніи оффиціальныхъ свѣдѣній и матеріаловъ, имѣющихся въ Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ. Предлагаемый трудъ представляетъ какъ бы сводъ результатовъ занятій Коммисіи въ видѣ конспекта ея журналовъ. При изложеніи этого конспекта приложено стараніе не пропустить главнаго, имѣющаго существенное значеніе для каждаго дѣла въ отдѣльности, и вмѣстѣ съ тѣмъ опущены детали и подробности, имѣющія значеніе второстепенное. Для цѣльности картины дѣятельности Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, а съ другой стороны, въ виду практическаго и отчасти историческаго значенія для желѣзнодорожнаго дѣла, попутно приведены въ сжатомъ видѣ свѣдѣнія, по оффиціальнымъ источникамъ, о дальнѣйшей судьбѣ вопросовъ, разсмотрѣнныхъ Коммисіею. Въ этихъ цѣляхъ въ настоящемъ трудѣ помѣщено краткое содержаніе представленій Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія въ высшія правительственныя учрежденія о сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ, изложены положенія этихъ учрежденій, послѣдовавшія по упомянутымъ представленіямъ, и приведены даты Высочайшихъ утвержденій какъ этихъ положеній, такъ и уставовъ новыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Кромѣ того, казалось полезнымъ помѣстить и указанія о времени открытія движенія на осуществившихся новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ такомъ видѣ настоящее изданіе можетъ служить не только какъ очеркъ дѣятельности Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, но отчасти и какъ справочное изданіе по русскому желѣзнодорожному строительству съ конца прошлаго столѣтія.

Прежде чѣмъ приступить къ изложенію вышеупомянутыхъ свѣдѣній, необходимо сказать нѣсколько словъ о возникновеніи Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ при Министерствѣ Финансовъ и ея составѣ.

Учрежденіе особой постоянной междувѣдомственной Коммисіи при Министерствѣ Финансовъ для разсмотрѣнія проектовъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ возникло по мысли бывшаго Министра Финансовъ графа С. Ю. Витте, который еще въ 1894 г. въ представленіи своемъ въ Государственный Совѣтъ (отъ

3 ноября за № 7989) „о мѣрахъ для содѣйствія сооруже­нію сѣти дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія“ указы­ валь, какъ на одну изъ полезныхъ для сего мѣръ, на образо­ ваніе особой Коммисіи при Министерствѣ Финансовъ, подъ предсѣдательствомъ лица по назначенію Министра Финансовъ, изъ представителей Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ Юстиціи, Путей Сообщенія и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и Государственнаго Контроля, полагая вмѣстѣ съ тѣмъ необходимымъ возложить на эту Коммисію, между про­ чимъ, и составленіе заключеній по отдѣльнымъ случаямъ и ходатайствамъ о предоставленіи льготъ и пособій со стороны Правительства по сооруже­нію отдѣльныхъ линій новыхъ желѣз­ ныхъ дорогъ мѣстнаго значенія.

Разрѣшеніе этого вопроса Государственнымъ Совѣтомъ замедлилось, такъ какъ представленіе это вызвало возраженіе со стороны бывшаго въ то время Министра Путей Сообщенія. Въ виду же того, что къ этому времени подлежало разрѣшенію много ходатайствъ, поступившихъ въ Министерство Финансовъ какъ со стороны желѣзнодорожныхъ обществъ, такъ и мѣстныхъ правительственныхъ, городскихъ и земскихъ учрежденій и частныхъ лицъ о проведеніи желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ рельсовыхъ путей, Министръ Финансовъ, признавая неотложность разрѣшенія нѣкоторыхъ изъ сихъ ходатайствъ, пришелъ къ убѣжденію о необходимости, не ожидая окончательнаго рѣшенія вопроса объ учрежденіи постоянной Коммисіи, образовывать при Министерствѣ Финансовъ временныя Коммисіи для разсмо­ трѣнія болѣе неотложныхъ ходатайствъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Желая, чтобы каждое такое ходатайство, предварительно дальнѣйшаго направленія въ установленномъ порядкѣ, было подвергнуто разсмотрѣнію съ точки зрѣнія всѣхъ требованій, которыя могутъ быть предъявлены къ новой желѣзной дорогѣ различными правительственными учрежденіями, Министръ Финан­ совъ вошелъ въ соглашеніе съ подлежащими вѣдомствами объ образованіи означенной Коммисіи подъ предсѣдательствомъ Директора Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія,

Внутренних Дѣлъ, Военнаго, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и Финансовъ, Государственнаго Контроля и Главнаго Управленія Удѣловъ.

Коммисіи эти образовывались для разсмотрѣнія поступавшихъ въ Министерство Финансовъ ходатайствъ о сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, по каждой отдѣльной линіи или вѣтви. При этомъ при образованіи Коммисіи Министръ Финансовъ входилъ каждый разъ въ соглашеніе съ упомянутыми вѣдомствами. Конечно, подобныя сношенія представлялись во многихъ отношеніяхъ неудобными, вызывая излишнюю переписку и промедленіе въ дѣлѣ. Въ виду этого Министръ Финансовъ, отношеніемъ отъ 17 февраля 1896 г., предложилъ главнымъ начальникамъ вѣдомствъ, представители которыхъ участвовали въ означенныхъ Коммисіяхъ при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, считать Коммисію эту постоянною въ составѣ назначенныхъ для сего подлежащими вѣдомствами представителей. Вмѣстѣ съ тѣмъ Министръ Финансовъ выразилъ желаніе, чтобы ему было предоставлено вносить на разсмотрѣніе Коммисіи дѣла безъ предварительнаго согласія главныхъ начальниковъ вѣдомствъ, имѣющихъ представителей въ Коммисіи. На учрежденіе такой Коммисіи согласились всѣ заинтересованныя вѣдомства.

Образованная такимъ образомъ въ февралѣ 1896 года постоянная Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ существуетъ до сего времени, и всѣ дороги, разрѣшаемыя съ того времени, были разсмотрѣны ею съ финансово-экономической точки зрѣнія. Исключеніе изъ сего представляетъ лишь очень незначительное количество казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя не были на разсмотрѣніи Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, каковы: Оренбургъ-Ташкентская, Кегель-Гапсальская, Бологое-Сѣдлецкая, Амурская, разрѣшеніе коихъ къ сооруженію послѣдовало особымъ порядкомъ.

Въ настоящее время Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ состоитъ, подъ предсѣдательствомъ Директора Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, изъ представителей Министерствъ Финансовъ, Путей Сообщенія, Военнаго, Внутреннихъ Дѣлъ,

Императорскаго Двора и Удѣловъ, Торговли и Промышленности, Юстиціи, Государственнаго Контроля и Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія.

Въ виду того, что дата 17 февраля 1896 года можетъ быть признана за день учрежденія постоянной при Министерствѣ Финансовъ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, съ этого времени начато изложеніе ея трудовъ, но такъ какъ первымъ вопросомъ, подлежащимъ ея обсужденію, былъ вопросъ о соединеніи желѣзнодорожною линіею Пермско-Вятскаго края съ общемою сѣтью желѣзныхъ дорогъ, имѣвшій уже свою исторію и разсматривавшійся уже во временной Коммисіи при Министерствѣ Финансовъ, то въ изложеніе о предметѣ занятій перваго засѣданія Коммисіи (23 февраля 1896 года) включены краткія свѣдѣнія и о предшествовавшемъ ходѣ этого дѣла.

Н. Ермиловъ.

С.-Петербургъ.

1910 г.

Перечень засѣданій Коммиссіи о новыхъ жел. дорогахъ въ хронологическомъ порядкѣ.

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1896 годъ.	
Февраля 23.	О соединеніи желѣзнодорожною линіею Пермско-Вятскаго края съ общеоу сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ.
Февраля 29.	<p>1. О проведеніи подъѣзднаго пути отъ ст. Савелино, Рыбинской жел. дороги до города Кашина.</p> <p>2. О проведеніи желѣзнодорожной вѣтви отъ Москвы до села Савелова.</p> <p>3. О сооруженіи подъѣзднаго пути отъ Москвы до Воскресенска.</p>
Марта 13.	О сооруженіи Ямпольскаго и Бершадо-Устьинскаго подъѣздныхъ путей.
Апрѣля 16.	<p>1. О сооруженіи подъѣзднаго пути отъ Рязани чрезъ село Спасъ-Клепики до села Тумы.</p> <p>2. О проведеніи желѣзнодорожной вѣтви отъ Москвы до села Савелова.</p> <p>3. О сооруженіи подъѣзднаго пути отъ Москвы до Воскресенска.</p>
Ноября 1.	О сооруженіи Первозвановской желѣзнодорожной вѣтви.
Ноября 22 и 25.	О сооруженіи желѣзнодорожнаго пути между Витебскомъ и одной изъ станцій С.-Петербурзьско-Варшавской жел. дороги.
Декабря 20.	1. По разсмотрѣнію ходатайства Общества Орѣховскаго подъѣзднаго пути о замѣнѣ разрѣшеннаго сему Обществу Орѣховскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути ширококолейнымъ.

Когда состоялось
засѣданіе.

ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.

2. О передачѣ въ вѣдѣніе Общества Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Курскъ, Московско-Курской жел. дороги, до города Курска и объ устройствѣ новой желѣзнодорожной вѣтви отъ гор. Курска до моста чрезъ р. Сеймъ.

3. О сооруженіи подъѣзднаго пути отъ ст. Озеряны, Юго-Западныхъ жел. дорогъ, до Карвице - Озерянскаго свеклосахарнаго завода, расположеннаго въ мѣст. Мизочъ, Волынской губерніи.

1897 годъ.

Января 17.

1. По разсмотрѣнію ходатайства Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей въ Россіи о постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ ст. Подгородная, Юго-Западныхъ жел. дорогъ, до г. Вознесенска, съ продолженіемъ таковой до р. Буга.

2. О сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій: 1) отъ гор. Москвы до гор. Виндавы, 2) отъ г. Краснаго-Холма до ст. Савелино, Рыбинской жел. дор. и 3) отъ ст. Дно, Бологое-Псковской жел. дороги, до мѣст. Сокольники.

3. О сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Свѣнцяны, С.-Петербургско-Варшавской жел. дороги, черезъ города Поневѣжь и Баускъ до ст. Торенсбергъ, Митавской жел. дороги, съ вѣтвью на Вилькомиръ.

Января 20.

О сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій: 1) отъ г. Москвы до г. Виндавы, 2) отъ г. Краснаго-Холма до ст. Савелино, Рыбинской жел. дороги и 3) отъ ст. Дно, Боло-

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1897 годъ.	
Января 29.	<p>гое-Псковской жел. дороги, до мѣст. Сокольники.</p>
Января 31 и Февраля 1.	<p>По разсмотрѣнію ходатайства Общества Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги о разрѣшеніи названному Обществу соединенія непрерывнымъ рельсовымъ путемъ Тейковского подъѣзднаго пути съ Юрьевъ-Польскою вѣтвью той же дороги.</p>
Февраля 3.	<p>О сооруженіи желѣзной дороги отъ ст. Павелець, Рязанско-Уральской желѣзной дороги, до города Москвы.</p>
Февраля 7.	<p>1. По разсмотрѣнію ходатайства Правленія Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ о предоставленіи названному Обществу постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи Луганскъ-Миллерово.</p> <p>2. О сооруженіи, взамѣнъ разрѣшенной къ постройкѣ Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ Крестнинской вѣтви, новыхъ путей къ Звѣрево-Дебальцевскому участку желѣзныхъ дорогъ названнаго Общества.</p> <p>3. По разсмотрѣнію ходатайства Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ о предоставленіи ему постройки и эксплуатаціи Восточно-Донецкой жел. дороги.</p>
Февраля 7.	<p>1. О сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Проскуровъ, Юго-Западныхъ жел. дорогъ, чрезъ гр. Староконстантиновъ, до ст. Шепетовки или Полонное, тѣхъ же дорогъ.</p> <p>2. О предоставленіи Обществу Рязанско-Уральской жел. дороги постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Данковъ, Астапово-Данковской вѣтви Рязанско-Уральской жел. дороги, до города Смоленска.</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1897 годъ.	
Февраля 14.	По разсмотрѣнію ходатайства Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ о предоставленіи ему постройки и эксплуатаціи Восточно-Донецкой жел. дороги.
Марта 7.	О сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій: 1) отъ г. Москвы до г. Виндавы, 2) отъ г. Краснаго-Холма до ст. Савелино, Рыбинской жел. дороги и 3) отъ ст. Дно, Бологое-Псковской жел. дороги до мѣст. Сокольники.
Марта 8.	По разсмотрѣнію особаго мнѣнія членовъ Коммисіи отъ Государственнаго Контроля по вопросу о проведеніи Данково-Смоленской жел. дороги.
Марта 14 и 18.	По вопросу о сооруженіи жел. дороги отъ ст. Павелець, Рязанско-Уральской жел. дороги, до г. Москвы.
Марта 21.	<p>1. О наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи желѣзнодорожной линіи, имѣющей соединить г. Каменецъ-Подольскъ съ сѣтью Юго-Западныхъ жел. дорогъ.</p> <p>2. О сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Свѣнцяны, С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги, чрезъ города Поневѣжъ и Баускъ до ст. Торенсбергъ Митавской дороги, съ вѣтвью на гор. Вилькомиръ.</p>
Апрѣля 4.	<p>1. О сооруженіи линіи отъ села Инжавина, Кирсановскаго уѣзда Тамбовской губерніи, до одной изъ станцій Рязанско-Уральской жел. дороги.</p> <p>2. О сооруженіи желѣзнодорожной линіи въ районѣ горнаго промысла юга Россіи, между станціями Попасная и Никитовка, и объ укладкѣ второй колеи рельсовъ на участкахъ Хацепетовка-Дебальцево-Попасная желѣзныхъ дорогъ того же района.</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1897 годъ.	
	<p>3. По разсмотрѣнію ходатайства Батумскаго купца А. А. Салерни о разрѣшеніи ему сооруженія и эксплуатаціи узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ г. Батума до м. Копандиби, Батумскаго округа.</p>
Апрѣля 24.	<p>О соединеніи желѣзнодорожною линіею Пермско-Вятскаго края съ общею сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ.</p>
Апрѣля 25.	<p>1. По разсмотрѣнію ходатайства Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи о предоставленіи ему постройки и эксплуатаціи подъѣзднаго узкоколейнаго пути отъ ст. Бердичевъ, Бердичевъ-Житомирскаго пути названнаго Общества, до м. Яновъ, Винницкаго уѣзда, Подольской губерніи, съ вѣтвями отъ ст. Яновъ проектируемаго пути: 1) къ Войтовецкому свеклосахарному заводу и 2) къ ст. Калиновка, Юго-Западныхъ жел. дорогъ.</p> <p>2. По разсмотрѣнію ходатайства д. с. с. С. А. Уварова о предоставленіи ему съ образуемой группой капиталистовъ постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ Фастова или Кіева до ст. Домбровицы, Полѣвскихъ жел. дорогъ.</p>
Апрѣля 27.	<p>О соединеніи желѣзнодорожною линіею Пермско-Вятскаго края съ общею сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ.</p>
Мая 16.	<p>1. По разсмотрѣнію ходатайства Московскаго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи о предоставленіи ему сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ г. Симферополя до с. Алушты съ вѣтвью на Гурзуфъ и Ялту.</p> <p>2. О постройкѣ узкоколейной вѣтви отъ ст. Боржомъ, Закавказской жел. дороги,</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1897 годъ.	
	<p>черезъ село Дабы до села Бакурьяни, съ вѣтвью отъ Дабы до Цагвери.</p>
Юня 27.	<p>О соединеніи рельсовымъ путемъ Ялты съ линіей Курско - Харьково - Севастопольской желѣзной дороги.</p>
Сентября 12.	<p>О наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи, по коему должны быть произведены изысканія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій Кіевъ-Витебскъ и Кіевъ-Полтава.</p>
Ноября 27 и Декабря 5.	<p>О сооруженіи обводной желѣзной дороги вокругъ города Лодзи.</p>
Декабря 12.	<p>1. Объ экономическомъ значеніи новой желѣзнодорожной линіи отъ г. Волчанска до г. Купянска.</p> <p>2. Объ экономическомъ значеніи желѣзнодорожной линіи отъ станціи Владиславовка, Джанкой - Феодосійскаго участка Курско - Харьково - Севастопольской жел. дороги, до г. Керчи.</p>
Декабря 18.	<p>1. Объ экономическомъ значеніи Занѣманскихъ линій къ Кнышину и Козловой Рудѣ.</p> <p>2. Объ экономическомъ значеніи вѣтви отъ ст. Чіатуры, Чіатурской вѣтви Закавказской желѣзной дороги, до м. Дарквети.</p> <p>3. Объ экономическомъ значеніи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Користовка, Харьково-Николаевской жел. дороги, до ст. Пятихатки.</p> <p>4. О сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій отъ ст. Новозыбковъ, Полѣсскихъ жел. дорогъ, до г. Новгородъ - Сѣверска и отъ г. Стародуба до г. Новгородъ-Сѣверска съ вѣтвью къ ст. Корюковка, Либаво - Роменской жел. дороги.</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1898 годъ.	
Января 8.	О разрѣшеніи князю Г. Д. Церетели сооруженія подъѣздныхъ путей къ Чіатурской вѣтви, Закавказской желѣзной дороги.
Января 22 и 29.	О сооруженіи С.-Петербургско - Вятской желѣзной дороги.
Февраля 5.	О сооруженіи желѣзнодорожной линіи между станціями Шепетовкой и Проскуровымъ, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.
Февраля 8.	О сооруженіи С.-Петербургско - Вятской желѣзной дороги.
Февраля 19.	<p>1. О наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи проектируемой желѣзной дороги между Кіевомъ и Полтавою.</p> <p>2. О расширеніи предпріятія Общества Московско - Виндаво - Рыбинской жел. дороги съ переименованіемъ его въ Общество Сѣверо - Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.</p>
Февраля 23.	О разрѣшеніи князю Г. Д. Церетели сооруженія подъѣздныхъ путей къ Чіатурской вѣтви, Закавказской желѣзной дороги.
Февраля 26.	<p>1. О сооруженіи С.-Петербургско - Вятской желѣзной дороги.</p> <p>2. О сооруженіи узкоколейнаго рельсоваго пути отъ г. Феллина до г. Ревеля съ вѣтвью на Вейссенштейнъ.</p>
Февраля 27.	О сооруженіи С.-Петербургско - Вятской желѣзной дороги.
Марта 5.	О сооруженіи желѣзной дороги между Кіевомъ и Полтавою.
Марта 19.	<p>1. О направленіи желѣзной дороги отъ Москвы до села Савелова.</p> <p>2. О разрѣшеніи паровой тяги на линіи Марковской желѣзной дороги съ продолженіемъ послѣдней до г. Радимина.</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1898 годъ.	
Марта 26.	<p>О сооруженіи: 1) узкоколейной желѣзной дороги отъ ст. Калиновка, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до ст. Гайворона, строящейся Бершадо - Устьянской желѣзной дороги, съ вѣтвью къ ст. Винницѣ, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, и 2) желѣзнодорожной вѣтви къ мѣстечку Чечельнику, Подольской губерніи.</p>
Марта 27.	<p>О расширеніи предпріятія Общества Московско - Виндаво - Рыбинской жел. дороги съ переименованіемъ его въ общество Сѣверо - Западныхъ жел. дорогъ.</p>
Апрѣля 16.	<p>О сооруженіи желѣзной дороги отъ пограничнаго пункта Белжеца до Холма и Люблина.</p>
Апрѣля 20.	<p>О сооруженіи желѣзной дороги отъ Бѣлгорода до Сумъ.</p>
Апрѣля 24.	<p>О сооруженіи желѣзной дороги отъ города Лодзи до г. Калиша съ продолженіемъ ея до германской границы.</p>
Апрѣля 30.	<p>О сооруженіи подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей на Уралѣ.</p>
Мая 1.	<p>1. О постройкѣ подъѣздного пути отъ Лысьвенскаго желѣзодѣлательнаго завода графа Шувалова къ ст. Лысьвѣ, Пермь-Тюменской жел. дороги.</p>
Мая 5.	<p>2. О сооруженіи подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей на Уралѣ.</p>
Мая 7.	<p>1. О постройкѣ узкоколейныхъ линій отъ г. Варшавы до селеній Яблонны и Вавера.</p>
Мая 7.	<p>2. О сооруженіи желѣзной дороги отъ г. Лодзи до г. Калиша съ продолженіемъ ея до германской границы.</p>
Мая 7.	<p>1. О сооруженіи желѣзной дороги отъ Нижняго - Новгорода до ст. Ромоданово, Московско - Казанской желѣзной дороги.</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
<p>1898 годъ.</p>	<p>2. О постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ ст. Заметчино, Сызрано - Вяземской желѣзной дороги, до ст. Кустаревки, Московско - Казанской желѣзной дороги.</p> <p>3. О выборѣ направленія Московско-Виндавской желѣзной дороги при подходѣ къ городу Москвѣ.</p> <p>4. О постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ ст. Моршанскъ II, Сызрано - Вяземской жел. дороги, до ст. Мосолово, Московско-Казанской жел. дороги, съ вѣтвью до пристани Ново - Темниково, на рѣкѣ Цнѣ.</p>
<p>Мая 13.</p>	<p>О сооруженіи узкоколейной желѣзной дороги отъ мѣст. Маріенбургъ, Лифляндской губ., до ст. Валкъ, Псково - Рижской жел. дороги, и отъ имѣнія Альтъ - Шваненбургъ, той же губерніи, до ст. Штокмансгофъ, Риго - Орловской жел. дороги, съ вѣтвью на Маріенбургъ.</p>
<p>Мая 28.</p>	<p>О сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ г. Одессы до г. Аккермана, съ вѣтвью на г. Маяки.</p>
<p>Сентября 24.</p>	<p>О сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій отъ города Лодзи до городовъ Эгержа и Пабіянице.</p>
<p>Октября 2.</p>	<p>1. О сооруженіи желѣзной дороги отъ г. Лодзи до г. Калиша съ продолженіемъ ея до германской границы.</p> <p>2. О проведеніи электрическаго подъѣзднаго пути отъ С.-Петербурга до с. Пулкова.</p>
<p>Октября 10.</p>	<p>1. О сооруженіи желѣзной дороги отъ ст. Тума, Рязанско-Тумскаго подъѣзднаго пути, до города Владиміра.</p>

84170

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1898 годъ.	
	<p>2. О проведеніи желѣзной дороги отъ Теряевой слободы, Московской губерніи, къ станціи Клинь, Николаевской желѣзной дороги.</p>
Октября 24.	<p>1. О проведеніи Ингулецкой желѣзнодорожной линіи отъ развѣзда Моисеевки, Екатерининской желѣзной дороги, до рудника Криворожскаго Общества желѣзныхъ рудъ.</p>
	<p>2. О сооруженіи желѣзнодорожной линіи между станціями Юго-Восточныхъ жел. дорогъ Алмазною и Бѣлою или Юрьевкою.</p>
Октября 29.	<p>1. О сооруженіи С.-Петербургско-Вятской желѣзной дороги.</p> <p>2. Объ измѣненіи направленія желѣзнодорожной линіи между участкомъ Знаменка - Крюковъ, Харьково - Николаевской жел. дороги, и Саксаганскою вѣтвью, Екатерининской жел. дороги.</p>
Ноября 12.	<p>О проведеніи подъѣзднаго желѣзнодорожнаго пути отъ города С.-Петербурга до с. Токсова, Шлиссельбургскаго уѣзда.</p>
Ноября 19.	<p>О проведеніи желѣзнодорожной линіи отъ одной изъ станцій Новороссійскаго участка, Владикавказской желѣзной дороги, къ югу вдоль Черноморскаго побережья Кавказа.</p>
Декабря 10.	<p>1. О сооруженіи узкоколейнаго пути между городами Лихвиномъ, Калужской губерніи, и Тулою.</p> <p>2. О постройкѣ Ходорковскаго подъѣзднаго пути отъ полуст. Сокольчи, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, къ мѣстечку Ходоркову, съ развѣтвленіемъ къ Яропови-</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
<p>1898 годъ.</p> <p>Декабря 17.</p>	<p>ческому и Ходорковскому сахарнымъ заводамъ.</p> <p>3. О сооруженіи С.-Петербургско-Вятской желѣзной дороги.</p> <p>4. О сооруженіи узкоколейнаго подъѣзднаго пути между ст. Петроковъ, Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги, и посадомъ Сулеевомъ.</p> <p>1. О проведеніи желѣзной дороги отъ Витебска къ югу.</p> <p>2. О сооруженіи желѣзной дороги между Кіевомъ и Ковелемъ.</p>
<p>1899 годъ.</p> <p>Января 23.</p> <p>Февраля 4.</p> <p>Февраля 11.</p>	<p>О сооруженіи желѣзной дороги между Кіевомъ и Ковелемъ.</p> <p>1. О сооруженіи нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ Донецкомъ каменноугольномъ бассейнѣ.</p> <p>2. О постройкѣ электрическаго трамвая отъ Ланского шоссе до Юкковъ съ вѣтвью отъ Поклонной горы до села Спасскаго.</p> <p>1. О проведеніи желѣзнодорожнаго пути отъ г. С.-Петербурга до с. Токсово, Шлиссельбургскаго уѣзда.</p> <p>2. О постройкѣ желѣзной дороги отъ Александрополя на Эривань и Джульфу.</p>
<p>Февраля 18.</p>	<p>1. Объ измѣненіи направленія Ямпольскаго подъѣзднаго пути.</p> <p>2. О сооруженіи сѣти электрическихъ трамваевъ въ Сосновицко - Домбровскомъ районѣ.</p> <p>3. О постройкѣ желѣзнодорожной вѣтви отъ разъѣзда Сигнаевки, Фастовскаго участка Юго-Западныхъ жел. дорогъ, до</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1899 годъ.	
	<p>Лебединскаго сахарнаго завода Александровскаго Товарищества.</p>
Марта 4.	<p>1. О сооруженіи желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Куцевки, Владикавказской жел. дороги, до города Ейска.</p>
	<p>2. О сооруженіи Петербургскихъ пригородныхъ подъѣздныхъ путей.</p>
Марта 5.	<p>1. О сооруженіи подъѣздного пути отъ станціи Голицыно, Московско-Брестской жел. дороги, до города Звенигорода и Саввинскаго монастыря.</p>
	<p>2. О сооруженіи Петербургскихъ пригородныхъ подъѣздныхъ путей.</p>
Марта 11.	<p>1. О сооруженіи желѣзной дороги между Москвою и ст. Кыштымомъ, Екатеринбургъ-Челябинской жел. дороги.</p>
	<p>2. О подходѣ къ Нижнему-Новгороду Нижегородско - Ромодановской желѣзной дороги.</p>
Марта 18.	<p>1. Объ измѣненіи условій сооруженія желѣзной дороги отъ пограничнаго пункта Белжеца до Холма и Люблина.</p>
	<p>2. О сооруженіи желѣзной дороги между Москвою и ст. Кыштымомъ, Екатеринбургъ-Челябинской жел. дороги.</p>
Марта 19.	<p>1. О подходѣ къ Нижнему-Новгороду Нижегородско-Ромодановской жел. дороги.</p>
	<p>2. Объ измѣненіи условій сооруженія желѣзной дороги отъ пограничнаго пункта Белжеца до Холма и Люблина.</p>
	<p>3. О сооруженіи желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Куцевки, Владикавказской жел. дороги, до г. Ейска.</p>
	<p>4. О сооруженіи жел. дороги между Москвою и ст. Кыштымомъ, Екатеринбургъ-Челябинской жел. дороги.</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1899 годъ.	
Апрѣля 1.	<p>1. О сооруженіи Астраханской жел. дороги.</p> <p>2. О сооруженіи подъѣздного пути отъ слоб. Часовенской (противъ г. Симбирска) до Мелекесскаго посада.</p>
Апрѣля 8.	<p>О сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ г. Царицына до г. Челябинска.</p>
Апрѣля 29.	<p>1. О сооруженіи подъѣздного пути отъ г. Ченстохова до пограничнаго пункта Гербы.</p> <p>2. О сооруженіи жел. дороги отъ мѣстечка Друскеники до ст. Порѣчье, С.-Петербургско-Варшавской жел. дороги.</p> <p>3. О сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Александровки, Московско-Курской жел. дороги, до с. Зиновьева.</p> <p>4. О постройкѣ ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви отъ села Барятина, Тульской губерніи, до соединенія съ Данково-Смоленскою линіею.</p> <p>5. О сооруженіи Нарышкинской и Булгаковской желѣзнодорожныхъ вѣтвей.</p>
Мая 1.	<p>О сооруженіи Московской окружной жел. дороги.</p>
Мая 13.	<p>1. О сооруженіи Арабатской желѣзнодорожной вѣтви.</p> <p>2. О сооруженіи Нарышкинской и Булгаковской желѣзнодорожныхъ вѣтвей.</p> <p>3. О сооруженіи подъѣздныхъ путей въ Донецкомъ каменноугольномъ бассейнѣ.</p>
Мая 26.	<p>О сооруженіи подъѣздного пути отъ ст. Поломошной, Средне-Сибирской жел. дороги, до Гурьевскаго завода.</p>
Сентября 30.	<p>О подходѣ къ С.-Петербургу Витебской линіи Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги.</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1899 годъ.	
Октября 20 и 28.	О постройкѣ Гербы-Ченстоховской желѣзнодорожной линіи.
Ноября 4, 11 и 13.	О сооруженіи Варшавско-Калишской желѣзной дороги.
Ноября 27 и Декабря 2.	О сооруженіи Астраханской желѣзной дороги.
Декабря 9.	<ol style="list-style-type: none"> 1. О постройкѣ Апраксинской желѣзнодорожной вѣтви. 2. О сооруженіи Селезневской вѣтви къ станціи Юрьевка, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ. 3. О постройкѣ Воронежскихъ городскихъ подъѣздныхъ путей. 4. О введеніи паровой тяги вмѣсто конной на Виляновской жел. дорогѣ, о постройкѣ соединительной обходной вѣтви между Виляновымъ и дачею Марцелинъ и о сооруженіи узкоколейной жел. дороги отъ ст. Пясечно, Варшавско-Горно-Кальварійской жел. дороги, до сахарнаго завода Черскъ.
Декабря 23.	О сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Христиновка, Юго-Западныхъ жел. дорогъ, до праваго берега рѣки Днѣпра, близъ мѣст. Ржищевъ.
1900 годъ.	
Января 13.	О сооруженіи желѣзной дороги отъ Богословскаго завода до рѣки Камы.
Января 21.	<ol style="list-style-type: none"> 1. О сооруженіи Алагирскаго подъѣздного пути къ станціи Даргъ-Кохъ, Владикавказской желѣзной дороги. 2. О сооруженіи Кахетинской вѣтви, Закавказской желѣзной дороги. 3. О сооруженіи желѣзной дороги отъ Богословскаго завода до рѣки Камы.
Января 27.	1. О постройкѣ подъѣздного пути отъ Ивангорода-Домбровской желѣзной дороги

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1900 годъ.	
	къ копи Парижъ, до цинковаго завода и далѣе до каменноугольнаго отвода Бендинъ V-а, арендуемаго Франко-Русскимъ Горнымъ Обществомъ.
	2. О сооруженіи желѣзнодорожныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ.
Февраля 3, 5, 11 и 12.	О сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ раіонѣ Донецкаго бассейна.
Февраля 17.	По обсужденію особаго мнѣнія члена коммисіи отъ Государственнаго Контроля губ. секр. Аксакова по вопросу о сооруженіи Варшавско-Калишской жел. дороги.
Февраля 24 и 25.	О проведеніи желѣзнодорожныхъ путей на Уралѣ.
Марта 1.	1. О постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ Невьянска черезъ Алапаевскій заводъ и гор. Ирбитъ до села Таборинскаго на рѣкѣ Тавдѣ.
	2. О проведеніи желѣзнодорожныхъ путей на Уралѣ.
Марта 4.	1. О постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ Невьянска черезъ Алапаевскій заводъ и гор. Ирбитъ до села Таборинскаго на рѣкѣ Тавдѣ.
	2. О сооруженіи желѣзной дороги отъ Богословскаго завода до рѣки Камы.
	3. О проведеніи желѣзнодорожныхъ путей на Уралѣ.
Марта 9.	О сооруженіи желѣзной дороги отъ Богословскаго завода до рѣки Камы.
Марта 24.	1. О сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій Москва-Дубки и Москва-Стромынь.
	2. О сооруженіи желѣзной дороги отъ Богословскаго завода до рѣки Камы.
Марта 30.	О сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій Москва-Дубки и Москва-Стромынь.

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1900 годъ.	
Апрѣля 15.	О сооруженіи Черноморской жел. дороги.
Апрѣля 20.	О сооруженіи ширококолейной вѣтви Лодзь-Колюшки.
Апрѣля 29.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Обь образованіи Общества Мальцовскихъ желѣзныхъ дорогъ. 2. О сооруженіи Нижне-Крынской вѣтви къ станціи Садки, Екатерининской желѣзной дороги.
Мая 11.	<ol style="list-style-type: none"> 1. О сооруженіи Приднѣпровскихъ желѣзныхъ дорогъ. 2. О сооруженіи Рамонской вѣтви отъ станціи Графской, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.
Мая 12, 19 и 26.	О сооруженіи Приднѣпровскихъ желѣзныхъ дорогъ.
Сентября 1.	<ol style="list-style-type: none"> 1. О сооруженіи углевозныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ Домбровскомъ бассейнѣ. 2. О сооруженіи вѣтви къ угольнымъ копиямъ Жилловскаго Общества.
Сентября 4.	О сооруженіи углевозныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ Домбровскомъ бассейнѣ.
Октября 6.	<ol style="list-style-type: none"> 1. О сооруженіи вѣтви къ угольнымъ копиямъ Жилловскаго Общества. 2. О сооруженіи углевозныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ Домбровскомъ бассейнѣ.
Октября 13.	<ol style="list-style-type: none"> 1. О сооруженіи Мѣховской желѣзной дороги второстепеннаго значенія. 2. О сооруженіи Шидловецкаго подъѣзднаго пути. 3. О сооруженіи Грубешовской жел. дороги второстепеннаго значенія.

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1900 годъ.	
Ноября 2.	<p>1. О сооруженіи узкоколейной вѣтви отъ ст. Тума, Рязанско-Владимірской жел. дороги, до г. Елатьмы.</p> <p>2. О сооруженіи желѣзнодорожной линіи Новогеоргіевскъ-Плоцкъ.</p>
Декабря 14, 21 и 23.	О сооруженіи желѣзнодорожной линіи Варшава-Радомъ.
1901 годъ.	
Января 18 и 20.	О направленіи Второй Екатерининской желѣзной дороги.
Февраля 1.	<p>1. О сооруженіи Государево-Байракскихъ вѣтвей къ развѣзду Государевъ-Байракъ, Екатерининской желѣзной дороги.</p> <p>2. О сооруженіи Желторѣцкой вѣтви къ станціи Желтыя Воды, Екатерининской желѣзной дороги.</p> <p>3. О сооруженіи желѣзной дороги отъ гор. Ленчице, Калишской губерніи, до ст. Згержъ, строящейся Варшавско-Калишской желѣзной дороги.</p>
Февраля 8, 15, 16, 17 и 22.	О сооруженіи Круговой и Городскихъ желѣзныхъ дорогъ для С.-Петербурга въ связи съ Центральнымъ вокзаломъ.
Марта 9 и 14.	По разсмотрѣнію предложенія французскаго гражданина Генриха Коттю о разрѣшеніи ему образовать акціонерное Общество подъ наименованіемъ: „Русское Континентальное Общество транспортированія нефти“.
Марта 22.	<p>1. О сооруженіи Токмакской желѣзной дороги.</p> <p>2. О сооруженіи желѣзной дороги между Москвою и ст. Кышмытомъ, Пермской желѣзной дороги.</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1901 годъ.	
Марта 24.	<ol style="list-style-type: none">1. О сооруженіи желѣзной дороги между Москвою и ст. Кыштымомъ, Пермской желѣзной дороги.2. О сооруженіи Токмакской желѣзной дороги.
Марта 27.	<p>О сооруженіи желѣзной дороги между Москвою и ст. Кыштымомъ, Пермской желѣзной дороги.</p>
Апрѣля 12.	<ol style="list-style-type: none">1. О постройкѣ желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Грачи, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, къ Свиначевскому каменноугольному мѣсторожденію.2. О продолженіи Чіатурской вѣтви, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, отъ ст. Дарквети до сел. Сачхери.3. О сооруженіи Бѣлянской вѣтви отъ станціи Мѣловая, Екатерининской желѣзной дороги.
Апрѣля 26.	<ol style="list-style-type: none">1. О сооруженіи желѣзнодорожной линіи Полтава-Нижнеднѣпровскъ.2. О сооруженіи желѣзной дороги отъ города Ленчице, Калишской губерніи, до ст. Згержъ, строящейся Варшавско-Калишской желѣзной дороги.3. О сооруженіи Тацинской вѣтви къ станціи Юскино, Екатерининской желѣзной дороги.
Іюня 7.	<ol style="list-style-type: none">1. О сооруженіи ширококолейной желѣзнодорожной линіи отъ станціи Себежъ, Московско-Виндавской желѣзной дороги, до города Ковно.2. О предоставленіи акціонерному Обществу каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ Сосновицахъ сооруженія углевозныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1901 годъ.	
	<p>частнаго пользованія въ Домбровскомъ раіонѣ.</p>
<p>Юня 14.</p>	<p>1. О постройкѣ желѣзнодорожной вѣтви отъ станці Должинской, Екатерининской желѣзной дороги, до находящагося въ Равенецкомъ имѣніи Должинскаго рудника.</p>
	<p>2. О сооружеіи ширококолейной желѣзнодорожной линіи отъ станці Себежъ, Московско-Виндавской желѣзной дороги, до города Ковно.</p>
	<p>3. О сооружеіи желѣзной дороги отъ станці Рудничная, Екатерининской желѣзной дороги, до развѣзда № 14, Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги.</p>
<p>Юня 28.</p>	<p>1. О сооружеіи желѣзнодорожной вѣтви отъ станці Старья-Дороги, Либаво-Роменской желѣзной дороги, до мѣст. Урѣчье.</p>
	<p>2. О предоставленіи акціонерному Обществу каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ Сосновицахъ сооружеіи углевозныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей частнаго пользованія въ Домбровскомъ раіонѣ.</p>
	<p>3. О сооружеіи желѣзнодорожной вѣтви отъ мѣст. Пилавы къ станці Бобруйскъ, Либаво-Роменской желѣзной дороги.</p>
	<p>4. Объ измѣненіи Высочайше утвержденныхъ 24 декабря 1898 года условій постройки и эксплуатаціи Лодзинско-Згержскаго и Лодзинско-Пабіаницкаго электрическихъ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей (трамваевъ).</p>
<p>Юля 5.</p>	<p>О сооружеіи Вольмарскаго подъѣзднаго пути отъ мѣст. Смилътенъ, черезъ городъ Вольмаръ до мѣст. Гайнашъ.</p>
<p>Юля 19.</p>	<p>О сооружеіи электрическаго трамвая отъ города Кіева до мѣстечка Бровары,</p>

Когда состоялось засѣданіе.	ПО КАКОМУ ВОПРОСУ.
1901 годъ.	
	Черниговской губерніи, съ вѣтвью къ урочищу Дарница.
Августа 2.	О сооруженіи желѣзной дороги отъ города Усть-Нарова (Гунгенбургъ) до станціи Дно, Бологовско-Псковской жел. дороги.
Августа 9.	О сооруженіи желѣзной дороги отъ станціи Ильинскій-Погость, Орѣховскаго подъѣзднаго пути, до станціи Воскресенскъ, Московско-Казанской желѣзной дороги.
Августа 23.	О сооруженіи желѣзной дороги отъ города Усть-Нарова (Гунгенбургъ) до станціи Дно, Бологовско-Псковской жел. дороги.
Ноября 8 и 10.	О сооруженіи желѣзнодорожной линіи Варшава-Радомъ.
Ноября 29.	1. О сооруженіи желѣзной дороги общаго пользованія отъ одного изъ пунктовъ на рѣкѣ Оби, близъ села Обдорскаго, до одного изъ пунктовъ на Самоѣдскомъ берегу Сѣвернаго океана.
	2. Объ измѣненіи условій сооруженія Зиновьевской вѣтви, Московско-Курской желѣзной дороги.
Декабря 13.	О сооруженіи желѣзной дороги отъ Москвы до Казани и далѣе до ст. Кыштымъ, Пермской желѣзной дороги.

В О П Р О С Ы,
разсмотрѣнные Коммисіей о новыхъ
желѣзныхъ дорогахъ.

Засѣданія 23 февраля 1896 года, 24 и 27 апрѣля 1897 года.

По вопросу о соединеніи желѣзнодорожною линіею Пермско-Вятскаго края съ общемоу сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1893 году Министръ Финансовъ вошелъ съ всеподданнѣйшимъ докладомъ о необходимости, въ виду явно обнаружившагося экономическаго упадка нашего сѣвернаго края, сооруже-нія одной изъ слѣдующихъ желѣзныхъ дорогъ: 1) между Вологдой и Архангельскомъ, 2) между рѣками Волгою и Сѣверной Двиною и 3) между Улеборгомъ и одной изъ гаваней незамерзающаго берега Сѣвернаго океана. Въ видахъ всесторонняго обсужденія значенія этихъ дорогъ Министръ Финансовъ полагалъ полезнымъ образовать особую комисію изъ представителей всѣхъ заинтере-сованныхъ въ дѣлѣ вѣдомствъ. На докладъ Министра Финансовъ послѣдовало Высочайшее соизволеніе 3 декабря 1893 года, во исполненіе коего въ началѣ 1894 г. была образована при Министертвѣ Путей Сообщенія комисія подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра ген.-лейт. Петрова. Комисія эта, въ засѣданіяхъ 22, 26 и 29 января, 4, 9, 18 и 23 февраля, 11, 18 и 23 марта, 1, 2 и 5 апрѣля 1894 г. подвергла разсмотрѣнію четыре различныхъ направленія новой желѣзной дороги на сѣверѣ Россіи, а именно: Казань-Вятка-Котласъ, Пермь-Вятка-Котласъ, Вологда-Архангельскъ и Сердоболь-Кемь, при чемъ признала, что всѣ разсмотрѣнныя четыре желѣзныя дороги принесутъ существенную пользу сѣверному краю, но не могутъ замѣнить одна другую, а потому всѣ онѣ должны быть признаны желательными. Большинство членовъ комисіи высказалось при этомъ, что болѣе другихъ неотложной представляется линія отъ Вологды до Архангельска. Въ той же комисіи были сдѣланы заявленія представителями гор. Петербурга, гор. Вологды и другими о необходимости сооруже-нія линіи Петербургъ-Вологда-Пермь. По тому же вопросу на имя Министра Финансовъ поступила докладная записка отъ делегатовъ С.-Петербургской Городской Думы 22 мая 1894 года, а

вмѣстѣ съ тѣмъ въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія поступили ходатайства Кинешемской Городской Думы—о соединеніи желѣзною дорогой Кинешмы съ Вяткой, Костромскихъ Земства и Городской Думы—о проведеніи желѣзной дороги отъ Вятки на Кострому, отъ Московской Городской Думы—о сооруженіи желѣзной дороги отъ Вятки на Нижній.

Въ началѣ 1895 года Общество Моск.-Яросл. Архангельской дороги, ходатайствуя о разрѣшеніи ему сооруженія нѣкоторыхъ новыхъ линій, предложило осуществить также и желѣзную дорогу отъ Костромы до разрѣшенной къ постройкѣ казною Пермь-Котласской линіи (до намѣчавшейся въ предѣлахъ Глазовскаго уѣзда станціи Ухтымъ). Для разсмотрѣнія этого вопроса была образована особая коммисія при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, которая, кромѣ собственно направленія отъ Ухтыма на Кострому, въ виду поступившихъ заявленій и ходатайствъ, разсмотрѣла, въ засѣданіяхъ 21 и 26 апрѣля 1895 года, также и еще три другія направленія для желѣзнодорожной линіи, имѣющей связать Пермско-Вятскій край съ общей нашей рельсовой сѣтью, а именно: Ухтымъ-Кинешма, Ухтымъ-Нижній и Вятка-Вологда-Петербургъ.

Всѣ члены коммисіи, за исключеніемъ представителей Военнаго Министерства и Государственнаго Контроля, пришли къ слѣдующему заключенію. Проведеніе желѣзнодорожной линіи въ направленіи черезъ Вологду отъ Петербурга до Вятки требуетъ постройки 1130 верстъ новыхъ путей, а между тѣмъ большія затраты на постройку этой линіи едва-ли могутъ быть оправданы доходностью ея, такъ какъ въ разсматриваемомъ направленіи проектируемая линія должна пройти по мѣстности слабо населенной, съ мало развитой промышленностью и притомъ въ значительной степени уже обслуженной водными путями сообщенія. Для Московскаго промышленнаго района линія Петербургъ-Вологда-Вятка не будетъ имѣть почти никакого значенія, на торговые же обороты Петербурга можетъ повліять въ смыслѣ ихъ увеличенія лишь весьма незначительно. Затѣмъ линія отъ Ухтыма на Нижній, хотя и представляется сравнительно болѣе доходной, но въ значительной части обслуживаетъ мѣстность, уже входящую въ непосредственный районъ рѣки Волги, и при томъ требуетъ громадныхъ мостовыхъ сооружений, для сообщенія же Урала съ Петербургомъ это направленіе длиннѣе кратчайшаго направленія (черезъ Вологду) на 225 верстъ. Наконецъ, линія отъ Ухтыма на Кинешму обходитъ промышленные уѣзды Костромской губерніи и слишкомъ значительно удлиняетъ разстояніе между Ураломъ

и Петербургомъ. Въ виду этого наиболѣе удовлетворительнымъ представляется направленіе отъ Ухтыма на Кострому, такъ какъ, обслуживая мѣстность, почти совершенно лишенную удобныхъ путей сообщенія, но сравнительно населенную, съ развитою промышленностью, новая дорога въ этомъ направленіи потребуетъ постройки всего около 600 верстъ новыхъ путей. Для сообщенія Урала съ Петербургомъ Костромское направленіе представлялось бы болѣе длиннымъ противъ кратчайшаго всего на 73 версты, а для сообщенія съ Москвою—на 63 версты.

Члены комисіи отъ Военнаго Министерства отдавали предпочтеніе направленію Петербургъ-Вологда-Вятка, которое должно, по ихъ мнѣнію, обойтись дешевле (поверстно) и обслуживать наибольшій районъ сѣвера Россіи; представители же Государственнаго Контроля находили, что наилучшимъ рѣшеніемъ вопроса о сооруженіи новой желѣзной дороги на сѣверѣ Россіи является проведеніе дороги отъ Петербурга на Галичъ и Вятку съ вѣтвью отъ Галича на Кострому.

Во время разсмотрѣнія вопроса къ комисіи С.-Петербургская Городская Дума вошла съ всеподданнѣйшимъ ходатайствомъ о постройкѣ желѣзной дороги отъ Вятки черезъ Вологду на С.-Петербургъ, съ тѣмъ, чтобы ходатайство Думы было разсмотрѣно въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ одновременно съ проектами другихъ желѣзныхъ дорогъ, обходящихъ Петербургъ. На это ходатайство Государю Императору благоугодно было, 23 марта 1895 года, повелѣть: при разсмотрѣніи вопроса о постройкѣ сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣть въ виду интересы города С.-Петербурга. Въ свою очередь Московская Городская Дума, находя невыгоднымъ для Москвы и всей центральной Россіи, а равно и для Пермско-Вятскаго края соединеніе этого края только съ Петербургомъ по прямой линіи Вятка—Вологда—Петербургъ,—обратилась также съ всеподданнѣйшимъ ходатайствомъ о соединеніи рельсовымъ путемъ Вятки съ Москвою въ наиболѣе прямомъ и кратчайшемъ направленіи чрезъ Нижній-Новгородъ, Кинешму или Кострому. Государь Императоръ, 14 апрѣля 1895 года, повелѣть соизволилъ: имѣть въ виду при разсмотрѣніи вопроса о сѣверныхъ дорогахъ и интересы города Москвы.

По Высочайшему повелѣнію, означенныя ходатайства Петербургской и Московской Городскихъ Думъ были внесены въ апрѣлѣ 1895 года въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, которое, по разсмотрѣніи сего вопроса, мнѣніемъ положило: 1) поручить образованной при Министерствѣ Финан-

совъ комисіи изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ для разсмотрѣнія предположенія Общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги о соединеніи Вятки съ Москвою—обсудить вопросъ, по какимъ другимъ направленіямъ представлялось бы возможнымъ связать Вятку съ существующею желѣзнодорожною сѣтью, имѣя при этомъ въ виду интересы какъ С.-Петербурга, такъ и Москвы, и 2) по окончаніи работъ означенной комисіи предоставить Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія, по соглашенію съ подлежащими Министрами, внести результаты изъясненныхъ работъ на уваженіе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта съ соотвѣтствующимъ заключеніемъ о степени цѣлесообразности и неотложности осуществленія тѣхъ или иныхъ изъ сихъ линій. Государь Императоръ, 28 апрѣля 1895 года, положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Согласно сему Высочайшему повелѣнію комисія въ засѣданіяхъ 23 февраля 1896 года, 24 и 27 апрѣля 1897 года *), разсмотрѣла во всѣхъ подробностяхъ четыре намѣчавшіяся направленія для соединенія Вятки съ общей рельсовой сѣтью, а именно: Вятка—Вологда—Галичъ—Петербургъ (1200 вер.), Вятка—Галичъ—Кострома (564 вер.), Вятка—Кинешма (530 вер.) и Вятка—Нижній (470 вер.), при чемъ для участія въ занятіяхъ комисіи приглашены были представители всѣхъ городовъ и земствъ, интересы которыхъ было болѣе или менѣе близко затронуты проведеніемъ линіи отъ г. Вятки. Мѣстные представители явились въ засѣданія комисіи въ числѣ 67 лицъ.

Выяснивъ экономическое значеніе всѣхъ четырехъ направлений для новой желѣзной дороги къ г. Вяткѣ, комисія пришла къ заключенію, что наибольшему числу интересовъ и наиболѣе существеннымъ интересамъ обширнаго края, расположеннаго между Вяткой и Петербургомъ, могла бы удовлетворять желѣзная дорога въ направленіи отъ Вятки до Галича, съ развѣтвленіемъ ея здѣсь къ Костромѣ и Петербургу.

Мнѣніе это не раздѣляли лишь представители Военнаго Министерства, которые полагали, что какъ военнымъ, такъ и экономическимъ интересамъ болѣе отвѣчала бы линія отъ Вятки черезъ Вологду на С.-Петербургъ съ вѣтвью отъ Кологрива до Кинешмы.

Вопросъ о послѣдовательности постройки отдѣльныхъ участковъ проектируемой желѣзной дороги вызвалъ въ комисіи разно-

*) Результаты занятій комисіи по симъ засѣданіямъ изложены въ одномъ общемъ журналѣ.

гласіе: члены комисіи отъ Министерства Юстиціи, Главнаго Управленія Удѣловъ и отъ Государственнаго Контроля признавали необходимымъ прежде построить линію отъ С.-Петербурга до Вятки и затѣмъ уже соединить ее съ Костромою; члены отъ Министерствъ Путей Сообщенія, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, Финансовъ и одинъ изъ членовъ отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ признавали необходимымъ построить сначала линію, соединяющую Вятскій край съ Костромою, такъ какъ эта одна линія даетъ уже достаточно удобное соединеніе Пермско-Вятскаго края съ обѣими столицами и вообще со всей нашей рельсовой сѣтью, и, наконецъ, другой членъ отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, присоединяясь ко второму мнѣнію, признавалъ желательнымъ, чтобы постройка линіи Вятка—С.-Петербургъ производилась одновременно и отъ Петербурга, и отъ Вятки.

(См. засѣданія 22 и 26 января 1898 года).

Засѣданіе 29 февраля 1896 года.

**По вопросу о проведеніи подъѣзднаго пути отъ ст. Савелино,
Рыбинской желѣзной дороги, до города Кашина.**

Ходатайство Правленія Общества Рыбинской жел. дороги о разрѣшеніи названному Обществу принять на себя, при участіи земства Кашинскаго уѣзда сооруженіе и эксплуатацію подъѣзднаго пути отъ ст. Савелино, Рыбинской жел. дороги, до гор. Кашина сопровождалось заявленіемъ Правленія о томъ, что на основаніи состоявшагося между уполномоченными Кашинскаго земства и Правленіемъ Общества соглашенія, упомянутое земство, въ случаѣ постройки Обществомъ Рыбинской желѣзной дороги Савелино-Кашинской вѣтви, принимаетъ на себя обязательство вносить въ теченіе 22¹/₂ лѣтъ въ ежегодныя смѣты земства по 14.000 руб. на уплату Обществу 4⁰/₁₀ и погашенія по части строительнаго капитала сей вѣтви въ суммѣ 200.000 руб. Вмѣстѣ съ тѣмъ Правленіе ходатайствовало о разрѣшеніи взимать на проектируемой вѣтви какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи провозныя платы за перевозку пассажировъ и грузовъ болѣе высокія, чѣмъ установленныя для всей сѣти Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, разсматривавшая означенное ходатайство 29 февраля 1896 года, признала скорѣйшее осуществленіе Кашинской вѣтви въ интересахъ мѣстнаго населенія весьма желательнымъ и не встрѣтила съ своей стороны препятствій къ предоставленію постройки и эксплуатаціи ея Обществу Рыбинской жел. дороги. Но по вопросу о введеніи на проектируемой дорогѣ повышенныхъ провозныхъ платъ коммисія пришла къ заключенію, что при такихъ повышенныхъ ставкахъ чистая прибыль Общества Рыбинской жел. дороги, вслѣдствіе осуществленія помянутой вѣтви, выразилась бы въ суммѣ 34.000 руб., т. е. при столь значительной доходности Кашинской вѣтви ходатайство объ установленіи на ней повышенныхъ тарифовъ является неосновательнымъ. Но принимая во вниманіе, что при установленіи на названной вѣтви общихъ тарифныхъ ставокъ какъ для грузовъ, такъ и для пассажировъ, выручка вѣтви окажется недостаточной для покрытія обязательныхъ ея расходовъ, коммисія полагала возможнымъ установить на Кашинской вѣтви общія тарифныя ставки лишь для грузовъ малой скорости, оставивъ для пассажировъ и грузовъ большой скорости ставки, предположенныя Правленіемъ Общества Рыбинской желѣзной дороги.

Разсмотрѣвъ засимъ представленный Правленіемъ Общества проектъ дополненія къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги и сдѣлавъ въ немъ нѣкоторыя измѣненія и дополненія, коммисія одобрила приложенный къ ея журналу проектъ 2-го дополненія къ Уставу названнаго Общества, измѣненный и дополненный согласно ея замѣчаніямъ.

Въ представленіи отъ 15/17 апрѣля 1896 года за № 3179 въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, прилагая проектъ означеннаго дополненія къ Уставу, во всемъ согласный съ проектомъ, одобреннымъ коммисіею, полагали: утвердить проектъ 2-го дополненія къ уставу Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги согласно коему Обществу Рыбинской желѣзной дороги предоставляется постройка и эксплуатація Кашинской желѣзнодорожной вѣтви нормальной колеи отъ ст. Савелино Рыбинской желѣзной дороги, до г. Кашина.

Соединенное Присутствіе, заслушавъ настоящее дѣло, положило представленіе Министровъ утвердить, повергнувъ на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе выработанный коммисіею и исправленный, согласно замѣчаніямъ

Соединеннаго Присутствія, проектъ дополненія къ Уставу Общества Рыбинской желѣзной дороги.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ дополненія къ Уставу удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества 12 мая 1896 года.

Правильное движеніе на вѣтви Савелино-Кашинь, протяженіемъ 53 вер., открыто 20 сентября 1898 года.

Засѣданія 29 февраля и 16 апрѣля 1896 г.

І. По вопросу о проведеніи желѣзнодорожной вѣтви отъ Москвы до села Савелова.

Разсмотрѣвъ экономическое значеніе линіи отъ Москвы черезъ г. Дмитровъ до села Савелова на берегу р. Волги противъ села Кимры, коммисія признала сооруженіе этой линіи въ интересахъ развитія промышленности и торговли весьма желательнымъ.

По вопросу же о томъ, кому изъ двухъ соискателей представлялось бы, въ интересахъ Правительства, болѣе предпочтительнымъ разрѣшить осуществленіе означенной линіи: Обществу Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги или же Московскому Обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи,—коммисія не пришла къ единогласному мнѣнію. Предсѣдатель и члены отъ Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Военнаго, Финансовъ, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и Главнаго Управленія Удѣловъ находили болѣе желательнымъ предоставить постройку и эксплуатацію названной линіи Обществу Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги; остальные же члены коммисіи, а именно представители Министерства Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля признавали болѣе правильнымъ предоставить постройку и эксплуатацію линіи Москва-Савелово, съ узкой колеєю, Московскому Обществу подъѣздныхъ путей въ Россіи, на условіяхъ, согласно ходатайству Общества, на которыхъ была разрѣшена Первому Обществу подъѣздныхъ путей постройка и эксплуатація Свѣнцянскаго подъѣздного пути.

Въ виду такого разногласія, въ коммисіи возникла мысль разрѣшить одновременно: Московскому Обществу подъѣздныхъ путей въ Россіи построить узкоколейную вѣтвь отъ Москвы

чрезъ г. Дмитровъ къ с. Кимрамъ, а Обществу Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги ширококолейную вѣтвь отъ г. Дмитрова до одной изъ станцій Московско-Ярославской дороги, но такое рѣшеніе вопроса потеряло свое значеніе послѣ того, какъ нѣкоторое время спустя Московское Общество выразило свое согласіе на сооруженіе вѣтви Москва-Савелово съ колеєю широкою.

При дальнѣйшемъ направленіи дѣла, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 2 апрѣля 1897 года за № 2763 высказались за предоставленіе Обществу Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги постройки желѣзнодорожной линіи отъ ст. Москва, чрезъ г. Дмитровъ, до с. Савелово и за приобрѣтеніе сооруженной гр. Шереметевымъ желѣзнодорожной вѣтви отъ села Угольники до с. Баскачи за сумму 300.000 руб., со включеніемъ сей вѣтви въ предпріятіе Общества.

Главными мотивами къ предоставленію сооруженія линіи Москва - Савелово Обществу Московско-Ярославско - Архангельской жел. дороги для Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія послужили слѣдующія обстоятельства. Во первыхъ, едва ли могли бы быть серьезныя основанія предоставлять осуществленіе означенной линіи, не имѣющей характера подъѣздного пути, но несомнѣнно конкурирующей съ Московско-Ярославской дорогой, какому либо другому обществу, въ томъ числѣ и тѣмъ болѣе обществу подъѣздныхъ путей; затѣмъ Савеловская линія, сокращая пробѣгъ волжскихъ грузовъ къ Москвѣ на 120 вер., отвлекла бы значительное количество такихъ грузовъ, особенно нефтяныхъ, отъ Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги, въ доходахъ которой заинтересована казна, получая въ свой доходъ по крайней мѣрѣ половину излишка чистой прибыли Общества (пар. 7 четвертаго дополненія къ Уставу Общества Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги). При разрѣшеніи же сооруженія линіи Москва-Савелово другому Обществу казна не только не получила бы не менѣе половины чистаго дохода съ этой вѣтви, но даже потеряла бы отъ уменьшенія выручки Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги, вслѣдствіе перехода части грузовъ на названную линію. Наконецъ, при осуществленіи вѣтви Обществомъ Московско-Ярославско-Архангельской жел. дор. казна, въ случаѣ выкупа дороги, должна была бы, на основаніи Устава Общества, капитализировать для уплаты акціонерамъ собственно за эту вѣтвь лишь ту часть чи-

стой прибыли вѣтви, которая поступала бы въ собственность акціонеровъ Общества, при осуществленіи же ея Московскимъ Обществомъ подъѣздныхъ путей казна должна была бы заплатить акціонерамъ капитализированную сумму всей чистой прибыли вѣтви.

Вышеупомянутое представленіе Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія было рассмотрѣно 22 апрѣля 1897 года Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, которое полагало представленіе это утвердить.

Государь Императоръ въ 2 день мая 1897 года на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Въ засѣданіи комисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, 19 марта 1898 года разсматривался вопросъ объ измѣненіи направленія линіи Москва-Савелово, но комисія признала необходимымъ оставить первоначальное направленіе линіи безъ измѣненій (см. ниже: засѣданіе 19 марта 1898 года).

Протяженіе Московско-Савеловской линіи, по постройкѣ ея, оказалось равнымъ 121 вер.; участокъ дороги этой Безкудниково-Савелово былъ открытъ для правильнаго движенія 1 января 1901 года, а участокъ Москва - Бутырская - Безкудниково — 10 марта того же года.

2. По вопросу о сооруженіи подъѣздного пути отъ Москвы до Воскресенска.

Въ отношеніи на имя Министра Путей Сообщенія, отъ 21 декабря 1895 года за № 13104, Его Императорское Высочество Московскій генераль-губернаторъ сообщилъ о желательности вмѣнить Московскому Обществу подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи въ обязанность одновременно съ постройкой Кимровской желѣзной дороги (Москва-Савелово), о которой ходатайствовало названное Общество, построить также и желѣзную дорогу отъ Москвы до Воскресенска.

Засимъ, 16 января 1896 года за № 109 Московскій губернаторъ препроводилъ къ Министру Путей Сообщенія рассмотрѣнное въ порядкѣ, установленномъ въ Положеніи о подъѣздныхъ путяхъ, ходатайство Московскаго Общества о предоставленіи ему постройки и эксплуатаціи Московско-Воскресенскаго узкоколейнаго подъѣздного пути, присовокупивъ, что ходатайство это онъ считаетъ заслуживающимъ уваженія.

Комисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, рассмотрѣвъ данныя

объ экономическомъ значеніи проектируемаго пути, признала, что онъ будетъ имѣть весьма важное значеніе для населенія прорѣзываемой имъ мѣстности и что скорѣйшее его сооруженіе желательнo. Вмѣстѣ съ тѣмъ, по поводу ходатайства представителей Московскаго Общества о предоставленіи ему вмѣстѣ съ постройкою Москва-Воскресенскаго подъѣзднаго пути также права продолжить въ будущемъ означенный путь далѣе черезъ Волоколамскъ до Ржева, коммисія полагала болѣе правильнымъ не предрѣшать вопроса о предоставленіи названному Обществу постройки участка пути отъ Воскресенска до Ржева.

Раздѣляя мнѣніе коммисіи, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, 4/7 мая 1896 года за № 3691, вошли въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта съ представленіемъ о разрѣшеніи Московскому Обществу подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи сооруженія и эксплуатаціи Московско - Воскресенскаго подъѣзднаго пути на одобренныхъ коммисіею условіяхъ, составленныхъ во всемъ согласно съ Высочайше утвержденными, 27 іюня 1894 года, условіями сооруженія и эксплуатаціи Первымъ Обществомъ подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей въ Россіи Свѣнцянскаго подъѣзднаго пути съ тѣмъ, однако, что по отношенію къ Воскресенскому подъѣзднему пути Общество освобождалось отъ устройства телеграфа, съ замѣною его телефоннымъ сообщеніемъ.

Соединенное Присутствіе, рассмотрѣвъ 20 мая 1896 года означенное представленіе, полагало утвердить его, повергнувъ на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи Московскимъ Обществомъ для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи Московско-Воскресенскаго подъѣзднаго пути общаго пользованія.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ рассмотрѣнія и утвержденія Его Величества 31 мая 1896 г.

Затѣмъ, когда возникло предположеніе о предоставленіи Обществу Рыбинской желѣзной дороги сооруженія Московско-Виндавской линіи, Московское Общество подъѣздныхъ путей, ссылаясь на то, что сооруженіе этой линіи, головной участокъ которой совпадаетъ съ разрѣшеннымъ Обществу Московско-Воскресенскимъ путемъ, домогалось предоставленія ему эксплуатаціи этого головнаго участка, но таковое домогательство Министерствами Финансовъ и Путей Сообщенія было отклонено, о чемъ и

было доведено до свѣдѣнія Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта въ совмѣстномъ Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія представленіи отъ 23 апрѣля 1897 года за № 3443 о разрѣшеніи устройства Московско-Виндавской линіи. Въ представленіи этомъ, между прочимъ, было сказано, что отъ Московскаго Общества будетъ зависѣть представить ходатайство объ освобожденіи его отъ возложеннаго на него обязательства построить путь отъ Москвы до Воскресенска, если путь этотъ будетъ, по мнѣнію Общества, обезцѣненъ линіею Москва-Воскресенскъ-Штокмансгофъ, при чемъ расходы, затраченные Обществомъ на производство изысканій линіи Москва-Воскресенскъ могли бы быть возмѣщены Обществомъ Рыбинской желѣзной дороги, на что со стороны послѣдняго было изъявлено согласіе.

По соглашенію между Обществомъ Рыбинской жел. дороги и Московскимъ Обществомъ подъѣздныхъ путей, послѣднее получило отъ перваго 50.000 руб. въ возмѣщеніе произведенныхъ расходовъ по изысканіямъ Московско-Воскресенскаго подъѣзднаго пути и въ вознагражденіе за потерю симъ Обществомъ права постройки названнаго пути.

Загѣмъ Московское Общество возбудило ходатайство объ освобожденіи его отъ обязательства построить Московско-Воскресенскій подъѣздный путь, и Министръ Путей Сообщенія 22/25 апрѣля 1898 года за № 7315 вошелъ съ соотвѣтственнымъ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ, который, 2 іюня 1898 года, полагалъ представленіе по настоящему дѣлу утвердить.

Государь Императоръ, 12 іюня 1898 года, на положеніе Комитета Министровъ Высочайше соизволилъ.

Засѣданіе 13 марта 1896 года.

**По вопросу о сооруженіи Ямпольскаго и Бершадо-Устьянскаго
подъѣздныхъ путей.**

Лѣтомъ 1895 года Подольскій Губернаторъ препроводилъ на усмотрѣніе Министра Путей Сообщенія ходатайство Правленія Перваго Общества подъѣздныхъ путей въ Россіи о разрѣшеніи Обществу постройки и эксплуатаціи паровозныхъ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей общаго пользованія: 1) Ямпольскаго—отъ ст. Юрковки, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до гор. Ямполья Подольской губерніи и 2) Бершадо-Устьянскаго отъ

полустанціи Роскошевки, Уманскихъ вѣтвей Юго-Западныхъ жел. дорогъ, до ст. Рудницы, тѣхъ же дорогъ, съ вѣтвями на свеклосахарные заводы Чечельницкій, Бершадскій и Могилянскій. Ходатайство это было рассмотрѣно Подольскимъ Губернскимъ Распорядительнымъ Комитетомъ, который призналъ полезнымъ и крайне желательнымъ въ интересахъ мѣстнаго населенія возможно скорѣйшее сооруженіе названныхъ подъѣздныхъ путей.

При рассмотрѣніи комисіей настоящаго дѣла, представители Перваго Общества подъѣздныхъ путей заявили отъ имени Общества, что, въ виду возникшихъ переговоровъ Правленія Общества съ заводами Соболевскаго и Красносельскаго, послѣдствіемъ коихъ для Общества можетъ представиться болѣе выгоднымъ измѣнить проектируемое направленіе вѣтви отъ Грайворона до ст. Роскошевки, названное Общество ходатайствуетъ о разрѣшеніи ему въ настоящее время постройки и эксплуатаціи кромѣ Ямпольской вѣтви лишь подъѣздного пути отъ полуст. Рудницы до ст. Голта съ вѣтвями къ Бершадскому и Могилянскому свеклосахарнымъ заводамъ съ тѣмъ, чтобы вопросъ о сооруженіи вѣтвей до ст. Роскошевки, равно какъ и до Чечельницкаго завода, былъ временно отложенъ.

Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, за исключеніемъ представителей Военнаго вѣдомства, признавая сооруженіе проектируемыхъ путей Ямпольскаго и Рудница-Голованевскъ-Голта, съ вѣтвями на Бершадскій и Могилянскій свеклосахарные заводы, весьма желательнымъ, не встрѣтила, съ своей стороны, препятствій къ предоставленію постройки и эксплуатаціи ихъ Первому Обществу подъѣздныхъ путей въ Россіи, съ тѣмъ, чтобы оно было подчинено тѣмъ же условіямъ, на которыхъ въ 27 день іюня 1894 года Высочайше разрѣшена сему Обществу постройка и эксплуатація Свѣнцянскаго подъѣздного пути, за исключеніемъ лишь устройства телеграфа, взамѣнъ коего обязать устроить по пути телефонное сообщеніе.

Что же касается представителей Военнаго вѣдомства, то, не встрѣчая съ своей стороны препятствій къ предоставленію Первому Обществу подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи постройки и эксплуатаціи проектируемыхъ имъ подъѣздныхъ путей, названные представители тѣмъ не менѣе признавали необходимымъ, въ интересахъ Военнаго вѣдомства, чтобы означенные подъѣздные пути были устроены съ широкой колеей. Равнымъ образомъ, въ интересахъ того же вѣдомства, помянутые представители полагали необходимымъ обязать названное Общество устроить на проектируемыхъ имъ вѣтвяхъ телеграфное сообщеніе.

Въ представленіи отъ 16 апрѣля 1896 года за № 3128 въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія полагали разрѣшить Первому Обществу подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи сооруженіе и эксплуатацію помянутыхъ подъѣздныхъ путей на основаніяхъ, къ которымъ пришло большинство членовъ комисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по сему вопросу.

Соединенное Присутствіе, заслушавъ, въ засѣданіи 29 апрѣля 1896 года настоящее дѣло, полагало представленіе Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія утвердить.

Государь Императоръ 12 мая 1896 года на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

При производствѣ окончательныхъ изысканій Бершадо-Устьинскаго подъѣздного пути выяснилось, что подходъ пути къ ст. Голта, вслѣдствіе необыкновенно трудныхъ топографическихъ условій мѣстности могъ бы быть осуществленъ лишь прокладкою рельсоваго пути отъ разѣзда Подгородная, Елисаветградской вѣтви Юго-Западныхъ жел. дорогъ, рядомъ съ полотномъ означенной вѣтви на протяженіи 14 вер. до Голты, при условіи разрѣшенія прокладки третьяго рельса на мосту черезъ р. Бугъ или же при условіи постройки для Бершадо-Устьинскаго подъѣздного пути особаго моста черезъ р. Бугъ. Такъ какъ такое рѣшеніе вопроса вызвало бы крупныя непроезжие расходы со стороны Перваго Общества подъѣздныхъ путей и могло бы причинить значительныя неудобства для Юго-Западныхъ жел. дорогъ, то Министръ Путей Сообщенія, по ходатайству Общества, вошелъ, 8 марта 1896 года, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта съ представленіемъ объ измѣненіи конечнаго пункта и мѣста примыканія къ Юго-Западнымъ жел. дорогамъ Бершадо-Устьинскаго подъѣздного пути, въ заключеніи какового представленія полагалъ разрѣшить Первому Обществу подъѣздныхъ путей въ Россіи не доводить узкоколейный подъѣздной путь отъ полустанціи Рудница Юго-Западныхъ жел. дорогъ, черезъ с. Устье и м. Голованевскъ, до ст. Голта и ограничиться устройствомъ конечной станціи у мѣстечка Ольвіополя на противоположной сторонѣ рѣки Буга, противъ Голты, а къ линіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ примкнуть у разѣзда Подгородная, гдѣ и устроить передаточную станцію съ Бершадо-Устьинскаго подъѣздного пути на Юго-Западные желѣзныя дороги.

Соединенное Присутствие, въ засѣданіи 22 апрѣля 1897 года, полагало представленіе Министра Путей Сообщенія утвердить.

Государь Императоръ, въ 2 день мая 1897 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по Бершадо-Устьинскому узкоколейному подъѣзднему пути (ширина колеи 0,352 саж.), отъ ст. Рудница до Ольвіополя, протяженіемъ 183 вер., открыто 1 апрѣля 1899 г.

Что касается Ямпольскаго подъѣзднаго пути отъ ст. Юрковки до г. Ямполья, протяженіемъ 73 вер., то путь этотъ въ намѣченномъ направленіи осуществлень не былъ, направленіе это было въ 1899 году измѣнено и было разрѣшено путь продлить до ст. Райгородъ принадлежащаго тому же Обществу Калиновка-Гайворонскаго подъѣзднаго пути. (См. засѣданіе комисіи 18 февраля 1899 года).

Засѣданіе 16 апрѣля 1896 года.

По вопросу о сооруженіи подъѣзднаго пути отъ Рязани черезъ село Спасъ-Клепики до села Тумы.

Въ 1893 году Московскимъ Обществомъ для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи, по соглашенію съ Управленіемъ Общественными работами, былъ сооружень узкоколейный подъѣзднои путь частнаго пользованія отъ лѣваго берега р. Оки, въ двухъ верстахъ отъ г. Рязани, до урочища Пенкино въ Келецко-Солотчинской лѣсной дачѣ Рязанскаго уѣзда, протяженіемъ около 40 верстъ, предназначавшійся для вывоза лѣсныхъ матеріаловъ, разработанныхъ названнымъ Управленіемъ въ 1891 и 1892 годахъ. По окончаніи вывозки этихъ матеріаловъ, Правленіе Московскаго Общества возбудило ходатайство о разрѣшеніи: 1) перевести построенный Обществомъ Ока-Пенкинскій подъѣзднои путь изъ разряда путей частнаго пользованія въ разрядъ путей общаго пользованія и 2) продолжить этотъ путь до с. Тумы, съ отвѣтвленіемъ къ с. Спасъ-Клепики. Въ то же время мѣстные промышленники, торговцы и земледѣльцы, находя проектируемое Московскимъ Обществомъ продолженіе Ока-Пенкинскаго подъѣзднаго пути до села Тумы, съ отвѣтвленіемъ къ с. Спасъ-Клепики, невыгоднымъ для мѣстныхъ интересовъ, возбудили ходатайство о разрѣшеніи имъ учредить особое акціонерное „Рязанское Общество Мещерскаго подъѣзднаго пути“ для постройки пути отъ Рязани черезъ Спасъ-Клепики до с. Тумы.

При разсмотрѣніи настоящаго дѣла, коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ признала предпочтительнымъ направленіе проектируемой линіи по второму варианту, т. е. чрезъ с. Спась-Клепики на с. Туму, и признала, что постройка и эксплуатація Рязанско-Тумскаго подъѣзднаго пути могла бы быть предоставлена новому Обществу лишь въ томъ случаѣ, если бы между этимъ Обществомъ и Московскимъ Обществомъ подъѣздныхъ путей послѣдовало соглашеніе относительно вознагражденія сего послѣдняго Общества за тѣ убытки, кои оно должно будетъ понести въ случаѣ разрѣшенія новому Обществу постройки и эксплуатаціи Тумской вѣтви, при чемъ, въ видахъ скорѣйшаго разрѣшенія настоящаго дѣла, полагала, что если бы такое соглашеніе не послѣдовало до 1 мая 1896 г., то осуществленіе названнаго пути должно было бы быть предоставлено Московскому Обществу подъѣздныхъ путей.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, въ своемъ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 17 января 1897 года за № 449, высказались за предоставленіе Московскому Обществу постройки и эксплуатаціи узкоколейнаго подъѣзднаго пути общаго пользованія отъ лѣваго берега р. Оки у г. Рязани чрезъ с. Аграфенина - Пустошь, Солодче, Спась-Клепики до с. Тумы, съ правомъ обратитъ часть существующаго Ока-Пенкинскаго подъѣзднаго пути частнаго пользованія, имѣющую войти въ составъ означенной вѣтви, въ путь общаго пользованія.

Соединенное Присутствіе, заслушавъ означенное представленіе въ засѣданіи 28 января 1897 года, полагало представленіе это утвердить.

Государь Императоръ, 7 февраля 1897 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Подъѣздный узкоколейный (колея 0,352 саж. ширины) путь отъ Рязани до с. Тумы, протяженіемъ въ 85 верстъ, открытъ для правильнаго движенія 31 октября 1899 г.

Засѣданіе 1 ноября 1896 года.

По вопросу о проведеніи Первозвановской желѣзнодорожной вѣтви.

Въ мартѣ 1896 года, въ виду перехода Звѣревскаго участка Донецкой дороги въ эксплуатацію Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, землевладѣлецъ Славяносербскаго уѣзда ин-

женеръ путей сообщенія Е. М. Духовской вошелъ въ Правленіе названнаго Общества съ ходатайствомъ объ изъявленіи согласія на слѣдующія основанія сооруженія имъ, Духовскимъ, Первозвановской желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Колпаково до мѣст. Первозвановка, гдѣ находятся, на принадлежащей ему землѣ, каменноугольныя мѣсторожденія; постройка вѣтви должна быть произведена за его счетъ съ тѣмъ, чтобы затраченная на нее сумма была возмѣщена ему, безъ начисленія процентовъ изъ той платы, которую Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ получить за провозъ грузовъ, отправляемыхъ съ Первозвановской вѣтви и на эту вѣтвь доставляемыхъ, за вычетомъ изъ этихъ платъ стоимости перевозки собственныхъ грузовъ дорогъ этого Общества.

Правленіе Общества Юго - Восточныхъ жел. дорогъ, найдя вышеизложенныя основанія сооруженія Первозвановской вѣтви соотвѣтствующими интересамъ Общества, вошло съ соотвѣтствующимъ ходатайствомъ въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія.

Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, разсматривавшая это ходатайство 1 ноября 1896 года, принимая во вниманіе, что проектируемая желѣзнодорожная вѣтвь имѣетъ цѣлью дать возможность эксплуатаціи обширныхъ залежей различныхъ сортовъ каменнаго угля въ м. Первозвановкѣ, принадлежащихъ г. Духовскому, а также и залежей, принадлежащихъ другимъ владѣльцамъ, признала осуществленіе означенной вѣтви весьма желательнымъ, а предложеніе г. Духовскаго относительно способа ея осуществленія выгоднымъ не только для Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, но также и въ интересахъ казны.

Въ виду сего и руководствуясь Высочайше утвержденными 19 января 1896 года условіями для сооруженія Осиповической вѣтви Либаво-Роменской желѣзной дороги, коммисія выработала нижеслѣдующія главнѣйшія условія сооруженія и эксплуатаціи Первозвановской вѣтви. Постройка вѣтви производится распоряженіемъ Управленія Юго-Восточныхъ жел. дорогъ черезъ посредство г. Духовскаго, который обязывается построить вѣтвь за свой счетъ, на основаніи расцѣпочной вѣдомости на сумму 283.941 р. 19 коп., по утвержденному Министромъ Путей Сообщенія проекту, составленному на основаніи наиболѣе облегченныхъ техническихъ условій, допускаемыхъ для подъѣздныхъ путей, причемъ Обществомъ Юго - Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ отпускаются на ст. Колпаково, изъ запасовъ, потребные для укладки на вѣтви старые рельсы со скрѣпленіями безвозмездно. Вышеозначенная

сумма 283.941 р. 19 коп. возмѣщается г. Духовскому, безъ начисленія процентовъ, изъ платы, причитающейя по дѣйствующимъ тарифамъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогамъ въ размѣръ тарифа для служебныхъ перевозокъ названныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, въ представленіи отъ 20 января 1897 года въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, полагали разрѣшить постройку ширококолейной вѣтви отъ ст. Колпаково Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ до мѣстечка Первозвановка, на выработанныхъ комиссіей условіяхъ.

При разсмотрѣніи этого дѣла, Соединенное Присутствіе, 28 января 1897 года, приняло на видъ: 1) что предложенный способъ осуществленія проектируемой линіи—на средства частнаго лица и безъ какихъ либо затратъ или льготъ со стороны Правительства—заслуживаетъ съ точки зрѣнія общегосударственныхъ интересовъ полнаго вниманія. Въ виду вполне выяснившейся важности развитія путей мѣстнаго значенія, увеличеніе сѣти такихъ линій представляется чрезвычайно важнымъ и крайне настоятельнымъ. Между тѣмъ постройка сихъ путей въ размѣрахъ, отвѣчающихъ возникающимъ потребностямъ, задерживается тѣмъ, что въ настоящее время Правительство несетъ значительныя затраты на сооруженіе различныхъ магистральныхъ желѣзнодорожныхъ линій и тѣмъ лишается возможности ассигновывать соответственныя суммы на постройку подъѣздныхъ путей. При такомъ положеніи дѣла, если въ извѣстныхъ случаяхъ оказалось бы возможнымъ построить нѣкоторые подъѣздные пути, не затрачивая на это средствъ изъ государственнаго казначейства, то къ осуществленію такой постройки Правительство едва ли можетъ относиться иначе, какъ съ полнымъ сочувствіемъ; 2) что къ числу такихъ предложеній, къ сожалѣнію еще весьма малочисленныхъ, сооруженія подъѣздныхъ путей на частныя средства, принадлежитъ ходатайство инженера Духовского о постройкѣ проектируемой вѣтви. Единственною льготою, если возможно считать это за таковую, является въ данномъ случаѣ употребленіе при сооруженіи вѣтви рельсовъ и скрѣпленій, уже бывшихъ въ употребленіи на линіяхъ Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ. Между тѣмъ, какъ объяснилъ Министръ Финансовъ, именно такая система пользованія желѣзнодорожнымъ инвентаремъ, при коей новыя его части служатъ на главныхъ линіяхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, бывшія же въ употребленіи передаются для

пользованія на вѣтви,—и должна быть признана хозяйственной и вполне цѣлесообразной; 3) что независимо отъ вышеизложенныхъ соображеній, сооруженіе названной вѣтви представляется для непосредственныхъ интересовъ казны весьма выгоднымъ въ финансовомъ отношеніи; а именно: вѣроятная перевозка по проектируемой вѣтви только каменнаго угля, въ количествѣ 12 мил. пудовъ, помимо остальныхъ грузовъ, должна сама по себѣ имѣть вліяніе на увеличеніе чистаго дохода Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, въ прибыляхъ коего, въ значительной мѣрѣ, участвуетъ Правительство, и 4) что интересы казны въ семъ дѣлѣ, казалось бы, не будутъ нарушены тѣмъ обстоятельствомъ, что сооруженіе проектируемой вѣтви будетъ произведено не Обществомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, а чрезъ посредство инженера Духовского, потому что затрата имъ на это дѣло своихъ личныхъ средствъ представляетъ достаточную гарантію экономнаго исполненія работъ, которыя едва ли обошлись бы дешевле при выполненіи ихъ названнымъ Обществомъ.

Признавая, по вышеизложеннымъ соображеніямъ, постройку Первозвановской вѣтви желательной и для казны выгодной, Соединенное Присутствіе полагало: представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ по сему дѣлу утвердить.

Государь Императоръ, въ 7 день февраля 1897 года на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по Первозвановской вѣтви, протяженіемъ 34 версты, открыто 27 ноября 1899 года.

Засѣданія 22 и 25 ноября 1896 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожнаго пути между городомъ Витебскомъ и одной изъ станцій С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги.

Лѣтомъ 1895 года соединенная дворянская и земская коммисія Псковской губерніи и таковая же коммисія Великолуцкаго уѣзда той же губерніи вошли въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о проведеніи желѣзной дороги отъ гор. Старой Руссы или одной изъ станцій строящейся Бологое-Псковской желѣзной дороги до Витебска или Смоленска. Въ концѣ же 1895 года Псковское губернское и Новоржевское уѣздное земства обратились въ названныя Министерства съ предста-

влениемъ о необходимости проведенія желѣзнодорожной линіи отъ ст. Луга или какой либо другой станціи С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги до г. Витебска. Одновременно съ симъ со стороны Общества Рыбинской желѣзной дороги поступило въ Министерство Путей Сообщенія ходатайство о разрѣшеніи названному Обществу производства изысканій проектируемыхъ желѣзнодорожныхъ линій по двумъ направленіямъ: а) отъ одной изъ станцій С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги до гор. Витебска, съ пересѣченіемъ Псково-Бологовскаго участка близъ гор. Порхова, и б) отъ г. Старой Руссы до гор. Витебска. Лѣтомъ 1896 года Общество Рыбинской желѣзной дороги произвело изысканія означенныхъ линій, результаты коихъ и были представлены въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія. Согласно сихъ изысканій, Правленіе признало наиболѣе выгоднымъ и полезнымъ направленіе линій отъ ст. Луга, чрезъ ст. Дно, Бологое-Псковскаго участка, село Михайлово и города Невель и Городокъ, до Витебска.

Разсмотрѣніемъ вышеупомянутыхъ ходатайствъ въ связи съ представленными Обществомъ Рыбинской желѣзной дороги результатами изысканій проектируемыхъ линій, Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ занималась въ засѣданіяхъ 22 и 25 ноября 1896 года, на которыхъ выслушаны были и приглашенные представители мѣстныхъ интересовъ.

Большинство членовъ Коммисіи, кромѣ членовъ отъ Военнаго Министерства и Государственнаго Контроля, высказалось за направленіе линіи, согласно проекту Общества Рыбинской желѣзной дороги, отъ ст. Луга, чрезъ города Невель и Городокъ, до Витебска. Представитель же Военнаго вѣдомства высказался за осуществленіе направленія Витебскъ-Старая Русса или Шимскъ съ одною временною перешивкою Новгородской дороги въ ширококолейную; если же, какъ выяснилось въ Коммисіи, въ интересахъ мѣстныхъ, экономическихъ болѣе желательно сооружеиіе пути на Лугу, то слѣдовало бы вести его къ означенному пункту чрезъ Шимскъ, или же, наконецъ, одновременно съ разрѣшеніемъ постройки линіи Витебскъ-Луга обязать Общество Рыбинской желѣзной дороги построить соединительную вѣтвь, по кратчайшему направленію, отъ этой линіи къ Новгородской дорогѣ у Шимска и эту послѣднюю дорогу отъ Шимска до Чудова перешить въ ширококолейную. Съ своей стороны, представители Государственнаго Контроля полагали болѣе правильнымъ избрать для проектируемой линіи направленіе отъ Старой Руссы до Витебска или Смоленска.

Представители Общества Рыбинской желѣзной дороги заявили, что принять на себя постройку линіи отъ Старой Руссы до Витебска Общество Рыбинской желѣзной дороги не можетъ согласиться, такъ какъ дорога эта, въ виду своей бездоходности, ничего, кромѣ убытковъ, не дастъ не только въ ближайшемъ, но и въ болѣе отдаленномъ будущемъ; равнымъ образомъ Общество рѣшительно отказывается отъ перешивки на свой счетъ Новгородской желѣзной дороги. Затѣмъ означенные представители, выяснивъ, что осуществленіе линіи Луга-Витебскъ само по себѣ не только не обѣщаетъ Обществу Рыбинской желѣзной дороги какихъ либо барышей, но даже сопряжено съ значительными потерями, высказали, что при такомъ положеніи дѣла Общество могло бы согласиться принять на себя постройку и эксплуатацію Луга-Витебской линіи лишь на такихъ условіяхъ, кои, не ухудшая современнаго положенія акціонеровъ названнаго Общества, вмѣстѣ съ тѣмъ предоставляли бы имъ возможность надѣяться, путемъ развитія предпріятія Общества, получить нѣкоторыя выгоды въ будущемъ. Въ сихъ видахъ необходимо Обществу Рыбинской желѣзной дороги предоставить нѣкоторыя льготы съ цѣлью компенсаціи тѣхъ потерь, которыя сопряжены съ постройкою и эксплуатаціею линіи Луга-Витебскъ. Льготы эти, по мнѣнію означенныхъ представителей, могли бы быть: 1) ежегодное денежное воспособленіе Обществу отъ казны, 2) отдаленіе срока выкупа всего предпріятія Общества, 3) предоставленіе Обществу постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ Тукума и Виндавы и 4) разрѣшеніе Обществу одновременно съ постройкою линіи Луга-Витебскъ продолжить эту послѣднюю далѣе на югъ черезъ Оршу и Могилевъ до пересѣченія ея съ Либаво-Роменскою желѣзною дорогою, напримѣръ, у станціи Жлобинъ.

По сему поводу членъ Коммисіи отъ Военнаго Министерства, возражая, съ точки зрѣнія Военнаго Министерства, противъ осуществленія линіи Тукумъ-Виндава, высказалъ что, продолженіе линіи Луга-Витебскъ на югъ черезъ Оршу и Могилевъ признается Военнымъ вѣдомствомъ вопросомъ крайней важности и что вопросъ этотъ долженъ быть разсмотрѣнъ не по отношенію къ какому либо участку (Витебскъ - Жлобинъ), а по отношенію цѣлыхъ линій, началомъ коихъ является проектируемая линія Луга-Витебскъ. Только при обсужденіи цѣлыхъ линій явится возможность, удовлетворяя прежде всего государственнымъ интересамъ, разрѣшить наиболѣе цѣлесообразно вопросъ о направленіи линіи въ деталяхъ, въ зависимости отъ мѣстныхъ потребностей и выгодъ предпринимателя.

Остальные же члены Коммисіи, съ своей стороны, полагали, что за отсутствіемъ какихъ бы то ни было данныхъ относительно экономическаго значенія проектируемаго Обществомъ Рыбинской желѣзной дороги продолженія Луга-Витебской линіи на югъ, въ настоящее время не представляется возможнымъ судить о степени выгоды и удобовыполнимости предложенія названнаго Общества въ отношеніи означеннаго продолженія, а потому находили правильнымъ рѣшеніе сего вопроса временно отложить впредь до составленія Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ необходимыхъ статистическихъ данныхъ. Равнымъ образомъ, принимая во вниманіе, что рѣшеніе вопроса относительно желательности и возможности осуществленія линіи отъ Тукума до Виндавы будетъ зависѣть отъ высшаго Правительства, коему должны быть представлены всѣ необходимыя для сего данныя и соображенія, означенные члены Коммисіи признавали необходимымъ подробно выяснить экономическое положеніе названной линіи, каковой вопросъ и полагали подвергнуть всестороннему обсужденію въ послѣдующемъ засѣданіи Коммисіи.

(См. засѣданія Коммисіи 17 и 20 января, 7 марта и 12 сентября 1897 г., 19 февраля, 27 марта и 17 декабря 1898 года).

Засѣданіе 20 декабря 1896 года.

1) По разсмотрѣнію ходатайства Общества Орѣховскаго подъѣзднаго пути о замѣнѣ разрѣшеннаго сему Обществу Орѣховскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути ширококолейнымъ.

Высочайше утвержденнымъ, 21 апрѣля 1895 года, уставомъ Общества Орѣховскаго подъѣзднаго пути сему Обществу разрѣшено сооруженіе узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ ст. Орѣхово, Московско-Нижегородской желѣзной дороги, до села Ильинскій Погостъ Московской губерніи, протяженіемъ 37,2 вер., безъ права принудительнаго отчужденія земель, необходимыхъ для устройства пути, и безъ всякаго денежнаго пособія отъ казны для осуществленія сего послѣдняго, при чемъ стоимость пути опредѣлена въ размѣрѣ 1.090.000 руб.

Въ октябрѣ 1896 года правленіе названнаго Общества вошло въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о разрѣшеніи Обществу устройства Орѣховскаго подъ-

ѣздного пути не узкоколейнымъ, а ширококолейнымъ, съ со-
отвѣтственнымъ измѣненіемъ устава Общества въ смыслѣ уве-
личенія размѣра строительнаго капитала и предоставленія Обще-
ству права на принудительное отчужденіе потребныхъ для соору-
жаемаго пути недвижимыхъ имуществъ.

Ходатайство это было разсмотрѣно въ Коммисіи о новыхъ
желѣзныхъ дорогахъ, 20 декабря 1896 года, при чемъ Коммисія при-
нявъ во вниманіе, что при осуществленіи Орѣховскаго пути съ
нормальной колеей устранится необходимость въ перегрузкѣ на
станціи Орѣхово всѣхъ грузовъ, слѣдующихъ съ Московско-Ниже-
городской дороги на новую дорогу, что въ особенности имѣетъ
значеніе для нефтяныхъ грузовъ, поступающихъ на фабрики,
находящіяся въ районѣ Орѣховскаго пути, не встрѣтила, съ
своей стороны, препятствій къ разрѣшенію сооруженія сего
послѣдняго ширококолейнымъ. Равнымъ образомъ, принимая
во вниманіе, что Общество предполагало осуществить сооруже-
ніе пути безъ всякаго пособія со стороны казны, на свой страхъ,
Коммисія признала заслуживающимъ уваженія ходатайство Об-
щества о предоставленіи ему права принудительнаго отчужденія
потребныхъ для пути недвижимыхъ имуществъ.

Въ таковомъ смыслѣ состоялось и представленіе Министровъ
Финансовъ и Путей Сообщенія въ Соединенное Присутствіе
Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи
Государственнаго Совѣта, отъ 2 апрѣля 1897 года за № 2761,
при чемъ Министры полагали возможнымъ разрѣшить Обществу
Орѣховскаго подъѣздного пути выпускъ негарантированнаго
Правительствомъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала на
сумму, потребную для сооруженія Орѣховскаго ширококолейнаго
пути, согласно имѣющей быть утвержденною Министромъ Путей
Сообщенія расцѣпной вѣдомости, сверхъ реализованнаго уже
строительнаго капитала въ размѣрѣ 1.100.000 р. кр. дѣйст., но
съ тѣмъ, чтобы весь основной капиталъ Орѣховскаго пути не
превысилъ 1.366.666 р. кр. дѣйст., считая въ томъ числѣ про-
центы за время постройки и расходы по реализаціи.

Соединенное Присутствіе, заслушавъ въ засѣданіи 22 апрѣля
1897 г. означенное представленіе, полагало его утвердить.

Государь Императоръ, во 2 день мая 1897 года, на положеніе
Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе на Орѣховскомъ подъѣздномъ пути отъ
Орѣхова до Ильинскаго Погоста, на протяженіи 37 вер., открыто
1 мая 1899 года.

2) По вопросу о передачѣ въ вѣдѣніе Общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Курскъ, Московско-Курской желѣзной дороги, до гор. Курсна и объ устройствѣ желѣзнодорожной вѣтви отъ гор. Курсна до моста черезъ рѣку Сеймъ.

Согласно Высочайше утвержденному 23 мая 1875 г. положенію Комитета Министровъ, бывшему Обществу Московско-Курской желѣзной дороги было разрѣшено устройство соединительной вѣтви между гор. Курскомъ и ст. Курскъ названной дороги, протяженіемъ 5 верстъ 321 саж., при чемъ Обществу дозволено было за провозъ пассажировъ и грузовъ по означенной вѣтви взимать плату за все разстояніе среднимъ числомъ по 10 коп. съ пассажира и по 1 коп. съ пуда грузовъ первыхъ трехъ разрядовъ и не свыше $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда товаровъ 4 разряда. Означенная Курская городская вѣтвь была открыта для правильнаго движенія 2 іюня 1878 года, и стоимость постройки ея выразилась въ суммѣ 713.900 р. 40 коп.

Въ 1895 году правленіе Общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги вошло въ Министерство Финансовъ съ представленіемъ, въ коемъ ходатайствовало объ отдачѣ въ его завѣдываніе Курской городской вѣтви, при чемъ объяснило, что эксплуатационныя удобства требуютъ, чтобы означенная вѣтвь, примыкающая къ главному пути Московско-Курской линіи и пересѣкающая главный путь Кіево-Воронежской дороги, находилась въ распоряженіи Общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги. Вслѣдствіе такого пересѣченія на одномъ уровнѣ означенной вѣтви съ главнымъ путемъ Кіево-Воронежской желѣзной дороги, движеніе поѣздовъ по обоимъ путямъ должно быть строго сообразовано, сосредоточеніе же эксплуатации обѣихъ линій въ однѣхъ рукахъ значительно облегчило бы затрудненія и въ большей степени обезпечило бы безопасность движенія. Кромѣ того, въ случаѣ удовлетворенія означеннаго ходатайства, правленіе Общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги принимало на себя устраненіе вышеизложенныхъ затрудненій и неудобствъ ст. Курскъ, измѣнивъ нѣсколько направленіе городской вѣтви, что могло бы быть устроено легко и съ самыми незначительными затратами. Въ такомъ случаѣ соединительная вѣтвь примкнула бы къ главному пути Курско-Кіевской желѣзной дороги, не доходя до ст. Курскъ, благодаря чему совершенно избѣгается пересѣченіе этой вѣтви съ главною линіею Курско-

Воронежскаго участка. Независимо отъ измѣненія направленія подхода городской вѣтви къ ст. Курскъ, правленіе Общества Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги проектировало еще построить отъ этой вѣтви отвѣтвленіе къ р. Сейму, т. е. въ направленіи къ Кіеву. Благодаря этому отвѣтвленію, возможно было бы производить движеніе поѣздовъ изъ гор. Курска, въ сторону Кіева и обратно безъ захода на ст. Курскъ, что, по заявленію правленія Общества, имѣетъ важное значеніе для города, между прочимъ, въ виду расположенія въ этомъ направленіи дачныхъ мѣстъ.

Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, разсмотрѣвъ настоящее дѣло, признала передачу соединительной городской вѣтви во владѣніе Общества Московско - Кіево - Воронежской желѣзной дороги желательной, при чемъ полагала обязать Общество уплачивать за аренду вѣтви Правительству ежегодно 35.000 руб. Сумма эта составляетъ приблизительно 5% на затраченный на сооруженіе вѣтви капиталъ, размѣръ коего, какъ выше упомянуто, равняется 713.900 р., и въ то же время представляетъ собою примѣрный чистый доходъ, который получался отъ эксплуатаціи вѣтви при установленномъ на ней (см. выше) весьма повышенномъ тарифѣ. Между тѣмъ Общество Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, съ принятіемъ въ свое вѣдѣніе Курской городской вѣтви обязывалось примѣнять на ней общій тарифъ, дѣйствующій на дорогахъ Общества, чѣмъ удовлетворяло, безъ нарушенія интересовъ казны, назрѣвшую необходимость пониженія на вѣтви тарифовъ, высокій размѣръ которыхъ весьма вредно отзывался на интересахъ Курскаго городского населенія, его промышленности и торговли.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, съ своей стороны, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 28 февраля 1897 года за № 1735, находя заключеніе Коммисіи о желательности передачи Курской соединительной вѣтви въ арендное содержаніе Обществу Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги правильнымъ, полагали передачу эту совершить на опредѣленныхъ въ означенномъ представленіи основаніяхъ и условіяхъ, выработанныхъ Коммисіей, въ числѣ коихъ, между прочимъ, опредѣлялось, что казенная желѣзнодорожная вѣтвь между станціями Курскъ I, Московско-Курской жел. дороги, и Курскъ II (городъ) передается Обществу Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги въ аренду съ 1 іюля 1897 года по срокъ концессіи на Кіево-Воронежскую жел. дорогу,

т. е. по 24 декабря 1955 года, при условіи уплаты за все время аренды ежегодно Обществомъ Правительству 35.000 руб.

При этомъ Общество обязывалось устроить за счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала Общества, въ срокъ, имѣющей быть опредѣленнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, вѣтвь отъ г. Курска до моста черезъ р. Сеймъ на Курско-Кіевскомъ участкѣ, по проекту и расцѣночной вѣдомости, имѣющимъ быть утвержденными Министерствомъ Путей Сообщенія.

Соединенное Присутствіе, заслушавъ сіе дѣло въ засѣданіи 11 марта 1897 года, полагало представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить.

Государь Императоръ, 21 марта 1897 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

3) По вопросу о сооруженіи подъѣзднаго пути отъ ст. Озеряны Юго-Западныхъ жел. дорогъ до Карвице-Озерянскаго свекло-сахарнаго завода, расположеннаго въ мѣстечкѣ Мизочъ, Волынской губерніи.

Товарищество Карвице-Озерянскаго завода возбудило ходатайство о разрѣшеніи ему устройства подъѣзднаго пути отъ ст. Озеряны Юго-Западныхъ жел. дорогъ до м. Мизочъ, на свои средства, при условіи безвозмезднаго отпуска ему казенныхъ рельсовъ, скрѣпленій и стрѣлокъ; затраченныя же Товариществомъ на устройство подъѣзднаго пути средства должны быть возвращены ему безъ процентовъ изъ чистаго дохода пути.

При разсмотрѣніи настоящаго ходатайства, Коммисія, не принимая въ расчетъ мѣстныхъ грузовъ и исходя только изъ количества грузовъ, ожидаемыхъ лишь съ Карвице-Озерянскаго завода, т. е. 5.200.000 пуд., исчислила ожидаемый отъ движенія по вѣтви валовой доходъ въ 28.000 р. въ годъ, при чемъ имѣя въ виду, что, въ случаѣ осуществленія подъѣзднаго пути Озеряны-Мизочъ, для перевозимыхъ по сему пути грузовъ могли бы быть установлены такія тарифныя ставки, которыя были бы, во-первыхъ, значительно выгоднѣе мѣстныхъ платъ за перевозку гужомъ, а во вторыхъ, обеспечивали бы какъ расходъ по эксплуатаціи вѣтви, такъ и погашеніе строительнаго капитала, Коммисія пришла къ заключенію о возможности установить на проектируемой вѣтви тарифъ примѣнительно къ существовавшему въ то время повышенному тарифу на перевозку грузовъ по Курской городской вѣтви отъ ст. Курскъ I до ст. Курскъ II (см. выше). За отчисленіемъ изъ валового дохода суммы на покрытіе расхо-

довъ эксплуатаціи въ размѣрѣ служебнаго тарифа, т. е. по $\frac{1}{150}$ к. съ пуда и версты, или всего 3.500 р. въ годъ, чистый доходъ вѣтви, который и будетъ весь поступать на возмѣщеніе строительной стоимости ея, исчисляемой всего въ 146.000 р., Коммисіей опредѣленъ въ 24.500 р., такъ что погашеніе строительной стоимости подъѣздного пути можно ожидать въ теченіе приблизительно первыхъ 6 лѣтъ его эксплуатаціи.

Признавая сооруженіе Озеряны-Мизочскаго подъѣздного пути желательнымъ и предложеніе Товарищества Карвице-Озерянскаго завода относительно способа ея осуществленія выгоднымъ также и въ интересахъ казны, Коммисія выработала условія для сооруженія и эксплуатаціи вышеупомянутаго подъѣздного пути, руководствуясь Высочайше утвержденными, 19 января 1896 года, условіями для сооруженія Осиповичской вѣтви Либаво-Роменской желѣзной дороги, исключивъ изъ нихъ безвозмездный отпускъ казенныхъ скрѣпленій и стрѣлокъ на сооруженіе пути.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 30 апрѣля 1897 г. за № 3699, раздѣляя соображенія Коммисіи, не встрѣчали, съ своей стороны, препятствій къ осуществленію Озеряны-Мизочской вѣтви на выработанныхъ ею условіяхъ, при чемъ, въ виду поступившаго въ Министерство Путей Сообщенія заявленія уполномоченнаго Товарищества Карвице-Озерянскаго завода о невозможности приобрѣтенія необходимыхъ для осуществленія дороги земель по добровольному соглашенію съ владельцами, находили, что для постройки Мизочской вѣтви необходимо испросить Именной Высочайшій Указъ на принудительное отчужденіе казною потребныхъ подъ эту вѣтвь земель.

Въ заключеніи означеннаго представленія Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: разрѣшить постройку ширококолейной вѣтви отъ ст. Озеряны Радзивилловскаго участка, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до мѣст. Мизочъ, длиною 9 вер. 350 саж., на слѣдующихъ условіяхъ: 1) Постройка вѣтви производится распоряженіемъ Управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ черезъ посредство Товарищества, которое обязывается построить вѣтвь за свой счетъ, на основаніи утвержденной Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ расцѣночной вѣдомости на сумму не свыше 146.000 р., по утвержденному Министерствомъ Путей Сообщенія проекту, составленному на основаніи наиболѣе облегченныхъ техническихъ условій, допускаемыхъ для подъѣздныхъ путей, при чемъ Управленіемъ Юго-Западныхъ

желѣзныхъ дорогъ отпускаются на ст. Озеряны изъ запасовъ потребные для укладки на вѣтви старые рельсы безвозмездно. Вѣтвь эта составляетъ собственность казны и эксплуатируется за счетъ сей послѣдней Управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ подъ названіемъ вѣтви Озеряны-Мизочь. 2) На грузы, слѣдующіе по вѣтви, устанавливается слѣдующій тарифъ: а) при перевозкахъ съ большой скоростью грузовъ, таксируемыхъ по вѣсу,—по 1 к. съ пуда за все протяженіе вѣтви и б) при перевозкахъ съ малою скоростью грузовъ, таксируемыхъ по вѣсу и отнесенныхъ по тарифу желѣзныхъ дорогъ I и II группъ къ классамъ и дифференціаламъ съ начальными ставками: IV классу и выше взимается плата по 1 к. съ пуда за все протяженіе вѣтви, по V классу и ниже—взимается плата по 0,50 к. съ пуда за все протяженіе вѣтви. 3) Означенная въ пунктѣ 1 сумма не свыше 146.000 р. возмѣщается Товариществу безъ начисленія процентовъ изъ платы, причитающейся по вышеупомянутымъ тарифамъ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ за провозъ по Озеряны-Мизочской вѣтви грузовъ малой скорости, отправляемыхъ съ вѣтви и на вѣтвь, при чемъ изъ упомянутой провозной платы вычитаются расходы эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ по вѣтви въ размѣрѣ тарифа для служебныхъ перевозокъ названныхъ дорогъ. Дополнительные же сборы съ отправляемыхъ съ вѣтви и прибывающихъ на вѣтвь грузовъ не служатъ источникомъ для возмѣщенія строительной стоимости дороги.

По разсмотрѣніи сего представленія, въ засѣданіи 20 мая 1897 года, Соединенное Присутствіе полагало представленіе это утвердить.

Государь Императоръ, въ 30 день мая 1897 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по Озеряны-Мизочскому подъѣзному пути открыто 25 ноября 1900 года.

Засѣданіе 17 января 1897 года.

По разсмотрѣнію ходатайства Перваго Общества подъѣзныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи о постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ ст. Подгородная Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ до г. Вознесенска, съ продолженіемъ таковой до р. Буга.

Первое Общество подъѣзныхъ путей возбудило ходатайство о предоставленіи ему постройки и эксплуатаціи продолженія

разрѣшеннаго Обществу Бершадо-Устьинскаго подѣздного пути отъ Голты (ст. Подгородная Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ) до города Вознесенска, съ продолженіемъ до р. Буга.

По поводу сего ходатайства Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ высказала слѣдующія соображенія. Вознесенскъ представляетъ собою первую судоходную пристань на р. Южномъ Бугѣ. Пристань эта, при дешевизнѣ воднаго пути отъ Вознесенска до Николаева, такъ выгодна для хлѣбоотправителей, что даже изъ мѣстностей, расположенныхъ у станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, хлѣбные грузы нерѣдко гужомъ подвозятся къ Вознесенску, минуя желѣзнодорожный обходный путь отъ Голты черезъ Бирзулу въ Одессу. При такихъ условіяхъ желѣзная дорога отъ Голты до Вознесенска, въ значительной степени отвлекая грузы отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, явилась бы не подвознымъ путемъ въ магистральной дорогѣ, а скорѣе отвознымъ отъ нея.

Кромѣ того, Коммисія приняла во вниманіе, что линія отъ Голты до Вознесенска представляетъ собою часть пути, который давно уже намѣченъ къ осуществленію самимъ Правительствомъ, какъ путь очень желательный, а именно: отъ Умани черезъ Голту-Вознесенскъ-Николаевъ-Херсонъ и далѣе до встрѣчи съ Севастопольской желѣзной дорогой. Такой важный путь долженъ быть, конечно, ширококолейнымъ и сооруженіе его выходитъ за предѣлы тѣхъ задачъ, какими задается Общество подѣздныхъ путей.

По этимъ соображеніямъ Коммисія признала необходимымъ проектъ Перваго Общества подѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи о предоставленіи ему сооруженія и эксплуатаціи подѣздного пути отъ Голты къ Вознесенску и далѣе до р. Буга отклонить.

По проекту Перваго Общества, протяженіе пути Подгородная-Вознесенскъ опредѣлялось въ 88 верстъ, а строительная стоимость въ 1.760.000 рублей.

Засѣданія 17 и 20 января и 7 марта 1897 г.

По разсмотрѣнію вопроса о сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій:
1) отъ г. Москвы до г. Виндавы, 2) отъ г. Краснаго Холма до ст. Савелино, Рыбинской желѣзной дороги, и 3) отъ ст. Дно, Бологое-Псковской желѣзной дороги, до мѣст. Сокольники.

Въ засѣданіяхъ Коммисіи 22 и 25 ноября 1896 г. (см. стр. 48) выяснилось, что постройка и эксплуатація желѣзнодорожнаго

пути отъ Луги до Витебска является предприятиемъ убыточнымъ и что означенный путь Обществомъ Рыбинской желѣзной дороги могъ бы быть осуществленъ, согласно заявленію представителя Общества, при условіи предоставленія послѣдному постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ Тукума до Виндавы и разрѣшенія Обществу продолжить проектируемую Луга-Витебскую дорогу къ югу, на примѣръ, до ст. Жлобинъ.

Возбудивъ ходатайство о постройкѣ линіи Виндава-Тукумъ, правленіе Общества Рыбинской жел. дороги впослѣдствіи (февраль 1897 г.), отказавшись отъ сооруженія линіи Луга-Витебскъ, продолженіе коей къ югу, согласно предположеніямъ Общества, встрѣтило затрудненія, вошло въ Министерство Финансовъ съ представленіемъ о разрѣшеніи ему постройки и эксплуатаціи линіи отъ Москвы до Виндавы чрезъ Тукумъ, раздѣливъ постройку сей линіи на 3 очереди: 1) Тукумъ-Виндава, 2) Москва-Штокмансгофъ и 3) Штокмансгофъ-Тукумъ, при чемъ послѣдній участокъ съ мостомъ чрезъ р. Двину правленіе Общества предполагало построить лишь впослѣдствіи, по развитіи движенія въ направленіи на Виндаву.

Въ томъ же представленіи Правленіе Общества Рыбинской жел. дороги ходатайствовало о разрѣшеніи Обществу сооруженія желѣзнодорожнаго пути отъ ст. Савелино Рыбинской жел. дороги до г. Краснаго Холма, согласно возбужденному по сему предмету ходатайству Весьегонскаго земства и на основаніи состоявшагося между нимъ и Обществомъ соглашенія объ участіи въ этой постройкѣ земства, обязавшагося вносить въ теченіе 58¹/₂ лѣтъ въ ежегодныя смѣты земства по 4.732 р. на уплату Обществу 4% и погашенія по части строительнаго капитала сей дороги въ суммѣ 100.000 руб.

Ходатайства эти были разсмотрѣны Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ, въ засѣданіяхъ 17 и 20 января и 7 марта 1897 г. Присутствовавшіе на сихъ засѣданіяхъ, въ числѣ прочихъ представителей мѣстныхъ интересовъ, представители интересовъ Псковской губерніи вновь возбудили ходатайство объ осуществленіи желѣзной дороги отъ Луги до Витебска. Принимая во вниманіе, что экономическое положеніе населенія Псковской губерніи за послѣднее время, вслѣдствіе, главнымъ образомъ, отсутствія болѣе или менѣе удобныхъ путей сообщенія, настолько неудовлетворительно, что за послѣдніе два года земскихъ сборовъ въ кассу земства совершенно не поступало, а для продовольствія населенія представилась необходимость въ позаимствованіи правительственной ссуды въ размѣрѣ 3 милл. руб., Коммисія оста-

новилась на мысли объ осуществленіи теперь же хотя бы части бездоходной линіи Луга-Витебскъ, а именно: участка между направленіями дорогъ Бологое-Псковской и проектируемой Московско-Штокмансгофской, т. е. участка между ст. Дно Бологое-Псковской дороги и мѣстечкомъ Сокольники. По этому поводу представитель Общества Рыбинской жел. дороги заявилъ, что, судя по ожидаемому на сей вѣтви грузовому и пассажирскому движенію, нельзя рассчитывать, чтобы получившаяся съ этой вѣтви валовая выручка могла бы покрыть расходы по эксплуатаціи вѣтви и проценты съ погашеніемъ по строительной стоимости ея; тѣмъ не менѣе, принимая во вниманіе, что означенная линія явится соединительною вѣтвью двухъ дорогъ, принадлежащихъ тому же Обществу, что съ осуществленіемъ ея возможно ожидать развитія земледѣльческой и промышленной дѣятельности въ обслуживаемомъ ею районѣ и что сооруженіемъ этой вѣтви до нѣкоторой степени намѣчается возможность осуществленія линіи Луга-Витебскъ, однимъ изъ участковъ которой будетъ проектируемая вѣтвь, Общество, по заявленію его представителя, выражаетъ готовность пойти на затраты по сооруженію линіи Дно-Сокольники съ тѣмъ, однако, чтобы Обществу Рыбинской жел. дороги были предоставлены нѣкоторыя льготы въ видахъ компенсаціи потерь для Общества, соединенныхъ съ осуществленіемъ названной линіи, каковыми льготами могли бы быть: отдаленіе срока выкупа всего предпріятія Общества и ежегодное воспособленіе Обществу.

Перейдя къ обсужденію вопроса о сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ Москвы чрезъ Тукумъ до Виндавы, Комисія прежде всего признала, что открытіе желѣзнодорожнаго сообщенія между Тукумомъ и Виндавою является неотложно необходимымъ съ одновременнымъ при этомъ обустройствомъ Виндавскаго порта для судовъ съ осадкою не менѣе 22 фут. Съ цѣлью же скорѣйшаго окончанія работъ по коренному улучшенію Виндавскаго порта, Комисія, кромѣ членовъ отъ Государственнаго Контроля, полагала, что эти работы могутъ быть предоставлены Обществу Рыбинской жел. дороги съ отнесеніемъ ихъ стоимости на дополнительный облигаціонный капиталъ Общества. По обсужденіи экономическаго значенія и финансовыхъ результатовъ проектируемыхъ линій Москва-Штокмансгофъ, Тукумъ-Виндава и Дно-Сокольники и принимая во вниманіе, что, съ одной стороны, постройка всѣхъ означенныхъ линій представляется весьма желательною въ видахъ удовлетворенія мѣстнымъ интересамъ прорѣзываемыхъ сими линіями районъ и съ другой—что от-

крытіе новаго и при томъ незамерзающаго Виндавскаго порта и проведеніе къ нему новой магистрали отъ Москвы крайне важно для правильной и своевременной перевозки транзитныхъ грузовъ, направляющихся съ востока къ Балтійскому морю и далѣе за границу, Коммисія, за исключеніемъ представителей Военнаго вѣдомства и Государственнаго Контроля, признала желательнымъ разрѣшить Обществу Рыбинской жел. дороги построить распоряженіемъ Общества: а) желѣзную дорогу, протяженіемъ около 1030 вер., соединяющую возможно кратчайшимъ путемъ Москву съ Виндавою чрезъ Великія Луки, станцію Штокмансгофъ и чрезъ Тукумъ, съ тѣмъ, что къ сооруженію участка, соединяющаго ст. Штокмансгофъ съ г. Тукумомъ, Общество приступитъ въ томъ случаѣ, если Правительствомъ будетъ признано, что сооруженіе это необходимо для удовлетворенія потребностямъ грузового движенія на Виндаву, и б) вѣтвь протяженіемъ около 169 вер. отъ той станціи Московско-Виндавской дороги, которая будетъ построена близъ мѣстечка Сокольники, до ст. Дно, Бологое-Псковскаго участка Рыбинской жел. дороги.

Затѣмъ Коммисія разсмотрѣла ходатайство Общества Рыбинской жел. дороги о предоставленіи ему сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Савелино, Рыбинско-Бологовской дороги, до гор. Краснаго Холма, протяженіемъ 35 верстъ, и, признавая осуществленіе этой вѣтви въ интересахъ мѣстнаго населенія весьма желательнымъ, не встрѣтила, съ своей стороны, препятствій къ предоставленію постройки и эксплуатаціи ея Обществу Рыбинской желѣзной дороги.

Наконецъ, разсмотрѣвъ представленный Правленіемъ Общества Рыбинской жел. дороги, проектъ дополненія къ уставу сего Общества, Коммисія, сдѣлавъ въ немъ подлежащія измѣненія и дополненія, выработала проектъ 3-го дополненія къ Уставу Общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги.

Въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департаментъ Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 23 апрѣля 1897 г., за № 3443, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ объяснили, между прочимъ, что они исключили изъ проекта 3-го дополненія къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской жел. дороги, выработаннаго Коммисіей, тѣ постановленія, которыя касаются производства Обществомъ портовыхъ работъ въ Виндавѣ, полагая болѣе правильнымъ исполнить эти работы на средства Государственнаго Казначейства распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія.

Представляя въ Соединенное Присутствіе проектъ 3-го допол-

ненія къ уставу Рыбинско-Бологовской жел. дороги, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, полагали: 1) проектъ этотъ утвердить и 2) предоставить Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, войти въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ о разрѣшеніи производства работъ съ цѣлью обезпеченія доступа въ Виндавскій портъ судовъ съ осадкою 22 фута и объ отпускѣ для сего средствъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы необходимѣйшія изъ сихъ работъ могли быть окончены къ сроку, назначенному для открытія Виндаво-Тукумской желѣзной дороги.

Соединенное Присутствіе, рассмотрѣвъ въ засѣданіи 13 мая 1897 года означенное дѣло, полагало: 1) утвердить исправленный, согласно замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, проектъ 3-го дополненія къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской жел. дороги, поднеся оный на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе, и 2) предоставить Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, войти въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ о разрѣшеніи производства работъ съ цѣлью обезпеченія доступа въ Виндавскій портъ судовъ съ осадкою въ 22 фута и объ отпускѣ для сего средствъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы необходимѣйшія изъ сихъ работъ могли быть окончены къ сроку, назначенному для открытія Виндаво-Тукумской желѣзной дороги.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ дополненія къ уставу удостоенъ рассмотрѣнія и утвержденія Его Величества въ 21 день мая 1897 года.

Согласно сему дополненію Общество Рыбинской жел. дороги переименовывалось въ Общество Московско-Виндаво-Рыбинской дороги и обязывалось построить ширококолейныя линіи: 1) соединяющую возможно кратчайшимъ путемъ Москву съ Виндавою чрезъ Великія Луки, станцію Штокмансгофъ или иную станцію, Риго-Орловской жел. дороги, и черезъ Тукумъ, протяженіемъ около 1030 вер. и стоимостью въ 58.842.792 р. кр.; 2) вѣтвь, протяженіемъ 168 вер., отъ той станціи Московско-Виндавской дороги, которая будетъ построена близъ мѣстечка Сокольники, до ст. Дно, Бологое-Псковскаго участка Рыбинской дороги, стоимостью около 5.960.753 р. кр., и 3) вѣтвь, протяженіемъ около 35 верстъ, отъ ст. Савелино, Рыбинско-Бологовскаго участка Рыбинской дороги, до г. Краснаго Холма, стоимостью въ 882.237 р. кр.

Правильное движеніе по симъ линіямъ открыто: на вѣтви Савелино-Красный Холмъ, протяженіемъ 31 вер.,—3 октября 1899 г.,

на участкахъ Москва-Крейцбургъ (744 вер.) и Тукумъ-Виндава (105 вер.) и на вѣтви Дно-Новосокольники (165 вер.)—11 сентября 1901 г. Участокъ же Крейцбургъ-Тукумъ, протяженіемъ 181 вер., открытъ для правильнаго движенія 11 ноября 1904 г.

Засѣданія 17 января и 21 марта 1897 года.

По разсмотрѣнію вопроса о сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Свѣнцяны, С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги черезъ города Поневѣжъ и Баускъ до станціи Торенсбергъ, Митавской желѣзной дороги, съ вѣтвью на гор. Вилькоміръ.

Въ началѣ 1896 года Первое Общество подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи возбудило ходатайство о разрѣшеніи ему сооруженія и эксплуатаціи рельсоваго пути отъ ст. Свѣнцяны, С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги, черезъ Поневѣжъ, Баускъ до ст. Торенсбергъ у г. Риги съ вѣтвью на Вилькоміръ. Одновременно съ этимъ возбудилъ ходатайство землевладѣлецъ Баусскаго уѣзда князь А. П. Ливень о разрѣшеніи ему учредить особое акціонерное общество для постройки и эксплуатаціи подъѣзднаго пути Баускъ-Рига, но съ широкою колеею и по нѣсколько иному направленію.

Ходатайства эти были разсмотрѣны въ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ при участіи представителей интересовъ Курляндской и Лифляндской губерній, при чемъ Коммисія, за исключеніемъ представителей Военнаго вѣдомства, признала сооруженіе линіи Свѣнцяны-Поневѣжъ-Баускъ-Торенсбергъ съ вѣтвью на Вилькоміръ желательнымъ и, находя, по выяснившимся въ коммисіи даннымъ, цѣлесообразнымъ также сооруженіе линіи Баускъ-Митава, не встрѣтила, съ своей стороны, препятствій къ предоставленію постройки и эксплуатаціи сихъ путей Первому Обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи, съ тѣмъ, чтобы въ отношеніи постройки и эксплуатаціи сихъ путей названное Общество было подчинено тѣмъ же условіямъ, на которыхъ 27 іюля 1894 года Высочайше разрѣшена сему Обществу постройка и эксплуатація Свѣнцянскаго подъѣзднаго пути.

Представители же Военнаго вѣдомства, находя направленіе Баускъ-Торенсбергъ отвѣчающимъ интересамъ военнаго вѣдомства, признавали необходимымъ, чтобы подъѣздной путь въ этомъ направленіи былъ устроенъ съ широкою колеею.

Засимъ, уже послѣ разсмотрѣнія настоящаго дѣла Коммисіей, въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ поступило ходатайство уполномоченнаго новыхъ предпринимателей г. Шуберта о разрѣшеніи производства изысканій для ширококолейной желѣзной дороги отъ г. Риги, черезъ Баускъ-Поневѣжъ-Вилькоміръ до г. Вильно, съ вѣтвью на гор. Ковно. Въ виду того, что проектируемое новыми предпринимателями направленіе соответствовало требованіямъ Военнаго вѣдомства, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ пріостановились въ дальнѣйшемъ движеніи вышеизложеннаго дѣла. Въ октябрѣ же 1897 г. правленіе Перваго Общества подъѣздныхъ путей вошло съ ходатайствомъ о выдачѣ Обществу—впредь до разрѣшенія вопроса объ осуществленіи намѣченныхъ линій отъ г. Бауска до Риги и Митавы или отъ Вильны до Риги по вышеуказанному направленію—разрѣшенія продолженія Свѣнцянскаго узкоколейнаго пути до ст. Поневѣжъ, Либаво-Роменской жел. дороги.

Принимая во вниманіе, что сооруженіе линіи Свѣнцяны-Поневѣжъ можетъ быть осуществлено безъ отношенія къ вышеупомянутымъ направленіямъ Рига-Поневѣжъ-Вильна, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ признали возможнымъ представить, 31 октября 1897 года за № 7701, означенное ходатайство правленія Общества въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта. Въ заключеніи своего представленія Министры, не предрѣшая вопроса о продолженіи линіи Свѣнцяны-Поневѣжъ по направленію къ Ригѣ, полагали разрѣшить Первому Обществу устройство и эксплуатацію узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ ст. Свѣнцяны, С.-Петербургско-Варшавской жел. дороги, до ст. Поневѣжъ, Либаво-Роменской жел. дороги, съ вѣтвью на гор. Вилькоміръ, на тѣхъ же условіяхъ, кои удостоены 27 іюня 1894 года Высочайшаго утвержденія для постройки и эксплуатаціи Свѣнцянскаго подъѣзднаго пути.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 11 ноября 1897 г., не встрѣтило препятствій къ удовлетворенію ходатайства названнаго Общества о предоставленіи ему сооруженія вышеупомянутаго пути съ узкою колеєю. Имѣя, однако, въ виду, что въ настоящее время разрѣшено производство изысканій отъ г. Риги черезъ Баускъ-Поневѣжъ-Вилькоміръ до г. Вильны, съ вѣтвью на г. Ковно, для устройства по сему направленію ширококолейной дороги, осуществленіе коей могло бы воспрепятствовать продолженію разрѣшаемаго нынѣ узкоколейнаго пути по тѣмъ же направленіямъ, Соединенное Присутствіе полагало заключеніе Ми-

нистровъ Путей Сообщенія и Финансовъ по сему дѣлу утвердить, но съ тѣмъ, чтобы Обществу подъѣздныхъ путей было объявлено, что оно при постройкѣ разрѣшаемаго ему узкоколейнаго пути отъ ст. Свѣнцяны до ст. Поневѣжъ съ вѣтвью на Вилькомірь: а) не должно рассчитывать на разрѣшеніе ему продлить свою линію до Вильны, Ковны и Риги и б) обязано устроить, если сіе будетъ отъ него потребовано, станцію близъ Сурдегскаго православнаго монастыря.

Государь Императоръ, въ 21 день ноября 1897 г., на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе на узкоколейномъ (колея шириною 0,351 саж.) подъѣздомъ пути отъ Свѣнцянь до Поневѣжа, протяженіемъ 136 вер., открыто 14 мая 1901 года. Вѣтвь же на г. Вилькомірь не построена.

Засѣданіе 29 января 1897 года.

По разсмотрѣнію ходатайства Общества Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги о разрѣшеніи названному Обществу соединенія непрерывнымъ рельсовымъ путемъ Тейковскаго подъѣзднаго пути съ Юрьевъ-Польской вѣтвью той же дороги.

Въ ноябрѣ 1896 года Общество Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги вошло въ Министерство Финансовъ о разрѣшеніи ему сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ Юрьева-Польскаго до Тейкова, о чемъ оно ходатайствовало и ранѣе. Проектируемая линія должна удовлетворять какъ указывало Общество, какъ насущнымъ фабрично-промышленнымъ интересамъ мѣстности, которую она прорѣжетъ, такъ и интересамъ правильной эксплуатаціи дорогъ Общества въ отношеніи болѣе рациональнаго оборота вагоновъ.

Принимая во вниманіе, что сооруженіе проектируемой соединительной вѣтви является крайне желательнымъ въ экономическихъ интересахъ обслуживаемаго ею района, и въ виду того, что по осуществленіи означеннаго предпріятія нѣкоторая потеря въ выручкѣ Московско-Нижегородской жел. дороги въ непродолжительномъ времени возмѣстится Правительству его участіемъ въ чистой прибыли Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги, значительно возрастающей по главной линіи названнаго Общества,—Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ полагала

желательнымъ разрѣшить названному Обществу постройку и эксплуатацію соединительной желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Юрьева-Польскаго до ст. Тейково на точныхъ основаніяхъ устава Общества и всѣхъ къ нему дополненій, но съ тѣмъ въ немъ измѣненіемъ, что Общество отказывается отъ тарифныхъ преимуществъ на Юрьевъ-Польской и Тейковской его вѣтвяхъ и какъ на означенныхъ вѣтвяхъ, такъ и на проектируемой Юрьевъ-Тейковской подчиняется общему тарифу, дѣйствующему на главной линіи Общества.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 2 апрѣля 1897 г. за № 2762, высказались за разрѣшеніе Обществу Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги сооруженія и эксплуатаціи Юрьевъ-Тейковской вѣтви, согласно заключенію Коммисіи.

Соединенное Присутствіе, рассмотрѣвъ это представленіе въ засѣданіи 22 апрѣля 1897 г., полагало: таковое утвердить.

Государь Императоръ, во 2 день мая 1897 г., на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по вѣтви Юрьевъ-Польскій-Тейково, протяженіемъ 77 верстъ, открыто 27 ноября 1899 года.

Засѣданія 31 января, 1 февраля, 14 и 8 марта 1897 г.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ станціи Павелець, Рязанско-Уральской желѣзной дороги, до г. Москвы.

Правленіе Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, въ апрѣлѣ 1896 года, обратилось въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи названному Обществу постройки и эксплуатаціи, на общихъ основаніяхъ устава Общества, желѣзнодорожной линіи отъ ст. Павелець, черезъ Каширу, до Москвы съ вѣтвями отъ этой линіи до городовъ Михайлова и Венева и до села Озеръ, Коломенскаго уѣзда.

Вслѣдъ затѣмъ, правленіе Общества Московско-Казанской жел. дороги возбудило ходатайство о разрѣшеніи ему, на общихъ основаніяхъ устава Общества, постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ той же станціи Павелець, черезъ городъ Михайловъ и село Серебряные Пруды, до города Зарайска, при-

чемъ заявляло, что въ случаѣ, если Правительство признаетъ необходимымъ соединить эту линію съ Москвою въ направленіи черезъ городъ Каширу, Общество согласно на постройку и эксплуатацію этой дополнительной линіи.

Эти проекты, не смотря на то, что обоими имѣлось въ виду соединеніе рельсовымъ путемъ Москвы со станціей Павелець, оказались совершенно отличными одинъ отъ другого. Общество Рязанско-Уральской жел. дороги, исходя изъ желанія получить для грузовъ своихъ линій самостоятельный выходъ къ Москвѣ, минуя Рязанскую линію Московско-Казанской жел. дороги, проектировало новую линію магистральнаго характера, приспособленную, прежде всего, къ перевозкѣ транзитныхъ грузовъ, и соотвѣтственно этому оно проектировало эту линію, придерживаясь возможно ближе прямой, Общество же Московско-Казанской жел. дороги—линію исключительно мѣстнаго значенія, не стремясь къ сокращенію ея протяженія.

Оба проекта были переданы на разсмотрѣніе Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, къ участію въ которой, въ засѣданіяхъ 31 января и 1 февраля 1897 г., были приглашены представители мѣстныхъ интересовъ тѣхъ раіоновъ, которыхъ эти линіи могли касаться. Представители эти высказались предпочтительнѣе за проектъ, предложенный Обществомъ Рязанско-Уральской жел. дороги; представители же обоихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ изъявили согласіе построить проектируемую линію въ такомъ направленіи, какое Правительствомъ будетъ признано наиболѣе цѣлесообразнымъ.

Вслѣдъ за симъ Правленіе Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ возбудило ходатайство о разрѣшеніи ему сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ Москвы чрезъ Каширу до станціи Узловой съ тѣмъ, чтобы Обществу былъ отданъ въ аренду участокъ казенной дороги отъ Ельца до Узловой; при этомъ Правленіе заявило, что въ случаѣ, если Правительство признаетъ необходимымъ проведеніе вѣтви отъ Каширы до станціи Павелець, оно согласно принять на себя постройку и эксплуатацію этой дополнительной линіи.

Подвергнувъ всестороннему обсужденію всѣ эти три ходатайства, въ засѣданіяхъ 14 и 18 марта 1897 г. коммисія пришла къ тому заключенію, что новую желѣзнодорожную линію слѣдуетъ построить отъ станціи Павелець въ направленіи черезъ городъ Михайловъ, село Серебряные Пруды и городъ Каширу съ вѣтвью на городъ Веневъ, а постройку и эксплуатацію этой линіи казалось бы предпочтительнѣе предоставить Обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Въ представленіи, отъ 23 апрѣля 1897 года за № 3444, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министры Путей Сообщенія и Финансовъ считали возможнымъ предоста-вить сооруженіе и эксплуатацію Павелецкой линіи Обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги, на одобренныхъ комиссіей условіяхъ измѣненія устава этого Общества, но если бы Соеди-ненное Присутствіе по какимъ бы то ни было соображеніямъ нашло болѣе основаній къ предоставленію Павелецкой линіи Обществу Московско-Казанской желѣзной дороги, то Министры Путей Сообщенія и Финансовъ не встрѣтили бы къ этому пер-пятствій.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 13 мая 1897 г., при-знавая подлежащимъ удовлетворенію ходатайство Общества Ря-занско-Уральской желѣзной дороги, полагало разрѣшить послѣд-нему построить желѣзнодорожный ширококолейный путь маги-стрального типа отъ ст. Павелець, Рязанско-Уральской желѣзной дороги, до г. Москвы, черезъ города Каширу и Михайловъ, съ вѣтвью на г. Веневъ.

Государь Императоръ, въ 21 день мая 1897 года, положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Правильное движеніе открыто на участкахъ Московско-Паве-лецкой линіи: Бирюлево-Павелець (221 вер.) 19 января 1900 года и Москва-Бирюлево (17 вер.)—1 сентября 1900 г. и на вѣтви Кашира-Веневъ (61 вер.)—5 ноября 1900 года.

Засѣданіе 3 февраля 1897 года.

1. По разсмотрѣнію ходатайства Правленія Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ о предоставленіи названному Обществу постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи Луганскъ-Миллерово.

Правленіе Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ 1896 году, возбудило ходатайство о разрѣшеніи сему Обществу сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи Луганскъ-Миллерово, при чемъ объяснило, что осуществленіе этой линіи имѣетъ большое значеніе какъ для находящихся въ этомъ районѣ: желѣзодѣлательнаго завода Донецко-Юрьевского металлургиче-скаго Общества, казеннаго патроннаго завода въ Луганскѣ и вновь устроеннаго въ этомъ городѣ котельно-механическаго за-

вода Гартмана, такъ и для экспорта каменнаго угля изъ Донецкаго бассейна на сѣверъ, въ Москву и на станціи Московско-Рязанской линіи.

Разсмотрѣвъ это ходатайство и опредѣливъ финансово-экономическое значеніе проектируемой линіи, коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, принимая во вниманіе давно признанную настоятельную нужду въ улучшеніи путей сообщенія въ районѣ, который будетъ обслуживать линія Луганскъ-Миллерово, предоставленіе сооруженія и эксплуатаціи этой линіи Обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ признала желательнымъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 16 апрѣля 1897 г. за № 3206, полагали разрѣшить Обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ построить, согласно имѣющему быть утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія проекту, съ тѣмъ, во первыхъ, чтобы въ отношеніи постройки и эксплуатаціи упомянутой линіи Общество подчинено было постановленіямъ Высочайше утвержденного 15 іюля 1893 года устава Общества, и, во вторыхъ, чтобы Общество приступило къ работамъ по сооруженію названной линіи лишь послѣ того, какъ Министромъ Финансовъ будетъ признано, что реализація капитала, потребнаго для осуществленія сей линіи, произведена, а равно и въ томъ случаѣ, когда Министромъ Финансовъ будетъ признано, что нужныя для начатія работъ по сооруженію линіи суммы имѣются въ распоряженіи Общества, реализація же необходимаго для осуществленія сего сооруженія капитала обеспечена.

Соединенное Присутствіе, заслушавъ настоящее дѣло въ засѣданіи 13 мая 1897 года, полагало: представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить.

Государь Императоръ, 21 мая 1897 г., на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по Луганскъ-Миллеровской линіи (105 вер.) открыто 28 ноября 1898 года.

2. По разсмотрѣнію вопроса о сооруженіи, взамѣнъ разрѣшенной къ постройкѣ Обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ Крестинской вѣтви, новыхъ путей къ Звѣрево-Дебальцевскому участку желѣзныхъ дорогъ названнаго Общества.

Высочайшимъ повелѣніемъ 26 января 1896 года Обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ было разрѣшено сооруженіе

и эксплуатация ширококолейной железнодорожной ветви отъ Боковскихъ и Хрусталинскихъ мѣсторожденій къ ст. Крестная (Звѣрево-Дебальцевскаго участка), стоимостью около 360.000 р. и протяженіемъ около 25 верстъ. Затѣмъ, 27 февраля того же года, правленіе Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ сообщило Департаменту Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, что углепромышленники-землевладѣльцы Таганрогскаго округа области Войска Донскаго, антрацитовыя копи которыхъ, равно и земли съ залеганіемъ антрацитовыхъ и рудныхъ пластовъ примыкаютъ къ Звѣрево-Дебальцевскому участку на югъ отъ ст. Колпаково и Юскино, обратились въ названное правленіе съ запискою, въ которой просятъ построить подъѣздной путь къ антрацитовымъ рудникамъ не отъ ст. Крестной, а отъ подъѣздного пути углепромышленника Заруднаго, примыкающаго къ магистральной линіи между ст. Колпаково и Юскино, и направить этотъ путь мимо рудниковъ Устинова, Кгаевскаго, Васильева, Пименова и крестьянскихъ копей до Плотова-Николаевскаго рудника Епифанова на войсковыхъ участкахъ. Въ концѣ марта того же 1896 года правленіе Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ представило еще ходатайство правленія Общества Глѣбовскихъ металлургическихъ заводовъ о постройкѣ вмѣсто Крестнинской ветви подъѣздныхъ путей отъ поста Заруднаго до Нагольчика, длиною 18 вер., и отъ ст. Ровеньки до ст. Нагольной, около 8 вер. Съ своей стороны правленіе Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ выражало готовность построить эти ветви взамѣнъ разрѣшенной къ сооруженію ветви отъ ст. Крестной къ Боковскимъ и Хрусталинскимъ мѣсторожденіямъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ въ Министерство Финансовъ поступили ходатайства о скорѣйшемъ осуществленіи разрѣшенной къ постройкѣ Крестнинской ветви: въ іюлѣ 1896 года отъ XX съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи, въ октябрѣ 1896 г.—отъ Харьковскаго Губернатора и въ началѣ 1897 года—отъ XXI съѣзда тѣхъ же углепромышленниковъ.

Въ виду сего, выше изложенное ходатайство Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ было передано на разсмотрѣніе комисіи о новыхъ жел. дорогахъ, которая, принимая во вниманіе, что мѣстными представителями вновь подтверждалась необходимость въ сооруженіи Крестнинской ветви, отнюдь не замѣняемой проектируемымъ путемъ отъ поста Заруднаго, могущимъ со временемъ получить самостоятельное осуществленіе для удовлетворенія нуждъ совершенно другого района каменноугольныхъ и рудныхъ мѣсторожденій,—не находила достаточныхъ мотивовъ къ тому,

чтобы входить въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ о разрѣшеніи Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ не приступать къ исполненію возложенной на него пар. 5 Высочайше утвержденнаго 26 января 1896 г. дополненія къ уставу обязанности построить вѣтвь отъ ст. Крестной къ Хрусталинскимъ и Боковскимъ мѣсторожденіямъ.

Засѣданіе 3 и 14 февраля 1897 года.

По разсмотрѣнію ходатайства Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ о предоставленіи ему постройки и эксплуатаціи Восточно-Донецкой жел. дороги (Лихая-Кривомузгинская).

Весьма важное значеніе Восточно-Донецкой линіи (отъ ст. Звѣрево на Волго-Донскую жел. дорогу) было признано Комитетомъ Министровъ еще въ 1886 году, но осуществленіе ея замедлилось за неассигнованіемъ для сего денежныхъ средствъ изъ казны и непоступленіемъ отъ частныхъ предпринимателей соотвѣтствующихъ и удобопріемлемыхъ предложеній. Въ 1893 году при Министерствѣ Путей Сообщенія была образована коммисія подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, съ участіемъ представителей отъ Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ, Военнаго и Государственнаго Контроля, для разсмотрѣнія вопроса объ осуществленіи Восточно-Донецкой жел. дороги, каковая коммисія постановила, что географическое положеніе Восточно-Донецкой дороги, какъ послѣдняго звена желѣзнодорожной линіи отъ ст. Долинской до Царицына, связывающей кратчайшимъ путемъ нашъ юго-западъ и всѣ южные порты съ низовьемъ Волги и, чрезъ Волгу, съ заволжскимъ и закаспійскимъ востокомъ, сообщаетъ ей значеніе государственное.

Въ октябрѣ 1896 года правленіе Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ вошло въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставленіи Обществу сооруженія и эксплуатаціи Восточно-Донецкой жел. дороги. Ходатайство это было разсмотрѣно коммисіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, при участіи представителей области Войска Донского и горнопромышленниковъ юга Россіи. Коммисія, разсмотрѣвъ различныя направленія варіантовъ этой дороги, ея экономическое значеніе и ожидаемые финансовыя результаты ея эксплуатаціи, признала осу-

ществование Восточно-Донецкой жел. дороги съ вѣтвью на Нижне-Чирскую станицу, о необходимости каковой вѣтви было заявлено представителями Военнаго вѣдомства, желательнымъ и, съ своей стороны, не встрѣтила препятствій къ предоставленію сооруженія и эксплуатаціи ея Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ; при этомъ, въ виду заявленій представителей области Войска Донскаго и горнопромышленника юга Россіи г. Рыковского о желательности примыканія проектируемой дороги не къ ст. Лихая, Козлово - Воронежско - Ростовской линіи, какъ это предполагало Общество, а къ ст. Звѣрево той же линіи непосредственно, съ направлениемъ засимъ на станицу Екатерининскую,—коммисія постановила окончательное разрѣшеніе вопроса о мѣстѣ примыканія Восточно-Донецкой дороги къ Козлово-Воронежско-Ростовской линіи поставить въ зависимость отъ результатовъ дополнительныхъ изысканій, которыя должны были быть произведены Обществомъ лѣтомъ 1897 года.

По производствѣ этихъ изысканій Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ заявило, что оба выработанные изысканіями варианта проектируемой линіи на станицу Екатерининскую, увеличивая длину линіи, удорожаютъ ея постройку безъ пользы для каменно-угольной промышленности и ухудшаютъ въ техническомъ отношеніи. Что касается вѣтви на Нижне-Чирскую станицу, то правленіе объяснило, что при ничтожномъ грузооборотѣ, какой можно ожидать по сей вѣтви, вѣроятное поступленіе сборовъ по ней не будетъ достаточнымъ для уплаты процентовъ на строительный капиталъ и едва ли покроетъ расходы по ея эксплуатаціи. По этимъ соображеніямъ правленіе Общества ходатайствовало о предоставленіи Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ сооруженія и эксплуатаціи Восточно-Донецкой дороги въ первоначально проектированномъ имъ направленіи: отъ ст. Лихая, чрезъ Усть-Бѣлокалитвенскую станицу до ст. Кривая-Музга.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 19 декабря 1897 года за № 9020, вопль раздѣляя мнѣніе Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ о желательности предоставленія сооруженія и эксплуатаціи Восточно-Донецкой жел. дороги Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, полагали разрѣшить ему построить желѣзнодорожную линію отъ 135 вер. Звѣрево-Дебальцевскаго участка чрезъ станцію Лихую, Козлово-Воронежско-Ростовской линіи, до ст. Кривоузгинская, Волго-Донской вѣтви, согласно имѣющему быть утвержденнымъ Министерствомъ

Путей Сообщенія проекту съ устройствомъ шоссе отъ станицы Нижне-Чирской до ст. Чирь означенной линіи и съ тѣмъ, во первыхъ, чтобы въ отношеніи постройки и эксплуатаціи упомянутой линіи Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ подчинено было постановленіямъ Высочайше утвержденнаго 15 іюня 1893 года устава Общества, и, во вторыхъ, чтобы Общество приступило къ работамъ по сооруженію означенной линіи лишь по полученіи разрѣшенія Министра Путей Сообщенія и послѣ того, какъ Министромъ Финансовъ будетъ признано, что реализація капитала, потребнаго для осуществленія сооруженія сей линіи, произведена, а равно и въ томъ случаѣ, когда Министромъ Финансовъ будетъ признано, что нужныя для начала работъ по сооруженію линіи суммы имѣются въ распоряженіи Общества, реализація же необходимаго для осуществленія сего сооруженія капитала обеспечена.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 20 января 1898 года, полагало: заключеніе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ по настоящему дѣлу утвердить, возложивъ на Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ обязательство исполнить работы его распоряженіемъ и за его счетъ какъ по сооруженію шоссе отъ станицы Нижне-Чирской до ст. Чирь, такъ и по перенесенію на указанную желѣзнодорожную станцію складовъ Военнаго вѣдомства.

Государь Императоръ, въ 31 день января 1898 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе на Восточно-Донецкой желѣзной дорогѣ (Лихая-Кривомузгинская), протяженіемъ 299 верстъ, открыто 17 іюня 1900 года.

Засѣданіе 7 февраля 1897 года.

По разсмотрѣнію вопроса о сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Проскуровъ, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, чрезъ г. Староконстантиновъ до станціи Шепетовки или Полонное тѣхъ же дорогъ.

По распоряженію Министра Финансовъ, на разсмотрѣніе Комисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ былъ внесенъ вопросъ объ экономическомъ значеніи желѣзнодорожной линіи отъ Проскурова, какъ въ направленіи на Полонное, такъ и на Шепетовку, и соотвѣтственно тому о выборѣ для нея того или другого направленія.

Коммисія, въ засѣданіи 7 февраля 1897 года, подробно раз-

смотрѣвъ какъ мѣстное, такъ и транзитное значеніе проектируемаго пути, единогласно признала болѣе цѣлесообразнымъ проводить новую линію отъ Проскурова чрезъ Староконстантиновъ до Шепетовки и осуществить означенную линію, примыкающую къ тому же къ участкамъ казенныхъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, на средства Государственнаго Казначейства.

При этомъ со стороны представителей Военнаго вѣдомства было заявлено, что, въ виду чрезвычайной важности проектируемой линіи въ военномъ отношеніи, было бы необходимо, если не будетъ признано возможнымъ сразу построить означенную линію въ два пути, полотно и мосты устроить подъ двѣ колеи. Кромѣ того, ими было высказано пожеланіе, въ интересахъ Военнаго вѣдомства, примкнуть проектируемую линію непосредственно къ ст. Проскуровъ.

Чтобы не стѣснять производство изысканій, цѣль которыхъ составляетъ выборъ направленія, связаннаго съ наименьшими расходами по сооруженію дороги и удобнаго для будущей ея эксплуатаціи,—Коммисія полагала ограничиться теперь указаніемъ лишь пожеланія, чтобы примыканіе было сдѣлано къ самой ст. Проскуровъ и не далѣе нѣсколькихъ верстъ отъ Проскурова къ Волочиску и ст. Богдановцы—къ Жмеринкѣ.

Протяженіе линіи Проскуровъ-Шепетовка Коммисіей принималось около 93 верстъ.

(См. засѣданіе 21 марта 1897 года).

Засѣданія 7 февраля и 8 марта 1897 г.

По разсмотрѣнію ходатайства Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги о предоставленіи названному Обществу постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Данковъ, Астапово-Данковской вѣтви Рязанско-Уральской желѣзной дороги, до гор. Смоленска.

Въ концѣ 1896 года правленіе Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги вошло въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставленіи названному Обществу постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ Данкова до Смоленска, дающей вполнѣ самостоятельный, независимый отъ существующихъ до Смоленска магистралей, выходъ грузамъ Рязанско-Уральской дороги по направленію къ западной

границѣ и южной части Балтійскаго моря. Вмѣстѣ съ тѣмъ Общество ходатайствовало о томъ, чтобы, ко времени осуществленія проектируемой вѣтви, казенныя желѣзныя дороги отъ Смоленска до портовъ Балтійскаго моря были соотвѣтственно потребности усилены.

По выслушаніи присутствовавшихъ въ засѣданіи Коммисіи 7 февраля 1897 года представителей различныхъ городовъ и земствъ раіона, по которому должна пройти проектированная дорога, и принимая во вниманіе: 1) что линія эта прорѣжетъ почти посрединѣ громадную и мало обслуженную путями сообщенія площадь, составляющую болѣе 22.000 кв. верстъ, 2) что линія эта непосредственно пройдетъ чрезъ города: Бѣлевъ, Козельскъ, Сухиничи, Ельня и Сарпейскъ и вблизи городовъ: Одоева, Крапивны, Болотна, Лихвина, Мещовска, Мосальска, Жиздры и Дорогобужа и 3) что въ осуществленіи этой линіи непосредственно заинтересовано населеніе 19 уѣздовъ,—Коммисія признала за линіей Данковъ-Смоленскъ весьма серьезное мѣстное значеніе. Независимо сего, Коммисія, подробно разсмотрѣвъ ожидаемое по проектируемой дорогѣ движеніе грузовъ, нашла, что линія Данковъ-Смоленскъ будетъ имѣть весьма важное транзитное значеніе для грузовъ, слѣдующихъ преимущественно съ дорогъ Рязанско-Уральскаго Общества къ Ригѣ, Либавѣ и западной границѣ.

Коммисія всѣми голосами, за исключеніемъ представителей отъ Государственнаго Контроля, признала ходатайство Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги о предоставленіи ему сооруженія Данковъ-Смоленской линіи подлежащимъ удовлетворенію и отвѣчающимъ интересамъ казны.

Представители же Государственнаго Контроля, въ особомъ мнѣніи, представленномъ ими при подписаніи журнала Коммисіи, находили, что проектируемая дорога можетъ отвлечь часть грузовъ съ участковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Сызрано-Вяземской отъ Рязска до Вязьмы и Риги-Орловской отъ Орла до Смоленска, выручка отъ каковыхъ грузовъ въ настоящемъ для казенныхъ дорогъ опредѣляется въ суммѣ 780.000 р., и что поэтому, по ихъ мнѣнію, являлось бы болѣе отвѣчающимъ интересамъ казны сооруженіе на ея средства вторыхъ путей на названныхъ участкахъ.

Означенное особое мнѣніе представителей Государственнаго Контроля было разсмотрѣно всѣми остальными членами Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ засѣданіи 8 марта 1897 года, которые, разсмотрѣвъ его по пунктамъ, не нашли возможнымъ

съ нимъ согласиться и остались при томъ же мнѣніи, которое ими было высказано единогласно въ первомъ засѣданіи, а именно: что сооруженіе Данково-Смоленской желѣзной дороги полезно и необходимо: 1) какъ новой магистрали для свободнаго выхода на западъ хлѣбныхъ грузовъ изъ Поволжья и центральной Россіи и 2) въ интересахъ обширнаго района, составляющаго болѣе 20.000 кв. верстъ, въ настоящее время въ очень слабой степени обслуженнаго желѣзнодорожными путями.

Въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 2 апрѣля 1897 года за № 2760, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, между прочимъ, высказали, что они вполне присоединяются къ заключенію большинства Коммисіи и, въ интересахъ общегосударственныхъ, признаютъ болѣе желательнымъ, вмѣсто устройства второго пути на существующей желѣзнодорожной линіи, построить самостоятельную линію, которая, замѣняя собою второй путь, обслуживала бы новый районъ, способствуя этимъ развитію промышленности и торговли края. Въ виду сего сооруженіе линіи Данковъ-Смоленскъ, по мнѣнію означенныхъ Министровъ, являлось весьма желательнымъ.

Въ заключеніи своего представленія Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали разрѣшить Обществу Рязанско-Уральской жел. дороги сооруженіе и эксплуатацію желѣзнодорожной ширококолейной линіи отъ Данкова до Смоленска на условіяхъ, изложенныхъ въ заключеніи представленія.

Соединенное Присутствіе, разсмотрѣвъ сіе представленіе въ засѣданіи 13 мая 1897 года, полагало: заключеніе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ по сему дѣлу утвердить, представивъ имъ войти въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ о разрѣшеніи работъ по усиленію пропускной способности участка Смоленскъ-Двинскъ прокладкою здѣсь второго пути и объ отпускѣ для сего средствъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы работы эти были окончены къ сроку, назначенному для открытія движенія по Данковъ-Смоленской желѣзной дорогѣ.

Государь Императоръ, въ 21 день мая 1897 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по линіи Данковъ-Смоленскъ (498 вер.) открыто 21 декабря 1899 года.

Засѣданіе 21 марта 1897 года.

По разсмотрѣнію вопроса о наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи желѣзнодорожной линіи, имѣющей соединить г. Каменецъ-Подольскъ съ сѣтью Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ январѣ 1894 года Кіевскій, Подольскій и Волынскій генераль-губернаторъ возбудилъ, въ цѣляхъ удовлетворенія важнѣйшихъ нуждъ Юго-Западнаго края, ходатайство о сооруженіи ряда подъѣздныхъ путей и, между прочимъ, отъ ст. Ларги до г. Каменецъ-Подольска. Съ своей стороны, Военный Министръ, въ мартѣ того же года, признавая желательность нѣкоторыхъ изъ упомянутыхъ путей, находилъ болѣе желательнымъ вмѣсто сооруженія вѣтви Каменецъ-Подольскъ-Ларга (50 вер.) постройку желѣзной дороги отъ Каменецъ-Подольска на Проскуровъ, Староконстантиновъ, Любаръ къ Житомиру (230 вер.). Въ 1895 году уполномоченные Каменецъ-Подольской городской думы ходатайствовали о проведеніи желѣзной дороги отъ ст. Ларги чрезъ Каменецъ-Подольскъ, Проскуровъ и далѣе на Ровно. Въ началѣ 1897 года, Подольскій губернаторъ генераль-маіоръ Семякинъ, представляя на разсмотрѣніе Министра Финансовъ свои соображенія относительно выбора направленія линіи для присоединенія города Каменецъ-Подольска къ русской желѣзнодорожной сѣти, ходатайствовалъ, въ виду предстоящей выработки цѣлесообразнаго проекта сѣти подъѣздныхъ шоссе по означенной губерніи, о скорѣйшемъ опредѣленіи направленія будущихъ рельсовыхъ путей въ упомянутомъ районѣ даже и въ томъ случаѣ, если бы осуществленіе ихъ не могло послѣдовать въ ближайшемъ будущемъ.

Въ засѣданіи Коммисіи 21 марта 1897 года были разсмотрѣны подробныя экономическія данныя относительно направленія линій Каменецъ-Подольскъ-Проскуровъ (95 вер.) и Каменецъ-Подольскъ-Баръ (117 вер.); на основаніи ихъ Коммисія признала желательнымъ осуществленіе въ будущемъ желѣзнодорожныхъ линій въ обоихъ указанныхъ направленіяхъ, какъ вполне выгодныхъ въ экономическомъ отношеніи самостоятельныхъ предпріятій, такъ и имѣющихъ, каждая за собой, свои преимущества для прорѣзываемыхъ ими районовъ. Но принимая во вниманіе большее все же экономическое значеніе линіи Каменецъ-Подольскъ-Проскуровъ, приобрѣтающей еще важныя преимуще-

ства съ осуществленіемъ линіи Проскуровъ-Старокопстантиновъ-Шепетовка (см. засѣданіе 7 февраля 1897 г.), Коммисія находила болѣе цѣлесообразнымъ, въ отношеніи очереди постройки, отдать предпочтеніе линіи Каменецъ-Подольскъ-Проскуровъ, осуществленіе же линіи Каменецъ-Подольскъ-Баръ, по мнѣнію Коммисіи, слѣдовало бы отнести къ тому времени, когда явилась бы возможность продолженія ея до австрійской границы вплоть до м. Гусятина.

Засѣданіе 4 апрѣля 1897 года.

I. По разсмотрѣнію вопроса о сооруженіи линіи отъ села Инжавина, Кирсановскаго уѣзда Тамбовской губерніи, до одной изъ станцій Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Въ періодъ времени съ 1895 по 1897 г. въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ поступили ходатайства Тамбовскаго губернскаго земства и мѣстныхъ землевладѣльцевъ о соединеніи села Инжавина съ одной изъ станцій Рязанско-Уральской жел. дороги: Краснослободскъ или Разказово. Въ апрѣлѣ 1897 г. правленіе Общества Рязанско-Уральской жел. дороги вошло съ представленіемъ въ Министерство Финансовъ, заявляя о своей готовности принять на себя сооруженіе желѣзнодорожной линіи отъ села Инжавина до ст. Краснослободскъ, но въ виду того, что въ настоящее время, вслѣдствіе отсутствія свободнаго выхода грузовъ съ дорогъ Общества, и безъ того образуются большія залежи сихъ грузовъ, мѣшающіе правильной эксплуатаціи дорогъ, Общество могло бы приступить къ осуществленію линіи Инжавино-Краснослободскъ лишь въ томъ случаѣ, если будетъ разрѣшено сооруженіе Павелецъ-Московской линіи, дающей означенный свободный выходъ грузамъ къ главнѣйшему центральному промышленному пункту—Москвѣ.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, разсмотрѣвъ экономическія данныя о районѣ, по которому пройдетъ проектируемая дорога, въ принципѣ пришла къ заключенію о желательности проведенія желѣзнодорожной линіи отъ с. Инжавина до ст. Краснослободскъ, хотя, по исчисленіямъ Коммисіи, чистаго дохода не будетъ достаточно для покрытія ежегодныхъ платежей по строительному капиталу линіи.

Въ виду послѣдняго обстоятельства правленіе Общества Ря-

занско-Уральской жел. дороги обратилось въ Министерство Финансовъ съ дополнительнымъ заявленіемъ о томъ, что осуществленіе сооруженія и эксплуатаціи вѣтви Инжавино-Краснослободскъ представляется возможнымъ въ томъ случаѣ, если Обществу будетъ предоставлено право взиманія съ перевозимыхъ по сей вѣтви грузовъ платы въ высшемъ предѣльномъ размѣрѣ $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда и версты, подобно тому, какъ это разрѣшено по отношенію къ эксплуатируемой Обществомъ Бековской вѣтви.

Въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 22 мая 1897 г. за № 4300, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ высказали, что не имѣютъ возраженій къ удовлетворенію ходатайства Общества Рязанско-Уральской жел. дороги о сооруженіи линіи отъ Инжавина до Краснослободска и полагали:

I. Разрѣшить Обществу Рязанско-Уральской жел. дороги нынѣ же осуществить постройку ширококолейной линіи облегченнаго типа отъ села Инжавина до ст. Краснослободскъ, протяженіемъ около 40 верстъ, согласно имѣющему быть утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія проекту съ тѣмъ, чтобы: а) въ отношеніи постройки и эксплуатаціи упомянутой линіи Общество Рязанско-Уральской ж. д. подчинено было всѣмъ постановленіямъ Высочайше утвержденныхъ 11 января 1892 г. условій преобразованія Общества Рязанско-Козловской ж. д. въ Общество Рязанско-Уральской ж. д.; б) чтобы означенная линія была открыта для правильнаго движенія не позже, какъ чрезъ годъ послѣ того, какъ послѣдуетъ разрѣшеніе приступить къ работамъ по постройкѣ этой линіи и в) чтобы Общество приступило къ работамъ по сооруженію означенной линіи лишь послѣ того, какъ Министромъ Финансовъ будетъ признано, что реализація капитала, потребнаго для осуществленія сооруженія сей линіи, произведена, а равно и въ томъ случаѣ, когда Министромъ Финансовъ будетъ признано, что нужныя для начатія работъ по сооруженію линіи суммы имѣются въ распоряженіи Общества, реализація же необходимаго для осуществленія сего сооруженія капитала обезпечена.

II. Подчинить сію вѣтвь въ отношеніи тарифовъ—общеустановленному для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ порядку, предоставивъ при этомъ Обществу Рязанско-Уральской ж. д. взимать съ перевозимыхъ по Инжавино-Краснослободской вѣтви грузовъ плату въ высшемъ предѣльномъ размѣрѣ $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда и версты; и

III. Разрѣшить Обществу Рязанско-Уральской ж. д. выпускъ

гарантированнаго Правительствомъ облигаціоннаго капитала Общества на сумму, потребную для сооруженія помянутой выше желѣзнодорожной линіи (ст. I), [но не свыше 1.360.812 руб. кред. дѣйств., не считая процентовъ за время сооруженія линіи и расходовъ по реализаціи, съ тѣмъ чтобы предварительно реализаціи сего дополнительнаго облигаціоннаго капитала Общество представило на утвержденіе Министра Финансовъ предположенія свои относительно нарицательной суммы и валюты, времени реализаціи и условій выпуска, а равно формы облигацій. Означенныя облигаціи, въ случаѣ, если будутъ выпущены въ металлической валютѣ, освобождаются отъ сбора съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ, причемъ, однако, Общество обязуется возмѣщать Правительству ежегодно изъ эксплуатаціонныхъ доходовъ дороги всю ту сумму этого сбора, которая причиталась бы ко взиманію съ дохода по симъ облигаціямъ.

Соединенное Присутствіе, заслушавъ въ засѣданіи 27 мая 1897 г. дѣло о разрѣшеніи Обществу Рязанско-Уральской жел. дороги постройки ширококолейной линіи отъ ст. Краснослободскъ, Тамбово-Саратовской жел. дороги, до села Инжавино, полагало: испросить на сіе Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе.

Государь Императоръ, въ 6 день іюня 1897 года, на сіе Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе на линіи Краснослободскъ - Инжавино (39 вер.) открыто 2 октября 1899 года.

2. По разсмотрѣнію вопроса о сооруженіи желѣзнодорожной линіи въ районѣ горнаго промысла юга Россіи между станціями Попасная и Никитовка и объ укладкѣ второй колеи рельсовъ на участкахъ Хацепетовка - Дебальцево - Попасная желѣзныхъ дорогъ того же района.

Въ образованномъ при Министерствѣ Путей Сообщенія Особомъ Совѣщаніи по вопросу объ усиленіи желѣзныхъ дорогъ района горнаго промысла юга Россіи, между прочимъ, выяснилось, что въ теченіе предстоявшаго въ 1897 году рабочаго періода должны быть осуществлены работы по устройству поясной желѣзной дороги въ направленіи Хацепетовка-Дебальцево-Попасная-Никитовка посредствомъ сооруженія новой двухпутной дороги между Попасной и Никитовкой и укладкой второй колеи рельсовъ между Хацепетовкой и Дебальцево и между Дебальцево и Попасной, при соотвѣтственномъ развитіи всѣхъ узловъ

выхъ и промежуточныхъ станцій, входящихъ въ составъ этой поясной линіи.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ при разсмотрѣніи этого проекта приняла во вниманіе, что въ видахъ обезпеченія въ какомъ либо районѣ пропускной способности желѣзнодорожныхъ линій представляется наиболѣе цѣлесообразнымъ устройство такъ называемыхъ кружныхъ или поясныхъ дорогъ. Въ цѣляхъ же полученія кружной дороги для усиленія пропускной способности желѣзныхъ дорогъ района горнаго промысла юга Россіи, по предварительнымъ подсчетамъ Коммисіи съ финансовой стороны оказалось, что наиболѣе выгоднымъ является проведеніе линіи отъ Попасной на Никитовку, съ продленіемъ этой линіи до ст. Очеретино, Екатерининской жел. дороги. При этомъ, устройство сказанной линіи облегчило бы весьма обремененную ст. Ясиноватую и дало бы кратчайшій выходъ къ западу многочисленнымъ каменноугольнымъ грузамъ, слѣдующимъ со станцій, расположенныхъ на участкѣ Попасная-Дебальцево. Линія Попасная-Никитовка, проходя по богатой залежами угля мѣстности, по мнѣнію Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ, несомнѣнно должна повліять на возникновеніе въ этомъ районѣ каменноугольныхъ копей и вообще на развитіе горнаго дѣла; съ сооруженіемъ ея, кромѣ того, приобрѣтутся выгоды въ ускореніи оборота подвижного состава вслѣдствіе сокращенія его пробѣга; наконецъ, устройство новой двупутной линіи между Попасной и Никитовкой приблизитъ весь сѣверо-востокъ къ Азовскому морю, вслѣдствіе чего эта линія приобрѣтетъ, помимо мѣстнаго значенія, еще и транзитное значеніе.

На основаніи изложеннаго, Коммисія находила весьма желательнымъ осуществленіе, въ теченіе предстоявшаго рабочаго періода, работъ по устройству поясной желѣзной дороги въ направленіи Хацепетовка-Дебальцево-Попасная-Никитовка, путемъ сооруженія Обществомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ новой двупутной линіи между Попасной и Никитовкой и при помощи укладки второй колеи рельсовъ: Юго-Восточными жел. дорогами—между Хацепетовкой-Дебальцево и Попасная и казенными дорогами—на участкѣ Никитовка-Хацепетовка съ соотвѣтственнымъ развитіемъ всѣхъ узловыхъ станцій, входящихъ въ составъ этой поясной линіи.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи, отъ 12 мая 1897 г., за № 3974, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, полагали разрѣшить Обществу Юго-

Восточныхъ жел. дорогъ соединить непрерывнымъ рельсовымъ путемъ двойной колеи ст. Попасную, Донецкихъ участковъ названныхъ дорогъ, со станціей Никитовка, Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 20 мая 1897 года, полагало: испросить на сіе, согласно съ представленіемъ, Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе.

Государь Императоръ, въ 30 день мая 1897 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по линіи Попасная-Никитовка (49 вер.) открыто 31 августа 1899 года.

3. По разсмотрѣнію ходатайства Батумскаго купца А. А. Салерни о разрѣшеніи ему сооруженія и эксплуатаціи узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ г. Батума до м. Копандиби, Батумскаго округа.

Въ январѣ 1897 года и. об. Главноначальствующаго гражданскою частью на Кавказѣ препроводилъ въ Министерство Путей Сообщенія поддерживаемое имъ ходатайство Батумскаго 2 гильдіи купца Антона Салерни о разрѣшеніи названному лицу сооруженія и эксплуатаціи подъѣзднаго пути, протяженіемъ въ 10 вер., отъ г. Батума до мѣстности Копандиби, Батумскаго округа, Кутаисской губерніи, на его средства, безъ всякихъ пособій и льготъ со стороны Правительства. Сооруженіемъ названнаго подъѣзднаго пути предприниматель имѣлъ въ виду облегчить и удешевить перевозку продуктовъ бассейна рѣки Чороха (фрукты, табакъ, лѣсъ, руда, камень и т. д.) и сдѣлать возможной правильную эксплуатацію рудныхъ мѣсторожденій и лѣсныхъ богатствъ, расположенныхъ въ бассейнѣ р. Чороха и его притоковъ.

Означенное ходатайство г. Салерни было разсмотрѣно въ Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ, которая, признавая, что проектируемый желѣзнодорожный путь, проходя по изобилующей природными богатствами мѣстности, будетъ содѣйствовать развитію мѣстнаго производства и промышленности, — нашла возможнымъ удовлетворить ходатайство г. Салерни о разрѣшеніи ему сооруженія и эксплуатаціи проектируемаго имъ узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ Батума до Копандиби на выработанныхъ Коммисіею, примѣнительно къ Высочайше утвержденнымъ, 31 декабря 1889 г., условіямъ сооруженія Ириновскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути, условіяхъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи,

отъ 20 мая 1897 г. за № 4257, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, раздѣляя вполнѣ мнѣніе Комисіи, полагали разрѣшить Батумскому 2 гильдіи купцу Антону Салерни устройство и эксплуатацію узкоколейнаго подъѣзднаго пути общаго пользованія, протяженіемъ 10 вер., отъ Батума до м. Копандиби, Батумскаго округа, Кутаисской губерніи, на условіяхъ, выработанныхъ Комисіей о новыхъ жел. дорогахъ.

Соединенное Присутствіе, заслушавъ означенное дѣло, полагало: представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить, поднеся проектъ условій на сооруженіе Батумо-Копандибскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества въ 6 день іюня 1897 года.

Къ сооруженію Батумо-Копандибскаго подъѣзднаго пути приступлено не было.

Засѣданіе 25 апрѣля 1897 года.

1. По разсмотрѣнію ходатайства д. с. с. С. А. Уварова о предоставленіи ему съ образуемой группой капиталистовъ постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ Фастова или Кіева до ст. Домбровицы, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ апрѣлѣ 1897 года Волынской Губернской Предводитель Дворянства д. с. с. С. А. Уваровъ обратился въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему сооруженія линіи Фастовъ-Домбровицы, съ тѣмъ, что дорога эта съ подвижнымъ составомъ по мѣрѣ постройки ея участковъ поступаетъ въ эксплуатацію Правительства на выработанныхъ предпринимателемъ условіяхъ.

Комисія о новыхъ жел. дорогахъ при разсмотрѣніи этого ходатайства, опредѣлила общіе результаты по ожидаемому грузовому и пассажирскому движенію на проектируемой дорогѣ и, подвергнувъ оцѣнкѣ предлагаемыя г. Уваровымъ условія эксплуатаціи ея Правительствомъ, признала, что осуществленіе названной дороги на предлагаемыхъ предпринимателемъ условіяхъ представ-

ляется для казны невыгоднымъ. вмѣстѣ съ тѣмъ, находя въ высшей степени желательнымъ осуществленіе желѣзнодорожной линіи въ Волинскомъ Полѣсѣ и принявъ во вниманіе заявленіе д. с. с. Уварова о согласіи подчиниться условіямъ, какія для сего будутъ выработаны Коммисіей, послѣдняя выработала новыя условія, на которыхъ и полагала, за исключеніемъ представителей Военнаго вѣдомства, возможнымъ разрѣшить г. Уварову сооруженіе желѣзной дороги Фастовъ-Домбровицы. Представители же Военнаго вѣдомства заявили, что въ военныхъ интересахъ необходимо проложеніе линіи не отъ Фастова, а отъ Кіева къ Домбровицамъ.

Проектированная г. Уваровымъ желѣзная дорога отъ Фастова до Домбровиць осуществленія не получила, такъ какъ означенный предприниматель впослѣдствіи, въ маѣ 1898 года, заявилъ, что онъ измѣняетъ свой первоначальный проектъ и останавливается на проектѣ постройки линіи отъ г. Кіева, чрезъ Радомысль и Сарны до Ковеля, съ вѣтвью отъ Радомысля до Фастова.

Протяженіе желѣзной дороги отъ Фастова до Домбровиць Коммисіей было принято около 300 вер.

(См. засѣданія 17 декабря 1898 г. и 23 января 1899 г. по вопросу о сооруженіи линіи Кіевъ-Ковель).

2. По разсмотрѣнію ходатайства Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи о предоставленіи ему постройки и эксплуатаціи подъѣздного узкоколейнаго пути отъ ст. Бердичевъ, Бердичевъ-Житомирскаго пути названнаго Общества, до м. Яновъ, Винницкаго уѣзда, Подольской губерніи, съ вѣтвями отъ ст. Яновъ, проектируемаго пути: 1. къ Войтовецкому свеклосахарному заводу и 2. къ ст. Калиновка, Юго-Западныхъ жел. дорогъ.

Въ мартѣ 1897 года правленіе Перваго Общества подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи вошло въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставленіи ему постройки и эксплуатаціи продолженія Бердичевъ-Житомирскаго подъѣздного пути, на условіяхъ сооруженія и эксплуатаціи сего пути,—отъ ст. Бердичевъ до м. Янова, Винницкаго уѣзда, Подольской губерніи, съ вѣтвями отъ ст. Яновъ проектируемаго пути: 1) черезъ м. Хмѣльникъ, Уладовскій свеклосахарный заводъ, до Войтовецкаго свеклосахарнаго завода, расположеннаго при селѣ Войтовцахъ, Литинскаго уѣзда, Подольской губерніи, и 2) до станціи Калиновка, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

При обсужденіи означеннаго ходатайства Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ было выяснено, что проектируемый подъѣздноу путь, проходя по густо населенному району Юго-Западнаго края, съ развитіемъ земледѣльческой культуры и фабрично-заводской промышленности, будетъ имѣть важное экономическое значеніе. Въ виду сего и принимая во вниманіе, что Первое Общество, согласно его ходатайству, постройку и эксплуатацію означеннаго рельсоваго пути принимаетъ на свои средства, безъ всякихъ со стороны Правительства пособій, Коммисія, за исключеніемъ представителей Военнаго вѣдомства, признавая сооруженіе проектируемаго пути съ вѣтвями желательнымъ, не встрѣтила, съ своей стороны, препятствій къ предоставленію постройки и эксплуатаціи его Первому Обществу подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи, съ тѣмъ, чтобы въ отношеніи постройки и эксплуатаціи сего пути названное Общество было подчинено тѣмъ же условіямъ, на которыхъ, въ 30 день декабря 1894 года, Высочайше разрѣшена тому же Обществу постройка и эксплуатація Бердичевъ-Житомирскаго подъѣзднаго пути. Представители же Военнаго вѣдомства, вообще признавая нежелательность въ военныхъ интересахъ постройки узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ въ западной полосѣ Россіи, находили необходимымъ, чтобы проектируемый путь былъ устроенъ съ широкой колеей.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 20 мая 1897 года за № 4258, полагали разрѣшить Первому Обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи устройство и эксплуатацію узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ ст. Бердичевъ, Бердичевъ-Житомирскаго пути названнаго Общества, до м. Янова, съ вѣтвями отъ ст. Яновъ проектируемой линіи: 1) къ Войтовецкому свеклосахарному заводу и 2) къ ст. Калиновкѣ, Юго-Западныхъ жел. дорогъ, на тѣхъ же условіяхъ, кои удостоились, въ 30 день декабря 1894 г., Высочайшаго утвержденія для постройки и эксплуатаціи Бердичевъ-Житомирскаго подъѣзднаго пути.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 27 мая 1897 года, не встрѣчая вообще препятствій къ удовлетворенію ходатайства Общества о разрѣшеніи ему сооруженія вышеназванныхъ рельсовыхъ путей съ узкою колеєю, вмѣстѣ съ тѣмъ считало необходимымъ нынѣ же разъяснить, что если бы Правительство, воспользовавшись присвоеннымъ ему правомъ по отношенію къ принадлежащему тому же Обществу Бердичевъ-Житомирскому

пути, продолженіе коего нынѣ испрашивается, признало полезнымъ перешить означенную линію на широкую колею, то обстоятельство это никоимъ образомъ не можетъ и не должно служить основаніемъ для возбужденія Обществомъ къ Правительству какихъ бы то ни было претензій или ходатайствъ о возмѣщеніи тѣхъ или иныхъ убытковъ по остальнымъ принадлежащимъ Обществу линіямъ и вѣтвямъ.

Вслѣдствіе сего Соединенное Присутствіе полагало: представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить, обязавъ Общество: а) произвести отчужденіе имущества съ такимъ расчетомъ, чтобы разрѣшаемый нынѣ узкоколейный путь, равно его вѣтви, могли во всякое время быть перестроены въ ширококолейные, и б) удостовѣрить надлежащею подпискою свой отказъ отъ возбужденія какого бы то ни было рода претензій и ходатайствъ въ случаѣ могущей послѣдовать перешивки на широкую колею принадлежащаго Обществу Бердичевъ-Житомирскаго подъѣзднаго пути.

Государь Императоръ, въ 6 день іюня 1897 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе открыто: на участкахъ Бердичевъ-Калиновка (68 вер.) и Холоневская-Семки (40 вер.)—20 іюля 1900 года.

Засѣданіе 16 мая 1897 года.

1. По разсмотрѣнію ходатайства Московскаго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи о предоставленіи ему сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ г. Симферополя до сел. Алушты съ вѣтвью на Гурзуфъ и Ялту.

Въ октябрѣ 1896 года правленіе Московскаго Общества для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи вошло въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о предоставленіи ему на средства Общества, безъ всякихъ пособій и гарантій со стороны Правительства, но съ правомъ принудительнаго отчужденія земель, постройки и эксплуатаціи узкоколейной желѣзной дороги отъ Симферополя до селенія Алушты съ вѣтвью до Гурзуфа и Ялты, протяженіемъ около 106 вер. и стоимостью до 3.000.000 руб.

Въ маѣ 1897 года, г.г. Р. К. фонъ-Гартманъ и М. Н. Герардъ

вошли въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ учредить акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи желѣзной дороги отъ Ялты и Гурзуфа до станціи Бахчисарай, Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги, протяженіемъ въ 67 вер. и стоимостью около 3.600.000 руб.

Оба эти ходатайства были рассмотрѣны Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ, въ засѣданіи 16 мая 1897 года, признавшей весьма желательнымъ сооруженіе Ялтинско-Бахчисарайской жел. дороги съ вѣтвью на Гурзуфъ, а при возможности и на Алушту; затѣмъ, отмѣчая, какъ за предпринимателемъ проектируемаго пути, за Московскимъ Обществомъ нѣкоторыя преимущества, какъ то: фактъ существованія самого Общества съ опредѣленнымъ уставомъ и основнымъ капиталомъ и готовность, въ дополненіе проекта г.г. фонъ-Гартмана и Герарда, соорудить еще Алуштинскую вѣтвь, тогда какъ въ другомъ случаѣ еще только имѣется въ виду образовать новое акціонерное Общество,—Коммисія тѣмъ не менѣе не остановилась на выборѣ того или другого предпринимателя по осуществленію вышеизложеннаго предпріятія и нашла необходимымъ предложить: правленію Московскаго Общества подъѣздныхъ путей въ Россіи представить, сообразно выяснившимся въ Коммисіи обстоятельствамъ, новый проектъ намѣченныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей къ пунктамъ Крымскаго побережья, группѣ же предпринимателей съ г.г. фонъ-Гартманомъ и Герардомъ во главѣ—представить точныя доказательства финансовой правоспособности имѣющаго быть ими образованнымъ акціонернаго Общества, а равно опредѣленно выработанныя условія сооруженія и эксплуатаціи проектируемой Ялтинско-Бахчисарайской желѣзной дороги съ вѣтвью на Гурзуфъ.

(Дальнѣйшее рассмотрѣніе Коммисіей сего дѣла см. засѣданіе 27 іюня 1897 года по вопросу о соединеніи рельсовымъ путемъ Ялты съ линією Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги).

2. По рассмотрѣнію вопроса о постройкѣ узкоколейной вѣтви отъ ст. Боржомъ, Закавказской жел. дороги, черезъ село Дабы, до села Бакурьяни, съ вѣтвью отъ Дабы до Цагвери.

Въ апрѣлѣ 1896 года Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Михаиломъ Николаевичемъ былъ возбужденъ вопросъ о продолженіи Боржомской вѣтви, Закавказской жел. дороги, на 12 верстъ—до села Цагвери съ цѣлью лучшей эксплуатаціи лѣсныхъ богатствъ Боржомскаго имѣнія, а также оживле-

нія долины Черной рѣчки, представляющей весьма благопріятныя условія для дачной жизни.

Изъ произведенныхъ Управленіемъ Закавказской желѣзной дороги изысканій выяснилось, что проведеніе ширококолейной вѣтви отъ станціи Боржомъ до сел. Цагвери весьма затруднительно въ техническомъ отношеніи и невыгодно въ финансовомъ. Въ виду этого, вмѣсто ширококолейной вѣтви до Цагвери, Министерствомъ Путей Сообщенія предположено было устроить узкоколейную линію отъ ст. Боржомъ черезъ село Дабы до сел. Бакурьяни, длиною 31,5 вер., съ вѣтвью отъ Дабы до Цагвери, длиною 4 вер.

Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, разсмотрѣвъ вопросъ о сооруженіи линіи Боржомъ-Бакурьяни съ вѣтвью на Цагвери, приняла во вниманіе, что мѣстность въ которой расположены с. Цагвери и Бакурьяни, вся покрыта прекрасными строевыми лѣсами, почему представляется естественнымъ ожидать, что при устройствѣ удобныхъ путей сообщенія въ этой мѣстности, а именно при устройствѣ разсматриваемой линіи, доходность Боржомской вѣтви и главной линіи Закавказской желѣзной дороги, вслѣдствіе расширенія лѣсныхъ операцій Боржомскаго имѣнія, значительно возрастетъ. Кромѣ того, означенная мѣстность, отличаясь красотою и здоровымъ климатомъ, имѣетъ всѣ данныя для обращенія сел. Цагвери и Бакурьяни въ климатическія лечебныя станціи. Въ зависимости отъ этого, а равно въ виду того, что Бакурьянская вѣтвь по своей живописности привлечетъ большое число туристовъ, представляется правильнымъ ожидать и усиленія пассажирскаго движенія на Закавказской жел. дорогѣ. Въ виду изложеннаго и принимая во вниманіе, что Боржомскимъ имѣніемъ предоставляются въ распоряженіе казны безвозмездно потребныя для постройки вѣтви земля и лѣсные матеріалы, Коммисія находила желательнымъ осуществленіе предположенія Министра Путей Сообщенія объ устройствѣ узкоколейной линіи отъ ст. Боржомъ до сел. Бакурьяни съ вѣтвью на Цагвери.

Съ своей стороны, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 21 мая 1897 г. за № 4288, полагали разрѣшить постройку означенной линіи съ вѣтвью за счетъ и непосредственнымъ распоряженіемъ казны чрезъ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, согласно имѣющей быть утвержденною Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министер-

ствомъ Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ, расцѣпной вѣдомости, съ подчиненіемъ всѣхъ операций по этой постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операций по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Соединенное Присутствіе, заслушавъ сіе дѣло въ засѣданіи 27 мая 1897 года, полагало вышеупомянутое представленіе утвердить.

Государь Императоръ, въ 6 день іюня 1897 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе на участкѣ Боржомъ - Дабы - Цагвери (12 вер.) открыто 22 октября 1901 года и на участкѣ Цагвери - Бакурьяни (22 вер.)—2 января 1902 г.

Засѣданіе 27 іюня 1897 года.

По разсмотрѣнію вопроса о соединеніи рельсовымъ путемъ г. Ялты съ линіею Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги.

Въ засѣданіи Коммисіи 27 іюня 1897 года были разсмотрѣны дополнителныя свѣдѣнія, представленныя, во исполненіе постановленія Коммисіи, состоявшагося 16 мая 1897 г. (см. выше), соискателями на предоставленіе права сооруженія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ на Крымскомъ полуостровѣ: Московскимъ Обществомъ подъѣздныхъ путей въ Россіи—Симферополь-Алуштинской желѣзной дороги, съ вѣтвью на Гурзуфъ и Ялту и г.г. фонъ-Гартманомъ и Герардомъ—Ялтинско-Бахчисарайской желѣзной дороги съ вѣтвью на Гурзуфъ. Кромѣ того, на разсмотрѣніе Коммисіи поступило новое ходатайство инженера путей сообщенія Ѳ. Ѳ. Баталина и И. В. Романова о предоставленіи имъ постройки и эксплуатаціи электрической желѣзной дороги отъ Севастополя до Ялты, протяженіемъ 85 вер. и стоимостью около 4.000.000 р.

По разсмотрѣніи всѣхъ означенныхъ ходатайствъ въ экономическомъ и финансовомъ отношеніяхъ, Коммисія, принимая во вниманіе, что желѣзнодорожные пути крайне необходимы для Крымскаго полуострова, упомянутые же предприниматели не испрашиваютъ отъ казны никакихъ пособій и гарантій, высказалась за желательность одновременнаго осуществленія, по возможности, всѣхъ трехъ проектовъ. При этомъ, имѣя въ виду, что соединеніе Гурзуфа входитъ въ проектъ Симферопольскаго

направленія, Коммисія полагала предоставить компаніи фонъ-Гартмана соединеніе Бахчисарая лишь съ Ялтою.

Министръ Финансовъ и Временно Управлявшій Министерствомъ Путей Сообщенія, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 22 мая 1898 г. за № 4128, согласно съ заключеніемъ Коммисіи, не встрѣчая препятствій къ одновременному разрѣшенію постройки линій: Бахчисарай-Ялта, Севастополь-Ялта и Симферополь-Алушта-Ялта, тѣмъ не менѣе полагали, что если бы Соединенное Присутствіе признало одновременное осуществленіе проектированныхъ трехъ линій почему-либо неудобнымъ, то они, съ своей стороны, отдали бы предпочтеніе направленію Ялта-Бахчисарай, соединяющему Ялту съ желѣзнодорожною сѣтью наиболѣе кратчайшимъ способомъ и представляющему собою наиболѣе благопріятныя условія для развитія, въ здоровыхъ и живописныхъ горныхъ мѣстностяхъ, окружающихъ Ялту, климатическихъ и другихъ лечебныхъ станцій и дачныхъ поселеній.

Соединенное Присутствіе, рассмотрѣвъ въ засѣданіи 2 іюня 1898 года сіе дѣло, полагало:

I. Разрѣшить сооруженіе и эксплуатацію желѣзнодорожной линіи отъ г. Ялты до ст. Бахчисарай проектируемому фонъ-Гартманомъ и К^о къ учрежденію акціонерному Обществу, предоставивъ Министру Путей Сообщенія предварить оное о безвозмездной уступкѣ подъ разрѣшаемый рельсовый путь пустопорожныхъ казенныхъ земель лишь въ количествѣ, дѣйствительно потребномъ для сего пути;

II. Проектъ устава Общества Ялта-Бахчисарайскаго подъѣзднаго пути, исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе, и

III. Отложить разрѣшеніе ходатайствъ о сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій отъ г. Севастополя до г. Ялты и отъ г. Симферополя до м. Алушты, съ вѣтвью на г. Ялту.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава Общества Ялта-Бахчисарайскаго подъѣзднаго пути удостоенъ рассмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 16 день іюня 1898 г.

Проектированное Общество Ялта-Бахчисарайскаго подъѣзднаго пути осуществленія не получило и уставъ его потерялъ свою силу.

Засѣданіе 12 сентября 1897 года.

По разсмотрѣнію вопроса о наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи, по коему должны быть произведены изысканія новыхъ желѣзно-дорожныхъ линій Кіевъ-Витебскъ и Кіевъ-Полтава.

Въ виду безотлагательной необходимости произвести разрѣшенныя въ 1897 г. изысканія линій Кіевъ-Витебскъ и Кіевъ-Полтава, въ Коммисію былъ внесенъ вопросъ объ экономическомъ значеніи и выборѣ наиболѣе цѣлесообразнаго направленія выше-сказанныхъ линій.

По отношенію къ линіи Кіевъ-Витебскъ, Коммисія высказалась за желательность имѣть результаты изысканій по слѣдующимъ направленіямъ: 1) Витебскъ-Орша и затѣмъ по правому берегу Днѣпра черезъ Могилевъ и далѣе, приблизительно чрезъ Рогачевъ, Жлобинъ, до Кіева, и 2) отъ Орши чрезъ Могилевъ по лѣвому берегу рѣки съ пересѣченіемъ Либаво-Роменской жел. дороги (приблизительно въ Солтановкѣ, близъ Гомеля) и далѣе отъ ст. Гомель, черезъ Черниговъ до Кіева, съ вѣтвью на Городню.

По отношенію же къ линіи Кіевъ-Полтава Коммисія признала желательнымъ производство подробныхъ изысканій по направленію Полтава-Миргородъ-Лубны-Пирятинъ-Кіевъ, причемъ, если бы начальнику работъ по изысканіямъ представилась возможность воспользоваться имѣющимися уже по этому направленію изысканіями, произведенными быв. Обществомъ Фастовской жел. дороги, то, по мнѣнію Коммисіи, было бы желательно произвести изысканія и по южному направленію, болѣе приближающемуся къ р. Днѣпру, тѣмъ болѣе, что въ семъ послѣднемъ направленіи расположенъ рядъ городовъ и мѣстечекъ, какъ, напр., Переяславль, Золотоноша, Черкаскы, интересы которыхъ также заслуживаютъ вниманія.

Засѣданія 27 ноября и 5 декабря 1897 года.

О сооруженіи обводной желѣзной дороги вокругъ г. Лодзи.

Высочайше утвержденнымъ 26 апрѣля 1896 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, по соглашенію съ Государствен-

нымъ Контролеромъ, предоставлено было: а) изыскать средства для осуществленія потребныхъ, въ видахъ надлежащаго развитія Лодзинскаго мануфактурнаго района, подъѣздныхъ вѣтвей путемъ предоставленія постройки и эксплуатаціи этихъ вѣтвей какому либо предпринимателю, участіе коего въ разсматриваемомъ дѣлѣ признавалось бы Правительствомъ обеспечивающимъ согласное съ общегосударственными видами разрѣшеніе вопроса о сказанныхъ путяхъ, и б) по выполненіи указанной задачи, внести свои предположенія по изъясненному предмету, въ установленномъ порядкѣ, на усмотрѣніе Соединеннаго Присутствія.

Въ виду этого, Министерство Финансовъ вошло въ переговоры съ Совѣтомъ Управленія Варшавско-Вѣнской жел. дороги, который изъявилъ согласіе принять на себя постройку и эксплуатацію обводной вокругъ г. Лодзи линіи, если ему предоставлено будетъ довести свою дорогу непосредственно до Лодзи, что возможно двоякимъ путемъ: либо отдачей Лодзинской линіи (отъ Колюшекъ до Лодзи) въ арендное содержаніе Обществу Варшавско-Вѣнской жел. дороги, либо предоставленіемъ этому Обществу постройки дороги, соединяющей Лодзь, съ одной стороны, со ст. Петроковъ, а съ другой—со ст. Кутно.

Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ засѣданіяхъ 27 ноября и 5 декабря 1897 г., вышеизложенное предложеніе Совѣта Общества Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги разсмотрѣла подробно съ цѣлью опредѣлить, на сколько оно можетъ обезпечить согласное съ общегосударственными видами рѣшеніе вопроса о Лодзинской обводной дорогѣ. При этомъ Коммисія выяснила размѣръ ожидаемаго валового дохода и эксплуатационныхъ расходовъ по проектируемой линіи Петроковъ-Лодзь-Кутно, принявъ протяженіе ея въ 105 вер. и строительную стоимость въ 5.775.000 р., и опредѣлила финансовыя результаты ея эксплуатаціи, при чемъ отдѣльно разсмотрѣны были результаты постройки всей линіи отъ Петрокова до Кутно и отдѣльно—результаты постройки части ея отъ Петрокова до Лодзи (протяженіе 50 вер. и строительная стоимость 2.750.000 р.).

Затѣмъ, при разрѣшеніи вопроса, какимъ способомъ осуществить сдѣланное Обществомъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги предложеніе—отдачей ли ему въ арендное содержаніе Лодзинской жел. дороги, предварительно выкупивъ ее въ казну, или же разрѣшеніемъ ему постройки новой линіи Петроковъ-Лодзь-Кутно, коммисія разсмотрѣла параллельно тѣ финансовыя результаты, которые могутъ воспослѣдовать для казны при каждомъ изъ рѣшеній сего вопроса, и пришла къ слѣдующимъ

выводамъ: 1) что предложеніе Общества Варшавско-Вѣнской жел. дороги о разрѣшеніи ему постройки и эксплуатаціи обводнаго пути въ Лодзи заслуживаетъ уваженія и 2) что выкупъ Лодзинской дороги для передачи ея въ арендное содержаніе Обществу Варшавско-Вѣнской жел. дороги представляется желательнымъ только при условіи ежегодной уплаты акціонерамъ этой дороги около 320.000 руб.; если же на это условіе со стороны Общества Лодзинской жел. дороги согласія не послѣдуетъ, то представляется болѣе выгоднымъ разрѣшить Обществу Варшавско-Вѣнской жел. дороги постройку линіи отъ Петрокова до Лодзи.

(См. засѣданіе 24 апрѣля 1898 года).

Засѣданіе 12 декабря 1897 года.

I. По разсмотрѣнію вопроса объ экономическомъ значеніи новой желѣзнодорожной линіи отъ г. Волчанска до г. Купянска.

По воспослѣдованіи Высочайшаго соизволенія на постройку сооруженной Бѣлгородъ-Волчанской вѣтви, Харьковское губернское и Волчанское уѣздное земства возбудили въ 1895 году предъ Правительствомъ ходатайства о продолженіи упомянутой вѣтви отъ Волчанска до соединенія съ Балашово-Харьковскою линіею Юго-Восточныхъ жел. дорогъ.

Коммисія признала линію эту не только удовлетворяющею интересамъ прорѣзываемаго ею раіона, но и имѣющею важное значеніе въ отношеніи облегченія эксплуатаціи участка Харьковъ-Бѣлгородъ, Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги. По вопросу же о примыканіи этой линіи не къ Купянску, а къ развѣзду Спасская въ 27 верстахъ отъ Купянска, Коммисія признала, что получаемое такимъ образомъ удлиненіе пути является для важнѣйшихъ транзитныхъ грузовъ весьма невыгоднымъ и что желательно направить проектируемую линію на самый Купянскъ, тѣмъ болѣе, что устройство въ столь недалекомъ разстояніи отъ Купянска второго узлового пункта едва ли можетъ быть признано удобнымъ въ эксплуатационномъ отношеніи.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи, отъ 24 февраля 1898 года за № 1481, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта полагали предоставить Мини-

стру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ продолженія Волчанской вѣтви отъ конечнаго пункта ея, станціи Волчанскъ, до соединенія съ Балашово-Харьковскимъ участкомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, близъ Купянска, протяженіемъ около 109 верстъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 24 марта 1898 года, согласилось съ заключеніемъ Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія, въ 7 день апрѣля 1898 года, Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по линіи Волчанскъ-Купянскъ открыто 3 ноября 1900 года.

2. По разсмотрѣнію вопроса объ экономическомъ значеніи желѣзнодорожной линіи отъ станціи Владиславовка, Джанкой-Ѳеодосійскаго участка Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги, до г. Керчи.

Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1893 годъ о состояніи Керчь-Еникальскаго Градоначальства указывалось, что въ видахъ экономическихъ и стратегическихъ признается крайне необходимымъ проведеніе на Керчь желѣзной дороги и устройство выгрузочнаго порта и портовыхъ сооружений. Вслѣдствіе этого въ 1895 году Министерствомъ Путей Сообщенія были произведены предварительныя изслѣдованія вопроса объ экономическомъ значеніи желѣзной дороги отъ г. Керчи до одной изъ станцій Джанкой-Ѳеодосійской жел. дороги, причемъ оказалось, что при несомнѣнной выгоды новой дороги ее лучше всего было бы, начавъ отъ Керчи, провести чрезъ Маякъ-Салымъ-Акманай-Владиславовку и примкнуть къ Джанкой-Ѳеодосійской линіи у Ѳеодосіи. Въ 1897 году тѣмъ же Министерствомъ были произведены изысканія желѣзнодорожной линіи въ районѣ Керченскаго полуострова.

При разсмотрѣніи вопроса объ экономическомъ значеніи проектируемой линіи, Коммисія приняла въ соображеніе, что примыканіе дороги къ Ѳеодосіи противно интересамъ г. Керчи, такъ какъ Ѳеодосія является соперницей этого города; примыканіе же дороги сѣвернѣе Владиславовки удлинило бы линію безъ всякой въ экономическомъ отношеніи дѣйствительной необходимости; поэтому Коммисія высказалась за примыканіе проектируемой дороги у Владиславовки и за желательность ея направленія отъ Владиславовки, чрезъ деревни Карпечь, Кай-Айсанъ, Али-Бай, Кыять, Семь-Колодезей, Бябыкъ, Ойсуль-Ташпляръ и Заморскъ до г. Керчи.

По разсмотрѣніи экономическихъ и финансовыхъ данныхъ по поводу этой линіи, Коммисія признала сооруженіе ея съ финансовой точки зрѣнія выгоднымъ.

Въ представленіи отъ 24 февраля 1898 года за № 1481 въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ линіи отъ ст. Владиславовка, Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги, до г. Керчи съ вѣтвью къ заводамъ Брянскаго металлургическаго Общества близъ Еникале.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 24 марта 1898 г., полагало предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ, съ подчиненіемъ всѣхъ операцій по постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операцій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ: линіи отъ ст. Владиславовка, Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги, или отъ одного изъ ближайшихъ къ названной станціи пунктовъ до г. Керчи, съ вѣтвью къ заводамъ Брянскаго Общества близъ Еникале и съ тѣмъ, чтобы разрѣшаемая линія была соединена: а) съ сел. Акманай—путемъ ли захода туда главной линіи или посредствомъ одновременнаго сооруженія особой желѣзнодорожной вѣтви, и б) съ крѣпостью Керчь, и чтобы проектированіе рельсоваго пути въ районѣ крѣпости было произведено по соглашенію съ Военнымъ вѣдомствомъ.

Государь Императоръ, въ 7 день апрѣля 1898 г., положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Правильное движеніе по линіи Владиславовка-Керчь (86 вер.) открыто 3 ноября 1900 г.

Засѣданіе 18 декабря 1897 года.

I. По разсмотрѣнію вопроса объ экономическомъ значеніи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Користовка, Харьково-Николаевской жел. дороги, до ст. Пятихатки.

Земства Александрійскаго уѣзда Херсонской губерніи и Верхнеднѣпровскаго Екатеринославской губерніи неоднократно возбуждали ходатайства о соединеніи рельсовымъ путемъ станцій Лю-

боміровка и Божедаровка, Екатерининской жел. дороги, со станціей Користовка, Харьково - Николаевской жел. дороги, чрезъ г. Александрію. Съ продолженіемъ Саксаганской вѣтви отъ поста Роковатой чрезъ хуторъ Пятихатки до ст. Любоміровка, часть пути, о которомъ ходатайствовали означенныя земства, а именно отъ Любоміровки до Пятихатокъ, получила осуществленіе. Что касается остальной части отъ Пятихатокъ до Користовки, то Министерствомъ Путей Сообщенія были произведены подробныя ея изысканія, а вопросъ объ экономическомъ ея значеніи разсматривался въ Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ 18 декабря 1897 г. При этомъ Коммисія пришла къ заключенію о желательности направленія проектируемой линіи, несомнѣнно выгодной въ финансовомъ отношеніи, приблизительно къ м. Новостародубу, Александрійскаго уѣзда, чрезъ г. Александрію.

По разсмотрѣннн сего вопроса Коммисіей, въ Министерство Путей Сообщенія поступило ходатайство мѣстныхъ рудовладѣльцевъ о производствѣ, въ виду находженія по р. Желтой богатыхъ залежей желѣзныхъ рудъ и предстоящаго съ весны 1898 г. открытія тамъ четырехъ рудниковъ, дополнительныхъ изысканій Користовской вѣтви отъ ст. Желтыя Воды чрезъ центръ залеганія рудъ.

Въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 24 февраля 1898 г. за № 1481, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, высказавъ, что выборъ между этими двумя направленіями можетъ быть сдѣланъ лишь посредствомъ подробныхъ изысканій, полагали предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ соединительной линіи отъ одной изъ станцій Саксаганской вѣтви, Екатерининской жел. дороги, до ст. Користовка, Харьково-Николаевской желѣзной дороги.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 24 марта 1898 г., высказало, въ свою очередь, что вопросъ о примыканіи Користовской вѣтви къ Саксаганской линіи долженъ быть рѣшенъ лишь по производствѣ дополнительныхъ изысканій и можетъ быть установленъ соглашеніемъ между Министрами Путей Сообщенія, Финансовъ, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ; вмѣстѣ съ тѣмъ, Соединенное Присутствіе полагало: предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ, съ подчиненіемъ всѣхъ операцій по постройкѣ надзору Государственнаго Контроля

въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операций на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, соединительной линіи отъ одной изъ станцій Саксаганской вѣтви, Екатерининской жел. дороги, до ст. Користовка, Харьковско-Николаевской жел. дороги.

Государь Императоръ, въ 7 день апрѣля 1898 г., положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Правильное движеніе на линіи Користовка-Пятихатка (69 вер.) открыто 20 января 1901 г.

(О примыканіи къ Саксаганской вѣтви см. засѣданіе 29 октября 1898 г.).

2. По разсмотрѣнію вопроса объ экономическомъ значеніи Занѣманскихъ линій къ Кнышину и Козловой Рудѣ.

Вопросъ о сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій Каменна-Кнышинъ и Шостаковъ-Козлова Руда возбужденъ былъ въ 1894 г. Военнымъ Министерствомъ, которое въ ноябрѣ 1896 г. сообщило Министерству Финансовъ о неотложности осуществленія, въ числѣ другихъ линій, и вышеупомянутыхъ вѣтвей.

При разсмотрѣніи Коммисіей вопроса объ экономическомъ значеніи Занѣманскихъ линій къ Кнышину и Козловой Рудѣ были исчислены и разсмотрѣны ожидаемое грузовое и пассажирское движеніе и доходность проектируемыхъ путей, причемъ Коммисія пришла къ заключенію, что общій убытокъ казны, въ случаѣ осуществленія линій Шостаковъ-Козлова Руда и Каменна-Кнышинъ составитъ около 248.000 руб. ежегодно.

Въ представленіи, отъ 24 февраля 1898 г. за № 1481, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ вѣтвей отъ сооружаемыхъ за р. Нѣманомъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: отъ ст. Новокаменна къ ст. Кнышинъ, Юго-Западныхъ жел. дорогъ, въ 56 вер., и отъ ст. Шостаковъ къ ст. Козлова Руда; Вержболовской вѣтви С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги, въ 45 верстѣ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 24 марта 1898 г., полагало: повергнуть на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе предположеніе Присутствія объ отсрочкѣ сооруженія линій Новокаменна-Кнышинъ и Шостаковъ-Козлова Руда, съ предоставленіемъ заинтересованнымъ вѣдомствамъ войти

нынѣ же въ обсужденіе возможности удовлетворенія преслѣдуемыхъ въ данномъ случаѣ Военнымъ вѣдомствомъ интересовъ съ меньшими для Государственнаго Казначейства затратами.

Государь Императоръ, въ 7 день апрѣля 1898 года положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

3. По разсмотрѣнію вопроса объ экономическомъ значеніи вѣтви отъ ст. Чиатуры, Чиатурской вѣтви Закавказской желѣзной дороги до м. Дарквети.

Въ цѣляхъ развитія марганцевой промышленности Закавказья, въ 1891 году была сооружена желѣзная дорога отъ ст. Шаропани, Закавказской жел. дороги, до м. Чиатуры, каковой пунктъ былъ признанъ центромъ марганцевой площади уѣзда. Однако, съ проведеніемъ Чиатурской линіи потребности марганцевой промышленности уѣзда удовлетворены были лишь отчасти, такъ какъ и за м. Чиатуры вплоть до м. Сачхери находятся большія залежи марганца, вслѣдствіе чего мѣстные магранцепромышленники неоднократно возбуждали предъ Правительствомъ ходатайства о продолженіи сей вѣтви до м. Сачхери, или, по крайней мѣрѣ, до м. Дарквети.

Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ засѣданіи 18 декабря 1897 года, по ближайшемъ ознакомленіи съ пунктами расположенія марганцевыхъ рудниковъ въ Шаропанскомъ уѣздѣ, граница которыхъ на сѣверѣ опредѣляется мѣстечкомъ Сачхери, — пришла къ заключенію, что всякое продолженіе Чиатурской вѣтви, хотя бы и самое незначительное, способствуя болѣе удобной перевозкѣ руды изъ близъ расположенныхъ мѣстъ ея разработки, представляется въ финансовомъ отношеніи выгоднымъ. Принимая же во вниманіе, что подробные проектъ и планы продолженія означенной вѣтви до м. Дарквети уже имѣются въ Министерствѣ Путей Сообщенія, Коммисія, признавая необходимость въ немедленномъ приступѣ къ сооруженію желѣзнодорожной линіи отъ ст. Чиатуры до м. Дарквети, полагала, что разрѣшеніе вопроса о продолженіи этой линіи далѣе до м. Сачхери могло бы послѣдовать по разработкѣ этого вопроса въ будущемъ съ болѣе подробными по сему дѣлу экономическими данными.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 24 февраля 1898 года за № 1481, полагали предоставить

Министру Путей Сообщенія приступити къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ продолженія Чіатурской вѣтви, Закавказской жел. дороги, до м. Дарквети, протяженіемъ около 6 верстъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 24 марта 1898 года, полагало предоставить Министру Путей Сообщенія приступити къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ, съ подчиненіемъ всѣхъ операцій по постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операцій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, продолженія Чіатурской вѣтви, Закавказской желѣзной дороги, до м. Дарквети.

Государь Императоръ, въ 7 день апрѣля 1898 года, положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Правильное движеніе по вѣтви Чіатуры-Дарквети (6 вер.) открыто 15 іюня 1900 года.

(См. засѣданіе 12 апрѣля 1901 года по вопросу о продолженіи Чіатурской вѣтви до сел. Сачхери).

4. По разсмотрѣнію вопроса о сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій отъ ст. Новозыбковъ, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, до г. Новгородъ-Сѣверска и отъ г. Стародуба до Новгородъ-Сѣверска съ вѣтвью къ ст. Корюковка, Либаво-Роменской жел. дороги.

1. Въ началѣ 1897 года въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ поступило ходатайство владѣльца и строителя Унеча-Стародубскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути А. А. Водинскаго о выдачѣ ему концессіи на постройку и эксплуатацію продолженія упомянутаго подъѣзднаго пути отъ г. Стародуба черезъ посадки Еліонки, Лужки, Воронокъ до мѣст. Семіоновки, протяженіемъ въ 53,5 версты. Въ то же время въ упомянутыя Министерства поступило ходатайство с. с. М. М. Эспехо, полк. Н. Н. Лубенскаго и кол. рег. Обольянинова о разрѣшеніи имъ образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи ширококолейнаго желѣзнодорожнаго пути отъ г. Стародуба черезъ посадъ Воронокъ до Новгородъ-Сѣверска, протяженіемъ около 100 вер., съ вѣтвью отъ пос. Воронокъ чрезъ м. Семіоновку до ст. Корюковка, Либаво-Роменской жел. дороги, протяженіемъ до 72 верстъ. При этомъ предпринимателями предполагалось испросить предъ Правительствомъ право на соглашеніе съ вла-

дѣльцемъ вѣтви Унеча-Стародубъ относительно передачи этой вѣтви проектируемому ими Обществу, съ цѣлью перестройки упомянутой вѣтви въ ширококолейную.

Въ виду незаконченности сооруженія Унеча-Стародубскаго подъѣзднаго пути и невыяснившихся результатовъ сего предпріятія, Коммисія не останавливалась на обсужденіи ходатайства г. Водинскаго. Что же касается проекта Стародубъ-Корюковскаго пути, то Коммисія, разсмотрѣвъ ходатайство вышеозначенныхъ лицъ, признала осуществленіе сего пути, какъ могущаго въ значительной мѣрѣ успѣшно содѣйствовать экономическому развитію обслуживаемаго имъ района, желательнымъ, не встрѣтила препятствій къ предоставленію сооруженія и эксплуатаціи Стародубъ-Корюковскаго пути акціонерному Обществу, учреждаемому г.г. Эпехо, Обольяниновымъ и др., съ тѣмъ, между прочимъ, чтобы они, предварительно окончательнаго утвержденія ихъ проекта, вошли въ надлежащее соглашеніе съ владѣльцемъ Стародубскаго подъѣзднаго пути относительно приобрѣтенія его съ цѣлью перестройки его на широкую колею.

Дальнѣйшаго движенія сіе дѣло не получило за непредставленіемъ предпринимателями проекта устава проектируемаго Общества.

Стоимость сооруженія Стародубъ-Корюковскаго пути, вмѣстѣ со стоимостью приобрѣтенія и перестройки въ ширококолейный подъѣзднаго пути Стародубъ-Унеча, опредѣлялась предпринимателями въ 4.500.000 руб.

2. Въ сентябрѣ 1897 года инж. А. К. Лагоріо, двор. К. М. Гейбовичъ и инж. Н. П. Добродумовъ обратились въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ учредить акціонерное Общество съ цѣлью сооруженія и эксплуатаціи ширококолейнаго подъѣзднаго пути отъ ст. Новозыбковъ, Полѣскихъ жел. дорогъ, чрезъ м. Семіоновку до г. Новгородъ-Сѣверска, протяженіемъ около 108 вер., съ вѣтвью къ селенію Горбову на р. Деснѣ противъ ст. Пироговка, Конопъ-Пироговской узкоколейной вѣтви Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, протяженіемъ около 7 верстѣ.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, выяснивъ экономическое значеніе и финансовыя условія проектируемаго подъѣзднаго пути, признала осуществленіе этого пути, какъ могущаго въ значительной мѣрѣ успѣшно содѣйствовать экономическому развитію обслуживаемаго имъ района,—желательнымъ и, съ своей стороны, и не встрѣтила препятствій къ предоставленію сооруженія и эксплуатаціи Новозыбковъ-Новгородъ Сѣверскаго подъѣзднаго пути

акціонерному Обществу, учреждаемому вышепоименованными лицами, съ тѣмъ, чтобы въ отношеніи постройки и эксплуатаціи названнаго пути проектируемое Общество было подчинено тѣмъ же условіямъ устава, на которыхъ въ 21 день апрѣля 1895 г. Высочайше разрѣшено Обществу Орѣховскаго подъѣзднаго пути сооруженіе и эксплуатація сего пути, съ Высочайше утвержденнымъ засимъ въ 2 день мая 1897 года къ сему уставу дополненіемъ.

Временно Управлявшій Министерствомъ Путей Сообщенія и Министръ Финансовъ, въ представленіи, отъ 22 мая 1898 года за № 4133, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, не встрѣтили препятствій къ разрѣшенію сооруженія и эксплуатаціи ширококолейнаго подъѣзднаго пути общаго пользованія отъ ст. Новозыбковъ до Новгородъ-Сѣверска, съ вѣтвью до сел. Горбова на основаніи выработаннаго предпринимателями устава, исправленнаго въ соотвѣтствіи съ тѣми требованіями, которыя должны быть предъявляемы къ предпріятіямъ подобнаго рода, и представляя проектъ сего устава, полагали его утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 2 іюня 1898 года, полагало: представленіе это утвердить, поднеся проектъ устава Новозыбковскаго подъѣзднаго пути, исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества въ 16 день іюня 1898 года.

Правильное движеніе открыто: на участкѣ Новозыбковъ-Семіоновка Черниговская (57 вер.) — 1 января 1901 года, на участкѣ Семіоновка Черниговская-Новгородъ Сѣверскъ (56 вер.) и на вѣтви Новгородъ Сѣверскъ—правый берегъ р. Десны (9 вер.) — 1 января 1902 года.

Засѣданія 8 января и 23 февраля 1898 г.

По разсмотрѣнію вопроса о разрѣшеніи князю Г. Д. Церетели сооруженія подъѣздныхъ путей къ Чіатурской вѣтви Закавказской желѣзной дороги.

Въ 1895 году землевладѣлецъ Шаропанскаго уѣзда, Кутаисской губерніи, князь Г. Д. Церетели возбудилъ предъ Правительствомъ ходатайство о предоставленіи ему права на сооруженіе

подъездныхъ путей къ Чіатурской вѣтви Закавказской жел. дороги и въ дополнительномъ своемъ ходатайствѣ (февраль 1898 г.) выразилъ готовность соорудить на свои средства таковыя пути по слѣдующимъ направленіямъ: 1) отъ Переви до Сачхери, 2) отъ Перевиси черезъ Шукруты и Ихтвиси до Чіатуры и 3) отъ Цирквали до Чіатуры, общимъ протяженіемъ около 40 вер., при строительной стоимости до 2.000.000 рублей.

Коммисія, разсмотрѣвъ это ходатайство, остановилась на слѣдующихъ соображеніяхъ. Сооруженіе участковъ Цирквали-Чіатуры и Перевиси-Шукруты-Ихтвиси-Чіатуры, какъ питательныхъ вѣтвей къ существующей казенной желѣзнодорожной вѣтви Шаропань-Чіатуры, желательна въ интересахъ казны. Что касается линіи Перевиси-Сачхери, то такъ какъ крайнимъ пунктомъ района марганцевой промышленности является мѣстечко Сачхери, въ зависимости отъ чего предположенія Министерства Путей Сообщенія о продолженіи Чіатурской вѣтви относятся лишь къ участку Чіатуры-Дарквети-Сачхери,—продолженіе этого участка далѣе до м. Переви на средства частнаго предпринимателя можетъ быть, по мнѣнію Коммисіи, лишь желательнымъ, тѣмъ болѣе, что въ случаѣ осуществленія на средства казны линіи Чіатуры-Сачхери грузы, имѣющіе поступить на эту линію съ участка Переви-Сачхери, также усилятъ доходность существующей казенной дороги. Вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣя въ виду, что въ ближайшемъ будущемъ предполагается сооруденіе на средства казны лишь участка Чіатуры-Дарквети, вопросъ же о времени осуществленія продолженія сего участка до Сачхери представляется неопредѣленнымъ, Коммисія признала справедливымъ не ограничивать предпринимателя опредѣленнымъ срокомъ сооруженія линіи Переви-Сачхери, поставивъ этотъ срокъ въ зависимость отъ времени окончанія сооруженія казенной линіи Чіатуры-Дарквети-Сачхери. Затѣмъ Коммисія подробно разсмотрѣла представленныя предпринимателемъ условія на сооруженіе узкоколейныхъ подъездныхъ путей къ Чіатурской вѣтви, Закавказской жел. дороги, составленныя примѣнительно къ Высочайше утвержденнымъ 6 іюня 1897 г., условіямъ Батумо-Копандибскаго узкоколейнаго пути. При этомъ Коммисія нашла справедливымъ предоставить кн. Церетели право принудительнаго отчужденія земель и внесла въ условія, съ своей стороны, нѣкоторыя поправки.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 30 марта 1888 г. за № 2642, полагали: разрѣшить князю

Церетели устройство и эксплуатацію подъздныхъ путей къ Чіатурской вѣтви, общимъ протяженіемъ до 40 верстъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 21 апрѣля 1898 г., полагало: заключеніе по настоящему дѣлу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить, поднеся исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи означенныхъ подъздныхъ путей на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 28 день апрѣля 1898 года.

Къ сооруженію вышеупомянутыхъ подъздныхъ путей къ Чіатурской вѣтви въ томъ направленіи, какъ было разрѣшено сими условіями, приступлено не было, и 5 марта 1910 года послѣдовало Высочайшее утвержденіе новыхъ условій сооруженія и эксплуатаціи узкоколейныхъ подъздныхъ путей къ Чіатурской вѣтви Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, общимъ протяженіемъ 60 верстъ.

Засѣданія 22 и 29 января, 8, 26 и 27 февраля, 19 марта,
29 октября и 10 декабря 1898 года.

По вопросу о сооруженіи С.-Петербургско-Вятской желѣзной дороги.

Послѣ разсмотрѣнія Коммисіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ вопроса о соединеніи желѣзнодорожною линіею Пермско-Вятскаго края съ сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ засѣданіяхъ 23 февраля 1896 года и 24 и 27 апрѣля 1897 года (см. выше), движеніе этого дѣла представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Высочайше утвержденнымъ 18 іюня 1897 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта была признана подлежащею осуществленію желѣзнодорожная линія магистральнаго типа между С.-Петербургомъ и Вяткою на Галичъ, съ развѣтвленіемъ отсюда на Петербургъ и Кострому, и было представлено Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, произвести за счетъ казны изысканія по означенной линіи и результаты изысканій представить въ возможно непродолжительномъ времени на уваженіе Соединеннаго Присутствія съ заключеніемъ упомянутыхъ Министровъ о соору-

женіи вышеназванной линіи на средства казны или же распоряженіемъ частныхъ предпринимателей.

Затѣмъ, въ ноябрѣ 1897 года состоялось Совѣщаніе въ присутствіи Государя Императора для разсмотрѣнія представленныхъ Министромъ Финансовъ предположеній о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ ближайшемъ будущемъ, и въ этомъ Совѣщаніи къ числу дорогъ, къ сооруженію коихъ надлежитъ приступить въ 1898 году, и притомъ распоряженіемъ частныхъ предпринимателей, отнесена, между прочимъ, и дорога отъ С.-Петербурга до Вятки, причемъ въ отношеніи этихъ дорогъ Совѣщаніе полагало предоставить Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія войти въ предварительное соглашеніе съ подлежащими Обществами или предпринимателями и свои предположенія внести въ установленномъ порядкѣ на разсмотрѣніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта съ такимъ расчетомъ времени, чтобы они могли быть разсмотрѣны въ текущую его сессію. При этомъ Совѣщаніе признало возможнымъ отложить производство казенныхъ изысканій, съ тѣмъ, чтобы поступившему въ Министерство Финансовъ новому предложенію Общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги о сооруженіи названной линіи было дано дальнѣйшее движеніе. Помянутое новое предложеніе названнаго Общества заключалось въ томъ, что Общество принимало на себя сооруженіе всей линіи Петербургъ-Галичъ-Вятка-Кострома при условіи нѣкотораго пособія отъ казны, въ виду ожидаемой убыточности новыхъ линій, и разрѣшенія преобразовать Общество въ новое „Общество Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ“. Кромѣ того, въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ поступили ходатайства: 1) въ концѣ апрѣля 1897 г., инженера путей сообщенія Н. О. Кульжинскаго о разрѣшеніи ему образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи С.-Петербургско-Вятской линіи и 2) въ ноябрѣ 1897 г., генералъ-лейтенанта А. И. Глуховскаго, выразившаго готовность принять на себя постройку желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Вятки съ образованіемъ для сего акціонернаго Общества.

Въ январѣ 1898 года Министръ Финансовъ вошелъ съ всеподданнѣйшимъ докладомъ, въ которомъ, между прочимъ, изложилъ слѣдующее: „Предложеніе Общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, равно какъ проектъ генералъ-лейтенанта Глуховскаго, по представленіи имъ подробныхъ условій образованія Общества, будутъ подлежать, по принятому порядку, разсмотрѣнію въ особой при Министерствѣ Финансовъ Комиссіи

изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ. Въ виду особаго характера настоящаго дѣла, я, съ своей стороны, полагалъ бы полезнымъ, чтобы журналъ означенной Комисіи, предварительно внесенія въ Соединенное Присутствіе, былъ подвергнутъ, подобно тому, какъ это имѣло мѣсто при образованіи Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, подробному обсужденію въ особомъ Совѣщаніи подь предсѣдательствомъ Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта дѣйств. тайн. сов. статсъ-секретаря Сольскаго“.

Предположенія эти Его Императорское Величество повелѣлъ привести въ исполненіе.

Такимъ образомъ задача Комисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ засѣданіяхъ 22 января—19 марта 1898 г. заключалась въ томъ, чтобы разсмотрѣть предложенія Общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги и генераль-лейтенанта Глуховского, а вмѣстѣ съ тѣмъ и предложеніе, сдѣланное инженеромъ Кульжинскимъ, — о сооруженіи желѣзной дороги между Петербургомъ, Костромою и Вяткою и высказать по каждому изъ нихъ свое заключеніе.

По вопросу о направленіи разсматриваемой дороги въ Комисіи нѣкоторыми членами были сдѣланы разныя указанія, но въ обсужденіе ихъ Комисія не входила, основываясь на томъ, что направленіе дороги уже установлено Высочайше утвержденнымъ 18 іюня 1897 года положеніемъ Соединеннаго Присутствія, и лишь въ развитіе сего положенія намѣтила, что линія должна пройти чрезъ города Тихвинъ, Череповецъ и Вологду. Затѣмъ Комисія обратилась къ финансовой сторонѣ дѣла и опредѣлила количество грузовъ, ожидаемыхъ къ перевозкѣ по С.-Петербургско-Вятской желѣзной дорогѣ, и въ связи съ этимъ доходность ея. Наконецъ, перейдя къ оцѣнкѣ cadaго изъ предложеній, подлежащихъ ея обсужденію, и разсмотрѣвъ ихъ подробно съ финансовой точки зрѣнія, Комисія единогласно признала, что наиболѣе выгоднымъ для казны представляется предложеніе генераль-лейтенанта Глуховского, такъ какъ по этому проекту большая, чѣмъ при другихъ, доля риска ложится на акціонеровъ; на второмъ мѣстѣ стоитъ проектъ инженера Кульжинскаго и, наконецъ, на третьемъ — предложеніе Общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, испрашивающаго для осуществленія своего проекта пособіе въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ эксплуатаціи новой дороги.

Что же касается другогаго предложенія этого Общества—о принятіи постройки и эксплуатаціи новой дороги безъ пособія отъ

казны, — то Коммисія находила, что это предложеніе представляется, безъ сомнѣнія, самымъ выгоднымъ; однако, такъ какъ осуществленіе его ставится въ зависимость отъ разрѣшенія обмена акцій, а высказываться относительно этой операціи, имѣющей чисто биржевое значеніе, коммисія не признавала себя компетентною, то, по мнѣнію ея, надлежащая оцѣнка предлагаемой Обществомъ финансово-биржевой операціи можетъ быть сдѣлана лишь Министромъ Финансовъ и Совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Сольскаго—въ настоящей же коммисіи слѣдуетъ ограничиться выясненіемъ результатовъ, которые получились бы для казны въ случаѣ принятія этого предложенія.

Работы коммисіи по вопросу о сооруженіи Петербургско-Вятской желѣзной дороги закончились 19 марта 1898 года, въ теченіе желѣта того же года производились изысканія для сей дороги какъ Обществомъ Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги, такъ и ген.-лейт. Глуховскимъ, подъ надзоромъ Министерства Путей Сообщенія. Затѣмъ, осенью 1898 года, въ Министерство Финансовъ поступило ходатайство пот. поч. гражд. Г. Г. Елисѣева и д. с. с. Вахтера о разрѣшеніи имъ учредить акціонерное Общество для постройки и эксплуатаціи желѣзной дороги отъ С.-Петербурга на города: Тихвинъ, Череповецъ, Вологду, Галичъ или сѣвернѣе этого направленія до соединенія съ Пермь-Котласскою жел. дорогою близъ Вятки, съ вѣтвью на Кинешму или Кострому. Это ходатайство предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта статсъ-секретарь Сольскій, какъ предсѣдатель Высочайше учрежденнаго особаго Совѣщанія о Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогахъ, просилъ подвергнуть разсмотрѣнію въ состоящей при Министерствѣ Финансовъ Коммисіи. Для сего Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ собиралась въ засѣданія 29 октября и 10 декабря 1898 года, въ каковыхъ засѣданіяхъ и рассмотрѣла параллельно проекты уставовъ, представленныхъ г. Кульжинскимъ и г. Елисѣевымъ совмѣстно съ г. Вахтеромъ. При этомъ Коммисія пришла къ заключенію, что, за изъясненнымъ предпринимателями согласіемъ на потребованныя отъ нихъ измѣненія въ представленныхъ ими проектахъ уставовъ, существенной разницы въ отношеніи выгодъ для казны между этими двумя предложеніями нѣтъ. При такихъ обстоятельствахъ, по мнѣнію Коммисіи, при выборѣ между двумя предложеніями слѣдуетъ отдать предпочтеніе тому предпринимателю, который предложитъ еще новыя какія-либо выгодныя для казны условія, при чемъ самый выборъ между предпринимателями долженъ

быть основанъ преимущественно на той степени довѣрія къ финансовой состоятельности, опытности и гарантіи въ добросовѣстномъ веденіи дѣла, которую Правительство можетъ считать къ каждому изъ нихъ. Однако, оцѣнка предложеній съ этой точки зрѣнія, по убѣжденію Коммисіи, не входитъ въ компетенцію ея.

По разсмотрѣніи въ Совѣщаніи, состоявшемся 4 мая 1901 года подъ Высочайшимъ Государя Императора предсѣдательствомъ, вопроса о сооруженіи новыхъ жел. дорогъ въ 1902 году, Его Императорское Величество, между прочимъ, 5 мая 1901 года, Высочайше повелѣть соизволилъ: въ 1902 году, сверхъ уже начатыхъ постройкою казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, приступить къ сооруженію сѣверной желѣзной дороги С.-Петербургъ-Тихвинъ-Череповецъ-Вологда-Буй-Галичъ-Вятка съ вѣтвью отъ Буя до станціи Даниловъ, Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, съ перестройкою на широкую колею участка сей послѣдней дороги Даниловъ-Урочъ и съ устройствомъ моста черезъ Волгу у г. Ярославля.

Во исполненіе сего Высочайшаго повелѣнія, въ 1901 году были произведены Министерствомъ Путей Сообщенія техническія изысканія вышеупомянутой желѣзнодорожной линіи и затѣмъ было приступлено къ ея постройкѣ на средства казны, причемъ вся линія была раздѣлена на двѣ отдѣльныя части: 1) отъ Петербурга до Вологды и 2) отъ Вологды до Вятки съ вѣтвью Буй-Даниловъ.

Правильное движеніе на участкѣ Обухово (С.-Петербургъ)-Вологда (550 вер.) открыто 1 января 1906 года и на участкѣ Вологда-Вятка (594 вер.)—1 декабря 1906 г.

Засѣданіе 5 февраля 1898 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи между станціями Шепетовкой и Проскуровомъ, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ засѣданіи 7 февраля 1897 года (см. выше) Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ признала желательнымъ проведеніе желѣзнодорожной линіи отъ Шепетовки чрезъ Староконстантиновъ до Проскурова, но при производствѣ лѣтомъ того же года техническихъ изысканій возникли нѣкоторыя сомнѣнія относительно направленія проектируемой линіи, и потому изысканія были произведены по четыремъ направленіямъ: 1) черезъ Заславъ-Краси-

ловъ съ вѣтвью на Староконстантиновъ (132 вер.), 2) черезъ Староконстантиновъ-Красиловъ безъ захода въ Заславъ (118 вер.), 3) чрезъ Староконстантиновъ къ ст. Богдановцы также безъ захода въ Заславъ (113 вер.) и 4) то же направленіе, но съ заходомъ въ Заславъ (133 вер.).

Для выбора изъ этихъ четырехъ вариантовъ того направленія, по которому надлежитъ дорогу строить, дѣло это было вновь внесено въ Коммисію о новыхъ жел. дорогахъ, которая, въ засѣданіи 5 февраля 1898 г., пришла къ заключенію, что съ точки зрѣнія экономическихъ потребностей края и удобства перевозки транзитныхъ грузовъ наиболѣе удовлетворительнымъ представляется направленіе проектируемой линіи отъ Шепетовки чрезъ Заславъ и Красиловъ до Проскурова, съ вѣтвью до Староконстантинова, но если бы это направленіе было признано неудобнымъ съ точки зрѣнія другихъ государственныхъ интересовъ, въ такомъ случаѣ слѣдовало бы построить линію въ направленіи отъ Шепетовки чрезъ Заславъ и Староконстантиновъ до Проскурова, а въ случаѣ невозможности подхода къ ст. Проскуровъ съ восточной стороны—до станціи Богдановцы. Представители же Военнаго вѣдомства при этомъ заявили, что направленіе, которому Коммисія по экономическимъ соображеніямъ отдаетъ предпочтеніе, совершенно не отвѣчаетъ военнымъ требованіямъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 16 мая 1898 года за № 3877, полагали предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію, за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ, съ подчиненіемъ всѣхъ операцій по постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операцій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, линіи отъ ст. Шепетовка, Юго-Западныхъ жел. дорогъ, черезъ г. Заславъ на м. Красиловъ до ст. Проскуровъ, тѣхъ же дорогъ, съ вѣтвью къ Староконстантинову, протяженіемъ около 132 верстъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 19 мая 1898 года, полагало: 1) разрѣшеніе вопроса о постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ ст. Шепетовка, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, отложить и 2) предоставить начальникамъ подлежащихъ вѣдомствъ, руководствуясь сужденіями Соединеннаго Присутствія: а) обратить означенный въ п. 1 сего положенія вопросъ къ дополнительному обслѣдованію на мѣстѣ и къ новому обсужденію въ Коммисіи изъ представителей сихъ вѣдомствъ и б) резуль-

таты трудовъ означенной Коммисіи представить со своими по онымъ заключеніями на уваженіе Соединеннаго Присутствія.

Государь Императоръ, въ 1 день іюня 1898 года, положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Засѣданія 19 февраля и 5 марта 1898 г.

По вопросу о наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи проектируемой желѣзной дороги между Кіевомъ и Полтавою.

Въ засѣданіи Коммисіи 12 сентября 1897 года (см. выше) были выяснены тѣ направленія, по которымъ Коммисія признавала желательнымъ производство изысканій желѣзнодорожной линіи между Кіевомъ и Полтавою. Послѣ производства сихъ изысканій Министерствомъ Путей Сообщенія, Коммисія приступила къ детальному обсужденію вопроса о направленіи, по которому наиболѣе пѣлесообразно было бы проведеніе означенной желѣзной дороги. Для сего въ засѣданіе ея, 19 февраля 1898 года, были приглашены представители интересовъ тѣхъ мѣстностей, коихъ проектируемая линія могла бы касаться, а именно Полтавскій губернскій предводитель дворянства, предсѣдатель Полтавской губернской земской управы, представители городовъ Полтавы и Переяслава и уѣздовъ Полтавскаго, Миргородскаго, Лубенскаго, Лохвицкаго, Золотоношскаго, Пирятинскаго и Переяславскаго. Всѣ эти представители были выслушаны Коммисіей, которой сообщили свои соображенія по поводу мѣстнаго значенія того и другого направленія Кіево-Полтавской жел. дороги: сѣвернаго—черезъ Миргородъ, Лубны и Пирятинъ и южнаго—черезъ Хороль, Золотоношу и Переяславъ.

Въ связи съ этими мнѣніями, Коммисія, въ засѣданіи 5 марта 1898 г., обсуждала вопросъ о выборѣ направленія проектируемой дороги и ходатайство правленія Общества Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги о разрѣшеніи сему Обществу сооруженія и эксплуатаціи ширококолейной желѣзнодорожной линіи отъ города Полтавы на города Миргородъ, Лубны до пересѣченія съ Московско-Кіево-Воронежской линіей между мостомъ черезъ р. Днѣпръ и ст. Бровары, Курско-Кіевскаго участка, съ перестройкой принадлежащей Обществу линіи Круты-Красное изъ узкоколейной въ ширококолейную.

По вопросу о направленіи проектируемой линіи Коммисія, не

находя съ точки зрѣнія общегосударственныхъ интересовъ рѣзкаго различія между направлениемъ линіи на Пирятинъ и направлениемъ на Переяславъ, полагала, что проведеніе линіи отъ Лубенъ непременно на Пирятинъ не оправдывается серьезною необходимостью точно также, какъ и проведеніе ея на Переяславъ; въ отношеніи транзита выгоднѣйшимъ слѣдуетъ признать то направление отъ Лубенъ къ Кіеву, которое, захватывая Борисполь, окажется кратчайшимъ, уклоненіе же отъ этого направленія какъ къ сѣверу, такъ и къ югу, съ точки зрѣнія экономической имѣетъ равное значеніе и потому должно быть поставлено въ зависимость отъ техническихъ удобствъ постройки по тому или другому изъ нихъ. Затѣмъ Коммисія остановилась на ходатайствѣ представителей Полтавскаго губернскаго земства и города Полтавы о томъ, чтобы новая дорога подошла къ самой Полтавѣ и станція была расположена въ городѣ, а не въ сторонѣ отъ него, и признала желательнымъ только, чтобы въ городѣ Полтавѣ была устроена станція новой дороги для мѣстныхъ пассажировъ и грузовъ; вопросъ же о томъ, должна ли къ городу подойти главная линія или вѣтвь отъ нея, по мнѣнію Коммисіи, не имѣетъ для города серьезнаго значенія.

Опредѣливъ возможные финансовыя результаты эксплуатаціи новой дороги и обсудивъ предлагаемыя Обществомъ Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги условія для осуществленія сего предпріятія, Коммисія признала предоставленіе означенному Обществу постройки и эксплуатаціи линіи Полтава-Кіевъ и переустройства линіи Круты-Красное въ ширококолейную желательнымъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи, отъ 14 апрѣля 1898 г. за № 2981, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, представляя проектъ IV дополненія къ уставу Общества Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, коимъ сему Обществу разрѣшалось построить ширококолейную линію магистральнаго типа отъ города Полтавы на города Миргородъ, Лубны и Борисполь до пересѣченія съ Курско-Кіевскимъ участкомъ Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, между мостомъ черезъ р. Днѣпръ и ст. Бровары, съ правомъ или приспособить для безперегрузочнаго товарнаго движенія или перестроить изъ узкой колеи въ широкую вѣтвь Круты-Красное,—полагали проектъ сей утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 21 апрѣля 1898 г., полагало: проектъ четвертаго дополненія къ уставу Общества

Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, дополненный и исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, повергнутъ на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ четвертаго дополненія къ уставу удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, во 2 день мая 1898 года.

Правильное движеніе на линіи Кіевъ-Полтава (разъѣздъ Дарница-Полтава), протяженіемъ 316 верстъ, открыто 1 декабря 1901 года.

При разсмотрѣніи вопроса о сооруженіи Кіево-Полтавской линіи, Коммисія общее количество грузовъ, ожидаемыхъ къ перевозкѣ по этой линіи, подсчитывала при предположеніи объ одновременномъ открытіи продолженія ея до Лозовой, (участка Константиноградъ-Лозовая), причемъ Коммисія, а равно представители Общества Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, считали безусловно необходимымъ, чтобы одновременно съ открытіемъ дороги отъ Полтавы до Кіева было открыто и продолженіе ея до Лозовой, такъ какъ иначе Кіево-Полтавская дорога не можетъ имѣть тѣ перевозки, на основаніи которыхъ исчислена ея доходность. Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія приняла во вниманіе, что изысканія линіи Константиноградъ-Лозовая уже произведены и что сооруженіе ея предполагается въ ближайшемъ будущемъ.

Въ свою очередь Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи отъ 16 января 1899 г. за № 345, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта высказали, что вся въ совокупности линія Кіевъ-Лозовая, а слѣдовательно, и линія Константиноградъ-Лозовая, будетъ имѣть весьма важное транзитное и мѣстное значеніе и что чистый доходъ ея, по даннымъ, имѣвшимся въ виду Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ, составитъ около 6,8% на строительный капиталъ. Въ заключеніи представленія своего Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали предоставить Министру Путей Сообщенія приступить за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ къ сооруженію продолженія Полтаво-Константиноградской вѣтви, Харьковско-Николаевской жел. дороги, отъ ст. Константиноградъ до ст. Лозовой, Курско-Харьковской-Севастопольской жел. дороги.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 26 января 1899 года, полагало: представленіе это утвердить.

Государь Императоръ, въ 4 день февраля 1899 г., на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по линіи Константиноградъ-Лозовая (90 вер.) открыто 25 октября 1901 года.

Засѣданіе 19 февраля и 27 марта 1898 г.

По вопросу о расширеніи предпріятія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги съ переименованіемъ его въ Общество Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Высочайше утвержденнымъ 21 мая 1897 г. третьимъ дополненіемъ къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской жел. дороги (см. выше: засѣданія 17 и 20 января и 7 марта 1897 года) Обществу Московско-Виндаво-Рыбинскій жел. дороги разрѣшено было сооружеііе желѣзной дороги отъ Москвы до Виндавы, съ тѣмъ, что къ сооружеіію средняго участка этой линіи, соединяющаго Риго-Двинскій участокъ Риго-Орловской жел. дороги съ г. Тукумомъ, будетъ приступлено Обществомъ, коль скоро Правительство признаетъ сооружеііе это необходимымъ для удовлетворенія грузового движенія на Виндаву. Въ ноябрѣ 1897 года правленіе названнаго Общества вошло съ ходатайствомъ въ Министерство Путей Сообщенія и Финансовъ о разрѣшеніи ему немедленной постройки означеннаго средняго участка Московско-Виндавской жел. дороги. Въ томъ же представленіи правленіе Общества ходатайствовало о разрѣшеніи ему сооружеііа и эксплуатаціи слѣдующихъ ширококолейныхъ желѣзнодорожныхъ линій: 1) отъ ст. Дно, Бологое-Псковскаго участка, до С.-Петербурга или одной изъ станцій, примыкающихъ къ Петербургу жел. дорогъ, какъ это имѣетъ выясниться изысканіями, и 2) отъ пересѣченія Московско-Виндавской линіи съ линіей, соединяющей эту дорогу съ ст. Дно, Бологое-Псковскаго участка, до г. Витебска. Наконецъ, правленіе названнаго Общества впоследствии выразило готовность, по первому требованію Правительства, перестроить Новгородскій участокъ изъ узкоколейнаго въ ширококолейный при условіи отпуска Правительствомъ Обществу безпроцентной ссуды въ размѣрѣ суммы, необходимой на перестройку Новгородской дороги. Возбуждая означенныя ходатайства, Общество Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги просило вмѣстѣ съ тѣмъ объ отсрочкѣ права выкупа казною всего предпріятія Общества до

1 января 1920 года и о переименованія его въ Общество Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, рассмотрѣвъ все изложенныя ходатайства, признала возможнымъ разрѣшить Обществу Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, имѣющему переименоваться въ Общество Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ, слѣдующее расширеніе его предпріятія:

1) построить и снабдить подвижнымъ составомъ желѣзныя дороги магистральнаго типа—а) отъ станціи Дно, Бологое-Псковской линіи, до Петербурга, или до одной изъ станцій дорогъ, примыкающихъ къ С.-Петербургу, и б) отъ города Витебска до станціи пересѣченія Московско-Виндавской дороги и линіи, соединяющей эту дорогу со станціей Дно, причемъ Общество обязывается приступить къ постройкѣ этихъ дорогъ съ такимъ расчетомъ, чтобы онѣ были совершенно окончены ко времени окончанія имѣющейся въ виду постройки казною желѣзной дороги отъ Витебска до Кіева или до встрѣчи съ Либаво-Роменскою дорогою;

2) по первому требованію Правительства, приступить къ перестройкѣ узкоколейной Новгородской дороги въ ширококолейную, съ соблюденіемъ тѣхъ же облегченныхъ техническихъ условій, какія были разрѣшены Обществу при постройкѣ Бологое-Псковской линіи, и снабдить перестроенную дорогу подвижнымъ составомъ по расчету на 1 пару пассажирскихъ и 2 пары товарныхъ поѣздовъ, съ тѣмъ, что Правительство обязывается выдавать Обществу въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ со времени открытія правильнаго движенія по перестроенной Новгородской дорогѣ—въ тѣ годы, когда дивидендъ, причитающійся акціонерамъ, не достигнетъ 8 руб. на акцію, пособіе въ размѣрѣ такой суммы, какая не достанетъ до полной уплаты акціонерамъ по 8 руб. на акцію, но не свыше годового платежа процентовъ и погашенія на капиталъ, затраченный на перестройку, при чемъ суммы, выданныя Обществу въ теченіе первыхъ 5 лѣтъ, не подлежатъ возврату, выданныя же въ теченіе послѣдующихъ 5 лѣтъ зачисляются долгомъ за Обществомъ и съ начетомъ 4% годовыхъ должны быть возмѣщены Правительству выпускомъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала.

3) приступить къ постройкѣ разрѣшеннаго уже Обществу средняго участка Московско-Виндавской дороги, имѣющаго соединить Тукумъ съ Риго-Двинскимъ участкомъ Риго-Орловской дороги, причемъ постройка должна быть окончена въ теченіе 4 лѣтъ, считая отъ дня утвержденія новаго дополненія къ уставу Общества.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи

своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 11 мая 1898 года за № 3729, отвергнувъ ходатайства Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги о переименованіи его въ Общество Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ и о продолженіи права выкупа Правительствомъ предпріятія Общества до 1920 года и не предрѣшая вопроса о пунктѣ примыканія линіи отъ ст. Дно къ сѣверу, не встрѣтили, съ своей стороны, препятствій къ удовлетворенію прочихъ ходатайствъ Общества, на условіяхъ, выработанныхъ Коммисіей, и въ заключеніи означеннаго представленія полагали утвердить приложенный къ нему проектъ четвертаго дополненія къ уставу Общества Виндаво-Рыбинской жел. дороги.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 19 мая 1898 года, полагало: 1) проектъ четвертаго дополненія къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги, исправленный по замѣчаніямъ Присутствія, повергнуть на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе и 2) предоставить Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ, по производствѣ Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги изысканій, внести на уваженіе Соединеннаго Присутствія предположенія свои объ избраніи сѣвернаго конечнаго пункта линіи, идущей отъ ст. Дно въ направленіи къ Петербургу.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ четвертаго дополненія къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 1 день іюня 1898 года.

Линія Витебскъ-Новосокольники (138 вер.) открыта для правильнаго движенія 1 августа 1904 года, линія же Зиланъ (Крейцбургъ)-Тукумъ (184 вер.)—11 ноября 1904 г.

(См. засѣданіе 30 сентября 1899 года).

Засѣданіе 26 Февраля 1898 года.

По вопросу о сооруженіи узкоколейнаго рельсоваго пути отъ г. Феллина до г. Ревеля, съ вѣтвью до города Вейссенштейна.

Въ январѣ 1898 года Правленіе Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи обратилось въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о предоста-

вленіи ему постройки и эксплуатаціи узкоколейнаго рельсоваго пути отъ ст. Феллинъ, принадлежащаго Обществу Перновскаго подъѣзднаго пути, до г. Ревеля, съ вѣтвью на г. Вейсенштейнъ, на тѣхъ же условіяхъ, на коихъ воспослѣдовало въ 12 день мая 1896 г. Высочайшее соизволеніе на постройку и эксплуатацію Обществомъ Бершадско-Устьинскаго подъѣзднаго пути, съ тѣмъ, однако, чтобы для образованія строительнаго капитала, потребнаго для сооруженія Феллинъ-Ревельскаго рельсоваго пути съ вѣтвью на Вейсенштейнъ, было выдано Обществу, изъ средствъ казны, по 4.000 руб. на версту, а всего на 158 верстъ пути—632.000 р. въ видѣ безпроцентной ссуды, срокомъ на 10 лѣтъ, или до того времени, пока доходы эксплуатаціи, за покрытіемъ всѣхъ расходовъ, по Феллинъ-Ревельскому пути не станутъ приносить 5% чистой прибыли на весь строительный капиталъ, послѣ чего Общество будетъ обязано произвести дополнительный облигаціонный заемъ для уплаты Правительству полностью всей выданной Обществу безпроцентной ссуды.

При разсмотрѣніи этого ходатайства, Коммисія выяснила, что проектируемый путь пройдетъ по близости значительныхъ лѣсовъ въ культурной и сравнительно населенной мѣстности Лифляндской и Эстляндской губерній, почему линія Феллинъ-Ревель представляется весьма важною въ цѣляхъ экономическаго развитія края, а потому сооруженіе ея является желательнымъ; тѣмъ не менѣе, не смотря на это, путь этотъ въ первые годы послѣ открытія не будетъ покрывать всѣхъ расходовъ по сему пути, почему ходатайство Перваго Общества объ оказаніи ему поддержки для осуществленія этого предпріятія представляется уважительнымъ. Вслѣдствіе сего Коммисія, за исключеніемъ членовъ отъ Военнаго вѣдомства, признала, что слѣдовало бы разрѣшить Первому Обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи постройку и эксплуатацію узкоколейнаго пути отъ Феллина до Ревеля съ вѣтвью до города Вейсенштейна, общимъ протяженіемъ въ 158 верстъ, и въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ послѣ открытія движенія по главной линіи выдавать Обществу пособіе въ слѣдующемъ размѣрѣ: въ первый годъ—30.000 руб., во второй годъ— $\frac{9}{10}$ этой суммы, т. е. 27.000, въ третій— $\frac{8}{10}$ и такъ далѣе, уменьшая размѣръ пособія въ каждый послѣдующій годъ по $\frac{1}{10}$ первоначальнаго размѣра, такъ что въ послѣдній (десятый) годъ оно составило бы 3.000 руб., причемъ, по истеченіи десяти лѣтъ, Общество обязано произвести дополнительный облигаціонный заемъ для уплаты Правительству всей выданной за 10 лѣтъ суммы въ размѣрѣ 165.000 руб. безъ начисленія процентовъ. Представи-

тели же Военнаго вѣдомства находили, что Остзейскій край болѣе богатъ въ экономическомъ отношеніи, чѣмъ средняя полоса Россіи, и что поэтому въ случаѣ возможности подобнаго рода восполненія со стороны казны, таковое должно быть обращено на содѣйствіе сооруженію дорогъ раньше въ другихъ мѣстностяхъ Россіи.

Въ представленіи отъ 21 апрѣля 1898 года за № 3205, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: разрѣшить Первому Обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи устройство и эксплуатацію узкоколейнаго подъѣздного пути отъ ст. Феллинъ, Перновскаго пути, до г. Ревеля, съ вѣтвью на Вейссенштейнъ, общимъ протяженіемъ до 158 верстъ, на тѣхъ же условіяхъ, кои удостоились 12 мая 1896 г. Высочайшаго утвержденія для постройки и эксплуатаціи Ямпольскаго и Бершадо-Устьинскаго подъѣздныхъ путей, съ послѣдовавшимъ на основаніи Высочайше утвержденнаго 21 февраля 1897 г. положенія Комитета Министровъ измѣненіемъ сихъ условій относительно образованія строительнаго капитала сихъ путей и съ тѣмъ, что въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ по открытіи движенія по всему протяженію пути съ вѣтвью на Вейссенштейнъ Обществу, по истеченіи каждаго года, 1 января послѣдующаго года отпускаются изъ средствъ Государственнаго Казначейства для причисленія къ доходамъ Общества безпроцентныя ссуды въ слѣдующихъ размѣрахъ: въ 1-й годъ 30.000 р., во 2-й 27.000 р., въ 3-й 24.000 р., въ 4-й 21.000 р., въ 5-й 18.000 р., въ 6-й 15.000 р., въ 7-й 12.000 р., въ 8-й 9.000 р., въ 9-й 6.000 р. и въ 10-й 3.000 руб. Означенныя ссуды зачисляются долгомъ Общества Правительству и возмѣщаются Обществомъ безъ начисленія процентовъ по истеченіи первыхъ 12 лѣтъ по открытіи движенія по всему протяженію Феллинъ-Ревельскаго пути съ вѣтвью на Вейссенштейнъ выпускомъ для сего дополнительнаго облигаціоннаго капитала.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 19 мая 1898 года, полагало: за изъявленнымъ Управляющимъ Военнымъ Министерствомъ согласіемъ, настоящее представленіе утвердить.

Государь Императоръ, въ 1-й день іюня 1898 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по линіи Феллинъ-Ревель (141 вер.) и вѣтви Алленкюль-Вейссенштейнъ (12 вер.) открыто 1 августа 1901 года.

Засѣданіе 19 марта 1898 года.

1. По вопросу о направленіи желѣзной дороги отъ Москвы до села Савелова.

При разсмотрѣніи въ Инженерномъ Совѣтѣ окончательнаго направленія для начатой постройкою линіи Москва-Савелово (см. засѣданія коммисіи 29 февраля и 16 апрѣля 1896 года) явился вопросъ о томъ, въ какомъ мѣстѣ цѣлесообразнѣе, на случай дальнѣйшаго продленія этой линіи до Кашина, подойти къ Волгѣ: направить ли ее такъ, что, пройдя с. Талдомъ, она будетъ далѣе проходить прямо на Савелово, какъ и предполагалось первоначально, и въ такомъ случаѣ, если будетъ разрѣшено дальнѣйшее продолженіе проектируемой линіи, то мостъ черезъ Волгу будетъ необходимо построить между Савеловымъ и Кимрами, а линію отъ Кимръ направить по лѣвому берегу Волги; или же направить строящуюся линію такимъ образомъ, чтобы, пройдя Талдомъ, она далѣе шла болѣе восточно, и въ послѣдствіи мостъ пришлось бы устроить у Бѣлоутова или Подберезья, а участокъ до Савелова тогда образовалъ бы какъ бы подъѣздную вѣтвь къ Кимрамъ. Выборъ того или другого рѣшенія—при одинаковости техническихъ условій—необходимо было сдѣлать исключительно по соображенію тѣхъ экономическихъ интересовъ, которые затрогиваются въ этомъ дѣлѣ, а потому настоящей вопросъ былъ внесенъ на обсужденіе Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Коммисія, по выслушаніи въ засѣданіи 19 марта 1898 г., представителей интересовъ Калязинскаго, Кашинскаго и Корчевскаго уѣздовъ и по всестороннемъ обсужденіи сего дѣла, признала необходимымъ оставить первоначально намѣченное направленіе линіи Москва-Савелово безъ измѣненія.

2. По вопросу о разрѣшеніи паровой тяги на линіи Марковской жел. дороги, съ продолженіемъ послѣдней до г. Радимина.

Въ апрѣлѣ 1896 года А. А. Держановскому, Ю. А. Ружицкому и М. Рыбѣ разрѣшено было устройство Марковской конно-желѣзной дороги на протяженіи отъ 3 до 11 версты Радиминскаго государственнаго шоссе, по обочинѣ этого шоссе, черезъ селенія Таргувекъ, Зациша, Древницы, Марки и Пустельникъ, причемъ кромѣ техническихъ условій постройки этой линіи никакихъ дру-

гихъ условій при разрѣшеніи линіи установлено не было. Затѣмъ, въ мартѣ 1898 года, владѣльцы указанной линіи возбудили ходатайство предъ Правительствомъ о разрѣшеніи имъ: 1) замѣнить на уже разрѣшенной линіи конную тягу тягой паровой и 2) продолжить эту линію отъ крайняго пункта, сел. Пустельникъ, до города Радимины, протяженіемъ около 10 верстъ.

Принимая во вниманіе, что, испрашивая себѣ право проводить линію по обочинѣ государственнаго шоссе, предприниматели изъявляютъ согласіе подчиниться всѣмъ требованіямъ Правительства, направленнымъ къ охраненію правильнаго и беспрепятственнаго движенія пассажировъ и грузовъ по шоссе, Комисія признала проведеніе проектируемой линіи, равно какъ примѣненіе паровыхъ двигателей—на новыхъ проектированныхъ нынѣ условіяхъ эксплуатаціи Марковскаго подъѣзднаго пути и сооруженія эксплуатаціи продолженія сего пути до города Радимины—весьма желательнымъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Комитетъ Министровъ, отъ 30 октября 1898 г. за № 7834, высказали, что они признаютъ большое мѣстное значеніе проектируемаго продолженія Марковской жел. дороги до Радимины и введенія на всемъ протяженіи линіи паровой тяги, а потому полагаютъ возможнымъ разрѣшить какъ замѣну живыхъ двигателей паровыми на участкѣ Марковскаго пути Варшава-Пустельникъ, при условіи предварительнаго освидѣтельствованія его Министерствомъ Путей Сообщенія для удостовѣренія въ его прочности и безопасности, такъ и продолженіе Марковскаго пути отъ м. Пустельникъ до г. Радимины. Въ заключеніи означеннаго представленія Министры полагали: представляемый ими проектъ условій эксплуатаціи Марковскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути и условій сооруженія и эксплуатаціи продолженія сего пути до города Радимины утвердить.

Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи 17 ноября 1898 г., полагалъ; представленіе это утвердить, поднеся проектъ условій эксплуатаціи Марковскаго подъѣзднаго пути и условій сооруженія и эксплуатаціи продолженія сего пути до г. Радимины на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Комитета Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 3 день декабря 1898 года.

Правильное движеніе по Марковскому подъѣзднему узкоколейному (колея 0,375 саж. ширины) пути, отъ Варшавы до Радимины (18 вер.) открыто 23 мая 1907 года.

Засѣданіе 26 марта 1898 года.

По вопросу о сооруженіи: 1) узкоколейной желѣзной дороги отъ станціи Калиновки, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до станціи Гайворона, Бершадо-Устьинской желѣзной дороги, съ вѣтвью къ станціи Винницѣ, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, и 2) желѣзно-дорожной вѣтви къ мѣстечку Чечельнику, Подольской губерніи.

Въ августѣ 1897 года правленіе Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи обратилось въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставленіи сему Обществу постройки и эксплуатаціи: а) узкоколейнаго рельсового пути отъ ст. Калиновка, Юго-Западныхъ жел. дорогъ черезъ города Немировъ и Гайсинъ до ст. Гайворонъ, строящагося Бершадо - Устьинскаго подъѣзднаго пути, протяженіемъ около 202,5 вер., съ вѣтвью отъ разъѣзда Степановскій заводъ проектируемаго пути до ст. Винница, тѣхъ же Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ около 17,5 вер., и б) вѣтви отъ разъѣзда Чечельника, Бершадо - Устьинскаго рельсового пути до мѣст. Чечельникъ, Подольской губерніи, протяженіемъ около 13 вер., на тѣхъ же условіяхъ, на коихъ воспослѣдовало, въ 12 день мая 1896 г., Высочайшее соизволеніе на постройку и эксплуатацію Обществомъ Бершадо-Устьинскаго рельсового пути.

Ходатайства эти были рассмотрѣны Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ, которая, за исключеніемъ представителей Военнаго вѣдомства, признала желательнымъ предоставленіе названному Обществу сооруженія и эксплуатаціи узкоколейнаго рельсового пути Калиновка-Гайворонъ и вѣтвей Винница-Степановскій заводъ и разъѣздъ Чечельникъ—мѣст. Чечельникъ, Подольской губерніи. Представители же Военнаго вѣдомства полагали возможнымъ разрѣшеніе Калиновка-Гайвороновскаго рельсового пути лишь при условіи постройки его ширококолейнымъ.

Въ представленіи, отъ 16 мая 1898 г. за № 3878, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: разрѣшить Первому Обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи постройку и эксплуатацію: а) узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ ст. Калиновка, Юго-Западныхъ жел. дорогъ, чрезъ города Немировъ и Гайсинъ, до ст. Гайворонъ, строящагося Бершадо-Устьинскаго пути, съ

вѣтвью отъ ст. Степановскій заводъ до ст. Винница, тѣхъ же Юго-Западныхъ жел. дорогъ, и б) узкоколейной вѣтви отъ развѣзда Чечельникъ, Бершадо-Устьянскаго пути до мѣст. Чечельникъ, Подольской губерніи, на тѣхъ же условіяхъ, кои удостоились 12 мая 1896 г. и 21 февраля 1897 г. Высочайшаго утвержденія для Бершадо-Устьянскаго и Ямпольскаго подъѣздныхъ путей.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 19 мая 1898 г., полагало: настоящее представленіе утвердить, обязавъ Общество произвести отчужденіе имуществъ съ такимъ расчетомъ, чтобы разрѣшаемые нынѣ узкоколейные путь и вѣтви могли во всякое время быть перестроены въ ширококолейные.

Государь Императоръ, въ 1 день іюня 1898 г., на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по узкоколейному (колея 0,351 саж. ширины) подъѣзду пути Калиновка-Гайворонъ, протяженіемъ 205 верстъ, и по вѣтви постъ Гуменный-Винница (15 вер.) открыто 20 іюля 1900 года и по вѣтви Дахно-Чечельникъ (10 вер.)— 24 іюня 1901 года.

Засѣданіе 16 апрѣля 1898 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ пограничнаго пункта Белжеца до Холма и Люблина.

Въ 1897 году землевладѣлецъ Люблинской губерніи, графъ М. Ѡ. Замойскій получилъ разрѣшеніе произвести изысканія желѣзнодорожной линіи отъ ст. Травники, Привислинскихъ жел. дорогъ, до гор. Томашова съ вѣтвью на Туробинъ.

Послѣ производства сихъ изысканій, въ зависимости отъ ихъ результатовъ и отъ предъявленныхъ требованій со стороны Военнаго вѣдомства, предприниматель видоизмѣнилъ направленіе проектируемыхъ имъ желѣзнодорожныхъ линій, ходатайствуя о разрѣшеніи ему образованія акціонернаго Общества для сооруженія и эксплуатаціи ширококолейнаго рельсоваго пути отъ ст. Холмъ, Привислинскихъ жел. дорогъ, чрезъ Замостье и Томашовъ до м. Белжець, съ вѣтвью отъ Замостья черезъ Щебрешинъ и Туробинъ до города Люблина.

Ходатайство это было рассмотрѣно Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ, которая, выяснивъ экономическое значеніе проектируемой

желѣзной дороги и ожидаемые финансовыя результаты ея эксплуатаціи, нашла условія осуществленія проектируемаго предпріятія выгодными для казны и, имѣя въ виду, что отъ привлеченія транзитныхъ грузовъ на новую дорогу казенныя Привислинскія желѣзныя дороги могутъ получить значительный добавочный доходъ, Коммисія признала постройку желѣзной дороги отъ Белжеца до Холма и Люблина на предложенныхъ графомъ Замойскимъ условіяхъ вполнѣ желательною.

Въ предоставленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 22 мая 1898 года за № 4132, Временно Управлявшій Министерствомъ Путей Сообщенія и Министръ Финансовъ, принявъ во вниманіе, что проектируемая желѣзнодорожная линія: 1) имѣетъ большое мѣстное экономическое значеніе, 2) отвѣчаетъ требованіямъ Военнаго вѣдомства и 3) выгодна для казны, увеличивая чистый доходъ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, находили желательнымъ разрѣшеніе проектируемому къ образованію графомъ Замойскимъ Обществу сооруженія и эксплуатаціи ширококолейнаго рельсоваго пути отъ ст. Холмъ, черезъ Замостье и Томашовъ, до м. Белжець, съ вѣтвью отъ Замостья до г. Люблина. Представляя проектъ устава Общества Томашковской желѣзной дороги, инженеръ генераль-лейтенантъ Петровъ и статсъ-секретарь Витте полагали проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 2 іюня 1898 г., не усматривая препятствій къ осуществленію постройки Томашовской жел. дороги на средства частной компаніи, на условіяхъ исправленнаго по замѣчаніямъ Присутствія проекта устава, полагало: проектъ означеннаго устава поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 16 день іюня 1898 года.

Протяженіе Томашевской жел. дороги Коммисія принимала около 180 верстъ, стоимость же сооруженія — въ 10.000.000 рублей.

Общество для сооруженія Томашовской желѣзной дороги графомъ М. Ѳ. Замойскимъ образовано не было.

Засѣданіе 20 апрѣля 1898 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ Бѣлгорода до Сумъ.

Въ концѣ 1897 года коммерціи совѣтникъ П. И. Харитоненко, князь Ф. Ф. Юсуповъ графъ Сумароковъ-Эльстонъ и инженеръ путей сообщенія І. А. Сумовскій обратились къ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи организуемому ими Обществу—постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ г. Бѣлгорода до г. Сумъ. Затѣмъ, въ началѣ 1898 г. о сооруженіи Бѣлгородъ-Сумской жел. дороги возбудили ходатайства Ахтырская, Грайворонская и Бѣлгородская земскія управы и Бѣлгородская и Грайворонская городскія управы.

Ходатайства эти были разсмотрѣны Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ, которая, выяснивъ и подробно обсудивъ экономическія данныя и финансовыя условія проектируемой дороги, признала, за исключеніемъ представителя Управленія казенныхъ жел. дорогъ, возможнымъ разрѣшить постройку и эксплуатацію желѣзной дороги отъ Бѣлгорода до Сумъ имѣющему образоваться акціонерному Обществу на условіяхъ, изложенныхъ въ проектѣ его устава. Представитель же Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ полагалъ, что эксплуатировать Бѣлгородъ-Сумскую жел. дорогу должна во всякомъ случаѣ казна, слѣдовательно и постройка ея должна быть совершена казною, а въ случаѣ недостатка для сего казенныхъ средствъ, постройка проектируемой линіи могла бы быть разрѣшена предпринимателямъ на общихъ условіяхъ постройки Осиповичской вѣтви, Либаво-Роменской желѣзной дороги.

Въ представленіи, отъ 23 мая 1898 г. за № 4164, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, признавая въ цѣляхъ поднятія мѣстной свеклосахарной промышленности сооруженіе линіи Бѣлгородъ-Сумы желательнымъ, полагали представленный при означенномъ представленіи проектъ устава Бѣлгородъ-Сумской желѣзной дороги утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 2 іюня 1898 г., полагало: 1) образованіе акціонерной компаніи для сооруженія и эксплуатаціи линіи Бѣлгородъ-Сумы разрѣшить и 2) проектъ устава

Общества Бѣлгородъ-Сумской жел. дороги, исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 16 день іюня 1898 г.

Правильное движеніе открыто: на участкѣ Басы - Ракитное (80 вер.) 15 іюня 1901 г. и на участкѣ Ракитное-Бѣлгородъ (59 вер.)— 2 августа 1901 г.

Засѣданія 24 апрѣля, 5 мая и 2 октября 1898 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ г. Лодзи до г. Калиша съ продолженіемъ ея до германской границы.

Возникавшія до 1898 г. предположенія о соединеніи рельсовымъ путемъ пограничнаго города Калиша съ сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ не могли быть осуществлены, такъ какъ Военное вѣдомство не допускало, по стратегическимъ соображеніямъ, сооруженія желѣзныхъ дорогъ за р. Вислою. Но затѣмъ, по измѣнившимся обстоятельствамъ, Военное Министерство не встрѣтило уже препятствій къ соединенію гор. Калиша съ Варшавско-Вѣнской жел. дорогою, и 28 февраля 1898 г. Высочайше утверждено было положеніе Комитета Министровъ, коимъ постановлено, между прочимъ, предоставить Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ вопросъ о проведеніи желѣзнодорожной вѣтви отъ г. Лодзи до г. Калиша подвергнуть обсужденію въ состоящей при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ Коммисіи, по вопросу о сооруженіи обводной желѣзной дороги вокругъ г. Лодзи ¹⁾, съ участіемъ представителя отъ Варшавскаго Генераль-Губернатора, и затѣмъ дать дѣлу сему дальнѣйшее въ установленномъ порядкѣ направленіе.

Во времени обсужденія Коммисіей этого дѣла уже явилось нѣсколько соискателей на постройку линіи Лодзь-Калишъ: торговый домъ К. Г. Шенъ и генеральнаго штаба подполковникъ Ѳ. Г. Тизенгаузенъ, Общество Варшавско-Вѣнской жел. дороги и Общество Ивангородо-Домбровской жел. дороги. Но Коммисія, въ засѣданіяхъ 24 апрѣля, 5 мая и 2 октября 1898 г., состоявшихся

¹⁾ См. засѣданія Коммисіи 27 ноября и 5 декабря 1897 года.

при участіи представителя Варшавскаго Генераль-Губернатора, не разсматривала этихъ предложеній, а занималась разсмотрѣніемъ вопросовъ о направленіи проектируемой дороги, выборѣ ширины колеи, финансово-экономическомъ значеніи этой линіи и, наконецъ, рѣшеніемъ вопроса, какимъ способомъ строить Калишскую жел. дорогу—средствами казны или частныхъ предпринимателей.

По каждому изъ этихъ вопросовъ въ отдѣльности Коммисія пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ.

По вопросу о направленіи линіи Коммисія единогласно высказалась за необходимость сооруженія линіи отъ Калиша до Колюшекъ; что же касается продолженія линіи отъ Лодзи на Варшаву, то по этому предмету мнѣнія членовъ Коммисіи раздѣлились: большинство членовъ, оставляя пока въ сторонѣ вопросъ о продолженіи линіи отъ Лодзи до Варшавы, полагало возможнымъ ограничиться лишь сооруженіемъ линіи отъ Калиша до Колюшекъ, меньшинство же считало кромѣ того необходимымъ одновременно вести линію отъ Лодзи также и до Варшавы.

Разсмотрѣвъ сравнительныя данныя объ экономическомъ и финансовомъ значеніи проектируемой линіи въ сѣверномъ (отклоняющемся отъ прямой линіи Лодзь-Калишъ) и южномъ (черезъ Опатовскъ-Сѣрадзь-Ласскъ) ея направленіяхъ, Коммисія предпочла южное направленіе, какъ болѣе отвѣчающее экономическимъ интересамъ края.

При разрѣшеніи вопроса о ширинѣ колеи, Коммисія, на основаніи подсчетовъ вѣроятныхъ количествъ грузовъ Калишской жел. дороги, сопоставила ожидаемыя количества грузовъ и доходность линіи при сооруженіи ея какъ съ широкой, такъ и съ узкой колеей, и затѣмъ выяснила въ томъ и другомъ случаѣ вліяніе, какое будетъ имѣть сооруженіе новой линіи на доходность сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ.

Наконецъ, Коммисія подробно выяснила чистую прибыль казны въ случаяхъ, если линія Колюшки-Калишъ будетъ построена: 1) казною, 2) Обществомъ Варшавско-Вѣнской жел. дороги и 3) новымъ самостоятельнымъ частнымъ Обществомъ.

Въ заключеніе, Коммисія высказалась единогласно за сооруженіе линіи отъ Калиша до Колюшекъ съ широкою колеею и за постройку ея на счетъ казны. Сверхъ того, представители Министерствъ: Военнаго, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и Юстиціи, а также представители Государственнаго Контроля считали необходимымъ не ограничиваться только по-

стройкой линіи Калишъ-Колюшки, но продолжить отъ Лодзи линію также съ широкой колеей черезъ Сохачевъ до Варшавы, высказываясь, такимъ образомъ, за два выхода на ширококолейную сѣть; остальные же члены Комисіи полагали, однако, ограничиться однимъ выходомъ въ Колюшкахъ.

Засѣданія 30 апрѣля и 1 мая 1898 года.

По вопросу о сооружеіи подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей на Уралѣ.

Министерство Финансовъ, съ цѣлью всесторонняго выясненія вопроса о постройкѣ рельсовыхъ путей на Уралѣ, командировало въ 1897 г. чиновника особыхъ порученій Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Н. Д. Былимъ-Колосовскаго для изслѣдованія вопроса на мѣстѣ, и результатомъ этого изслѣдованія явился подробный докладъ, который и былъ рассмотрѣнъ Комисіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, чтобы опредѣлить, какіе изъ намѣченныхъ горныхъ путей на Уралѣ представляются наиболѣе желательными и неотложными. При обсужденіи этого вопроса Комисія имѣла въ виду тѣ новыя магистральныя линіи, которыя хотя еще не построены, но уже намѣчены, и, по всей вѣроятности, будутъ осуществлены въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ, а именно: 1) линію отъ С.-Петербурга до Вятки съ отвѣтвленіемъ отъ Галича до Костромы, 2) линію отъ Казани къ какой либо станціи между Екатеринбургомъ и Челябинскомъ и 3) линію отъ Челябинска черезъ Оренбургъ на Царицынъ.

Комисіей были рассмотрѣны слѣдующія линіи на Уралѣ.

1) Уфа-Магнитная, протяженіемъ въ 325 верстъ. Признавъ большое экономическое значеніе этой линіи и желательность скорѣйшаго ея осуществленія, Комисія высказалась за необходимость производства въ ближайшемъ будущемъ изысканій для желѣзной дороги между Уфою и Магнитною горою.

2. Богословская линія, при протяженіи около 350 верстъ. Комисія обратила вниманіе на то, что линія, связывающая р. Сосьву съ р. Камою, будетъ служить къ значительному подъему производительности двухъ большихъ заводскихъ округовъ, а въ то же время дастъ удобный выходъ на западъ грузамъ одного округа и откроетъ возможность пользоваться для расширенія производства древеснымъ топливомъ изъ лѣсовъ, доселѣ непро-

изводительно погибавшихъ; вмѣстѣ съ тѣмъ, оканчиваясь на Камѣ, новая линія не только дастъ выходъ на эту рѣку нѣкоторымъ горнозаводскимъ грузамъ: рудѣ и каменному углю, подвозъ которыхъ долженъ содѣйствовать расширенію производства находящихся здѣсь заводовъ, но въ то же время можетъ служить и транзитнымъ путемъ, связывающимъ по кратчайшему направленію систему р. Волги съ системою Сибирскихъ рѣкъ. Въ виду всѣхъ этихъ соображеній, Коммисія признала, что проведеніе линіи, связывающей р. Каму у Чермозскаго завода съ р. Сосьвою у Богословскаго завода, должно имѣть серьезное экономическое значеніе.

3. Екатеринбургъ (Тарасково)—Михайловскій заводъ, протяженіемъ въ 125 верстъ. Разсмотрѣвъ вѣроятные финансовыя результаты ожидаемыхъ перевозокъ по вѣтви къ Михайловскому заводу, а также принявъ во вниманіе значеніе этой линіи для заводовъ нѣсколькихъ округовъ, Коммисія признала весьма желательной постройку этой линіи въ экономическомъ отношеніи.

4. Невьянскъ-Алапаевскъ-Ирбитъ, протяженіемъ въ 185 верстъ. Разсмотрѣвъ финансовыя результаты въ случаѣ постройки линіи какъ до Алапаевска, такъ и до Ирбита, Коммисія обратила вниманіе на возможность предоставить выходъ на сѣтъ грузамъ Алапаевскаго завода постройкой линіи отъ этого завода до Салдинскаго, протяженіемъ всего около 60 верстъ, вмѣсто 120, какъ при постройкѣ желѣзной дороги отъ Невьянска. Замѣтивъ, что такое соединеніе улучшило бы лишь дѣло вывоза готовыхъ товаровъ и имѣло бы весьма слабое значеніе въ отношеніи развитія горнозаводской промышленности, Коммисія, не имѣя къ тому же данныхъ о приблизительной стоимости постройки этихъ линій, не нашла возможнымъ высказаться въ пользу того или другого направленія проектируемой желѣзной дороги; обсудивъ затѣмъ прочія данныя по настоящему вопросу, Коммисія признала, что постройка линіи какъ до Алапаевска, такъ и до Ирбита оправдывалась бы и экономическими, и финансовыми соображеніями.

5. Вѣтвь къ Бакальскимъ руднымъ мѣсторожденіямъ. Представителемъ Симскихъ заводовъ былъ возбужденъ вопросъ о соединеніи принадлежащихъ Симскимъ и Катавскимъ заводамъ рудниковъ, находящихся на Бакаль, съ вѣтвью, которую необходимо построить, какъ продолженіе подъѣзднаго пути отъ ст. Бердяушъ къ казенному Бакальскому руднику. Обсудивъ представленныя данныя, Коммисія признала весьма важное экономическое значеніе означенныхъ вѣтвей и нашла, что выручка отъ перевозки по нимъ грузовъ можетъ дать суммы, достаточныя

для покрытія процентовъ на затраченный для ихъ сооруженія капиталъ; имѣя затѣмъ въ виду, что возбуждаемый представителемъ Симскихъ заводовъ вопросъ о проведеніи особой вѣтви къ рудникамъ, касается исключительно частныхъ интересовъ этихъ заводовъ, Коммисія находила, что въ этомъ случаѣ Правительствомъ дѣлу постройки могла бы быть предоставлена та или другая помощь, подобная, на примѣръ, той, которая оказана предпринимателямъ по постройкѣ Осиповичской вѣтви, но самую постройку, казалось бы, въ виду крайне незначительнаго протяженія вѣтви (около 6 вер.) слѣдовало бы предоставить произвести средствами заводовъ. Что касается продолженія Бердяушъ-Бакальскаго подъѣзднаго пути на нѣсколько верстъ далѣе Бакала до казеннаго же рудника Ельничнаго, то Коммисія высказалась за желательность такого продолженія.

6. Вѣтвь къ Катавъ-Ивановскому заводу, протяженіемъ 30 верстъ. Коммисія признала, что постройка Катавскаго подъѣзднаго пути оправдывалась бы экономическими соображеніями, въ финансовомъ же отношеніи ея сооруженіе обѣщаетъ весьма высокую доходность, особенно если осуществятся предположенія завода относительно расширенія его производительности, а также въ случаѣ перевозки необходимой заводу руды по желѣзной дорогѣ, относительно чего надлежало бы потребовать отъ завода гарантію, когда будетъ окончательно рѣшено приступить къ постройкѣ этой вѣтви.

7. Подъѣздною путь къ Кочкарскимъ золотымъ промысламъ. Разсмотрѣніе этого пути Коммисіей было отложено въ виду того, что въ 1898 году предполагалось произвести изысканія линіи Царицынъ-Оренбургъ-Челябинскъ, каковая линія обслужила бы и Кочкарскіе промыслы.

8. Подъѣздные пути къ Егоршинскимъ угольнымъ копиямъ и Сысертскимъ заводамъ. Принимая въ соображеніе, что при недостаточной выясненности вопроса о благонадежности Егоршинскихъ мѣсторожденій трудно составить сколько нибудь опредѣленное представленіе объ экономическомъ и финансовомъ значеніи проведенія подъѣзднаго пути къ этимъ копиямъ, Коммисія, высказывая пожеланіе относительно скорѣйшаго и точнѣйшаго выясненія этой стороны дѣла, постановила отложить разсмотрѣніе вопроса о подъѣздномъ пути къ Егоршинскимъ мѣсторожденіямъ и, въ связи съ послѣднимъ, о подъѣздномъ пути къ Сысертскимъ заводамъ, впредь до помянутаго выясненія общаго значенія этихъ копей.

9. Вѣтвь отъ ст. Уфалейской до Нязепетровскаго

завода не разсматривалась Коммисіей въ виду того, что въ 1898 году производились изысканія для линіи Казань-Кыштымъ, въ которую составною частью входитъ вѣтвь до Нязепетровскаго завода.

По вопросу о сооруженіи вѣтви къ Катавъ-Ивановскому заводу, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, 28 апрѣля 1899 года за № 3441, вошли въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта съ представленіемъ, въ коемъ полагали предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію, за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ, желѣзнодорожной линіи отъ станціи Вязовой, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, до Катавъ-Ивановскаго завода, въ направленіи черезъ Юрезанскій заводъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 4 мая 1899 года, полагало: 1. предоставить Министру Путей Сообщенія приступить за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ, съ подчиненіемъ всѣхъ операцій по постройкѣ надзору Государственнаго Контроля въ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операцій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ,—ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви отъ станціи Вязовой, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, до Катавъ-Ивановскаго завода князя Бѣлосельскаго-Бѣлозерскаго въ направленіи черезъ Юрезанскій заводъ того же владѣльца, протяженіемъ около 38 вер., съ приблизительною стоимостью отъ 1.400.000 до 1.560.000 руб., съ тѣмъ, чтобы постройка вѣтви была произведена по тому изъ варіантовъ, который будетъ окончательно избранъ Министромъ Путей Сообщенія, и чтобы предварительно приступа къ постройкѣ владѣльцемъ заводовъ были представлены въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ формальныя, за соответствующими неустойками, обязательство добровольной уступки потребной подъ вѣтвь земли и гарантія ежегодной перевозки на Юрезанскій и Катавъ-Ивановскій заводы руды съ Бакальскихъ рудниковъ по Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ, въ количествѣ не меньшемъ 2.800.000 пудовъ; 2. предоставить Министру Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ, опредѣлить нынѣ же размѣръ платы, по которой будетъ производиться съ княземъ Бѣлосельскимъ-Бѣлозерскимъ расчетъ въ случаѣ недоставленія имъ къ перевозкѣ гарантированнаго количества грузовъ.

Государь Императоръ, въ 15 день мая 1899 г., положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Строительная стоимость желѣзнодорожной вѣтви Вязовая-Катавъ-Ивановскій заводъ, протяженіемъ главнаго пути 34,64 вер., утверждена въ суммѣ 1.865.000 рублей.

Вѣтвь Вязовая-Катавъ-Ивановскій заводъ открыта для правильнаго движенія 15 октября 1905 года.

(См. засѣданія: 13, 21 января, 1, 4, 9 и 24 Марта 1900 г.).

Засѣданіе 1 мая 1898 года.

По вопросу о постройкѣ подъѣзднаго пути отъ Лысьвенскаго желѣзодѣлательнаго завода графа Шувалова къ станціи Лысьвъ, Пермь-Тюменской желѣзной дороги.

Въ мартѣ 1898 года графъ П. П. Шуваловъ возбудилъ ходатайство о постройкѣ подъѣзднаго рельсоваго пути отъ Лысьвенскаго желѣзодѣлательнаго завода до ст. Лысьва, Пермь-Тюменской желѣзной дороги, протяженіемъ около 20 вер. и стоимостью около 350.000 руб., на счетъ казны, или, если это будетъ признано невозможнымъ, на его личныя средства на тѣхъ условіяхъ, на коихъ Правительствомъ была разрѣшена постройка подъѣзднаго пути до ст. Осиповичи, Либаво-Роменской желѣзной дороги.

Коммисія, разсмотрѣвъ это ходатайство, признала постройку желѣзнодорожнаго пути отъ Лысьвенскаго желѣзодѣлательнаго завода къ станціи Лысьвъ, на общихъ условіяхъ Осиповичскаго подъѣзднаго пути, весьма желательною.

Временно Управлявшій Министерствомъ Путей Сообщенія и Министръ Финансовъ, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 29 мая 1898 года за № 4332, полагали разрѣшить постройку ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви отъ Лысьвенскаго желѣзодѣлательнаго завода до ст. Лысьвы, Пермь-Тюменской желѣзной дороги, на слѣдующихъ, между прочимъ, условіяхъ. Постройка Лысьвенскаго подъѣзднаго пути производится распоряженіемъ и на средства владѣльца Лысьвенскаго завода графа Шувалова, на основаніи и за сумму утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣпной вѣдомости, при чемъ графу Шувалову отпускаются изъ запасовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ старыя рельсы безвозмездно. Сооруженіе означеннаго пути можетъ быть произведено непосредственнымъ распоряженіемъ Управленія Пермь-Тюменской

желѣзной дороги, если о томъ состоится между Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и графомъ Шуваловымъ соглашеніе. Въ послѣднемъ случаѣ графъ Шуваловъ обязывается внести въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ всю стоимость пути, какъ она будетъ опредѣлена по имѣющей быть утвержденною расцѣпной вѣдомости. Лысьвенскій подъѣздной путь составляетъ собственность казны и эксплуатируется за счетъ сей послѣдней Управленіемъ Пермь-Тюменской желѣзной дороги подъ названіемъ Лысьвенской вѣтви. Опредѣленная по расцѣпной вѣдомости стоимость Лысьвенской вѣтви возмѣщается названному лицу безъ начисленія процентовъ, изъ платы, причитающейся по дѣйствующимъ тарифамъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ за провозъ грузовъ малой скорости, отправляемыхъ съ вѣтви *), при чемъ изъ упомянутой провозной платы вычитаются расходы эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ по вѣтви и казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ въ размѣрѣ тарифа для служебныхъ перевозокъ названныхъ дорогъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 2 іюня 1898 года, полагало: представленіе это утвердить.

Государь Императоръ, въ 16 день іюля 1898 г., на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по Лысьвенской вѣтви (20 вер.) открыто 1 января 1901 года.

Засѣданіе 5 мая 1898 года.

По вопросу о постройкѣ узкоколейныхъ желѣзнодорожныхъ линій отъ города Варшавы до селеній Яблонны и Вавера.

Варшавскій землевладѣлецъ, отставной гвардіи поручикъ Х. И. Керсновскій вошелъ, въ концѣ 1897 года въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о предоставленіи ему постройки и эксплуатаціи узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ: 1) отъ Петербургской заставы города Варшавы по обочинѣ Ковенскаго государственнаго шоссе до сел. Яблонна, Варшавскаго

*) Впослѣдствіи, согласно представленію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, отъ 14 декабря 1898 г. за № 9217, по Высочайше утвержденному 8 января 1899 г. положенію Соединеннаго Присутствія, возвратъ стоимости сооруженія Лысьвенской вѣтви установленъ и изъ платы за провозъ малой скорости, прибывающихъ на вѣть.

уѣзда, протяженіемъ около 16 вер., и 2) отъ Московской заставы города Варшавы до сел. Ваверъ и близъ него расположеннаго форта, протяженіемъ около 10 вер., съ вѣтвями отъ Яблонскаго участка: а) къ станціи Прага Привислинская, б) къ Брудновскому кладбищу, в) къ полустанціи Плуды, Привислинской желѣзной дороги и г) къ расположеннымъ у Ковенскаго шоссе заводамъ Спига, Вельта, Гуфнагеля и Вольфина и дачамъ Завады и Плуды, общимъ протяженіемъ около 6 верстъ.

Принимая во вниманіе, что осуществленіе проекта Керсновскаго не сопряжено ни съ малѣйшимъ рискомъ для казны, а между тѣмъ предполагаемыя новыя линіи, вмѣстѣ съ соединительною вѣтвью въ предѣлахъ города Варшавы, проектируемою также Керсновскимъ, составятъ тридцативерстную линію въ мѣстности, очень густо населенной, съ хорошо развитой торгово-промышленной дѣятельностью, будутъ, безъ сомнѣнія, очень полезны для обслуживаемаго ими района, — Коммисія находила удовлетвореніе его ходатайства вполне возможнымъ. Но при этомъ ею было обращено вниманіе на слѣдующее обстоятельство. По концессіи, выданной Керсновскому Магистратомъ города Варшавы на постройку и эксплуатацію средняго участка, т. е. линіи между Петербургскою и Московскою заставами, Керсновскій обязался уплачивать городу ежегодно 5% валового дохода отъ линіи, а срокъ концессіи установленъ 30-ти лѣтній съ правомъ города выкупить предпріятіе чрезъ 15 лѣтъ на условіи уплаты предпринимателю ежегодно до конца срока концессіи $\frac{1}{3}$ средняго валового дохода за послѣдніе предъ выкупомъ три года; между тѣмъ въ условія сооруженія линій отъ Варшавы до Яблонны и Вавера этихъ льготъ для казны не включено. Коммисія полагала справедливымъ для постройки и эксплуатаціи этихъ линій установить тѣ же условія, какія приняты для средняго участка.

Предприниматель, изъявивъ согласіе уплачивать казнѣ 5% валового сбора, просилъ, однако, срокъ концессіи установить въ 60 лѣтъ, а право выкупа предоставить Правительству только послѣ 20 лѣтъ эксплуатаціи дороги.

Въ виду того, что линіи внѣ черты города будутъ, безъ сомнѣнія, не столь выгодны, какъ средній участокъ который расположенъ въ предѣлахъ города, Коммисія признала возможнымъ принять новыя условія постройки и эксплуатаціи проектируемыхъ двухъ линій на Ваверъ и Яблонну.

Въ представленіи своемъ въ Комитетъ Министровъ, отъ 9 іюня 1898 г. за № 4659, Временно Управлявшій Министерствомъ Путей Сообщенія и Министръ Финансовъ, прилагая проектъ условій

на постройку и эксплуатацію Яблоннскаго и Ваверскаго узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей, на основаніи каковыхъ условій отставному гвардіи поручику Керсновскому предполагается разрѣшить сооруженіе и эксплуатацію узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей отъ гор. Варшавы до сел. Ваверъ и Яблонна, съ боковыми вѣтвями, всего протяженіемъ около 32 верстъ,—полагали проектъ этотъ утвердить.

Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи 16 іюня 1898 г., полагалъ: представленіе это утвердить, поднеся проектъ условій на постройку и эксплуатацію Яблоннскаго и Ваверскаго узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей, исправленный по замѣчаніямъ Комитета Министровъ, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Комитета Министровъ Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 26 день іюня 1898 года.

Впослѣдствіи, весною 1899 года, г. Керсновскій обратился въ Министерство Путей Сообщенія о разрѣшеніи ему, совмѣстно съ другими лицами, учредить для сооруженія и эксплуатаціи путей Яблонна - Варшава и Ваверъ - Варшава акціонерное Общество съ наименованіемъ его Обществомъ Варшавскаго подъѣзднаго пути Яблонна-Ваверъ.

О разрѣшеніи учрежденія сего Общества Министры Путей Сообщенія и Финансовъ вошли въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ, отъ 26 ноября 1899 г. за № 9074, каковое представленіе Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи 21 декабря 1899 г., полагалъ утвердить, поднеся проектъ устава Общества Варшавскаго подъѣзднаго пути Яблонна - Ваверъ на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Комитета Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 31 день декабря 1899 года.

Правильное движеніе на участкахъ узкоколейнаго (колея 0,375 саж. ширины) Яблонна-Ваверскаго подъѣзднаго пути: Варшава—сел. Яблонна (15 вер.), Варшава - Ваверъ (5 вер.) и на вѣтвяхъ отъ уч. Варшава-Яблонна къ ст. Прага Привислинская, къ дачамъ Завады, Плуды и заводамъ (3 вер.) открыто 18 августа 1904 года.

Засѣданіе 7 мая 1898 года.

1. По вопросамъ: а) о сооруженіи желѣзной дороги отъ Нижняго-Новгорода до ст. Ромоданово, Московско-Казанской жел. дороги, и б) о постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ станціи Земетчино, Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, до станціи Кустаревки, Московско-Казанской желѣзной дороги.

Правленіе Общества Московско-Казанской жел. дороги вошло въ Министерство Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставленіи названному Обществу постройки и эксплоатации желѣзнодорожныхъ линій: а) отъ г. Нижняго-Новгорода до ст. Ромоданово, Московско-Казанской жел. дороги, и б) отъ станціи Земетчино, Сызрано-Вяземской жел. дороги, до ст. Кустаревка, Московско-Казанской жел. дороги.

Означенное ходатайство было разсмотрѣно въ Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ съ участіемъ представителей тѣхъ мѣстностей, кои заинтересованы въ осуществленіи проектируемыхъ линій, причемъ Коммисія пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ:

а) Относительно линіи Нижній - Ромоданово Коммисія, за исключеніемъ представителей Государственнаго Контроля, признала возможнымъ и желательнымъ разрѣшеніе Обществу Московско-Казанской жел. дороги сооруженія означенной линіи съ тѣмъ, чтобы вопросъ о подходѣ къ городу Нижнему новой дороги или же особой вѣтви, а равно о выборѣ мѣста для перехода желѣзной дороги черезъ р. Оку былъ подробно изученъ на мѣстѣ инженерами Общества подъ наблюденіемъ Министерства Путей Сообщенія. Представители же Государственнаго Контроля заявили, что, по ихъ мнѣнію, проектируемая отъ Ромоданова къ Нижнему желѣзная дорога будетъ имѣть почти исключительно транзитное значеніе, а потому ее нужно вывести не къ Нижнему, а болѣе къ западу, къ одной изъ станцій Московско-Нижегородской жел. дороги. Признавая проектъ Общества Московско-Казанской жел. дороги вообще неудовлетворительнымъ, означенные представители считали невозможнымъ разрѣшать вопросъ о Нижегородско-Ромодановской линіи безъ производства новыхъ подробныхъ изслѣдованій.

б) Относительно линіи Земетчино-Кустаревка мнѣнія членовъ Коммисіи раздѣлились, а именно: представители Министерствъ Путей Сообщенія, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ Финансовъ, Юстиціи и одинъ изъ представителей Министерства,

Внутренних Дѣлъ т. с. Звегинцовъ находили желательнымъ предоставленіе Обществу сооруженіе и эксплуатацію означенной линіи: представители же Государственнаго Контроля, Военнаго Министерства, Главнаго Управленія Удѣловъ и два представителя Министерства Внутренних Дѣлъ д. с. с. Щегловитовъ и с. с. Дунинъ-Борковскій высказались за отклоненіе ходатайства Общества.

Съ своей стороны, Временно Управлявшій Министерствомъ Путей Сообщенія и Министръ Финансовъ въ представленіи, отъ 27 мая 1898 г. за № 4266, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта высказали свои соображенія въ пользу разрѣшенія Обществу Московско-Казанской жел. дороги сооруженія линій: а) Ромоданово-Нижній, на предположенныхъ Комисією условіяхъ, и б) линіи Земетчино-Кустаревка и полагали представленный ими проектъ дополненія къ уставу Общества Московско-Казанской жел. дороги, на основаніи коего предполагалось разрѣшить нынѣ же названному Обществу сооруженіе означенныхъ линій,—утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіе 2 іюня 1898 г., полагало: проектъ дополненія къ уставу Общества Московско-Казанской желѣзной дороги, по измѣненіи его соотвѣтственно съ принимаемымъ рѣшеніемъ, поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ дополненія къ уставу удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 16 день іюня 1898 года.

Правильное движеніе на линіи Земетчино-Кустаревка (95 вер.) и на участкѣ Тимирязево - Арзамасъ (164 вер.) открыто 5 сентября 1901 г., а на участкѣ Арзамасъ - Нижній (121 вер.)—5 іюля 1903 года.

(См. засѣданія: 11 и 19 марта 1899 года).

2. По вопросу о выборѣ направленія Московско-Виндавской желѣзной дороги при подходѣ къ городу Москвѣ.

При разсмотрѣніи въ Инженерномъ Совѣтѣ направленія Московско-Виндавской жел. дороги въ подмосковномъ районѣ, возникло сомнѣніе о выборѣ одного изъ двухъ намѣченныхъ вариантовъ: 1) болѣе сѣвернаго, по которому дорога направлялась бы

черезъ селенія Гаврилково, Братцево, Путилково, Аксиньино и Михалково, и 2) болѣе южнаго—черезъ селенія Знаменское, Пеньягино, Спасское, Тушино и Михалково. Такъ какъ съ точки зрѣнія технической варианты эти между собою существенно не различаются, а выборъ того или другого изъ нихъ имѣетъ значеніе исключительно экономическое, то разсмотрѣніе этого вопроса было признано полезнымъ передать въ Коммисію о новыхъ жел. дорогахъ.

Коммисія, по всестороннемъ обсужденіи сего дѣла признала болѣе цѣлесообразнымъ начальный участокъ Московско-Виндавской линіи провести въ южномъ направленіи, т. е. черезъ селенія Знаменское-Спасское-Михалково, какъ наиболѣе удовлетворяющимъ мѣстнымъ экономическимъ интересамъ.

3. По вопросу о постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ ст. Моршанскъ II, Сызрано-Вяземской жел. дороги, съ вѣтвью до пристани Ново-Томниково на р. Цнѣ.

Правленіемъ Общества Московско-Казанской жел. дороги были произведены въ 1897 году техническія и экономическія изысканія желѣзнодорожной вѣтви отъ станціи Рязанско-Казанской жел. дороги до пристани Ново-Томниково на рѣкѣ Цнѣ. Первоначально предполагалось вести эту линію чрезъ Шацкій уѣздъ для соединенія съ Московско-Казанской дорогой на участкѣ Нижне Мальцово-Шилово, но при послѣдующемъ изученіи раіона и въ виду ходатайствъ мѣстныхъ жителей Общество Московско-Казанской жел. дороги признало болѣе цѣлесообразнымъ замѣнить этотъ проектъ проектомъ прямого соединенія ст. Моршанскъ II (Коршуновка) съ участкомъ Мосолово-Проня. Такимъ образомъ и возникло ходатайство названнаго Общества о разрѣшеніи ему построить желѣзнодорожную линію отъ ст. Моршанскъ II, Сызрано-Вяземской жел. дороги до ст. Мосолово, Московско-Казанской жел. дороги, съ вѣтвью до пристани Ново-Томниково на р. Цнѣ.

По всестороннемъ разсмотрѣніи этого вопроса и по выслушаніи представителей мѣстныхъ интересовъ, Коммисія пришла къ заключенію, что постройка линіи Моршанскъ-Мосолово, не вызываемая потребностью расширить провозоспособность желѣзныхъ дорогъ, наноситъ, между тѣмъ, значительный ущербъ доходамъ казенной Сызрано-Вяземской жел. дороги и частной Рязанско-Уральской, часть доходовъ которой также поступаетъ въ пользу казны, и въ то же время не представляетъ наивыгоднѣйшаго направленія въ

смыслъ удовлетворенія мѣстныхъ интересовъ того района, который будетъ прорѣзывать, а потому признала удовлетвореніе ходатайства Общества Московско-Казанской жел. дороги о разрѣшеніи ему построить линію для прямого соединенія станціи Моршанскъ II со станціей Мосолово—нежелательнымъ.

Въ виду сего настоящее дѣло дальнѣйшаго движенія не получило.

Протяженіе линіи Моршанскъ-Мосолово опредѣлялось Обществомъ Московско-Казанской жел. дороги въ 128 верстъ и вѣтви къ пристани Н.-Томниково въ 19 в., всего въ 147 вер.

Засѣданіе 13 мая 1898 года.

По вопросу о сооруженіи узкоколейной желѣзной дороги отъ мѣст. Маріенбургъ, Лифляндской губ., до ст. Валкъ, Псково-Рижской жел. дороги, и отъ имѣнія Альтъ-Шваненбургъ, той же губерніи, до ст. Штокмансгофъ, Риго-Орловской жел. дороги, съ вѣтвью на Маріенбургъ.

Въ началѣ 1898 года въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ поступило ходатайство Г. В. фонъ-Валь о разрѣшеніи ему сооруженія узкоколейныхъ желѣзнодорожныхъ линій: 1) отъ м. Маріенбургъ, Лифляндской губерніи, до ст. Валкъ, Псково-Рижской жел. дороги, и 2) отъ им. Альтъ-Шваненбургъ, той же губерніи, до ст. Штокмансгофъ, Риго-Орловской жел. дороги. Сооруженіе линій означенный предприниматель обязывался произвести за счетъ и рискъ имѣющаго быть имъ образованнымъ Обществомъ Лифляндскихъ подъѣздныхъ путей, безъ всякихъ пособій и льготъ со стороны Правительства, но съ правомъ принудительнаго отчужденія земель, потребныхъ для проектированныхъ путей, и на точномъ основаніи проекта устава Общества Либаво-Газенпотскаго узкоколейнаго пути.

Разсмотрѣвъ экономическое значеніе проектируемыхъ путей для обслуживаемаго ими района и выяснивъ доходность сихъ путей, Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, за исключеніемъ членовъ отъ Военнаго вѣдомства, признавъ сооруженіе линій Валкъ-Маріенбургъ и Штокмансгофъ-Альтъ Шваненбургъ желательнымъ, не встрѣтила препятствій къ представленію сего сооруженія проектируемому Обществу Лифляндскихъ подъѣздныхъ путей на основаніи представленнаго проекта устава сего Общества.

Представители же Военнаго вѣдомства заявили, что, не имѣя

возраженій противъ укладки узкой колеи на сѣверномъ участкѣ (Валкъ-Маріенбургъ), они признають необходимымъ, въ цѣляхъ стратегическихъ, сооруженіе южнаго участка (Штокмансгофъ-Альтъ Шваненбургъ) съ широкой колеей.

Въ представленіи отъ 27 мая 1898 г. за № 4252, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта временно Управлявшій Министерствомъ Путей Сообщенія и Министръ Финансовъ по этому поводу высказали, что, въ виду ожидаемыхъ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи проектируемыхъ путей, осуществленіе сихъ послѣднихъ, хотя бы на одномъ участкѣ, съ широкой колеей, требуя затраты значительно большаго капитала, могло бы послѣдовать лишь при предоставленіи предпринимателю субсидіи со стороны Правительства. Безъ этого же линіи могли бы быть осуществлены только узкоколейными, а потому отклоненіе разсматриваемаго ходатайства было бы равносильно отказу отъ осуществленія въ ближайшемъ будущемъ важныхъ для края дорогъ. При такомъ положеніи дѣла, находя, съ своей стороны, желательнымъ предоставленіе организуемому акціонерному Обществу сооруженія и эксплуатаціи проектируемыхъ линій на основаніяхъ, изложенныхъ въ проектѣ устава Общества, Временно Управлявшій Министерствомъ Путей Сообщенія и Министръ Финансовъ полагали проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 2 іюня 1898 года полагало: 1) настоящее представленіе утвердить, обязавъ Общество Лифляндскихъ подъѣздныхъ путей произвести отчужденіе имуществъ для постройки участка отъ мѣстечка Альтъ-Шваненбургъ до станціи Штокмансгофъ, Риго-Орловской жел. дороги, съ такимъ расчетомъ, чтобы линія эта могла во всякое время быть перестроена въ ширококолейную, и 2) проектъ устава названнаго Общества, исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, повергнуть на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества въ 16 день іюня 1898 года.

Правильное движеніе на подъѣздныхъ путяхъ Маріенбургъ-Ней Шваненбургъ-Штокмансгофъ (197 верстъ, ширина колеи 0,351 саж.) открыто 11 іюля 1903 года.

Засѣданіе 28 мая 1898 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ г. Одессы до г. Аккермана, съ вѣтвью на г. Маяки.

Въ началѣ 1898 года правленіе Россійскаго Общества водныхъ, шоссейныхъ и второстепенныхъ рельсовыхъ путей возбудило предъ Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ ходатайство о разрѣшеніи Обществу постройки и эксплуатаціи желѣзной дороги нормальной 5-ти футовой колеи отъ г. Одессы до г. Аккермана съ туэрною переправою поѣздовъ черезъ Днѣпровскій лиманъ и съ вѣтвью на заштатный городъ Маяки на Днѣстрѣ, протяженіемъ около 75 верстъ.

Ходатайство это было подвергнуто обсужденію въ Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ, при чемъ выяснилось, что, предполагая постройку упомянутой линіи, стоимостью около 35.000 руб. съ версты, и придавая ей значеніе второстепеннаго пути, Россійское Общество не имѣло въ виду выполненіе требованій, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ общаго типа. Между тѣмъ Коммисія, по имѣвшимся въ ея распоряженіи даннымъ, пришла къ заключенію, что размѣры ожидаемаго на проектируемой линіи грузооборота, значительность ожидаемой доходности, а также большая вѣроятность продолженія ея въ будущемъ до границы Имперіи или до соединенія съ Юго-Западными жел. дорогами указываютъ съ несомнѣнностью, что проектируемая линія не можетъ быть отнесена къ категоріи подъѣздныхъ путей, а должна удовлетворять требованіямъ, предъявляемымъ къ дорогамъ общаго типа. Поэтому представителемъ Министерства Путей Сообщенія въ Коммисіи было указано на необходимость смягченія уклоновъ и увеличенія радіусовъ закругленій на разсматриваемой линіи, представителемъ же Военнаго вѣдомства заявлено были требованіе о приспособленіи этой линіи къ пропуску поѣздовъ 50-ти вагоннаго состава при одномъ тяжеломъ паровозѣ. Такъ какъ присутствовавшіе въ засѣданіи Коммисіи представители Россійскаго Общества не сочли возможнымъ, впредь до производства дополнительныхъ изысканій и новыхъ финансовыхъ расчетовъ, дать опредѣленный окончательный отвѣтъ относительно того, принимаетъ ли Общество на заявленныхъ въ Коммисіи условіяхъ постройку проектируемой желѣзной дороги, то рѣшеніе настоящаго дѣла было отложено Коммисіей впредь до выясненія фи-

нансовыхъ результатовъ дополнительныхъ изысканій и новыхъ расчетовъ.

Затѣмъ Правленіе Россійскаго Общества водныхъ, шосейныхъ и второстепенныхъ рельсовыхъ путей представило въ Министерство Финансовъ проектъ измѣненныхъ имъ, въ видахъ удовлетворенія главнѣйшимъ техническимъ требованіямъ Министерствъ Путей Сообщенія и Военнаго условій сооруженія предположенной линіи; Военное же вѣдомство, съ своей стороны, признало возможнымъ допустить, чтобы желѣзная дорога отъ Одессы до Аккермана, съ вѣтвью на Маяки, отвѣчала условіямъ пропуска воинскихъ поѣздовъ въ 50-ти вагонномъ составѣ при двойной тягѣ шестиколесныхъ паровозовъ вмѣсто одного тяжелаго восьмиколеснаго.

Вслѣдствіе сего Министры Путей Сообщенія и Финансовъ нашли возможнымъ дать дальнѣйшее движеніе сему дѣлу и въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 21 декабря 1898 г. за № 9518, полагали утвердить приложенный къ сему представленію проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи Россійскимъ Обществомъ водныхъ, шосейныхъ и второстепенныхъ рельсовыхъ путей Одессо-Аккерманской желѣзной дороги второстепеннаго значенія.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 26 января 1899 года, полагало: проектъ этотъ утвердить, поднеся таковой на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 4 день февраля 1899 года.

Стоимость постройки Одессо-Аккерманской желѣзной дороги Комисіей была принята въ 3.710.000 р.

Къ сооруженію этой дороги приступлено не было, и Россійское Общество водныхъ, шосейныхъ и второстепенныхъ рельсовыхъ путей потеряло право на ея постройку.

Засѣданіе 24 сентября 1898 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ Лодзи до городовъ Згержъ и Пабіянице.

Соискателями на устройство желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей къ городу Лодзи отъ городовъ Згержъ и Пабіянице явились: 1) дворянинъ А. А. Держановскій, фабриканты Э. К. Эйзертъ,

К. К. Кренингъ и купецъ Ф. И. Станкевичъ; 2) мануфактуръ-совѣтникъ Ю. Я. Куницеръ и обыватели города Лодзи: З. К. Анштадтъ, А. Р. Бидерманъ, Э. Л. Гейеръ, Ю. Т. Гейнцель, Г. Л. Громанъ, Э. К. Кремки и К. К. Шейблеръ; 3) фирма Сименсъ и Гальске, и 4) I. Д. Вегмайеръ. Изъ этихъ предпринимателей Держановскій и К^о и Вегмайеръ предлагали соорудить линіи съ паровою тягою, остальные же съ электрическою.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ признала полезнымъ для мѣстнаго населенія устройство между Лодзью, Згержемъ и Пабіянице электрическаго трамвая и засимъ по всестороннемъ обсужденіи выгодъ казны по каждому изъ вышеупомянутыхъ предложеній въ отдѣльности, пришла, за исключеніемъ представителей Военнаго Министерства и Государственнаго Контроля, къ тому заключенію, что наиболѣе цѣлесообразнымъ было бы предложить предпринимателямъ, взамѣнъ заявленныхъ ими условій участія казны въ доходахъ предпріятія, уплату въ казну ежегодно: въ первые 4 года по 600 р. съ версты, въ слѣдующіе 4 года по 800 р. и т. д., набавляя черезъ каждые 4 года по 200 р. съ версты, съ тѣмъ, чтобы срокъ концессіи былъ ограниченъ 28 годами, а срокъ права выкупа Правительствомъ 20 годами со дня утвержденія условій постройки и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей, выкупная же цѣна опредѣлялась капитализаціей изъ 5⁰/₀ чистаго дохода подъѣздныхъ путей за семь послѣднихъ лѣтъ эксплуатаціи, вычитая два наименѣе доходныхъ года. Далѣе, признавая наиболѣе подходящими въ данномъ случаѣ предпринимателями, какъ съ точки зрѣнія наилучшаго удовлетворенія интересовъ мѣстнаго населенія, такъ и съ точки зрѣнія наиболѣе рациональной эксплуатаціи, владѣльцевъ городскихъ Лодзинскихъ трамваевъ—Куницера, Анштадта и др., Коммисія постановила предложить выработанныя ею финансовыя условія сооруженія Лодзь-Згержскаго и Лодзь-Пабіяницкаго электрическихъ подъѣздныхъ путей названнымъ предпринимателямъ; въ случаѣ же, если бы послѣдніе не согласились принять на себя сооруженіе и эксплуатацію сихъ путей на этихъ условіяхъ, разрѣшить вопросъ о томъ, кому именно изъ остальныхъ предпринимателей предоставить постройку разсматриваемыхъ подъѣздныхъ путей, въ новомъ засѣданіи.

Вмѣстѣ съ тѣмъ вышеозначенное большинство членовъ Коммисіи признавало возможнымъ разрѣшить постройку названныхъ узкоколейныхъ электрическихъ подъѣздныхъ путей (трамваевъ), общимъ протяженіемъ всего 20 верстъ, независимо отъ вопроса о сооруженіи магистральной паровой линіи Варшава-Лодзь-Ка-

лишь, въ виду того, что проектируемые подъездные пути будутъ служить главнѣйше для пассажирскаго движенія между Лодзью и ближайшими подгородными поселеніями, для чего едва ли возможно было бы въ потребной степени приспособить будущую магистральную линію.

Представители же Военнаго Министерства и Государственнаго Контроля высказали въ Коммисіи, что вопросъ о сооруженіи желѣзнодорожнаго пути Згержъ-Лодзь-Пабянице не можетъ быть, по ихъ мнѣнію, разсматриваемъ отдѣльно отъ проектированнаго уже пути Варшава-Калишь, изысканія котораго теперь производятся, почему окончательное рѣшеніе вопроса о постройкѣ линій отъ Лодзи къ Згержу и Пабянице должно быть произведено по полученіи результатовъ изысканій и въ связи съ рѣшеніемъ по вопросу о Калишь-Варшавской желѣзной дорогѣ.

Въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 30 ноября 1898 года, за № 8661, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, признавая цѣлесообразнымъ предоставить мануфактуръ-совѣтнику Ю. Я. Куницеру, З. К. Анштадту у пр. постройку и эксплуатацію Лодзинско-Згержскаго и Лодзинско-Пабяницкаго электрическихъ подъездныхъ путей (трамваевъ), полагали возможнымъ утвердить проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи означенныхъ подъездныхъ путей.

Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи 15 декабря 1898 года, полагалъ: представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить, подвергнувъ проектъ условій постройки и эксплуатаціи Лодзинско-Згержскаго и Лодзинско-Пабяницкаго электрическихъ узкоколейныхъ подъездныхъ путей на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Комитета Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 24 день декабря 1898 года.

Правильное движеніе по электрическому узкоколейному (ширина колеи 0,469 саж.) подъездному пути Лодзь - Згержъ и Лодзь-Пабянице (8 + 11 вер.) открыто 3 января 1902 года.

(Объ измѣненіи условій предпріятія см. засѣданіе 28 іюня 1901 года).

Засѣданіе 2 октября 1898 года.

По разсмотрѣнію вопроса о проведеніи электрическаго подъѣзднаго пути отъ С.-Петербурга до села Пулкова.

Инженеръ путей сообщенія С. А. Чмутовъ, въ октябрѣ 1893 года возбудилъ ходатайство о разрѣшеніи ему устройства и эксплуатаціи, на собственный его счетъ, безъ пособій со стороны Правительства и безъ права принудительнаго отчужденія, паровой желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до села Большаго Кузьмина, непосредственно прилегающаго къ Царскому Селу. Затѣмъ, въ 1898 году инженеръ Чмутовъ представилъ новыя условія проектируемаго имъ уже не парового, а электрическаго подъѣзднаго пути отъ С.-Петербурга до Пулкова.

Дѣло это разсматривала Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ въ засѣданіи 2 октября 1898 года, въ каковое засѣданіе было внесено также и ходатайство инженера путей сообщенія Лешернъ-фонъ-Герцфельда и дворянина фонъ-Паули о разрѣшеніи имъ постройки трехъ желѣзнодорожныхъ линій въ окрестностяхъ г. С.-Петербурга и въ томъ числѣ линіи отъ С.-Петербурга чрезъ Пулковое до села Б. Виттолово, при чемъ для сооруженія и эксплуатаціи этихъ линій названныя лица предполагали образовать особое акціонерное Общество подъ наименованіемъ Общество пригородныхъ къ С.-Петербургу желѣзныхъ дорогъ.

Коммисія, приступивъ къ исполненію возложенной на нее задачи, обратила вниманіе на то, что инженеръ Чмутовъ въ дѣлѣ сооруженія Пулковскаго подъѣзднаго пути является инициаторомъ и уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ разрабатываетъ этотъ проектъ, такъ что ему, повидимому, необходимо было бы отдать предпочтеніе предъ другими предпринимателями, тѣмъ болѣе, что собственно Правительствомъ какъ бы обѣщано уже было Чмутову разрѣшить ему сооруженіе желѣзной дороги до Пулкова, но онъ не воспользовался еще этимъ обѣщаніемъ. Въ виду изложеннаго Коммисія признала возможнымъ, не разсматривая пока вовсе предложенія фонъ-Паули и Лешернъ-фонъ-Герцфельда, обсудить лишь одинъ только проектъ инженера Чмутова, предупредивъ его, что во всякомъ случаѣ дарованіе ему права сооруженія подъѣзднаго пути между С.-Петербургомъ и Пулковымъ не можетъ въ послѣдствіи служить препятствіемъ къ разрѣшенію устройства другой желѣзной дороги въ томъ же направленіи другимъ пред-

принимателямъ, если бы только Правительство признало это нужнымъ.

Кромѣ того, въ виду наличности другихъ предпринимателей, желающихъ строить желѣзную дорогу по тому же направленію, Коммисія постановила включить въ условія сооруженія инженеромъ Чмутовымъ Пулковскаго подъѣзднаго пути требованіе о томъ, чтобы къ сооруженію этой линіи было предпринимателемъ приступлено не позже весны 1899 года, а самая постройка окончена и движеніе по дорогѣ открыто не позже 1 сентября 1900 года.

По вопросу о начальномъ пунктѣ Пулковскаго подъѣзднаго пути Коммисіей было высказано, что участокъ сего пути въ предѣлахъ города С.-Петербурга является обыкновеннымъ городскимъ трамваемъ, почему не слѣдуетъ соединять въ одно цѣлое этотъ городской участокъ со всей загородной линіей, каковая въ такомъ случаѣ должна начинаться отъ границы города и здѣсь имѣть свой вокзалъ; равнымъ образомъ загородная линія должна имѣть свой собственный подвижной составъ, свою особую электрическую станцію, мастерскія и проч.

Принимая во вниманіе крайнюю желательность, въ интересахъ городского и пригороднаго г. С.-Петербурга населенія, скорѣйшаго осуществленія электрической дороги отъ границы С.-Петербурга у Московской заставы до с. Пулкова, протяженіемъ около 14 верстъ, Коммисія признала возможнымъ удовлетворить ходатайство инженера Чмутова о предоставленіи ему сооруженія названной дороги съ тѣмъ, чтобы кромѣ уже вышеприведенной оговорки о срокахъ приступа къ строительнымъ работамъ и открытія движенія, въ условіяхъ сооруженія и эксплуатаціи Пулковскаго подъѣзднаго пути было также оговорено, что въ случаѣ, если инженеръ Чмутовъ будетъ передавать свое предпріятіе какому либо акціонерному Обществу, условія сооруженія и эксплуатаціи должны быть выработаны новыя, а равно, чтобы въ условія было включено обязательство инженера Чмутова временно, по предъявленному требованію, приостанавливать движеніе по Пулковскому подъѣзднему пути въ случаѣ парадовъ, смотровъ, маневровъ и ученій въ Высочайшемъ Его Императорскаго Величества присутствіи въ той мѣстности, по которой пройдетъ Пулковскій подъѣздно путь, безъ особаго за то въ пользу предпринимателя вознагражденія.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ въ представленіи своемъ въ Комитетъ Министровъ, отъ 30 ноября 1898 г. за № 8662, прилагая проектъ условій постройки и эксплуатаціи Пулковскаго

подъездного пути (трамвая), со включеніемъ въ нихъ проектированныхъ Комисією о новыхъ жел. дорогахъ оговорокъ, полагали возможнымъ проектъ этотъ утвердить.

Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи 15 декабря 1898 года полагалъ: представленіе это утвердить, поднеся проектъ условій постройки и эксплуатаціи Пулковскаго подъездного пути, исправленный по замѣчаніямъ Комитета, на Высочайшее благоусмотрѣніе Его Императорскаго Величества.

Государь Императоръ на положеніе Комитета Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 24 день декабря 1898 года.

Пулковскій подъездной электрическій путь протяженіемъ 16 верстъ, построенъ въ срокъ не былъ, и инженеръ С. А. Чмутовъ утратилъ право на его сооруженіе.

Засѣданіе 10 октября 1898 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ ст. Тума, Рязанско-Тумскаго подъездного пути, до города Владиміра.

Весною 1898 года правленіе Московскаго Общества для сооруженія и эксплуатаціи подъездныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи возбудило предъ Правительствомъ ходатайство о разрѣшеніи названному Обществу построить и эксплуатировать узкоколейную желѣзную дорогу отъ ст. Тума, эксплуатируемаго симъ Обществомъ Рязанско-Тумскаго подъездного пути, до г. Владиміра, протяженіемъ около 125 верстъ, на тѣхъ же условіяхъ, на какихъ этому Обществу, Высочайше утвержденными: 31 мая 1896 г. положеніемъ Комитета Министровъ и 7 февраля 1897 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, была разрѣшена постройка Московско-Воскресенскаго и Рязанско-Тумскаго подъездныхъ путей, съ тѣмъ, 1) чтобы одновременно съ приступомъ къ работамъ по постройкѣ Тума-Владимірскаго жел. дороги Московскому Обществу было разрѣшено выпустить облигаціонный капиталъ въ размѣрѣ $\frac{4}{5}$ строительнаго капитала этой дороги и 2) чтобы эксплуатируемый Обществомъ Рязанско-Тумскій подъездной путь, вмѣстѣ съ проектируемымъ продолженіемъ его до г. Владиміра былъ переименованъ въ Рязанско-Владимірскую узкоколейную жел. дорогу общаго пользованія.

При обсужденіи сего ходатайства Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ разсмотрѣла данныя относительно размѣровъ ожидаемаго по проектируемой дорогѣ движенія и доходности ея, при чемъ въ соображеніе было принято вліяніе на движеніе мѣстныхъ грузовъ (проектируемой Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги) линіи отъ Москвы до Казани и далѣе до Кыштыма, каковая линія пересѣчетъ Владимірь-Тумскую дорогу по срединѣ. При этомъ представитель Общества Московско-Казанской желѣзной дороги высказался противъ осуществленія проектируемой линіи Тума-Владимірь, обративъ вниманіе Коммисіи на возможное въ будущемъ транзитное значеніе всей дороги Рязань-Владимірь и на отвлеченіе грузовъ черезъ Рязань-Владимірь отъ различныхъ участковъ Московско-Казанской линіи. Обсудивъ возникшій вслѣдствіе этого заявленія вопросъ объ отстрочкѣ разсмотрѣнія настоящаго дѣла до времени обсужденія вопроса о проведеніи Московско-Кыштымской желѣзной дороги, Коммисія приняла во вниманіе засвидѣтельствованную двумя губернаторами, Рязанскимъ и Владимірскимъ, настоятельную потребность въ скорѣйшемъ проведеніи проектируемой линіи для удовлетворенія мѣстныхъ интересовъ населенія двухъ прорѣзываемыхъ ею губерній, а также заявленіе представителя Военнаго вѣдомства о неимѣннй препятствій со стороны сего вѣдомства къ постройкѣ этой линіи съ узкою колеєю. Поэтому Коммисія не нашла достаточныхъ основаній ставить постройку разсматриваемой узкоколейной линіи въ зависимость отъ осуществленія намѣченной магистральной желѣзной дороги Москва—Кыштымъ.

Что касается ходатайства Московскаго Общества о выпускѣ для осуществленія линіи Тума-Владимірь облигацій на $\frac{4}{5}$ строительнаго капитала проектируемой линіи, то Коммисія не нашла такое заслуживающимъ удовлетворенія и признала возможнымъ предоставить Московскому Обществу подъѣздныхъ путей постройку Тумско-Владимірской узкоколейной линіи при томъ лишь условіи, что Общество согласится остаться при томъ же соотношеніи облигаціоннаго и акціонернаго капиталовъ для новой линіи, какое было примѣнено при разрѣшеніи тому же Обществу сооруженія линій Рязань-Тума и Москва-Воскресенскъ ($\frac{2}{3} : \frac{1}{3}$).

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 15 января 1899 г. за № 323, полагали: предоставить Московскому Обществу для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи сооруженіе и эксплуатацію узкоколейной

желѣзной дороги общаго пользованія отъ ст. Тума, принадлежащаго сему Обществу Рязанско-Тумскаго подъѣзднаго пути, до г. Владиміра, протяженіемъ около 125 верстъ, на условіяхъ, на коихъ сему Обществу было разрѣшено, согласно Высочайше утвержденному 7 февраля 1897 г. положенію Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, — сооруженіе Рязанско-Тумскаго подъѣзднаго пути съ тѣмъ, что: 1) Рязанско-Тумскій путь по открытіи на немъ правильнаго движенія сливается съ Тумско-Владимірской линіей, получая общее наименованіе Рязанско-Владимірской узкоколейной желѣзной дороги, и 2) срокомъ владѣнія Обществомъ Рязанско-Владимірскою желѣзною дорогою считаются 85 лѣтъ со дня открытія правильнаго движенія по Рязанско-Тумскому участку сей дороги, срокъ же выкупа этой дороги Правительствомъ наступитъ 7 февраля 1915 года.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 26 января 1899 г., полагало: сооружеііе и эксплуатацію проектируемаго названнмъ Обществомъ рельсоваго пути общаго пользованія отъ ст. Тумы до г. Владиміра, на предложенныхъ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ основаніяхъ, разрѣшить.

Государь Императоръ, въ 4 день февраля 1899 года, положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Правильное движеніе по подъѣзднему узкоколейному (ширина колеи 0,351 саж.) пути Тума-Владимірь, протяженіемъ 110 вер., открыто 18 сентября 1901 года.

Засѣданіе 10 октября и 10 декабря 1898 г.

По вопросу о проведеніи желѣзной дороги отъ Теряевой слободы, Московской губерніи, къ станціи Клинь, Николаевской желѣзной дороги.

Клинское уѣздное земское собраніе возбудило въ концѣ 1897 года ходатайство о сооружеііи на счетъ казны подъѣзднаго рельсоваго пути отъ Стрѣлецкой и Теряевой слободъ къ ст. Клинь, Николаевской желѣзной дороги. Правленіе Общества Московско-Виндавско-Рыбинской желѣзной дороги, которому Министерствомъ Финансовъ предложено было обсудить вопросъ, не найдетъ ли Общество возможнымъ осуществить означенную желѣзнодорожную вѣтвь, увѣдомило, изучивъ этотъ вопросъ, что конечный пунктъ

проектируемаго пути—Стрѣлецкая и Теряева слободы—является удаленнымъ на 30 вер. отъ линіи Москва-Виндава, почему Общество отказывается принять на свой счетъ постройку пути, совершенно отрѣзаннаго отъ его сѣти дорогъ. При этомъ правленіе присовокупило, что произведенный имъ приблизительный подсчетъ вѣроятной доходности означеннаго пути въ предположеніи продолженія его до Московско-Виндавской линіи, т. е. до Волоколамска, показалъ, что и въ этомъ случаѣ эксплуатація его будетъ убыточна.

Въ іюні 1897 г. Правленіе Общества городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи возбудило ходатайство о разрѣшеніи ему постройки и эксплуатаціи подъѣзднаго пути отъ ст. Клинь, Николаевской желѣзной дороги, до Теряевой слободы, не прося никакихъ льготъ и пособій со стороны Правительства, но ходатайствуя о предоставленіи Обществу права принудительнаго отчужденія для проектируемаго пути необходимыхъ земельныхъ имуществъ.

Коммисія, подробно обсудивъ въ засѣданіи 10 октября 1898 г., финансово-экономическія данныя, касающіяся подъѣзднаго пути Клинь-Теряева слобода, пришла къ заключенію, что доходность этого пути, по произведеннымъ подсчетамъ, не можетъ оправдать затраты на ея сооруженіе того капитала, который предполагало Общество городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи (1.135.000 р.), и нашла необходимымъ предложить предпринимателямъ представить подробныя соображенія о возможномъ пониженіи строительной стоимости дороги при сохраненіи нормальной колеи и облегченныхъ техническихъ условій постройки и эксплуатаціи, а затѣмъ уже разрѣшить вопросъ о ширинѣ колеи по существу.

Въ ноябрѣ 1898 года правленіе упомянутаго Общества представило подробный подсчетъ вѣроятныхъ перевозокъ грузовъ Клинскаго подъѣзднаго пути, при чемъ заявило, что собранныя данныя дали ему увѣренность, что расходы по эксплуатаціи и обязательнымъ платежамъ вполнѣ покроются доходами ширококолейной дороги на протяженіи между Клиномъ и Теряевой слободой.

Коммисія, разсмотрѣвъ, въ засѣданіи 10 декабря 1898 г., представленныя вновь Обществомъ городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи расчеты предполагаемыхъ перевозокъ грузовъ и доходности проектируемаго подъѣзднаго пути, нашла, какъ и при первоначальномъ разсмотрѣніи сего вопроса, что количество грузовъ, ожидаемыхъ Обществомъ къ перевозкѣ по пути, явля-

ется сильно преувеличеннымъ, и признавала необходимымъ остановиться на старыхъ исчисленияхъ, опредѣленныхъ въ засѣданіи 10 октября, по подсчетамъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, какъ на болѣе близкихъ къ дѣйствительности. Въ то же время Коммисія признала слишкомъ высокою тарифную ставку на перевозку главнаго груза вѣтви—дровъ—въ $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты, проектированную Обществомъ, съ уменьшеніемъ же тарифной ставки, всѣ расчеты Общества на доходность дороги окажутся преувеличенными. Въ виду этого Коммисія, не встрѣчая препятствій къ установленію отношенія акціонернаго капитала къ облигаціонному при реализаціи строительнаго капитала Клинской вѣтви, какъ $\frac{1}{4}$ къ $\frac{3}{4}$, выразила сомнѣніе въ доходности проектируемой жел. дороги настолько, что, по мнѣнію Коммисіи, эта доходность не только не можетъ обѣщать дивиденда на акціонерный капиталъ, но даже не обезпечитъ полной уплаты процентовъ на облигаціонный капиталъ. Тѣмъ не менѣе, имѣя въ виду настойчивое ходатайство Общества городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи о разрѣшеніи ему, безъ всякихъ притомъ пособій и гарантій со стороны Правительства, постройки Клинской желѣзной дороги, при чемъ Общество это, быть можетъ, имѣетъ въ виду какія либо иныя, связанныя косвеннымъ образомъ съ постройкою желѣзной дороги, коммерческія выгоды, о которыхъ оно не упоминаетъ въ своемъ ходатайствѣ, но которыя могутъ дать такой доходъ, что сполна окупится затраченный на постройку дороги капиталъ,—Коммисія не находила возраженій противъ удовлетворенія ходатайства Общества, но при этомъ считала лишь необходимымъ, чтобы при самомъ разрѣшеніи постройки дороги имѣлось въ виду вышеприведенное, заявленное ею, сомнѣніе въ достаточности предполагаемаго чистаго дохода даже для оплаты процентовъ по облигаціонному капиталу.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 3 марта 1899 года за № 1793, по поводу сомнѣнія въ томъ, можетъ ли быть обезпечена доходностью вѣтви ежегодная уплата процентовъ и погашенія хотя бы только по одному облигаціонному капиталу вѣтви, высказали предположеніе о возможности ожидать, что поверстная стоимость разсматриваемой вѣтви по производствѣ окончательныхъ изысканій окажется ниже исчисляемой Обществомъ, тѣмъ болѣе, что отчужденіе земель, необходимыхъ для вѣтви, обойдется въ небольшую сумму. Затѣмъ

возможно также, что Клинская вѣтвь продолжена будетъ до Волоколамска, и въ такомъ случаѣ, въ виду привлеченія на линію Клинь-Волоколамскъ хотя небольшого количества транзитныхъ грузовъ, доходность Клинской вѣтви можетъ нѣсколько увеличиться.

Въ заключеніи означеннаго представленія Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: 1) проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи Обществомъ городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи Клинской желѣзнодорожной вѣтви общаго пользования утвердить и 2) предоставить Министру Путей Сообщенія установить для означенной вѣтви облегченныя условія постройки и эксплуатаціи, съ тѣмъ, чтобы по основнымъ элементамъ линіи сохранилась возможность послѣдующаго усиленія и обустройства ея въ зависимости отъ возрастающаго на ней движенія и значенія ея въ общей русской желѣзнодорожной сѣти.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 9 марта 1899 года, полагало настоящее представленіе утвердить, поднеся проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи Клинской вѣтви, исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозврѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества въ 19 день марта 1899 года.

Протяженіе Клинской вѣтви Коммисія принимала въ 43 версты.

Клинская желѣзнодорожная вѣтвь осуществлена не была.

Засѣданіе 24 октября 1898 года.

1. По вопросу о проведеніи Ингулецкой желѣзнодорожной линіи отъ разѣзда Моисеевки, Екатерининской жел. дороги, до рудника Криворожскаго Общества желѣзныхъ рудъ.

Въ докладной запискѣ, поданной Министру Финансовъ въ февралѣ 1898 года, уполномоченные XXII съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, бывшаго въ Харьковѣ въ 1897 году, представили ходатайство съѣзда объ устройствѣ желѣзнодорожной линіи отъ станціи Кривой-Рогъ, Екатерининской жел. дороги, къ югу по долинѣ рѣки Ингульца, въ каковомъ направленіи залежи рудъ были наиболѣе обслѣдованы и гдѣ предполагалось существованіе значительныхъ запасовъ руды.

При разсмотрѣннн Коммисіей настоящаго вопроса, имѣлись въ виду два проекта Ингулецкой вѣтви: одинъ, составленный по изысканіямъ, произведеннымъ въ 1897 году Обществомъ Криворожскихъ желѣзныхъ рудъ, другой по изысканіямъ 1898 года Общества Дубовой Балки. Коммисія признала весьма желательнымъ сооруженіе Ингулецкой вѣтви въ 1899 году средствами казны, съ тѣмъ, чтобы линія эта на протяженіи около 30 верстъ обслуживала, по возможности, всѣ открытыя по р. Ингульцу къ югу отъ Кривого Рога залежи желѣзныхъ рудъ. При этомъ, однако, Коммисія, за неимѣніемъ подробныхъ изслѣдованій Ингулецкаго руднаго раіона и точныхъ свѣдѣній объ имѣющихся здѣсь запасахъ руды, считала необходимымъ произвести неотлагательно за счетъ арендаторовъ рудныхъ мѣсторожденій: 1) техническія изысканія направленія проектируемой дороги и 2) провѣрку мощности и качества рудныхъ мѣсторожденій въ раіонѣ новой вѣтви черезъ посредство особаго лица, командированнаго Горнымъ Департаментомъ Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ.

Подробныя техническія изысканія направленія проектируемой вѣтви были произведены въ концѣ 1898 года Управленіемъ Екатерининской жел. дороги, при чемъ въ то же время командированнымъ Министерствомъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ старшимъ геологомъ Геологическаго Комитета горн. инж. Михальскимъ произведены были изслѣдованія запасовъ руды и степени благонадежности южнаго участка Криворожской рудной полосы, по долинѣ р. Ингульца. Изслѣдованія эти показали, что запасы желѣзныхъ рудъ въ долинѣ этой рѣки могутъ быть исчислены въ количествѣ болѣе 500 милл. пудовъ, что руды эти вполнѣ доброкачественны и что при направленіи новой вѣтви согласно послѣднимъ изысканіямъ Управленія Екатерининской жел. дороги не отъ развѣзда Моисеевки, какъ то первоначально предполагалось, а отъ ст. Кривой Рогъ и далѣе чрезъ д. Козельское (Николаевка) на 2 версты далѣе дер. Скалеватой, всѣ болѣе или менѣе разслѣдованныя залежи руды обслужены будутъ вполнѣ удовлетворительно.

Въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 3 марта 1899 г. за № 1792, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію за счетъ Государственнаго Казначейства и непосредственнымъ распоряженіемъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ подчиненіемъ

всѣхъ операцій по этой постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операцій на казенныхъ жел. дорогахъ,—желѣзнодорожной вѣтви нормальной колеи отъ ст. Кривого Рога, Екатерининской жел. дороги, къ югу до дер. Николаевки (Козельское) вдоль рудныхъ мѣсторожденій по долинѣ р. Ингульца, протяженіемъ около 30,25 вер. и стоимостью около 1.748.000 руб.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 9 марта 1899 года, полагало: представленіе это утвердить.

Государь Императоръ, въ 19 день марта 1899 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по вѣтви Кривой Рогъ Николаевка, протяженіемъ 29 верстъ, открыто 1 іюля 1901 года.

2. По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи между станціями Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ Алмазною и Бѣлою или Юрьевкою.

Въ маѣ 1897 года Министръ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ сообщилъ Министру Финансовъ, что XXI сѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи возбудилъ ходатайство о постройкѣ желѣзнодорожной вѣтви, соединяющей ст. Алмазную со ст. Бѣлою или Юрьевкою, такъ какъ эта вѣтвь должна сократить пробѣгъ грузовъ, идущихъ съ Луганской линіи на сѣверъ къ Харькову, и облегчить эксплуатацію копей у ст. Дебальцево. Затѣмъ, въ январѣ 1898 года правленіе Общества Брянскихъ каменноугольныхъ копей и рудниковъ сообщило Министерству Финансовъ свои соображенія о предпочтительности направленія линіи отъ Алмазной на Юрьевку. XXII сѣздъ горнопромышленниковъ возобновилъ ходатайство о проведеніи линіи, соединяющей участки Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ: Луганскій и Попасная-Дебальцево, не предрѣшая пунктовъ, которые должны быть соединены. Наконецъ, правленіе Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ февралѣ 1898 года, увѣдомило Министерство Финансовъ, что оно произвело изысканія соединительнаго пути между ст. Алмазная и Луганскою вѣтвью по двумъ вариантамъ: на станцію Юрьевку, протяженіемъ 24,14 верстъ при строительной стоимости въ 1.705.147 рублей, и на станцію Бѣлую, протяженіемъ 34,87 верстъ при строительной стоимости 1.997.530 рублей. При этомъ правленіе заявило, что въ техническомъ отношеніи оба варианта представляются одинаково трудными и ни одному изъ нихъ нельзя дать предпочтенія предъ другимъ.

Коммисія, при обсужденіи сего дѣла, рассмотрѣла ожидаемое грузовое движеніе и доходность отъ него по двумъ упомянутымъ вариантамъ и пришла къ заключенію, что оба варианта убыточны для Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ. Затѣмъ, выслушавъ заявленіе предсѣдателя правленія названнаго Общества о томъ, что экономическое значеніе обоихъ вариантовъ выяснитъ въ должной степени пока невозможно, такъ какъ, съ открытіемъ движенія по линіи Луганскъ-Миллерово, въ направленіи грузовъ, поступающихъ къ перевозкѣ изъ восточной части Донецкаго бассейна, должно произойти коренное измѣненіе, — Коммисія приняла засимъ во вниманіе, что представителемъ Брянскихъ каменноугольныхъ копей и рудниковъ заявлено о производящихся Брянскимъ Обществомъ новыхъ изысканіяхъ между ст. Алмазной и Бѣлой, въ новомъ направленіи, которое, быть можетъ, не представитъ столь значительныхъ трудностей, присущихъ уже обследованнымъ линіямъ, что, съ другой стороны, предсѣдатель Угольнаго Комитета возбудилъ въ послѣднее время вопросъ о новомъ направленіи соединительной линіи, а именно отъ ст. Марьевки къ Мѣловой, дающей непосредственный выходъ Луганскъ-Миллеровской вѣтви на западъ, минуя Дебальцево, и что сами углепромышленники расходятся во мнѣніяхъ относительно наиболѣе цѣлесообразнаго направленія дороги.

Въ виду сего Коммисія пришла къ заключенію, что въ виду невыясненности направленія вѣтви, которая должна соединить участки Луганскъ-Дебальцево и Попасная-Дебальцево, необходимо отложить рассмотрѣніе вопроса впредь до полного его выясненія Обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Засѣданіе 29 октября 1898 года.

По вопросу объ измѣненіи направленія желѣзнодорожной линіи между участкомъ Знаменка-Крюковъ, Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, и Саксаганскою вѣтвью, Екатерининской желѣзной дороги.

Вопросъ о мѣстѣ примыканія Користовской вѣтви къ Саксаганской линіи, согласно Высочайше утвержденному, въ 7 день апрѣля 1898 года, положенію Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта (см. выше, засѣданіе 18 декабря 1897 г.) долженъ былъ быть рѣшенъ лишь по производствѣ дополнительныхъ

изысканій и могъ быть установленъ соглашеніемъ между Министрами Путей Сообщенія, Финансовъ и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ.

По окончаніи изысканій всѣхъ вариантовъ Користовской вѣтви, означенные Министры, взаимно избранія окончательнаго направленія для проектируемой линіи, передали, по взаимному соглашенію, вопросъ о выборѣ мѣста примыканія ея къ Саксаганской линіи въ Коммисію о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ для разсмотрѣнія его при участіи представителей мѣстныхъ интересовъ.

По выслушаніи, въ засѣданіи 29 октября 1898 года, представителей интересовъ Александрійскаго и Верхнеднѣпровскаго уѣздовъ, Коммисія, разсмотрѣвъ значеніе вариантовъ Користовской вѣтви съ точки зрѣнія мѣстныхъ экономическихъ интересовъ, признала, что наиболѣе отвѣчающимъ этимъ интересамъ, а равно и удобствамъ транзита будетъ для разсматриваемой соединительной линіи то же общее направленіе, за которое Коммисія высказалась 18 декабря 1897 года, т. е. отъ Пятихатки черезъ г. Александрію, съ возможнымъ приближеніемъ къ м. Новостародубу, до станціи Користовки, съ тѣми измѣненіями въ немъ, которыя сдѣланы, въ видахъ сокращенія длины транзитнаго пути, изысканіями, произведенными Управленіемъ Харьковско-Николаевской желѣзной дороги въ 1898 году.

Засѣданія 12 ноября 1898 года и 11 февраля 1899 года.

По вопросу о проведеніи подъѣзднаго желѣзнодорожнаго пути отъ г. С.-Петербурга до с. Токсова, Шлиссельбургскаго уѣзда.

Въ августѣ 1898 года учредители Общества загородныхъ недвижимостей и дорогъ (уставъ утвержденъ 29 мая 1898 года) возбудили чрезъ С.-Петербургскаго губернатора ходатайство о разрѣшеніи названному Обществу сооруженія и эксплуатаціи рельсоваго пути между С.-Петербургомъ и с. Токсовомъ, Шлиссельбургскаго уѣзда, протяженіемъ около 28 верстъ, безъ всякихъ льготъ и пособій со стороны Правительства и безъ права принудительнаго отчужденія. С.-Петербургскій губернаторъ въ своемъ заключеніи по сему ходатайству высказалъ, что осуществленіе вышеозначеннаго предпріятія представляется весьма желательнымъ въ интересахъ какъ мѣстныхъ жителей с. Токсова, такъ и прибывающихъ въ эту мѣстность на лѣтнее время дачниковъ.

Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, рассмотрѣвъ вышеизложенное ходатайство, высказалась за желательность представленія сооруженія линіи С.-Петербургъ-Токсова, отъ черты города С.-Петербурга до села Токсова, Обществу загородныхъ недвижимостей и дорогъ, безъ права принудительнаго отчужденія имуществъ, на условіяхъ, предположенныхъ учредителями Общества, со включеніемъ въ нихъ нѣсколькихъ сдѣланныхъ Коммисіей измѣненій, и допуская безвозмездный переходъ пути въ собственность казны чрезъ 85 лѣтъ со дня открытія движенія по всему протяженію желѣзной дороги (учредители названнаго Общества ходатайствовали о безсрочномъ владѣніи дорогою) и съ тѣмъ, чтобы Правительству было предоставлено право выкупа дороги. При этомъ по отношенію къ вопросу о срокѣ наступленія для Правительства права выкупа Токсовскаго пути, каковое условіе не было предусмотрѣно въ первоначально проектированныхъ предпринимателями условіяхъ сооруженія пути и включено лишь вслѣдствіе настояній Коммисіи,—Коммисія не пришла къ единогласному заключенію, а именно: представители Государственнаго Контроля находили необходимымъ опредѣлить этотъ срокъ въ 35 лѣтъ со дня открытія движенія по всему протяженію проектируемаго пути, всѣ же прочіе члены Коммисіи признавали возможнымъ установить срокъ выкупа, согласно ходатайству въ Коммисіи представителя предпринимателей, въ 50 лѣтъ, считая со дня открытія движенія по всему протяженію дороги.

Въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 21 апрѣля 1899 г. за № 3272, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, прилагая проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи подъѣзднаго пути, съ электрическою или паровою тягою, отъ С.-Петербурга до села Токсова, Шлиссельбургскаго уѣзда С.-Петербургской губерніи, протяженіемъ около 28 вер., полагали: 1) проектъ этотъ утвердить и 2) предоставить Министру Путей Сообщенія утвердить окончательно размѣръ ширины колеи Токсовскаго подъѣзднаго пути.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 4 мая 1899 года, полагало: 1) предоставить Обществу загородныхъ недвижимостей и дорогъ сооруженіе и эксплуатацію подъѣзднаго пути общаго пользованія, съ электрическою или паровою тягою, отъ С.-Петербурга до села Токсова, Шлиссельбургскаго уѣзда С.-Петербургской губерніи, на основаніи составленныхъ для сего и исправленныхъ по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія условій, кои поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе,

и 2) предоставить Министру Путей Сообщенія утвердить окончательный размѣръ ширины колеи упоминаемаго въ п. 1 сего положенія подъѣздного пути.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а условія удостоены разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 15 день мая 1899 года.

Токсовскій подъѣздный путь осуществленъ не былъ.

Засѣданіе 19 ноября 1898 года.

По вопросу о проведеніи желѣзнодорожной линіи отъ одной изъ станцій Новороссійскаго участка Владикавказской жел. дороги къ югу, вдоль Черноморскаго побережья Кавказа.

По всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ, 6 марта 1898 г., Высочайше разрѣшено было отпустить камеръ-юнкеру Двора Его Величества Р. К. фонъ-Гартману въ безотчетное его распоряженіе пособіе въ 5.000 руб. для предпринятаго имъ изслѣдованія вопроса о возможности сооруженія желѣзной дороги вдоль Черноморскаго побережья Кавказа между Новороссійскомъ и Сухумомъ. Въ іюль 1898 года Р. К. фонъ-Гартманъ представилъ Министру Финансовъ докладъ о произведенной имъ предварительной рекогносцировкѣ означенной желѣзнодорожной линіи, а въ ноябрѣ того же года, совмѣстно съ д. с. с. Е. Э. Картавцовымъ и купцомъ П. Н. Ушаковымъ обратился въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ образовать, при содѣйствіи Правительства, особое акціонерное Общество для устройства и эксплуатаціи Черноморской жел. дороги, протяженіемъ около 400 верстъ, отъ станціи Афипской или Энемъ, Тихорѣцко-Новороссійскаго участка Владикавказской жел. дороги, черезъ горный перевалъ до посада Туапсе, а отъ сего послѣдняго по берегу Чернаго моря, черезъ посадъ Сочи до города Сухумъ-Кале; при этомъ предприниматели испрашивали 4% гарантію Правительства на облигаціонный капиталъ проектируемаго Общества.

Признавая, однако, что для разрѣшенія сего ходатайства нѣтъ еще надлежащихъ данныхъ, предприниматели просили пока разрѣшить имъ подробныя изысканія желѣзнодорожной линіи Афипская-Туапсе-Сухумъ, съ тѣмъ условіемъ, что если по какимъ либо обстоятельствамъ постройка дороги не была бы имъ предо-

ставлена или осуществилась помимо ихъ участія, произведенныя ими изысканія поступятъ въ распоряженіе Правительства за опредѣленное вознагражденіе (100.000 руб.).

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, разсмотрѣвъ это ходатайство и признавъ, въ общемъ, что сооруженіе желѣзной дороги по побережью Чернаго моря чрезвычайно желательно въ интересахъ развитія здѣсь садоводства, винодѣлія, земледѣлія и другихъ отраслей промышленности, а между тѣмъ неимѣніе подробныхъ изысканій всегда будетъ служить препятствіемъ къ разрѣшенію вопроса объ ея осуществленіи,—полагала возможнымъ предоставить предпринимателямъ право произвести изысканія, подъ наблюденіемъ Министерства Путей Сообщенія, узкоколейной желѣзной дороги по берегу Чернаго моря отъ Энема или другой станціи Владикавказской желѣзной дороги, черезъ Таупсе, до Сухума, съ тѣмъ, чтобы всѣ данныя, добытыя этими изысканіями, были переданы въ собственность казны за сумму въ 100.000 руб. въ томъ случаѣ, если впослѣдствіи Правительство почему либо не найдетъ возможнымъ предоставить названнымъ лицамъ право на сооруженіе и эксплуатацію сей дороги. Представители же Государственнаго Контроля въ Коммисіи остались при томъ мнѣніи, что изысканія Черноморской дороги, равно какъ и впослѣдствіи самую постройку дороги слѣдовало бы произвести безъ всякаго участія въ дѣлѣ акціонерныхъ капиталовъ—средствами казны.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта отъ 24 февраля 1899 г. за № 1557, полагали: не предрѣшая нынѣ вопроса о способахъ осуществленія постройки жел. дороги по восточному берегу Чернаго моря, предоставить камеръ-юнкеру Высочайшаго Двора фонъ-Гартману, д. с. с. Картавцову и временному Московскому купцу Ушакову произвести изысканія узкоколейной жел. дороги по Кавказскому берегу Чернаго моря отъ Энема или другой станціи Тихорѣцко-Новороссійскаго участка Владикавказской жел. дороги, черезъ Таупсе до г. Сухума, съ попутными рекогносцировочными изслѣдованіями для рельсоваго пути широкой колеи между этими же пунктами и съ тѣмъ, чтобы всѣ данныя, добытыя этими изысканіями, были переданы предпринимателями за сумму въ 100.000 руб. въ собственность казны въ томъ случаѣ, если бы впослѣдствіи осуществленіе означенной желѣзнодорожной линіи не было передано поименованнымъ лицамъ.

Соединенное Присутствие, въ засѣданіи 9 марта 1899 года, полагало: 1) не предрѣшая нынѣ вопроса о способахъ осуществленія желѣзной дороги по восточному берегу Чернаго моря, предоставить въ званіи камеръ-юнкера Высочайшаго Его Величества Двора фонъ Гартману, дѣйствительному статскому совѣтнику Картавцову и временному Московскому 1-й гильдіи купцу Ушакову произвести, подѣ наблюдениемъ Министерства Путей Сообщенія, изысканія узкоколейной желѣзной дороги по Кавказскому берегу Чернаго моря отъ Энема или другой станціи Тихорѣцко - Новороссійскаго участка Владикавказской жел. дороги, черезъ Туапсе, до с. Сухума, *съ вѣтвью до г. Майкопа*, съ попутными рекогносцировочными изслѣдованіями для рельсоваго пути широкой колеи между тѣми же пунктами, и съ тѣмъ, чтобы всѣ данныя, добытыя этими изысканіями, были переданы предпринимателями за сумму въ 110.000 рублей въ собственность казны, въ томъ случаѣ если бы впослѣдствіе осуществленіе означенной желѣзнодорожной линіи не было передано поименованнымъ лицамъ, и 2) предоставить Министру Путей Сообщенія нынѣ же объявить указаннымъ въ п. 1 сего положенія предпринимателямъ, что пользованіе желѣзною дорогою какъ шоссе, такъ и его сооруженіями можетъ быть впослѣдствіи допущено лишь при непремѣнномъ соблюденіи условія, чтобы желѣзная дорога не стѣснила обычнаго по шоссе колеснаго и пѣшаго движенія.

Государь Императоръ, въ 19 день марта 1899 года, положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

По произведеннымъ означенными лицами изысканіямъ, длина Черноморской узкоколейной (ширина колеи 1 метръ) дороги оказалась въ 430,70 вер. и строительная стоимость въ 24.159.513 руб.

(См. засѣданіе 15 апрѣля 1900 года).

Засѣданіе 10 декабря 1898 года.

I. По вопросу о сооруженіи узкоколейнаго подъѣзднаго пути межъ городами Лихвиномъ, Калужской губерніи, и Тулою.

Въ октябрѣ 1898 года правленіе Московскаго Общества для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи возбудило предѣ Министерствомъ Финансовъ ходатайство о разрѣшеніи названному Обществу постройки и эксплуатаціи узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ г. Лихвина до г. Тулы.

Ходатайство это было внесено на разсмотрѣніе Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ, въ присутствіи приглашенныхъ представителей мѣстныхъ интересовъ, одновременно съ поступившимъ въ Министерство Финансовъ ходатайствомъ правленія Общества городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи о разрѣшеніи послѣднему постройки и эксплуатаціи ширококолейнаго подъѣздного пути также отъ Лихвина до Тулы.

Коммисія, принявъ во вниманіе, что послѣднимъ Обществомъ не было произведено изысканій проектируемаго пути и что данныя объ ожидаемыхъ размѣрахъ движенія грузовъ по нему и доходности предпріятія представлены Обществомъ въ такомъ видѣ что окончательное разрѣшеніе сего ходатайства нынѣ же не представляется возможнымъ,—не нашла правильнымъ останавливать разсмотрѣніе ходатайства Московскаго Общества и постановила не разсматривать вовсе представленія Общества городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи.

Обсудивъ же предложеніе Московскаго Общества, Коммисія, признавая соединеніе г. Лихвина съ Тулою болѣе предпочтительнымъ предъ направленіемъ жел. дороги отъ Лихвина на Алексинъ, высказалась за удовлетвореніе ходатайства Московскаго Общества, съ нѣкоторыми лишь измѣненіями проектируемыхъ имъ условій сооруженія Тула-Лихвинскаго подъѣздного пути.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи, отъ 16 января 1899 г. за № 343, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта полагали: предоставить Московскому Обществу для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи сооруженіе и эксплуатацію узкоколейной желѣзной дороги общаго пользованія отъ уѣзднаго города Калужской губерніи Лихвина до города Тулы, протяженіемъ около 100 верстъ, на условіяхъ, на коихъ сему Обществу было разрѣшено, согласно Высочайше утвержденному, 7 февраля 1897 года, положенію Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, сооруженіе Рязанско-Тумскаго подъѣздного пути, съ тѣмъ, что: 1) срокъ для постройки Тула-Лихвинскаго пути назначается 2 года со дня воспослѣдованія Высочайшаго соизволенія по настоящему дѣлу и 2) Общество производитъ отчужденіе земель для проектируемой дороги въ размѣрѣ, достаточномъ для перестройки ея въ ширококолейную, если бы того потребовало въ будущемъ развитіе движенія по Тула-Лихвинской линіи.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 26 января 1899 г., по-

лагало сооруженіе и эксплуатацію проектируемаго названнымъ Обществомъ рельсоваго пути общаго пользованія отъ г. Тулы до р. Оки у г. Лихвина, на предположенныхъ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ основаніяхъ, разрѣшить.

Государь Императоръ, въ 4 день февраля 1899 г., положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Правильное движеніе на Тула-Лихвинскомъ подъѣздномъ пути (ширина колеи 0,351 саж., протяженіе 104 вер.) открыто 27 декабря 1905 года.

2. По вопросу о сооруженіи узкоколейнаго подъѣзднаго пути между ст. Петроковъ, Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, и посадомъ Сулеевомъ.

Въ февралѣ 1898 года Петроковскій губернаторъ препроводилъ въ Министерство Путей Сообщенія ходатайство землевладѣльца С. И. Псарскаго о разрѣшеніи ему за его счетъ устройства рельсоваго узкоколейнаго пути отъ посада Сулеева, Петроковской губерніи и уѣзда, къ станціи Петрокову, Варшавско-Вѣнской жел. дороги. Ходатайство это было, согласно Положенію о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ, разсмотрѣно въ особомъ, образованномъ при Петроковскомъ Губернаторѣ, Присутствіи, признавшемъ ходатайство сіе заслуживающимъ уваженія. Съ своей стороны, Петроковскій Губернаторъ присоединился къ заключенію особаго Присутствія какъ относительно важнаго значенія для развитія мѣстной промышленности, такъ и относительно дѣйствительной необходимости для его осуществленія принудительнаго отчужденія земель изъ частнаго владѣнія; но такъ какъ большую часть проектируемаго пути предполагалось провести по обочинѣ Петроковско-Кѣлецкаго тракта 1 разряда, то губернаторъ полагалъ необходимымъ, чтобы предприниматель, въ случаѣ разрѣшенія его ходатайства въ утвердительномъ смыслѣ, внесъ залогъ въ 5.000 руб. въ обезпеченіе своевременности и надежности выполненія проекта, а также выполнилъ рядъ техническихъ условій, изложенныхъ въ протоколѣ особаго Присутствія при губернаторѣ.

Коммисія, по всестороннемъ обсужденіи ходатайства С. И. Псарскаго, признала возможнымъ предоставить ему сооруженіе и эксплуатацію Петроковско-Сулеевскаго подъѣзднаго пути на условіяхъ, имъ предложенныхъ, но съ внесеніемъ въ означенныя условія нѣкоторыхъ поправокъ и дополненій и съ соблюденіемъ

упомянутыхъ выше условій, выраженныхъ въ протоколѣ особаго Присутствія при Петроковскомъ губернаторѣ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 2 марта 1899 г. за № 1747, признавая желательнымъ предоставить землевладѣльцу Станиславу Псарскому постройку и эксплуатацію Петроковско-Сулеевскаго подъѣзднаго пути общаго пользованія съ паровыми двигателями, протяженіемъ около 14 верстъ, на основаніи приложенныхъ къ означенному представленію условій,—полагали возможнымъ проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 9 марта 1899 г., полагало: предоставить землевладѣльцу Станиславу Псарскому постройку и эксплуатацію Петроковско-Сулеевскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути общаго пользованія, на основаніи составленныхъ для сего условій, которыя поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а условія удостоены разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 19 день марта 1899 года.

Правильное движеніе на Петроковско-Сулеевскомъ узкоколейномъ (ширина колеи 0,351 саж.) подъѣздномъ пути (15 вер.) открыто 11 мая 1904 года.

3. По вопросу о постройкѣ Ходорковскаго подъѣзднаго пути отъ полуст. Сокольчи, Юго-Западныхъ жел. дорогъ, къ мѣстечку Ходоркову, съ развѣтвленіемъ къ Яроповичскому и Ходорковскому сахарнымъ заводамъ.

Въ концѣ 1898 года, правленія Товариществъ Ходорковскаго свеклосахарнаго и рафинаднаго и Яроповичскаго сахарнаго заводовъ возбудили предъ Министерствомъ Путей Сообщенія ходатайство объ устройствѣ ширококолейнаго рельсоваго пути отъ полустанціи Сокольчи, на 44 верстѣ Кіевскаго участка Юго-Западныхъ жел. дорогъ (между станціями Бровки и Попельня), къ мѣстечку Ходоркову, Сквирскаго уѣзда Кіевской губерніи, съ двумя развѣтвленіями къ обоимъ названнымъ заводамъ. Стоимость сооруженія Ходорковскаго подъѣзднаго пути исчислялась въ двухъ вариантахъ: по первому, протяженіемъ 21,56 вер., въ 392.574 р. и по второму, протяженіемъ 21,88 вер., въ 406.677 руб.,

не считая стоимости рельсовъ. При этомъ оба вышеозначенныя Товарищества выражали согласіе внести сумму, необходимую для сооруженія пути, за исключеніемъ стоимости рельсовъ, по тому изъ вариантовъ, который будетъ окончательно принятъ, съ тѣмъ, чтобы помянутый подъѣздной путь былъ устроенъ на условіяхъ Осиповичскаго подъѣзднаго пути, т. е. съ возвратомъ данныхъ Товариществами денегъ изъ будущихъ доходовъ подъѣзднаго пути.

Коммисія, по всестороннемъ обсужденіи изложеннаго ходатайства, дополненнаго личными объясненіями присутствовавшего въ засѣданіи ея повѣреннаго обоихъ Товариществъ, признала возможнымъ предоставить поименованнымъ Товариществамъ право постройки Ходорковскаго ширококолейнаго подъѣзднаго пути отъ полустанціи Сокольчи къ мѣстечку Ходоркову, съ развѣтвленіями къ двумъ названнымъ заводамъ, на условіяхъ, въ общемъ, совпадающихъ съ Высочайше утвержденными, 30 мая 1897 года, условіями сооруженія Озеряны-Мизочскаго подъѣзднаго пути.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 4 февраля 1899 года за № 912, полагали: разрѣшить постройку ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви отъ полустанціи Сокольчи, Кіевскаго участка Юго-Западныхъ жел. дорогъ, до мѣстечка Ходоркова съ развѣтвленіями къ Ходорковскому и Яроповичскому свеклосахарнымъ заводамъ, на слѣдующихъ условіяхъ: 1) постройка вѣтви производится распоряженіемъ Управленія Юго-Западныхъ жел. дорогъ черезъ посредство Товариществъ поименованныхъ заводовъ, которые обязываются построить вѣтвь за свой счетъ, на основаніи утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости, съ прибавленіемъ къ строительному капиталу, опредѣленному расцѣночною вѣдомостью, 4% за одинъ годъ (безотносительно къ продолжительности работъ по постройкѣ), по тому изъ вариантовъ, который окончательно будетъ избранъ Министромъ Путей Сообщенія, и по утвержденному Министерствомъ Путей Сообщенія проекту, составленному на основаніи наиболѣе облегченныхъ техническихъ условій, допускаемыхъ для подъѣздныхъ путей, при чемъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отпускаются на одной изъ дорогъ сѣти потребные для укладки на вѣтви снятые съ путей старые рельсы безвозмездно. Вѣтвь эта составляетъ собственность казны и эксплуатируется за счетъ сей послѣдней

подъ названіемъ Ходорковскаго подъѣзднаго пути; 2) по открытіи на Ходорковскомъ подъѣздномъ пути правильнаго движенія тарифы для перевозокъ по сему пути примѣняются общіе съ прочими линіями Юго-Западныхъ жел. дорогъ. II. Опредѣлившаяся согласно пункту I сумма строительной стоимости Ходорковскаго подъѣзднаго пути возмѣщается Товариществамъ безъ начисленія процентовъ изъ платы, причитающей по вышеупомянутымъ тарифамъ Юго-Западнымъ жел. дорогамъ за провозъ по Ходорковскому подъѣзднему пути грузовъ малой скорости, какъ отправляемыхъ съ пути, такъ и поступающихъ на путь, при чемъ изъ упомянутой провозной платы вычитаются расходы эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ по подъѣзднему пути въ размѣрѣ тарифа для служебныхъ перевозокъ названныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 9 марта 1899 года, полагало: настоящее представленіи утвердить, предоставивъ Министру Путей Сообщенія, въ случаѣ невозможности проложенія Ходорковской вѣтви иначе, какъ чрезъ земли крестьянъ сел. Вербова и Яроповичи, предварительно окончательнаго разрѣшенія сего вопроса, войти въ соглашеніе съ Генераль-Губернаторомъ Юго-Западнаго края относительно возмѣщенія означеннымъ крестьянамъ того ущерба, который можетъ быть нанесенъ ихъ хозяйству проведеніемъ желѣзной дороги по принадлежащимъ имъ надѣльнымъ землямъ.

Государь Императоръ, въ 19 день марта 1899 г., на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Къ сооруженію Ходорковскаго подъѣзднаго пути (21 вер.) до сего времени (1910 г.) еще не приступлено.

Засѣданіе 17 декабря 1898 года.

По вопросу о проведеніи желѣзной дороги отъ г. Витебска къ югу.

Въ засѣданіи 12 сентября 1897 года (см. выше) Коммисія высказалась за желательность имѣть изысканія линіи Витебскъ-Кіевъ по нѣсколькимъ вариантамъ, и вслѣдъ засимъ техническія изысканія поименованной линіи были произведены Министерствомъ Путей Сообщенія.

Коммисія, въ засѣданіи 17 декабря 1898 года, рассмотрѣла

экономическое и финансовое значеніе проектируемой линіи по слѣдующимъ вариантамъ: а) для первой части магистрали, отъ Витебска до пересѣченія съ Либаво-Роменскою желѣзною дорогою—1) Витебскъ-Орша-Могилевъ-Жлобинъ, сплошь по правому берегу Днѣпра, протяженіемъ 263 вер., 2) Витебскъ-Орша и далѣе по лѣвому берегу до Солтановки, длиною 277 вер., 3) Витебскъ-Орша-Могилевъ-Быховъ, съ переходомъ здѣсь Днѣпра, и далѣе до Солтановки по лѣвому берегу, протяженіемъ 263 вер., и б) для второй части магистрали—отъ Витебска въ югу: 1) Жлобинъ-Кіевъ по правому берегу Днѣпра, протяженіемъ, считая отъ Витебска, въ 556 вер., 2) Солтановка-Новобѣлицкая по Либаво-Роменской жел. дорогѣ и затѣмъ отъ Новобѣлицкой до Кіева—579 вер., 3) вариантъ съ переходомъ р. Днѣпра у Новаго-Быхова, дающій разстояніе на 14 верстѣ менѣе, т. е. 565 вер., 4) отъ пункта пересѣченія Либаво-Роменской жел. дороги (ст. Березина) на Бердичевъ, протяженіемъ 647 вер., и 5) отъ того же пункта на Шепетовку, протяженіемъ 650 вер.

Разсмотрѣвъ экономическое значеніе сихъ вариантовъ линіи отъ Витебска къ югу, опредѣливъ мѣстное и транзитное значеніе ихъ и финансовую сторону проектируемой линіи и выслушавъ заявленія приглашенныхъ въ засѣданіе Коммисіи представителей интересовъ тѣхъ мѣстностей, которыя вошли бы въ сферу вліянія проектируемой линіи,—Коммисія признала наиболѣе выгоднымъ для сѣвернаго участка разсматриваемой линіи (отъ Витебска до пересѣченія съ Либаво-Роменскою желѣзною дорогою) направление по правому берегу р. Днѣпра чрезъ города Орша и Могилевъ до ст. Жлобинъ, Либаво-Роменской жел. дороги. Въ отношеніи же дальнѣйшаго продолженія дороги на югъ мнѣнія членовъ Коммисіи раздѣлились, но такъ какъ предполагалось сооруженіе лишь сѣвернаго участка до пересѣченія Либаво-Роменской жел. дороги, то Коммисія признала возможнымъ вопросъ о продолженіи дороги далѣе на югъ оставить открытымъ.

Въ представленіи, отъ 23 марта 1899 г. за № 2456, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ желѣзной дороги нормальной колеи отъ города Витебска до ст. Жлобинъ, Либаво-Роменской жел. дороги, вдоль праваго берега р. Днѣпра, протяженіемъ около 263 верстѣ, съ подчиненіемъ всѣхъ операцій по этой постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ

общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операций на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 30 марта 1899 года, полагало: испросить на сіе, согласно съ представленіемъ, Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе.

Государь Императоръ, въ 9 день апрѣля 1899 года, на сіе Высочайше соизволилъ.

Линія Витебскъ-Жлобинъ (263 вер.) открыта для правильнаго движенія 24 декабря 1902 года.

Засѣданіе 17 декабря 1898 г. и 23 января 1899 г.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги между Кіевомъ и Ковелемъ.

При разсмотрѣннн ходатайства г. Уварова о сооруженіи линіи Фастовъ-Домбровица (см. выше: засѣданіе 25 апрѣля 1897 года) представители Военнаго вѣдомства заявили, что въ интересахъ сего вѣдомства необходимо примыканіе вышеназванной линіи не къ Фастову, а къ Кіеву, и такъ какъ постройка ея предполагалась съ извѣстнымъ пособіемъ со стороны Государственнаго Казначейства, то, по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Военнаго, было рѣшено произвести изысканія намѣченной желѣзной дороги на средства казны, что и было исполнено въ 1898 году.

Въ томъ же 1898 году гофмейстеръ Уваровъ, совмѣстно съ д. с. с. Поляковымъ, представилъ проектъ устава организуемаго ими Общества Кіево-Ковельской желѣзной дороги, но такъ какъ въ числѣ условій въ уставъ было включено обязательство Правительства выдавать Обществу ссуды при недостаткѣ чистаго дохода для оплаты процентовъ по облигаціямъ, то Министръ Финансовъ, признавая подобныя условія совершенно неприемлемыми, не счелъ возможнымъ дать этому предложенію дальнѣйшій ходъ, и при такихъ обстоятельствахъ постройка Кіевъ-Ковельской жел. дороги оказалась возможною только на средства казны.

Затѣмъ вопросъ о сооруженіи Кіевъ-Ковельской желѣзной дороги былъ вмѣстѣ съ результатами изысканій переданъ на обсужденіе Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ засѣданія которой были приглашены представители мѣстныхъ интересовъ

Волынской и Кіевской губерній и прилегающихъ къ проектируемой линіи желѣзныхъ дорогъ. Коммисія по всестороннемъ обсужденіи вопроса, признала цѣлесообразнымъ избрать для постройки Кіевъ-Ковельской жел. дороги, вмѣсто намѣченнаго изысканіями направленіе чрезъ Емельчинъ, прямое направленіе отъ Кіева на Олевскъ, съ тѣмъ, чтобы если по техническимъ условіямъ придется уклонять линію отъ прямой—предпочтительно допускалось отклоненіе къ сѣверу, а не къ югу. При этомъ Коммисія полагала, что одновременно съ сооруженіемъ Кіевъ-Ковельской желѣзной дороги должна быть построена вѣтвь къ р. Днѣпру въ городѣ Кіевѣ, устроена сортировочная станція, и вообще Кіевскій желѣзнодорожный узелъ долженъ получить соотвѣтственное развитіе; въ виду же улучшенія Кіевского желѣзнодорожнаго узла и возможнаго развитія пропускной способности участка Юго-Западныхъ жел. дорогъ Кіевъ-Фастовъ, постройку вѣтви отъ Кіевъ-Ковельской желѣзной дороги на Фастовъ Коммисія полагала возможнымъ отложить.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 25 марта 1899 года за № 2457, полагали предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ, съ подчиненіемъ всѣхъ операций по этой постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операций на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ,—желѣзной дороги нормальной колеи отъ г. Кіева до ст. Ковель, Юго-Западныхъ жел. дорогъ, въ направленіи на Олевскъ и ст. Сарны, Полѣвскихъ жел. дорогъ, съ соотвѣтствующимъ развитіемъ Кіевского желѣзнодорожнаго узла.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 30 марта 1899 года, полагало: представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить.

Государь Императоръ, въ 9 день апрѣля 1899 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе по Кіевъ-Ковельской желѣзной дорогѣ, протяженіемъ 416 верстъ, открыто 6 октября 1902 года.

Засѣданіе 4 февраля 1899 г.

I. По вопросу о сооруженіи нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ Донецкомъ каменноугольномъ районѣ.

По обсужденіи вопроса объ обезпеченіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ минеральнымъ топливомъ на будущее время, образованная для сего, въ концѣ ноября 1898 г., Коммисія при Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, между прочими мѣрами для вывоза донецкаго угля на внутренніе рынки, признавала наиболѣе существенною — скорѣйшее сооруженіе шести углевозныхъ линій, вопросъ о постройкѣ которыхъ былъ внесенъ на разсмотрѣніе Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, при чемъ Коммисія, въ засѣданіи 4 февраля 1899 года, пришла къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ.

1. По вопросу о сооруженіи Корсунской вѣтви отъ ст. Горловка, Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги до шахты № 8 Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности, Коммисія, находя, что этотъ подъѣздной путь имѣетъ большое значеніе не только для владѣльца этой копи, но и общегосударственное, и что постройка его является весьма существенною въ ряду мѣръ, принимаемыхъ къ усиленію поставки на рынокъ каменнаго угля, признавала желательнымъ сооруженіе означеннаго подъѣзднаго пути распоряженіемъ казны за счетъ Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности и на условіяхъ, соглашенныхъ между Обществомъ и Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ допущеніемъ при постройкѣ этого пути принудительнаго отчужденія земель.

2. По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Рудничной чрезъ Кураховку до ст. Гришино или Желанная, Екатеринбургской желѣзной дороги, Коммисія высказалась за желательность постройки ея съ тѣмъ, что пунктъ примыканія опредѣлится предстоящими изысканіями, и при томъ условіи, чтобы существующій между ст. Рудничною и Кураховскою принадлежащей Горному и Промышленному Обществу на югѣ Россіи, бездѣйствующій нынѣ, подъѣздной путь былъ переданъ Обществомъ казнѣ безвозмездно со всѣми сохранившимися при немъ постройками и принадлежностями, и чтобы означенное Общество, равно какъ и учредители Красногоровскаго Франко-Русскаго Общества формально обезпечили перевозку по проектируемой желѣзной дорогѣ грузовъ: первое—въ количествѣ 12 милл. пудовъ угля и

второе въ количествѣ 6 милл. пудовъ разныхъ грузовъ, неисполненіе чего было бы обусловлено соотвѣтствующею неустойкою.

3. По вопросу о сооруженіи вѣтви Никитовка - Очеретин о, длиною 48 вер., Коммисія признала возможнымъ предоставить постройку ея Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, съ тѣмъ, чтобы отправки грузовъ, слѣдующихъ къ Очеретину со ст. Алмазной и Ломоватки, совершались не въ кратчайшемъ направленіи чрезъ Дебальцево-Хацепетовку-Ясиноватую-Авдѣевку, а въ кружномъ направленіи черезъ ст. Попасную, при чемъ провозная плата по обоимъ направленіямъ должна быть установлена одинаковая для отправокъ каменнаго угля, руды и флюсовъ. Соединеніе проектируемой вѣтви съ Константиновскою вѣтвью въ точкѣ ихъ пересѣченія Коммисія признала излишнимъ.

4. При обсужденіи вопроса о сооруженіи обходной линіи вокругъ станціи Дебальцево, Коммисія, находя, что предполагаемое сооруженіе Очеретинской линіи уже въ достаточной мѣрѣ облегчаетъ Дебальцевскій передаточный узелъ, и потому пока нѣтъ основаній къ новой значительной затратѣ средствъ на постройку Дебальцевской обходной вѣтви съ цѣлью того же освобожденія Дебальцево отъ транзитныхъ грузовъ, — полагала возможнымъ сооруженіе этой вѣтви отложить впредь до того времени, когда разившееся движеніе грузовъ черезъ Дебальцево снова вызоветъ вопросъ о необходимости облегченія этого узла.

5. По поводу сооруженія желѣзнодорожной вѣтви Камышеваха-Марьевка-Мѣловая (протяженіемъ 80 вер.) Коммисія пришла къ заключенію, что при настоящемъ положеніи дѣла представлялось бы желательнымъ поручить Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ сооруженіе вѣтви отъ Мѣловой до Марьевки съ тѣмъ, что какъ пункты примыканія вѣтви къ Луганской и Миллеровской вѣтвямъ, такъ и подробности направленія ея между Мѣловой и Марьевкой опредѣляется впоследствии при производствѣ изысканій.

6. Относительно Щетовской вѣтви—отъ Щетовскаго поста на протяженіи около 8 верствъ къ рудникамъ Кгаевскаго, Епифанова, Пименова и другихъ—Коммисія пришла къ тому заключенію, что разрѣшеніе вопроса о постройкѣ этой вѣтви слѣдуетъ пока отложить впредь до представленія Обществомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ подробныхъ данныхъ какъ о техническихъ условіяхъ и о стоимости сооруженія пути, такъ и о ха-

рактёръ прорѣзываемой имъ мѣстности, необходимыхъ для опредѣленія, какіе именно копи и рудники, съ какой годовой добычей угля и руды, получаютъ возможность начать работу при сооруженіи этого подъѣзднаго пути.

Въ представленіи отъ 22 апрѣля 1899 года за № 3316, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: 1) предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію распоряженіемъ казны на средства, предоставляемые Обществомъ Южно-Русской каменноугольной промышленности, съ подчиненіемъ всѣхъ операцій по постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операцій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви подъ наименованіемъ Корсунскаго подъѣзднаго пути отъ станціи Горловки, Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги до принадлежащей названному Обществу шахты № 8, протяженіемъ 7,56 вер., съ соблюденіемъ условій, изложенныхъ въ означенномъ представленіи *); и 2) предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ, съ подчиненіемъ всѣхъ операцій по постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операцій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ—ширококолейной желѣзнодорожной линіи, подъ наименованіемъ Кураховской вѣтви, отъ станціи Рудничной до развѣзда Доля, Екатерининской жел. дороги, чрезъ Кураховку къ сѣверу до примыканія къ линіи той же дороги между ст. Гришино или Желанная, общимъ протяженіемъ около 76 верстъ, на нижеслѣдующихъ главнѣйшихъ основаніяхъ: а) пунктъ примыканія между станціями Гришино и Желанная опредѣлится изысканіями, при чемъ направленіе линіи должно быть сообразовано съ цѣлью наилучшаго обслуживанія каменноугольныхъ залежей; б) суще-

*) Общество принимаетъ на себя полностью расходы по постройкѣ вѣтви; за повагонную перевозку угля платитъ не выше 1 р. 50 к. за все протяженіе вѣтви съ вагона въ 750 пуд.; Общество гарантируетъ на 12 лѣтъ ежегодную перевозку по пути не менѣе 20.000 вагоновъ угля и обязуется въ теченіе 12 лѣтъ, по требованію Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, поставлять ежегодно по 3 милл. пуд. угля по цѣнѣ 5 р. 75 к. за пудъ.

ствующій между станцією Рудничною и Кураховскою принадлежащій Горному и Промышленному Обществу на югѣ Россіи бездѣйствующій нынѣ подъѣздной путь передается Обществомъ казнѣ безвозмездно со всѣми сохранившимися при немъ постройками и принадлежностями, и в) Горное и Промышленное Общество на югѣ Россіи и учредители Красногоровскаго Франко-Русскаго Общества обязываются формально обезпечить—за соотвѣтствующею неустойкою—перевозку по сооружаемой желѣзной дорогѣ: первое 12 милл. пуд. угля и второе 6 мил. пуд. разныхъ грузовъ въ годъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 4 мая 1899 года, полагало представленіе это утвердить.

Государь Императоръ, въ 15 день мая 1899 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Строительная стоимость Кураховской вѣтви (79 в.) принималась Коммисіей въ суммѣ 3.160.000 р. безъ подвижного состава.

(О дальнѣйшемъ движеніи дѣла о сооруженіи Кураховской вѣтви *см. засѣданіе 14 іюня 1901 года*).

Корсунская вѣтвь открыта для правильнаго движенія въ январѣ 1901 года и тогда же передана въ вѣдѣніе Управленія Екатеринбургской желѣзной дороги.

Въ представленіи, отъ 25 мая 1899 года за № 4161 въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: I. Разрѣшить Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ сооруженіе и эксплуатацію двухпутной желѣзнодорожной линіи нормальной колеи отъ ст. Никитовки, строящейся тѣмъ же Обществомъ двухпутной линіи Никитовка-Попасная, до ст. Очеретино, Екатеринбургской жел. дороги, протяженіемъ около 43 верстъ, съ оборудованіемъ ея соотвѣтствующимъ количествомъ подвижного состава, и ширококолейной вѣтви общаго пользованія отъ поста Заруднаго (Щетова), Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, находящагося между станціями Колпаково и Юскино, протяженіемъ около 8 вер., къ рудникамъ Кгаевскаго, Пименова, Маркова и др., подъ наименованіемъ Щетовская вѣтвь Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, на нижеслѣдующихъ главнѣйшихъ основаніяхъ:

а) въ отношеніи постройки, эксплуатаціи, условій выкупа и

бесплатнаго перехода названныхъ линій и вѣтви въ казну Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ подчиняется всѣмъ постановленіямъ Высочайше утвержденнаго 15 іюня 1893 г. устава Общества, со всѣми послѣдовавшими къ сему уставу дополненіями;

б) Общество не имѣетъ права приступить къ работамъ по сооруженію линіи Никитовка-Очеретино и Щетовской вѣтви: 1) ранѣе утвержденія Министромъ Путей Сообщенія техническихъ условій, исполнительныхъ проектовъ и расцѣночныхъ вѣдомостей названной линіи и вѣтви и 2) ранѣе признанія Министромъ Финансовъ, что реализація капитала, потребнаго для осуществленія этой линіи, произведена, или что нужныя для начатія работъ суммы имѣются въ распоряженіи Общества, реализаціи же необходимаго для сего капитала обеспечена.

Сроки представленія на утвержденіе Министра Путей Сообщенія расцѣночныхъ вѣдомостей и исполнительныхъ проектовъ линіи и вѣтви, равно какъ и сроки самаго приступа къ работамъ и окончанія сооруженія оныхъ будутъ опредѣлены Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Правленіемъ Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, въ зависимости отъ времени вступленія въ силу настоящихъ условій, отъ времени окончанія изысканій для проектируемой постройки и разрѣшенія приступить къ работамъ по постройкѣ линіи и вѣтви на всемъ ихъ протяженіи, съ тѣмъ, чтобы для выполненія строительныхъ работъ Обществу было предоставлено не менѣе 2-хъ полныхъ лѣтъ и 3-хъ зимнихъ строительныхъ періодовъ со времени разрѣшенія приступить къ работамъ на всемъ протяженіи линіи и вѣтви.

Въ случаяхъ непреодолимой силы, какъ-то: войны, блокады и другихъ равносильныхъ общественныхъ бѣдствій, кои вынудятъ остановку или задержку въ дѣйствіяхъ Общества или въ производствѣ работъ, и вообще, если остановка или задержка послѣдуетъ по обстоятельствамъ, отъ Общества не зависящимъ, срокъ, назначенный для окончанія работъ, съ Высочайшаго соизволенія, испрашиваемаго Министромъ Путей Сообщенія черезъ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, можетъ быть отдаленъ.

Примѣчаніе. Постройка линіи Никитовка-Очеретино производится на основаніи техническихъ условій, утвержденныхъ для линіи Попасная-Никитовка.

в) Общество обязывается построить своими средствами и за свой счет двупутную обходную вѣтвь, протяженіемъ около 3 верстъ и стоимостью около 75.000 руб. верста, около ст. Горловки, отъ вѣтви Горловка-Государевъ-Байракъ до соединенія съ разрѣшаемою нынѣ линією Никитовка-Очеретино около станціи Горловки, при чемъ вѣтвь эта составляетъ нераздѣльное цѣлое съ линією Никитовка-Очеретино.

II. Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ вмѣстѣ съ симъ освобождается отъ обязательства, возложеннаго на него пунктомъ I Высочайше утвержденнаго, 30 мая 1897 г., положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, соединенія линіи Попасная-Никитовка со станціей Никитовка Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги, взаменъ чего обязывается соединить однопутной вѣтвью станцію Никитовку линіи Попасная-Никитовка со ст. Никитовкой Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги, съ соотвѣтственнымъ уменьшеніемъ строительнаго капитала линіи Попасная-Никитовка.

III. Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ разрѣшается выпускъ гарантированнаго Правительствомъ облигаціоннаго капитала Общества на сумму, потребную для сооруженія указанныхъ выше линіи Никитовка-Горловка и Щетовской вѣтви, но не свыше 5.000.000 р. дѣйств., не считая процентовъ за время сооруженія и расходовъ по реализаціи.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 1 іюня 1899 года, полагало: заключеніе по сему дѣлу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить, съ тѣмъ, чтобы размѣръ разрѣшаемаго Обществу облигаціоннаго капитала былъ уменьшенъ на 772.839 р.

Государь Императоръ, въ 22 день іюня 1899 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе на двуколейной линіи Никитовка-Очеретино (44 вер.) открыто 15 октября 1902 года.

(О Щетовской вѣтви см. засѣданіе 13 мая 1899 года).

2. По вопросу о постройкѣ электрическаго трамвая отъ Ланского шоссе до Юнковъ, съ вѣтвью отъ Поклонной горы до с. Спасскаго.

Въ октябрѣ 1898 г. инженеръ путей сообщенія М. П. Верховскій возбудилъ, въ порядкѣ, предусмотрѣнномъ Положеніемъ о подъѣздныхъ путяхъ къ жел. дорогамъ, ходатайство о разрѣше-

ни ему проложить рельсовый путь, протяженіемъ около 17,4 вер., для электрическаго трамвая отъ 8-й версты Выборгскаго шоссе (Ланскаго) до Юкковъ, съ вѣтвью отъ Выборгскаго шоссе у Поклонной горы до с. Спасскаго, за свой счетъ, безъ всякихъ льготъ и пособій со стороны Правительства и безъ права принудительнаго отчужденіе земель.

Коммисія, по всестороннемъ обсужденіи настоящаго ходатайства, признала возможнымъ предоставить инженеру М. П. Верховскому право постройки и эксплуатаціи означеннаго электрическаго трамвая на предложенныхъ имъ условіяхъ, съ тѣми ихъ измѣненіями, которыя сдѣланы Коммисіей.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи, отъ 23 марта 1899 г. за № 2458, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, прилагая проектъ условій постройки и эксплуатаціи трамвая, съ электрическимъ двигателемъ, отъ Ланскаго шоссе до Юкковъ съ вѣтвью отъ Поклонной горы до с. Спасскаго, на основаніи которыхъ инженеру Верховскому предоставляется устройство и эксплуатація электрическаго подъѣзднаго пути общаго пользованія въ предѣлахъ С.-Петербургской губерніи и уѣзда, отъ Ланскаго шоссе до Юкковъ, съ вѣтвью отъ Поклонной горы до с. Спасскаго,—полагали возможнымъ проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 4 мая 1899 года, полагало: осуществленіе проектируемаго подъѣзднаго пути разрѣшить, на основаніи составленныхъ для сего и исправленныхъ по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, условій, которыя поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а условія удостоены разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 15 день мая 1899 года.

Подъѣздной путь отъ Ланскаго Шоссе до Юкковъ съ вѣтвью отъ Поклонной горы до с. Спасскаго (17 в.) осуществленія не получилъ.

Засѣданіе 11 февраля 1899 года.

По вопросу о постройкѣ желѣзной дороги отъ Александрополя на Эривань и Джульфу.

Въ 1898 году Министерствомъ Путей Сообщенія были произведены изысканія желѣзнодорожной линіи Александрополь-Эривань-Джульфа, а нѣсколько ранѣе (въ концѣ 1897 г.) инженерами Курмаковымъ, Горяиновымъ и Енакіевымъ, получившими отъ Персидскаго правительства концессию на разработку въ теченіе 70 лѣтъ рудныхъ богатствъ Карадагской области, къ югу отъ русской границы, вдоль рѣки Аракса, между Ордубатомъ и Джебраиломъ,—было возбуждено ходатайство о направленіи предположенной желѣзнодорожной линіи къ Персидской границѣ отъ ст. Евлахъ, Закавказской жел. дороги, черезъ Шушу и Агдамъ на Джебраильскую таможенную и до Джульфы, съ питательною вѣтвью отъ Джульфы по долиинѣ р. Аракса на Эривань.

Ходатайство это, въ связи съ ранѣе намѣченными предположеніями о направленіи желѣзной дороги къ Персидской границѣ было разсмотрѣно въ Комисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, которая пришла къ заключенію, что до выясненія направленія, по которому въ будущемъ можетъ быть продолжена желѣзная дорога въ предѣлахъ Персіи, нельзя установить окончательно на всемъ протяженіи и направленіи ея въ предѣлахъ Россіи. А такъ какъ не имѣется никакихъ данныхъ для того, чтобы судить, которое изъ трехъ предлагаемыхъ направленій для продолженія жел. дороги во внутрь Персіи: отъ Шахтахты, отъ Джульфы или отъ Джебраила будетъ выгоднѣе, то до производства здѣсь хотя бы рекогносцировокъ надлежитъ ограничиться продолженіемъ Александропольской вѣтви, Карсской жел. дороги, только до Шахтахты.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 24 апрѣля 1899 года за № 3332, полагали: предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ, съ подчиненіемъ всѣхъ операций по постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операций на казенныхъ желѣзнымъ дорогахъ,—ширококолейной желѣзнодорожной линіи, начиная въ 6-ти верстахъ отъ ст. Але-

ксандрополь, Тифлисъ-Карсской жел. дороги, до селенія Улуханлу (близъ почтовой станціи Агамзалы на большомъ трактѣ Эривань-Нахичевань), протяженіемъ около 129 верстѣ, съ вѣтвью отъ Улуханлу къ Эривани, длиною около 13 верстѣ, и съ укладкою второго пути отъ Александрополя до начала проектируемой линіи на протяженіи 6 верстѣ, общеою стоимостью около 7.765.000 руб. съ рельсами, скрѣпленіями и подвижнымъ составомъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 4 мая 1899 г., полагало представленіе это утвердить.

Государь Императоръ, въ 15 день мая 1899 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе на линіи Александрополь - Эривань (145 вер.) открыто 6 декабря 1902 года.

Засѣданіе 18 февраля 1899 года.

1. По вопросу о постройкѣ желѣзнодорожной вѣтви отъ развѣзда Сигнаевки, Фастовскаго участка Юго-Западныхъ жел. дорогъ, до Лебединскаго сахарнаго завода Александровскаго Товарищества.

Въ февралѣ 1899 года правленіе Александровскаго Товарищества сахарныхъ заводовъ возбудило ходатайство о разрѣшеніи ему устройства ширококолейнаго рельсоваго пути отъ развѣзда Сигнаевки, на 11 верстѣ перегона Шпола-Цвѣтково, Фастовскаго участка Юго-Западныхъ жел. дорогъ, до принадлежащаго Товариществу Лебединскаго сахарнаго завода, протяженіемъ около 13 верстѣ, съ передачею этого пути въ собственность и эксплуатацію казны. При этомъ Товарищество, въ числѣ прочихъ условій сооруженія пути, просило, чтобы ему, въ возмѣщеніе расходовъ по содержанію и ремонту пути со времени окончанія постройки до сдачи его въ казну, т. е. расходовъ, не предусмотрѣнныхъ въ расцѣпной вѣдомости,—разрѣшено было начислить 4⁰/₀ на затраченный капиталъ за одинъ годъ, подлежащіе возврату на условіяхъ возврата всего строительнаго капитала.

Опредѣливъ ожидаемое грузовое движеніе по проектируемому пути и его доходность, Коммисія, по всестороннемъ обсужденіи изложеннаго ходатайства, признала постройку желѣзнодорожной

вѣтви отъ развѣзда Сигнаевки до Лебединскаго сахарнаго завода желательною на условіяхъ, предлагаемыхъ Александровскимъ Товариществомъ, съ тѣмъ, однако, чтобы не было допущено испрашиваемаго Товариществомъ начисленія вышеупомянутыхъ 4⁰/₀ на затраченный капиталъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 23 марта 1899 года за № 2478, полагали разрѣшить постройку означенной вѣтви на слѣдующихъ, между прочимъ, условіяхъ. Постройка вѣтви производится подъ наблюденіемъ Управленія Юго-Западныхъ жел. дорогъ распоряженіемъ Александровскаго Товарищества сахарныхъ заводовъ, которое обязывается построить вѣтвь за свой счетъ на основаніи утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости, съ прибавленіемъ къ строительному капиталу стоимости отчужденія необходимыхъ земель. При этомъ Управленіе казенныхъ жел. дорогъ отпускаетъ на одной изъ дорогъ сѣти потребные для укладки на вѣтвь снятые съ путей, но годные для употребленія рельсы—безвозмездно. Вѣтвь эта составляетъ собственность казны и эксплуатируется за счетъ сей послѣдней Управленіемъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ подъ названіемъ Лебединскаго подъѣзднаго пути. Строительная стоимость сего пути возмѣщается Товариществу безъ начисленія процентовъ изъ платы, причитающей по общимъ тарифамъ Юго-Западнымъ жел. дорогамъ за провозъ по Лебединскому подъѣзднему пути грузовъ малой скорости, какъ отправляемыхъ съ пути, такъ и поступающихъ на путь, при чемъ изъ упомянутой провозной платы вычитаются расходы эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ по подъѣзднему пути въ размѣрѣ тарифа для служебныхъ перевозокъ названныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 1 іюня 1899 года, полагало сооружеііе вышеназванной вѣтви разрѣшить, поднеся проектъ условій объ ея постройкѣ и эксплуатаціи на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 13 день іюня 1899 года.

Правильное движеніе на вѣтви Сигнаевка-Златополь (13 вер.) открыто 31 декабря 1900 года.

2. По вопросу о сооружении сѣти электрическихъ трамваевъ въ Сосновицко-Домбровскомъ районѣ.

Въ 1897 году были возбуждены, въ порядкѣ, опредѣленномъ Положеніемъ о подъѣздныхъ путяхъ къ жел. дорогамъ, три ходатайства о сооруженіи электрическихъ трамваевъ въ промышленномъ Сосновицко-Домбровскомъ районѣ, въ предѣлахъ Бендинскаго уѣзда, Петроковской губерніи: 1) дворянина С. И. Цѣхановскаго—отъ ст. Сосновицы, Варшавско-Вѣнской жел. дороги, черезъ Сельце, Бендинъ-Домброву, Загорже, Нивку и Модржеевъ, съ сомкнутіемъ въ круговую линію въ Сельцахъ; отъ этого пути между Бендиномъ и Домбровою проектировалось проложить вѣтвь къ каменноугольнымъ копиямъ Псары, съ отвѣтвленіями къ копиямъ Лагиша, къ цементному заводу Цѣхановскаго Гродзець, къ желѣзнымъ рудникамъ Войковицы и къ станціямъ Домброва, Варшавско-Вѣнской и Ивангородо-Домбровской жел. дорогъ, протяженіемъ всего около 41 версты; 2) Торговаго дома К. Г. Шень въ Сельце—по направленію: Сосновицы-Погонь-Малобондзь-Бендинъ-Домброва-Загорже-Сельце-Сосновицы, протяженіемъ 21,6 вер., и 3) фирмы Сименсъ и Гальске, совмѣстно съ купцовъ Дителемъ—по направленію: Сосновицы-Бендинъ-Домброва-Редень, протяженіемъ 10,6 вер. или же по другому направленію: отъ фабрики Дителя, черезъ Погонь-Малобондзь-Бендинъ-Домброву до колоніи Редень, протяженіемъ 11,25 вер. Наконецъ, 15 февраля 1899 года, къ Министру Финансовъ поступило ходатайство Русскаго Электрическаго Общества „Уніонъ“ о предоставленіи ему сооруженія электрическаго подъѣзднаго пути, протяженіемъ около 45 вер., въ направленіи: Сосновицы-Сельце-Загорже-Домброва, съ вѣтвями Сельце-Бендинъ-Домброва, Сельце-Модржеевъ-Нивка-Сосновицы-Милевицы-Челядзь-Бендинъ и Бендинъ-Гродзець-Псары, съ развѣтвленіями на Лагишу и Войковицы.

Всѣ означенные проекты были внесены на обсужденіе Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ, при чемъ въ самый день засѣданія ея, 18 февраля 1899 года, поступило заявленіе отъ Торговаго дома К. Г. Шень, въ коемъ предложена, взамѣнъ первоначально проектировавшейся, слѣдующая сѣть электрическихъ трамваевъ, общимъ протяженіемъ въ 58 верстъ: Сосновицы-Бендинъ-Домброва, Сосновицы-Челядзь-Бендинъ, Сосновицы-Модржеевъ-Загорже, Домброва-Псары съ вѣтвями къ копиямъ Лагиша, къ цементному заводу Гродзець и къ желѣзнымъ рудникамъ Войковицы,—на новыхъ условіяхъ, представлявшихъ сравнительно со

всѣми предшествовавшими условіями, большія льготы для Государственнаго Казначейства.

Эти финансовыя условія были принципиально приняты въ Коммисіи также и другими предпринимателями, г. же Дитель прислалъ телеграмму о согласіи подчиниться всѣмъ требованіямъ Правительства. Разсмотрѣвъ поэтому исключительно лишь послѣднія условія, представленныя торговымъ домомъ К. Г. Шенъ, какъ наиболѣе выгодныя для казны, Коммисія признала необходимымъ сдѣлать въ нихъ нѣкоторыя дополненія и, взамѣнъ предполагавшагося первоначально процентнаго отчисленія въ пользу казны изъ доходовъ предпріятія, Коммисія признала болѣе цѣлесообразнымъ установить въ пользу казны ежегодныя отчисленія опредѣленныхъ, возрастающихъ чрезъ опредѣленные періоды времени, суммъ съ версты протяженія эксплуатируемыхъ путей. Затѣмъ Коммисія по вопросу о выборѣ предпринимателя для постройки Сосновицкихъ трамваевъ не пришла къ единогласному заключенію, при чемъ большинство членовъ Коммисіи высказалось за передачу предпріятія г. Цѣхановскому, за предпринимателя же Дителя высказались лишь одинъ изъ двухъ представителей Министерства Юстиціи и представители Государственнаго Контроля, послѣдніе при томъ, однако, условіи, что г. Дитель подчинится фактическому контролю въ отношеніи строительной и эксплуатационной операцій.

Въ виду такого заключенія большинства членовъ Коммисіи, послѣ выработки подробныхъ условій сооруженія и эксплуатаціи проектируемаго трамвая, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, 22 мая 1899 года за № 4110, вошли въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта съ представленіемъ о предоставленіи дворянину Цѣхановскому сооруженія и эксплуатаціи Сосновицко-Домбровскаго электрическаго трамвая. Но передъ самымъ слушаніемъ дѣла въ Соединенномъ Присутствіи, представитель Торговаго дома К. Г. Шенъ подалъ на имя Министра Финансовъ докладную записку, въ которой указывалось, что принятое во вниманіе Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ въ вопросѣ о выборѣ того или другого предпринимателя заключеніе Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ представляется неправильнымъ, такъ какъ послѣднее является результатомъ неправильно понятаго Коммисіей смысла отзыва Варшавскаго Генераль-Губернатора на имя Министра Путей Сообщенія, истолкованнаго Коммисіей въ томъ смыслѣ, будто въ немъ Генераль-Губернаторъ высказывался за передачу сооруженія Сосновицко-Домбровскаго трамвая Цѣханов-

скому, какъ представившему свой проектъ первымъ, тогда какъ на самомъ дѣлѣ раньше подалъ проектъ сооруженія названнаго пути Торговый домъ К. Г. Шенъ.

Министръ Финансовъ, полагая необходимымъ приостановить разсмотрѣніе вопроса о сооруженіи помянутаго подъѣзднаго пути въ Соединенномъ Присутствіи впредь до выясненія возникшаго недоразумѣнія, вошелъ въ сношенія съ Варшавскимъ Генераль-Губернаторомъ, причемъ изъ объясненій послѣдняго оказалось, что указываемое Торговымъ домомъ Шенъ недоразумѣніе въ вопросѣ о выборѣ предпринимателя на постройку Сосновицко-Домбровскаго подъѣзднаго пути, при обсужденіи сего дѣла въ Комисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ дѣйствительности не имѣло мѣста.

Вслѣдствіе сего Министры Путей Сообщенія и Финансовъ вторично вошли въ Соединенное Присутствіе, 17 января 1900 года за № 518, съ представленіемъ о предоставленіи дворянину Цѣхановскому сооруженія и эксплуатаціи Сосновицко-Домбровскаго подъѣзднаго пути съ электрическими двигателями (трамвая).

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 8 февраля 1900 года, полагало: 1) Предоставить землевладѣльцу Петроковской губерніи, Бендинскаго уѣзда, дворянину Станиславу Ивановичу Цѣхановскому сооруженіе и эксплуатацію электрическаго подъѣзднаго пути (трамвая) общаго пользованія отъ Сосновиць черезъ Сельце до Домбровы и далѣе черезъ Загорже, Дандувку, Нивку и Модржеевъ до Сосновиць, съ соединеніемъ особою вѣтвью Сосновиць черезъ Сельце съ Загорже и Сосновиць чрезъ Милевицы и Челядзь съ Бендиномъ, и съ вѣтвями отъ Домбровы къ Лагишѣ, Гродзецу, Войковицамъ и Псарамъ, протяженіемъ всего около 58 верстъ; 2) Условія постройки и эксплуатаціи означеннаго Сосновицко-Домбровскаго электрическаго подъѣзднаго пути (трамвая), по исправленіи оныхъ согласно замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣніи и утвержденія Его Величества, въ 18 день февраля 1900 года.

Впослѣдствіи предприниматель по сооруженію Сосновицко-Домбровскаго подъѣзднаго пути, дворянинъ Цѣхановскій былъ освобожденъ отъ обязательства построить вѣтви Бржозовице-Лагиша и Загурже-Сельце, общимъ протяженіемъ въ 6 верстъ.

(См. засѣданія 1 и 4 сентября и 6 октября 1900 года и 7 и 28 іюня 1901 года).

Сосновицко-Домбровскій трамвай г. Цѣхановскимъ осуществлень не былъ.

3. По вопросу объ измѣненіи направленія Ямпольскаго подъѣзднаго пути.

Первое Общество подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи возбудило ходатайство объ измѣненіи направленія Высочайше разрѣшеннаго ему къ сооруженію Ямпольскаго подъѣзднаго пути (см. выше: засѣданіе 13 марта 1896 года), причемъ просило разрѣшенія примкнуть его не къ ст. Юрковка, а южнѣе—къ ст. Вапняркѣ, и вмѣстѣ съ тѣмъ продолжить этотъ путь черезъ уѣздный городъ Брацлавъ до ст. Райгородъ, Калиновка-Гайворонскаго подъѣзднаго пути того же Общества, съ сохраненіемъ въ силѣ условій сооруженія Ямпольскаго пути, Высочайше утвержденныхъ 12 мая 1896 года. Протяженіе Ямпольскаго подъѣзднаго пути, опредѣлялось въ 153 версты.

Разсмотрѣвъ это ходатайство, Комисія признала возможнымъ предоставить Первому Обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи сооруженіе и эксплуатацію узкоколейной желѣзнодорожной линіи отъ г. Ямполья до ст. Райгородъ, при чемъ представителями Военнаго вѣдомства было заявлено требованіе, чтобы техническія условія примыканія этой линіи къ ст. Вапняркѣ, разсмотрѣны были общимъ порядкомъ, съ участіемъ мѣстнаго представителя Главнаго Штаба.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи отъ 23 марта 1899 г. за № 2462, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта полагали: въ измѣненіе Высочайше утвержденного 12 мая 1896 г. положенія Соединеннаго Присутствія, коимъ Первому Обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи предоставлено право сооруженія и эксплуатаціи узкоколейнаго подъѣзднаго пути общаго пользованія отъ уѣзднаго города Ямполья, Подольской губерніи, до станціи Юрковки, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ,—разрѣшить сему Обществу постройку и эксплуатацію узкоколейнаго подъѣзднаго пути общаго пользованія отъ г. Ямполья черезъ м. Томашполь и станцію Вапнярку, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ подходомъ къ г. Брацлаву, до соединенія у станціи Райгородъ съ принадлежащимъ тому же Обществу Калиновка-Гайворонскимъ подъѣзднымъ путемъ, на тѣхъ же условіяхъ, кои удостоились, въ 12 день мая 1896 года, Высочайшаго утвержденія для Ямпольскаго подъѣзднаго пути по первоначальному его направленію.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 4 мая 1899 года, полагало: заключеніе по настоящему дѣлу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить.

Государь Императоръ, въ 15 день мая 1899 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Ямпольскій подъѣздной путь Первымъ Обществомъ подъѣздныхъ путей построенъ не былъ.

Засѣданія 4 и 19 марта 1899 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Кущевки, Владикавказской желѣзной дороги, до города Ейска.

Въ 1892 году Ейская городская дума ходатайствовала предъ Министерствомъ Путей Сообщенія о разрѣшеніи Обществу Владикавказской желѣзной дороги соорудить вѣтвь отъ Ейска до станціи Кущевка или Кисляковка этой дороги (протяженіемъ около 106 вер.), при условіи предоставленія городу права взимать на пристаняхъ съ каждаго пуда ввозимаго и вывозимаго груза сборъ въ 2 копѣйки въ теченіе 25 лѣтъ (вмѣсто существующаго попуднаго сбора въ пользу города, но не свыше $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда), изъ какового сбора городъ рассчитывалъ въ тотъ же періодъ времени возмѣстить Обществу издержки по сооруженію вѣтви ежегодными взносами.

Министерство Путей Сообщенія признало необходимымъ, предварительно рѣшенія вопроса предоставить правленію Общества Владикавказской жел. дор. собрать подробныя данныя о стоимости вѣтви, о количествѣ и родѣ ожидаемыхъ къ перевозкѣ по ней грузовъ и войти затѣмъ въ соглашеніе съ Ейскою городскою думою относительно размѣра попуднаго сбора. Затѣмъ, съ Высочайшаго соизволенія, послѣдовавшаго 2 іюля 1893 г., Общество Владикавказской жел. дороги произвело техническія и экономическія изысканія Ейской вѣтви, при чемъ стоимость ея опредѣлилась около 2.700.000 руб. Въ 1893—1894 годахъ Министерство Путей Сообщенія произвело подробныя изысканія въ Ейскомъ портѣ, которыми выяснилась недостаточность существующихъ въ Ейскѣ портовыхъ устройствъ, при весьма малой глубинѣ порта; составленный при этомъ проектъ устройства Ейскаго порта съ глубиною въ 12 футовъ показалъ стоимость соотвѣствующихъ работъ въ 1.000.000 рублей. Наконецъ, въ 1898 году со-

стоялось постановленіе Ейской городской думы о принятіи предложенія Общества Владикавказской жел. дороги объ увеличеніи существующаго попутнаго сбора въ среднемъ до 1 коп., передачи въ распоряженіе Общества, какъ имѣющихъ поступить суммъ сего сбора, такъ и суммы наличнаго капитала въ 320.000 р., образовавшейся изъ поступленія существовавшаго сбора и безвозмездномъ отчужденіи земель подь устройство желѣзной дороги, порта, карьеровъ и водоснабженія. При такихъ условіяхъ Общество изъявило согласіе на постройку желѣзной дороги отъ Кущевки до Ейска и порта распоряженіемъ и за счетъ Общества, по расцѣннымъ вѣдомостямъ, утвержденнымъ Правительствомъ, съ доведеніемъ глубины въ портъ до 12 фут., и если представится возможность безъ увеличенія предположенной на устройство порта суммы въ 1.000.000 руб., то и до 14 футовъ, а равно на эксплуатацію желѣзной дороги и порта.

Вопросъ о сооруженіи желѣзнодорожной вѣтви къ г. Ейску былъ разсмотрѣнъ Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ съ участіемъ представителей мѣстныхъ интересовъ (Ейской городской думы и землевладѣльцевъ Ейскаго района), при чемъ Коммисія признала желательнымъ предоставленіе Обществу Владикавказской жел. дороги сооруженія и эксплуатаціи Ейской вѣтви, а равно устройства и эксплуатаціи портовыхъ сооруженій въ Ейскѣ, съ тѣмъ, что по истеченіи срока концессіи Владикавказской жел. дороги портъ и вѣтвь, одновременно со всѣмъ предпріятіемъ Общества, должны перейти въ казну. При этомъ, находя вполне цѣлесообразнымъ увеличеніе суммъ портоваго сбора въ г. Ейскѣ до размѣра, въ среднемъ, около 1 к. съ пуда, по особой имѣвшейся въ виду Коммисіи схемѣ, Коммисія признавала правильнымъ отчислять изъ поступленій сего сбора въ пользу Владикавказской желѣзной дороги извѣстныя суммы на возмѣщеніе Обществу процентовъ и погашенія на затраченный капиталъ на устройство порта и расходовъ по содержанію порта, и, кромѣ того, на покрытіе дефицита по эксплуатаціи Ейской вѣтви, ожидаемаго въ первое время по ея открытіи. вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія выработала слѣдующій порядокъ помянутыхъ отчислений: въ теченіе первыхъ 5 лѣтъ по открытіи вѣтви ежегодно отчисляются: 1) проценты изъ расчета $4\frac{1}{2}$ годовыхъ на дѣйствительно затраченный Обществомъ на сооруженіе порта капиталъ (приблизительно около $1.000.000 - 320.000 = 680.000$), т. е. около 30.000 р.; 2) сумма въ 30.000 р. на покрытіе расходовъ по ремонту и содержанію портовыхъ устройствъ, и 3) сумма въ 60.000 руб. на покрытіе части расходовъ Общества по эксплоа-

таціи Ейской вѣтви, съ тѣмъ, что недополученная въ которомъ либо году до 60.000 руб. сумма во всякомъ случаѣ должна быть пополнена въ слѣдующіе годы. Въ послѣдующіе же 5 лѣтъ послѣднее отчисленіе въ 60.000 р. будетъ постепенно сокращаться на 12.000 р. ежегодно. Наконецъ, послѣ 10 лѣтъ эксплуатаціи предполагается отчислять въ пользу Владикавказской жел. дороги лишь $4\frac{1}{2}$ % на капиталъ, затраченный на устройство порта, и 30.000 р. на покрытіе расходовъ по содержанию и ремонту порта.

Вопросъ о сооруженіи Ейской желѣзной дороги рассматривался въ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ еще разъ, именно 12 января 1908 года.

Засѣданія 4 и 5 марта и 29 апрѣля 1899 г.

По вопросу о сооруженіи Петербургскихъ пригородныхъ подъѣздныхъ путей.

Инженеръ путей сообщенія А. А. Лешернъ-фонъ-Герцфельдъ и дворянинъ А. Ф. фонъ-Паули, во второй половинѣ 1898 года, обратились въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ сооруженія ширококолейныхъ подъѣздныхъ путей съ паровыми и электрическими двигателями по направленіямъ: 1) Петербургъ - Лигово - Стрѣльна - Петергофъ-Ораніенбаумъ, 2) Стрѣльна-Красное Село-Бол. Виттолово-Царское Село - Павловскъ и 3) Петербургъ - Пулково - Бол. Виттолово, общимъ протяженіемъ въ 105 вер.; впоследствии (въ мартѣ 1899 г.) предприниматели отказались отъ устройства линіи отъ Петербурга до Пулкова и просили разрѣшить, взамѣнъ ея линію Лигово-Пулково-Царское Село.

Въ ноябрѣ 1898 года, инженеръ-технологъ А. А. Троицкій и поручикъ Г. А. Державинъ обратились въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ построить ширококолейный путь по слѣдующимъ направленіямъ: 1) Лигово - Пулково - Царское Село-Колпино-Усть Ижора съ вѣтвью на Александровскую станцію С. - Петербурго - Варшавской жел. дороги (50 вер.) и 2) Усть Ижора-Шлиссельбургъ (35 вер.), стоимостью въ 1.250.000 руб.

Въ декабрѣ 1898 г., надв. сов. А. Д. Ковалинскій и тит. сов. А. С. Леонтьевъ обратились въ Министерство Финансовъ о раз-

рѣшеніи учреждаемому ими, совмѣстно съ Э. Нетцлиномъ, Д. Одье и Е. Дюпономъ, акціонерному Обществу построить отъ С.-Петербурга до Ораніенбаума электрической трамвай метровой колеи (38 вер.), стоимостью 2.289.405 руб.

Въ февралѣ 1899 г., отставной ген.-маіоръ С. А. Соломко возбудилъ ходатайство о разрѣшеніи ему построить электрической трамвай по направленіямъ: 1) Петербургъ-Лигово-Красное Село-Царское Село-Павловскъ-Колпино-Усть Ижора-Мурзинское (75 вер.) и 2) Петербургъ-Лигово - Стрѣльна - Михайловка-Знаменка-Новый Петергофъ - Ораніенбаумъ-Красная Горка (55 вер.).

Вопросъ о сооруженіи всѣхъ перечисленныхъ подъѣздныхъ путей былъ внесенъ на разсмотрѣніе Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ. Выработавъ основныя условія, на которыхъ она считала возможнымъ предоставить сооруженіе подъѣздныхъ путей одному изъ явившихся предпринимателей, Коммисія признала обязательными для постройки слѣдующія линіи: 1) Петербургъ - Ораніенбаумъ, 2) Ораніенбаумъ - Красная Горка и 3) Стрѣльна - Красное Село - Царское Село - Саперный лагерь, съ вѣтвью на Федоровскій посадъ. Независимо сего Коммисіей были разсмотрѣны условія, которыя были предъявлены, какъ желательныя для выполненія предпринимателями, со стороны Министерства Императорскаго Двора. По разсмотрѣніи всѣхъ обстоятельствъ дѣла и обсужденіи вопроса о томъ, кому именно изъ конкурирующихъ предпринимателей предоставить право сооруженія и эксплуатаціи намѣченныхъ Коммисіею желѣзнодорожныхъ линій въ окрестностяхъ Петербурга, Коммисія большинствомъ голосовъ, какъ по числу присутствовавшихъ членовъ, такъ и по числу отдѣльныхъ вѣдомствъ, представители которыхъ участвуютъ въ Коммисіи, — высказалась за передачу сооруженія сихъ линій Обществу, образуемому г.г. Ковалинскимъ и Леонтьевымъ.

По внесеніи послѣдними залога въ 150.000 руб. въ обезпеченіе образованія проектируемаго Общества и по выработкѣ проекта устава Общества, дѣло о сооруженіи Петербургскихъ пригородныхъ подъѣздныхъ путей было внесено, 25 мая 1899 года за № 4158, Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, но въ виду послѣдовавшихъ въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія, 1 іюня того же года, сужденій и высказаннаго Министромъ Финансовъ желанія, — дальнѣйшее слушаніе этого дѣла было приостановлено впредь до окончательнаго согласованія Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ съ Министромъ Императорскаго Двора и

Удѣловъ заявленныхъ въ упомянутомъ засѣданіи Соединеннаго Присутствія нѣкоторыхъ новыхъ требованій со стороны Министерства Императорскаго Двора и Удѣловъ по отношенію къ постройкѣ и эксплуатаціи Петербургскихъ подъѣздныхъ путей въ предѣлахъ Дворцовыхъ городовъ.

По установленіи означеннаго соглашенія и послѣ внесенія въ проектъ устава „Общества С.-Петербургскихъ пригородныхъ подъѣздныхъ путей и электрическихъ трамваевъ“ нѣкоторыхъ дополненій и измѣненій, дѣло о сихъ путяхъ было вновь внесено упомянутыми Министрами въ Соединенное Присутствіе, 30 марта 1900 г. за № 3604, но затѣмъ Министръ Финансовъ просилъ Завѣдывающаго дѣлами Соединеннаго Присутствія (24 апрѣля 1900 г. за № 4333) объ исключеніи сего дѣла изъ числа вопросовъ, подлежащихъ обсужденію Соединеннаго Присутствія, вслѣдствіе послѣдовавшаго со стороны учредителей названнаго Общества заявленія о затруднительности собрать потребные для осуществленія предпріятія капиталы къ срокамъ, предусмотрѣннымъ въ проектѣ устава.

Дальнѣйшаго движенія дѣло объ учрежденіи Общества С.-Петербургскихъ пригородныхъ подъѣздныхъ путей и электрическихъ трамваевъ не получило.

Засѣданіе 5 марта 1899 года.

По вопросу о сооруженіи подъѣздного пути отъ ст. Голицыно, Московско-Брестской жел. дороги, до города Звенигорода и Саввинскаго монастыря.

Въ концѣ сентября 1898 г., дворянинъ Д. А. Мансфельдъ обратился въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставленіи ему сооруженія и эксплуатаціи узкоколейнаго подъѣздного пути отъ ст. Голицыно, Московско-Брестской жел. дороги, до уѣздного города Звенигорода и Саввино-Сторожевскаго монастыря—по типу конно-желѣзныхъ дорогъ (трамвая), протяженіемъ въ 17 верстъ, безъ всякихъ льготъ и пособій со стороны Правительства и безъ права принудительнаго отчужденія недвижимыхъ имуществъ.

При разсмотрѣннн настоящаго дѣла, Коммисія пришла къ единогласному заключенію о желательности предоставленія сооруженія и эксплуатаціи проектируемаго подъѣздного пути дворянину Мансфельду на основныхъ, имъ предложенныхъ, условіяхъ,

съ тѣмъ, однако, чтобы путь этотъ былъ построенъ съ широкой колеей, а размѣръ залога былъ опредѣленъ въ 10.000 руб.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 14 апрѣля 1899 г. за № 3181, прилагая проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи Звенигородскаго подъѣзднаго пути, на основаніи коихъ дворянину Д. А. Мансфельду предоставлялось право устройства и эксплуатаціи ширококолейнаго рельсоваго подъѣзднаго пути общаго пользованія на облегченныхъ техническихъ условіяхъ, съ паровыми или электрическими двигателями (трамвая) отъ ст. Голицыно, Московско-Брестской жел. дороги, до г. Звенигорода и Саввино-Сторожевскаго монастыря,—полагали проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 4 мая 1899 года, полагало: предоставить дворянину Мансфельду сооруженіе и эксплуатацію Звенигородскаго ширококолейнаго подъѣзднаго пути общаго пользованія, на основаніи составленныхъ для сего и исправленныхъ, по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, условій, которыя поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а условія удостоены разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 15 день мая 1899 года.

Къ постройкѣ Звенигородскаго подъѣзднаго ширококолейнаго пути приступлено не было.

Засѣданія 11, 18 и 19 марта 1899 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги между Москвою и ст. Кыштымомъ, Екатеринбургъ-Челябинской желѣзной дороги.

Правленіе Московско-Казанской жел. дороги, произведя техническія и экономическія изысканія линіи, имѣющей соединить Москву съ однимъ изъ пунктовъ Пермь-Тюменской жел. дороги, возбудило, въ февралѣ 1899 года, ходатайство о разрѣшеніи сему Обществу постройки и эксплуатаціи ширококолейной магистрали: Москва-Муромъ-Арзамасъ-Сергачь-Шихраны-Казань-Мамадышъ-Елабуга-Пьяный Боръ-Кыштымъ, общимъ протяженіемъ, включая и существующій участокъ Московско-Казанской линіи отъ ст. Ши-

храны до Казани, 1602 вер. (Москва-Шихраны 617 в., Шихраны-Казань—123 в. и Казань-Кыштымъ—862 вер.) и стоимостью 110.000.000 руб.

Кромѣ того, въ декабрѣ 1898 г., Богородскіе купцы Я. и А. Храпуновы-Новыхъ возбудили ходатайство о разрѣшеніи имъ образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи, составляющей часть линіи Москва-Кыштымъ, —отъ Москвы до Мурома или Меленковъ.

Оба ходатайства эти поступили на разсмотрѣніе Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ, которая, въ засѣданіи 11 марта 1899 года, выслушала мнѣнія представителей мѣстныхъ интересовъ Московской, Владимірской, Рязанской, Симбирской и Вятской губерній и представителей горной Уральской промышленности, приглашенныхъ для выясненія вопроса наиболѣе желательнаго въ мѣстныхъ интересахъ направленія проектируемой линіи.

Затѣмъ, въ засѣданіяхъ 18 и 19 марта 1899 года, Коммисія разсмотрѣла подробно вопросъ о направленіи линіи Москва—Кыштымъ и, принявъ во вниманіе высказанныя представителями мѣстныхъ интересовъ соображенія, въ общемъ, одобрила избранное Обществомъ Московско-Казанской жел. дороги направленіе линіи между Москвою и Кыштымомъ, указавъ лишь на необходимость измѣненія направленія участка между р.р. Волгой и Бѣлой, избраніемъ для него мѣстности, не заливаемой весенними водами, для чего слѣдуетъ отклонить линію на сказанномъ участкѣ къ югу, и лишь членъ Коммисіи отъ Главнаго Управленія Удѣловъ, д. с. с. Бородулинъ, высказался, напротивъ того, за отклоненіе ея къ сѣверу, для приближенія къ г. Сарапулу.

Разсмотрѣвъ затѣмъ транзитное значеніе дороги, ожидаемую ея доходность, въ связи съ ожидаемымъ количествомъ ея грузовъ, и выяснивъ финансовыя условія предпріятія, Коммисія, за исключеніемъ членовъ отъ Государственнаго Контроля, пришла къ заключенію, что предложеніе Общества Московско-Казанской желѣзной дороги возможно было бы принять на условіяхъ, Обществомъ заявленныхъ, но съ тѣмъ, чтобы облигаціи на постройку Московско-Кыштымской желѣзной дороги были выпущены не далѣе срока концессіи, или же, чтобы Общество возмѣщало казнѣ ежегодно уменьшеніе срочныхъ платежей по облигаціямъ, истекающихъ отъ того, что облигаціи будутъ выпущены на срокъ свыше концессіоннаго. Ходатайство же г.г. Храпуновыхъ-Новыхъ о передачѣ имъ сооруженія желѣзной дороги отъ Москвы до Мурома или Меленковъ Коммисія полагала отклонить, такъ какъ передача особымъ предпринимателямъ, въ прибыляхъ которыхъ

не предполагается никакого участія Правительства, главнаго и наиболѣе доходнаго участка магистрали, сооруженіе которой беретъ на себя Общество Московско-Казанской желѣзной дороги, удѣляющее въ пользу казны $\frac{5}{6}$ своихъ прибылей, представляется совершенно не отвѣчающимъ интересамъ казны.

Члены же Коммисіи отъ Государственнаго Контроля остались при мнѣніи, что при наличныхъ условіяхъ нѣтъ основаній къ передачѣ Обществу Московско-Казанской желѣзной дороги сооруженія и эксплуатаціи магистральной линіи Москва-Кыштымъ, во всякомъ же случаѣ вопросъ этотъ можетъ быть разрѣшенъ подъ условіемъ подчиненія работъ Общества по сооруженію линіи фактическому контролю Государственнаго Контроля.

(См. засѣданія 22, 24, 27 марта и 13 декабря 1901 года).

Засѣданія 11 и 19 марта 1899 года.

По вопросу о подходѣ къ Нижнему-Новгороду Нижегородско-Ромодановской желѣзной дороги.

На основаніи Высочайше утвержденнаго, 16 іюня 1898 года, дополненія къ уставу Общества Московско-Казанской желѣзной дороги (см. засѣданіе 7 мая 1898 года), рѣшеніе вопроса о подходѣ Нижегородско-Ромодановской линіи къ Нижнему, а равно о выборѣ мѣста перехода желѣзной дороги чрезъ рѣку Оку и о сооруженіи на семь мѣстѣ желѣзнодорожнаго моста было отложено до результатовъ дополнительныхъ изысканій, которыя должны были быть произведены подъ наблюденіемъ Министерства Путей Сообщенія.

Произведя означенныя изысканія и войдя въ соглашеніе съ городскимъ управленіемъ Нижняго-Новгорода относительно подхода новой дороги къ городу, при чемъ городъ изъявилъ согласіе отчудить для подхода къ Нижнему и устройства въ немъ станціи нужное количество городской земли безвозмездно,—Общество Московско-Казанской желѣзной дороги возбудило ходатайство объ освобожденіи его отъ постройки моста чрезъ Оку подъ Нижнимъ, въ виду предположенной имъ постройки желѣзной дороги отъ Москвы черезъ Муромъ-Арзамасъ-Казань до Кыштыма съ постояннымъ мостомъ чрезъ Оку у Мурома.

Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, обсудивъ вопросъ о подходѣ линіи Ромоданово-Нижній къ г. Нижнему-Новгороду

при участіи представителей мѣстныхъ интересовъ, приняла во вниманіе, что при сооруженіи Московско-Кыштымской желѣзной дороги, съ постояннымъ мостомъ черезъ рѣку Оку въ Муромѣ, получится вполнѣ достаточное для транзитныхъ грузовъ, перевозимыхъ между юго-восточною частью Россіи и Шуйско-Ивановскимъ и Ярославскимъ промышленными раіонами, прямое соединеніе этихъ раіоновъ черезъ Муромъ-Покровъ, линія же на Нижній-Ромоданово въ такомъ случаѣ вовсе не будетъ имѣть транзитнаго значенія и слѣдовательно нѣтъ существенной надобности въ непосредственномъ соединеніи у Нижняго Ромодановской линіи съ Московско-Нижегородскою желѣзною дорогою, съ устройствомъ для сего постояннаго дорожно стоящаго моста черезъ рѣку Оку у Нижняго или Доскина. Въ виду этихъ соображеній Комисія высказалась за желательность подхода Нижегородско-Ромодановской линіи къ Нижнему по правому берегу рѣки Оки согласно изысканіямъ, произведеннымъ Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги. Въ случаѣ же, если сооруженіе Московско-Кыштымской желѣзной дороги не осуществится, то, по мнѣнію Комисіи, придется обсудить вновь вопросъ объ устройствѣ подъ Нижнимъ (у Доскина) соединенія между Московско-Нижегородской и Ромодановской линіями и постояннаго моста здѣсь черезъ рѣку Оку. Во всякомъ случаѣ нынѣ принимаемое рѣшеніе относительно подхода Ромодановской линіи къ гор. Нижнему не можетъ служить препятствіемъ къ осуществленію вполнѣ, когда къ тому представится надобность, вѣтви отъ главной Ромодановской линіи къ Доскину на соединеніе съ Московско-Нижегородской желѣзною дорогою съ устройствомъ здѣсь моста чрезъ рѣку Оку, тѣмъ болѣе, что послѣднія изысканія вполнѣ выяснили невозможность пересѣченія Оки желѣзною дорогою съ устройствомъ постояннаго моста въ самомъ городѣ Нижнемъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 21 апрѣля 1899 года за № 3273, полагали разрѣшить Обществу Московско-Казанской жел. дороги постройку второго участка Ромодановско-Нижегородской линіи, отъ гор. Арзамаса до гор. Нижняго-Новгорода, съ подходомъ къ Нижнему по правому берегу р. Оки и съ устройствомъ станціи въ Нижнемъ-Новгородѣ, и освободить Общество отъ обязанности сооруженія желѣзнодорожнаго моста въ Нижнемъ-Новгородѣ черезъ р. Оку.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 4 мая 1899 г., пола-

гало: 1) разрѣшить Обществу Московско-Казанской желѣзной дороги, на основаніи его устава и Высочайше утвержденнаго, 16 іюня 1898 г., дополненія къ сему уставу, постройку второго участка Ромоданово-Нижегородской линіи сего Общества отъ г. Арзамаса до г. Нижняго-Новгорода, протяженіемъ до 125 верстъ, съ подходомъ къ Нижнему-Новгороду по правому нагорному берегу р. Оки и съ устройствомъ станціи въ Нижнемъ-Новгородѣ на безмездно уступаемомъ для сего Нижегородскимъ общественнымъ управленіемъ участкѣ земли, предѣльною стоимостью, вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ, не свыше 6.597.000 р. дѣйств., не считая процентовъ на капиталъ за время производства работъ, расходовъ по изготовленію облигацій и оплатѣ ихъ гербовымъ сборомъ, и 2) оставить въ настоящее время открытымъ вопросъ объ освобожденіи сего Общества отъ обязанности сооруженія желѣзнодорожнаго моста въ Нижнемъ-Новгородѣ черезъ р. Оку.

Государь Императоръ, въ 15 день мая 1899 года, положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Засѣданія 18 и 19 марта 1899 года.

По вопросу объ измѣненіи условій сооруженія желѣзной дороги отъ пограничнаго пункта Белжеца до Холма и Люблина.

Въ январѣ 1899 года учредитель Общества Томашевской желѣзной дороги (см. засѣданіе 16 апрѣля 1898 года) графъ Замойскій обратился къ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ объ увеличеніи основнаго капитала Общества до 11.500.000 р. вмѣсто опредѣленныхъ уставомъ Общества 10.000.000 руб., объ измѣненіи соотношенія между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, допустивъ вмѣсто отношенія 1 : 1 отношеніе 1 : 3, и о введеніи въ пар. 50 устава оговорки, что выкупное вознагражденіе, выплачиваемое акціонерамъ, не должно быть менѣе нарицательнаго акціонернаго капитала, за вычетомъ образовавшагося ко времени выкупа фонда погашенія акціонернаго капитала.

Коммисія, принявъ во вниманіе, что согласно новымъ изысканіямъ нѣсколько измѣнилось направленіе Томашевской желѣзной дороги и районъ, ею обслуживаемый, вновь исчислила ожидаемые къ перевозкѣ по дорогѣ грузы и возможную ея до-

ходность, при чемъ оказалось, что финансовыя результаты проектируемаго предпріятія допускаютъ увеличеніе строительной стоимости дороги; въ виду этого, находя возможнымъ удовлетворить ходатайство гр. Замойскаго объ увеличеніи основнаго капитала, Коммисія признала болѣе осторожнымъ акціонерный капиталъ установить въ опредѣленной суммѣ 3.000.000 р. съ тѣмъ, чтобы размѣръ облигаціоннаго капитала опредѣлился уже по расцѣпной вѣдомости, но во всякомъ случаѣ не свыше 9.000.000 руб., такъ чтобы весь основной капиталъ Общества не превышалъ 12.000.000 руб. нариц. Наконецъ, по поводу размѣра выкупнаго вознагражденія, Коммисія, принявъ во вниманіе, что, съ одной стороны, къ моменту выкупа Томашевской желѣзной дороги Правительствомъ, въ фондѣ погашенія акціонернаго капитала можетъ и не оказаться всей той суммы, которой надлежало бы въ немъ быть по теоретическому расчету, и что, съ другой стороны, при срокѣ концессіи на названную дорогу въ 85 лѣтъ акціонерный капиталъ при 5⁰/₁₀ интереса погасился бы ежегоднымъ отчисленіемъ $\frac{1}{12}$ ⁰/₁₀ съ капитала, признала болѣе правильнымъ видоизмѣнить означенное условіе въ томъ смыслѣ, что выкупное вознагражденіе не можетъ быть менѣе той суммы, которая получается отъ капитализаціи $5\frac{1}{12}$ ⁰/₁₀ съ нарицательнаго акціонернаго капитала при учетѣ изъ 5⁰/₁₀ годовыхъ за остающееся до окончанія срока владѣнія Обществомъ дорогою время.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 24 апрѣля 1899 года за № 3336, полагали: въ измѣненіе и дополненіе подлежащихъ параграфовъ Высочайше утвержденнаго, 16 іюня 1898 г., устава Общества Томашевской желѣзной дороги постановить: 1) срокомъ открытія движенія на Томашевской желѣзной дорогѣ съ вѣтвью на Люблинъ назначить 1 января 1902 года; 2) основной капиталъ Общества опредѣлить: а) акціонерный въ 3.000.000 руб. нар. и б) облигаціонный въ суммѣ не свыше 9.000.000 р. нар., и 3) пятый періодъ нар. 50 устава дополнить слѣдующимъ постановленіемъ: „При этомъ, однако, выкупное за дорогу вознагражденіе, исчисленное на основаніи сего параграфа, не должно быть менѣе суммы, получающейся отъ капитализаціи $5\frac{1}{12}$ ⁰/₁₀ съ нарицательнаго акціонернаго капитала при учетѣ изъ 5⁰/₁₀ годовыхъ за остающееся до окончанія срока концессіи на Томашевскую дорогу время“.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 1 іюня 1899 года, полагало: въ измѣненіе и дополненіе подлежащихъ параграфовъ

Высочайше утвержденного, 16 июня 1898 года, устава Общества Томашевской желѣзной дороги постановить: 1) срокомъ открытія движенія на Томашевской желѣзной дорогѣ, съ вѣтвью на Люблинъ, назначить 1 января 1902 года; 2) основной капиталъ Общества опредѣлить: а) акціонерный въ 3.000.000 руб. нар. и б) облигаціонный не свыше 8.500.000 руб. нарицательныхъ.

Государь Императоръ, въ 13 день іюня 1899 года, положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Засѣданіе 1 апрѣля 1899 года.

По вопросу о сооруженіи подѣздного пути отъ слоб. Часовенской (противъ Симбирска) до Мелекесскаго посада.

Въ февралѣ 1899 года, надв. сов. Д. А. Нератовъ, кол. сов. В. Д. Колбецкій и инженеръ путей сообщенія А. Н. Александровъ возбудили ходатайство о предоставленіи имъ права образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи ширококолейнаго подѣздного пути отъ слободы Часовенской (на лѣвомъ берегу Волги противъ г. Симбирска) до посада Мелекесса, протяженіемъ около 88 верстъ.

Разсмотрѣвъ, при участіи представителей мѣстныхъ интересовъ, экономическое значеніе проектируемаго подѣздного пути и его доходность, Коммисія признала желательнымъ предоставленіе сооруженія и эксплуатаціи его г.г. Нератову, Александрову и Колбецкову на предложенныхъ ими условіяхъ, при чемъ нашла возможнымъ, въ виду заявленія предпринимателей о крайней трудности собранія акціонернаго капитала безъ допущенія выдачи 5% на акціи за время сооруженія пути, допустить реализацію акціонернаго капитала ниже номинальной стоимости акцій на такую сумму, которая составляетъ проценты на капиталъ за время постройки. Наконецъ, Коммисія, согласно заявленію представителя Государственнаго Контроля, нашла необходимымъ включить въ уставъ проектируемаго Общества обязательство представлять въ Правительственныя учрежденія отчеты объ эксплуатаціи линіи, въ цѣляхъ возможно болѣе правильнаго опредѣленія выкупной цѣны предпріятія при досрочномъ переходѣ его въ казну.

Представляя, 11 мая 1899 года за № 3778, въ Соединенное

Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ устава Общества Мелекесскаго подъѣзднаго пути, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 1 іюня 1899 года, полагало: представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить, поднеся проектъ устава Общества Мелекесскаго подъѣзднаго пути, исправленный по замѣчаніямъ Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозврѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 13 день іюня 1899 года.

Правильное движеніе на Мелекесскомъ подъѣздномъ пути, протяженіемъ 86 вер. (Часовня-Мелекессъ 82 вер. и вѣтвь Часовня—Часовня пристань 4 вер.), открыто 12 іюня 1902 года.

Засѣданія 1 апрѣля, 27 ноября и 2 декабря 1899 года.

По вопросу о сооруженіи Астраханской желѣзной дороги.

Въ началѣ 1895 года, правленія Обществъ Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ возбудили предъ Правительствомъ ходатайства о предоставленіи имъ сооруженія желѣзной дороги отъ Астрахани до Николаевской Слободы, противъ Камышина (Общество Рязанско-Уральской жел. дороги) и отъ Царицына до Атаманской станицы, противъ Астрахани (Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ). Сооруженіе одной изъ этихъ линій исключаетъ, какъ по финансовымъ, такъ и экономическимъ соображеніямъ возможность осуществленія, по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ, другой, и понятно, что вслѣдъ за вышеупомянутыми ходатайствами послѣдовалъ рядъ докладныхъ записокъ и ходатайствъ отъ лицъ и учреждений, заинтересованныхъ въ проведеніи Астраханской жел. дороги по лѣвому или по правому берегу р. Волги.

При разсмотрѣніи сего дѣла, въ Коммисію были приглашены многочисленные представители интересовъ тѣхъ раіоновъ, коихъ можетъ касаться проектируемая желѣзная дорога какъ въ томъ, такъ и въ другомъ направленіи. По выслушаніи сихъ представителей, въ засѣданіяхъ 1 апрѣля и 27 ноября 1899 года, и по

избраніи изъ состава членовъ Коммисіи особой Подкоммисіи для подсчетовъ предполагаемаго количества грузовъ и финансовыхъ результатовъ проведенія дороги какъ по одному, такъ и по другому направленію, Коммисія посвятила засѣданіе 2 декабря того же года разсмотрѣнію результатовъ трудовъ означенной Подкоммисіи и затѣмъ обсудила по существу вопросъ о направленіи Астраханской желѣзной дороги.

Въ виду мѣстныхъ интересовъ Астраханскаго населенія лѣваго берега Волги, имѣющаго все задатки для развитія торгово-промышленной и земледѣльческой жизни, и возможности въ будущемъ развитія цѣлой завожской сѣти желѣзныхъ дорогъ, что весьма важно въ общегосударственномъ смыслѣ, а также въ виду того, что лѣвобережное направленіе удовлетворяетъ вполнѣ интересамъ города Астрахани—Коммисія, за исключеніемъ членовъ отъ Военнаго Министерства и Министерства Юстиціи, а также одного изъ членовъ отъ Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ (д. с. с. Урбановича), высказалась за то, чтобы Астраханскую желѣзную дорогу строить по лѣвому берегу р. Волги; вышеперечисленные же члены Коммисіи высказались за сооруженіе ея по правому берегу Волги.

Такимъ образомъ Коммисія большинствомъ голосовъ признала наиболѣе целесообразнымъ въ мѣстныхъ и общегосударственныхъ интересахъ сооруженіе желѣзной дороги, соединяющей Астрахань съ общемою сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ, по лѣвому берегу рѣки Волги отъ Астрахани до Николаевской слободы; что же касается предоставленія постройки этой дороги Обществу Рязанско-Уральской жел. дороги, то таковое Коммисія признала возможнымъ на основаніи дѣйствующаго устава Общества, съ подчиненіемъ строительныхъ операцій Общества фактическому надзору Государственнаго Контроля на основаніи правилъ, кои на сей предметъ будутъ установлены.

Протяженіе линіи отъ Астрахани до Николаевской слободы Коммисія, при разсмотрѣніи вопроса, принимала въ 440 верстъ и отъ Царицына до Атаманской станицы въ 347 верстъ; строительную же стоимость первой линіи въ 22.817.000 руб. и второй въ 14.363.000 руб.

Затѣмъ Коммисія еще разъ обсуждала вопросъ о сооруженіи Астраханской жел. дороги 17, 18, 24 и 31 января 1902 года, при чемъ большинство членовъ Коммисіи высказалось за правобережное, меньшинство же за лѣвобережное направленіе проектируемой дороги.

Въ засѣданіи по вопросу о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, со-

стоявшемся 7 июня 1902 года, под Августѣйшимъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Величества, Государь Императоръ повелѣть, между прочимъ, соизволилъ въ будущемъ 1903 году приступить къ сооруженію распоряженіемъ Общества Рязанско-Уральской жел. дороги линіи отъ Астрахани до одного изъ пунктовъ узкоколейной Покровско-Уральской жел. дороги (станція Фриденфельдтъ), съ перешивкою узкоколейнаго пути отъ сего пункта до Покровской слободы въ широкую колею.

Постройка Астраханской желѣзной дороги Обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги закончена и правильное движеніе на ней открыто: на участкѣ Красный Куть-Бузанъ пристань—9 іюля 1907 года, на участкѣ Бузанъ-Астрахань I—15 декабря 1907 года и на вѣтви Астрахань II-Болдинская пристань—15 декабря 1909 года.

Засѣданіе 4 апрѣля 1899 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ гор. Царицына до гор. Челябинска.

Произведя въ 1898 году техническія изысканія направленія желѣзнодорожной линіи отъ Царицына на соединеніе съ Сибирскою жел. дорогою близъ Челябинска, правленіе Общества Владикавказской жел. дороги возбудило ходатайство о предоставленіи ему сооруженія и эксплуатаціи означенной линіи, при чемъ высказало, что произведенными изысканіями намѣчены два варианта: 1) Царицынъ-Оренбургъ-Омскъ-Челябинскъ, протяженіемъ 1641 вер., и 2) Царицынъ-Оренбургъ-Магнитная-Челябинскъ; проектируемая линія, помимо главной цѣли ея сооруженія—дать выходъ Сибирскимъ грузамъ и въ особенности дешевому сибирскому хлѣбу за границу, призоветъ къ жизни новые обширные раіоны Заволжской Россіи, горный и главнымъ образомъ степной, если линія получитъ направленіе Оренбургъ-Омскъ-Челябинскъ, и главнѣйше горный, если она пройдетъ на Оренбургъ-Магнитную-Челябинскъ.

Въ засѣданіи Коммисіи, 8 апрѣля 1899 г., присутствовали приглашенные представители уральской горной промышленности, которые высказались за проведеніе желѣзной дороги отъ Царицына до Челябинска въ интересахъ Уральскаго горнаго дѣла. Что касается направленія проектируемой дороги по тому или

другому варианту, намѣченному изысканіями, то мнѣнія членовъ Коммисіи раздѣлились и, по разсмотрѣніи данныхъ о доходности линіи, большинство членовъ пришло къ заключенію въ недостаточности данныхъ для окончательнаго разрѣшенія вопроса ни о направленіи линіи Челябинскъ-Царицынъ, ни о тѣхъ жертвахъ, которыя придется понести казнѣ при осуществленіи сей линіи на гарантированный Правительствомъ капиталъ.

При разсмотрѣніи вопроса, Коммисія принимала стоимость сооруженія Челябинскъ-Царицынской линіи въ направленіи на Омскъ въ 114.489.571 руб. и въ направленіи на Магнитную—въ 112.161.314 руб.

Дальнѣйшаго движенія это дѣло не получило.

Засѣданіе 29 апрѣля 1899 года.

1. По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ мѣст. Друсkenики до ст. Порѣчья, С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги.

Инженеръ путей сообщенія В. Ф. фонъ-Руктешель и иностранный подданный М. Г. Конфельдъ возбудили, въ февралѣ 1899 г., въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ ходатайство о разрѣшеніи имъ образовать акціонерное Общество для постройки и эксплуатаціи узкоколейной жел. дороги отъ мѣст. Друсkenики до ст. Порѣчье, С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги, протяженіемъ около 17 верстъ, безъ права принудительнаго отчужденія земель, съ проложеніемъ дороги, гдѣ возможно, по обочинамъ шоссе. Ходатайство это, въ порядкѣ, установленномъ Положеніемъ о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ, было предварительно разсмотрѣно Гродненскимъ Распорядительнымъ Комитетомъ, который нашель, что устройство подъѣзднаго пути къ мѣст. Друсkenики крайне желательно, и не встрѣчалъ препятствій къ занятію подъ проектируемый подъѣздной путь полосы почтовой дороги отъ ст. Порѣчье до м. Друсkenики, шириною въ 3 сажени.

Затѣмъ, въ апрѣлѣ 1899 г., поступило въ Министерство Финансовъ ходатайство с. с. А. Фадѣева о разрѣшеніи ему сооруженія и эксплуатаціи подъѣзднаго пути между тѣми же пунктами, съ электрическою тягою.

По подробномъ разсмотрѣніи изложеннаго вопроса, Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, признавъ сооруженіе Друсkenикскаго

подъездного пути желательнымъ, въ отношеніи выбора предпринимателей по постройкѣ сего пути, отдала предпочтеніе г.г. фонъ-Руктешелю и Конфелдъ, какъ ранѣе начавшимъ изученіе и разработку вопроса и представившимъ при томъ всѣ необходимыя для рѣшенія дѣла техническія и экономическія данныя. При этомъ Коммисія нашла нужнымъ установить срокъ концессіи въ 60 лѣтъ и выкупа въ 25 лѣтъ, отношеніе акціонернаго капитала къ облигаціонному, какъ 1 : 2 и проч.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 17 мая 1899 года за № 3940, признавая сооруженіе Друскениккаго подъездного пути крайне желательнымъ по мѣстнымъ условіямъ и имѣя въ виду, что сооруженіе его предполагается осуществить безъ всякихъ гарантій или пособій со стороны Правительства, полагали представленный ими проектъ устава Общества Друскениккаго подъездного пути утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 1 іюня 1899 года, полагало: образованіе Общества Друскениккаго подъездного пути разрѣшить, поднеся проектъ устава онаго, исправленный согласно замѣчаніямъ Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозврѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 18 день іюня 1899 года.

Затѣмъ, по представленію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, отъ 21/22 февраля 1900 года за № 1943, послѣдовало положеніе Соединеннаго Присутствія, Высочайше утвержденное 10 марта 1900 г., объ измѣненіи пар. 3 вышеупомянутаго устава въ смыслѣ предоставленія Обществу права занятія подъ Друскеникскій подъездной путь одной изъ сторонъ почтоваго тракта отъ ст. Порѣчье до м. Друскеники.

Общество Друскениккаго подъездного пути не состоялось и предприниматель потерялъ право на осуществленіе Друскениккаго подъездного пути.

2. По вопросу о постройкѣ ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви отъ села Барятина, Тульской губерніи, до соединенія съ Данково-Смоленской линіей.

Въ февралѣ 1899 года, въ Министерство Путей Сообщенія и Финансовъ поступило ходатайство Общества Рязанско-Уральской жел. дороги о разрѣшеніи ему построить желѣзнодорожную

ширококолейную вѣтвь отъ 68-й версты сооружаемой Данково-Смоленской линіи до имѣнія Барятино, Тульской губерніи, протяженіемъ 7 вер. Съ просьбой о сооруженіи означенной вѣтви обратился къ Обществу владѣлецъ имѣнія Барятино камеръ-юнкеръ Двора Его Величества С. Т. Филипповъ.

По разсмотрѣніи сего дѣла, Коммисія нашла возможнымъ предоставить Обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги сооруженіе и эксплуатацію Барятинской вѣтви, на общихъ основаніяхъ устава Общества и съ допущеніемъ для перевозокъ по вѣтви, въ виду ожидаемой ея убыточности, особо повышеннаго тарифа въ 1¹/₂ к. съ пуда.

Въ такомъ смыслѣ было внесено, 25 мая 1899 года за № 4160, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, но до разсмотрѣнія его Соединеннымъ Присутствіемъ взято, по желанію Министра Финансовъ, обратно.

Дальнѣйшаго движенія сіе дѣло не получило.

Строительная стоимость Барятинской вѣтви принималась Коммисіей въ 198.000 руб.

3. По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Александровки, Московско-Курской жел. дороги, до с. Зиновьева.

Въ апрѣлѣ 1899 года над. сов. Е. П. Кавось вошелъ въ Министерство Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему устройства на его счетъ ширококолейнаго рельсового пути отъ ст. Александровки, Московско-Курской жел. дороги, до с. Зиновьева, съ двумя вѣтвями къ с. Добрынѣ и къ с. Гостомлѣ, Кромского уѣзда Орловской губерніи, протяженіемъ 52 версты, съ тѣмъ, чтобы по сооруженіи путь этотъ былъ переданъ въ собственность казны, а затраченный капиталъ возвращенъ былъ предпринимателю безъ начисленія процентовъ изъ чистаго дохода, который получитъ сътъ казенныхъ жел. дорогъ отъ перевозки новыхъ грузовъ, имѣющихъ поступить къ перевозкѣ вслѣдствіе сооруженія пути. При этомъ предприниматель изъявилъ согласіе внести всѣ, исчисленныя по расцѣпной вѣдомости суммы, необходимыя для сооруженія пути, за исключеніемъ лишь стоимости рельсовъ, которые должны быть отпущены изъ запасовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ безвозмездно. Вмѣстѣ съ тѣмъ г. Кавось просилъ, чтобы отчуж-

деніе необходимыхъ подь путь земель производилось непосредственнымъ распоряженіемъ Управленія Московско-Курской жел. дороги и стоимость отчужденія была внесена въ расцѣночную вѣдомость въ томъ размѣрѣ, который опредѣлится въ дѣйствительности, по окончаніи отчужденія.

По всестороннемъ обсужденіи ходатайства г. Кавоса, Коммисія признала желательной постройку означенной желѣзнодорожной линіи на условіяхъ, предлагаемыхъ имъ, съ тѣмъ, однако: 1) чтобы на главной вѣтви были приняты нормальные уклоны и вообще примѣнены были основныя техническія условія, дающія возможность впоследствии легко превратить вѣтвь въ магистральную желѣзную дорогу, и чтобы сумма, на которую вслѣдствіе этого требованія дѣйствительный строительный капиталъ будетъ превышать капиталъ, предварительно исчисленный предпринимателемъ, была ему возвращена изъ будущихъ доходовъ казенныхъ жел. дорогъ уже съ начетомъ 4⁰/₀; 2) чтобы стоимость рельсовъ, свободныхъ запасовъ которыхъ на всю линію съ вѣтвями у казны въ настоящее время не имѣется, была на ³/₄ общаго протяженія, а именно для укладки 39 вер. главнаго пути между ст. Александровской и с. Зиновьевомъ, взята на себя предпринимателемъ, но стоимость эта была бы возвращена ему впоследствии также съ начетомъ 4⁰/₀, и 3) чтобы для погашенія стоимости сооруженія принимался къ учету доходъ казенныхъ жел. дорогъ только отъ перевозки кокса и чугуна, имѣющихъ поступить съ проектируемой вѣтви и на нее.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 21 мая 1899 года за № 4057, полагали: разрѣшить постройку ширококолейной желѣзнодорожной линіи общаго пользованія отъ ст. Александровки, Московско-Курской желѣзной дороги, до с. Зиновьева, съ двумя отвѣтвленіями до селъ Добрыни и Гостомли, общимъ протяженіемъ около 52 верствъ, на слѣдующихъ условіяхъ: 1) постройка вѣтви производится распоряженіемъ Управленія Московско-Курской жел. дороги черезъ посредство над. сов. Кавоса, который обязывается построить вѣтвь за свой счетъ, на основаніи утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости съ прибавленіемъ къ строительному капиталу, опредѣляемому сею вѣдомостью, стоимости отчужденія необходимыхъ земель и имуществъ, въ размѣрѣ, который опредѣлится въ дѣйствительности по окончаніи отчужденія; при этомъ на часть протяженія линіи, а именно на двѣ указанныя

вѣтви и на станціонные пути рельсы предоставляются предпринимателю безвозмездно изъ запасовъ старогодныхъ рельсовъ съ одной изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сѣти; вѣтвь эта составляетъ собственность казны и эксплуатируется за счетъ сей послѣдней Управленіемъ Московско-Курской жел. дороги, подъ названіемъ Зиновьевской вѣтви; 2) опредѣленный предпринимателемъ по предъявленному имъ проекту, составленному на основаніи облегченныхъ техническихъ условій, строительный капиталъ вѣтви, безъ стоимости рельсовъ и отчужденія, въ округленной суммѣ 1.025.000 руб. и стоимость отчужденія въ той суммѣ, въ каковой она опредѣлится въ дѣйствительности по окончаніи отчужденія, возвращаются ему безъ начисленія процентовъ изъ платы, причитающейся по дѣйствующимъ тарифамъ казеннымъ жел. дорогамъ за провозъ чугуна и кокса, отправляемыхъ съ вѣтви и прибывающихъ на вѣтвь, при чемъ изъ упомянутой провозной платы вычитаются расходы эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ по вѣтви и казеннымъ жел. дорогамъ въ размѣрѣ тарифа для служебныхъ перевозокъ казенныхъ жел. дорогъ; затѣмъ стоимость новыхъ рельсовъ и та сумма, на которую дѣйствительный строительный капиталъ вѣтви (безъ стоимости рельсовъ и отчужденія), по расцѣночной вѣдомости, утвержденной Министромъ Путей Сообщенія, будетъ превышать исчисленный предпринимателемъ вышеуказанный капиталъ 1.025.000 руб., за прибавленіемъ къ нему дѣйствительной стоимости отчужденія, возвращаются предпринимателю тѣмъ же способомъ, но съ начетомъ 4⁰/₀ годовыхъ, считая со дня открытія по вѣтви правильнаго движенія, впредь до полного возврата сихъ суммъ и при томъ съ такимъ расчетомъ, что сначала возвращается капиталъ въ 1.025.000 р. и сумма дѣйствительной стоимости отчужденія, а затѣмъ уже остальная сумма.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіе 1 іюня 1899 года, полагало: сооруженіе вышеназванной вѣтви разрѣшить, поднеся проектъ условій объ ея постройкѣ и эксплуатаціи на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозврѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 13 день іюня 1899 года.

Впослѣдствіи, по ходатайству г. Кавоса, Министры Путей Сообщенія и Фининсовъ вошли, 11 января 1900 г. за № 286, съ представленіемъ въ Соединенное Присутствіе, въ каковомъ представленіи полагали возможнымъ передать права и обязанности по постройкѣ Зиновьевской вѣтви Бельгійскому акціонерному

Обществу подъ наименованіемъ „Русско-Бельгійское Анонимное Общество доменныхъ печей и рудниковъ“, на условіяхъ, на коихъ сооруженіе этой вѣтви предоставлено Высочайше утвержденнымъ 13 іюня 1899 года положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта надв. сов. Кавосу, но съ тѣмъ, чтобы при передачѣ Общество это представило въ Управление желѣзныхъ дорогъ надлежащее обезпеченіе въ своевременной уплатѣ потребныхъ суммъ на отчужденіе и вознагражденіе за сносъ построекъ, уничтоженіе посѣвовъ и другіе убытки при занятіи земель подъ вѣтвь.

Соединенное Присутствіе не встрѣтило препятствій къ осуществленію предположеній Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и полагало представленіе ихъ по сему дѣлу утвердить.

Высочайшее соизволеніе на положеніе Соединеннаго Присутствія послѣдовало 18 февраля 1900 года.

(См. засѣданіе Коммисіи 29 ноября 1901 года).

Засѣданія 29 апрѣля и 13 мая 1899 года.

**По вопросу о сооруженіи Нарышкинской и Булгаковской
желѣзнодорожныхъ вѣтвей.**

Общество городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи предложило принять на себя постройку двухъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей на совершенно новыхъ основаніяхъ, сущность какового предложенія заключается въ томъ, что Общество сооружаетъ вѣтви на не гарантированный облигаціонный капиталъ и передаетъ ихъ въ эксплуатаціи магистральямъ, къ которымъ вѣтви примыкаютъ; магистральныя же желѣзныя дороги весь чистый доходъ отъ перевозокъ новыхъ грузовъ, являющихся вслѣдствіе сооруженія вѣтви, отчисляютъ Обществу для уплаты 0/0/0 по облигаціямъ и 1/0/0 въ пользу Общества. Остальная часть дохода идетъ на погашеніе облигацій, по полномъ же ихъ погашеніи вѣтвь переходитъ въ полную собственность магистральной дороги, къ которой она примыкаетъ.

Въ подробностяхъ условія эти заключались въ слѣдующемъ:

1. Вѣтвь будетъ сооружена непосредственнымъ распоряженіемъ и за счетъ Общества по окончательнымъ изысканіямъ, техническимъ условіямъ и расцѣночной вѣдомости, подлежащимъ пред-

варительнымъ утвержденіямъ Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, причемъ рельсы и скрѣпленія могутъ быть даны Обществу безвозмездно казною,—и въ такомъ случаѣ стоимость ихъ не будетъ включена въ расцѣнку вѣтви,—или же они будутъ приобрѣтены и поставлены Обществомъ, и въ такомъ случаѣ стоимость ихъ подлежитъ включенію въ расцѣпочную вѣдомость.

2. По окончаніи постройки вѣтви, освидѣтельствованія и приѣмкѣ ея въ установленномъ порядкѣ, она перейдетъ въ эксплуатацію магистральной желѣзной дороги, къ которой примыкаетъ, и ея же будетъ снабжена необходимымъ подвижнымъ составомъ.

3. Для покрытія расходовъ по сооруженію вѣтви Обществу будетъ разрѣшенъ на условіяхъ, подлежащихъ утвержденію Министерства Финансовъ, выпускъ пятипроцентныхъ облигацій, не гарантированныхъ Правительствомъ, на сумму, равную расцѣпочной вѣдомости, со включеніемъ процентовъ на строительный капиталъ за время производства работъ и расходовъ по реализаціи. Облигаціи выпускаются безрочными, погашеніе же ихъ будетъ производиться согласно п. 5 настоящихъ условій; сверхъ того, Общество обязуется увеличить свой акціонерный капиталъ на сумму, равную десяти процентамъ отъ нарицательной суммы имѣющаго быть выпущеннымъ для сооруженія вѣтви облигаціоннаго капитала. Этотъ акціонерный капиталъ долженъ быть помѣщенъ въ легко реализуемыхъ цѣнностяхъ и служить дополнительнымъ обезпеченіемъ выпущенныхъ облигацій.

4. Сумма, затраченная на сооруженіе вѣтви и реализованная путемъ выпуска пятипроцентныхъ облигацій, будетъ возмѣщена Обществу съ начисленіемъ на нее шести процентовъ годовыхъ (изъ коихъ 5⁰/₁₀₀ на уплату процентовъ по облигаціямъ и 1⁰/₁₀₀ въ пользу Общества, на образованіе запаснаго капитала, содержаніе правленія, въ дивидендъ акціонерамъ и пр.) слѣдующимъ образомъ: за грузы, отправленные съ вѣтви и на вѣтвь, будетъ взиматься провозная плата по общему тарифу русскихъ жел. дорогъ за все разстояніе пробѣга сихъ грузовъ, какъ по вѣтви, такъ и по другимъ желѣзнымъ дорогамъ; затѣмъ, изъ полученной провозной платы будутъ вычитаться эксплуатационные расходы въ размѣрѣ $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда и версты; исчисленный такимъ образомъ остатокъ, по прошествіи [каждаго отчетнаго года, будетъ выплачиваться магистральной желѣзною дорогою, эксплуатирующею вѣтвь, Обществу городскихъ и подъѣздныхъ путей; дополнительные же сборы съ отправляемыхъ на вѣтвь и съ вѣтви грузовъ поступаютъ полностью въ пользу магистральной желѣзной дороги, эксплуатирующей вѣтвь, и возврату не подлежатъ.

5. Изъ суммъ, поступающихъ ежегодно отъ магистральной желѣзной дороги, согласно предшествующему пункту, въ пользу Общества, послѣднее обязуется оплачивать прежде всего купоны по не вышедшимъ въ тиражъ погашенія облигаціямъ, выпущеннымъ для сооруженія вѣтви, затѣмъ отчисляется 1⁰/₀ отъ суммы строительнаго капитала вѣтви, какъ сказано выше, въ пользу Общества, весь же остатокъ обращается на погашеніе облигацій путемъ ежегодныхъ тиражей впредь до полного ихъ погашенія.

6. Вѣтвь будетъ принадлежать Обществу до окончательнаго погашенія всѣхъ облигацій и находится лишь въ эксплуатаціи магистральной желѣзной дороги, послѣ же погашенія облигацій вѣтвь переходитъ безвозмездно въ собственность магистральной линіи и всякія уплаты въ пользу Общества прекращаются.

7. Если бы въ какомъ либо году суммы, поступающія отъ магистральной желѣзной дороги въ пользу Общества, оказались не достаточными для оплаты купоновъ по облигаціямъ, выпущеннымъ для сооруженія вѣтви, то недостающая часть должна быть уплачена Обществомъ изъ другихъ его доходовъ, а въ случаѣ недостаточности таковыхъ—изъ запаснаго и, наконецъ, изъ акціонернаго капитала; погашеніе же облигацій въ такіе годы не производится. Уплаченные такимъ образомъ суммы возмѣщаются Обществу въ послѣдующіе годы изъ платежей, поступающихъ въ его пользу отъ магистральной желѣзной дороги.

Въ случаѣ, если бы вслѣдствіе такихъ приплатъ изъ акціонернаго капитала или вслѣдствіе иныхъ потерь запасный и акціонерный капиталы Общества уменьшились настолько, что остальная ихъ часть не составляла десяти процентовъ отъ суммы находящихся въ обращеніи облигацій, то Общество обязано немедленно увеличить акціонерный капиталъ до означенной нормы, въ противномъ же случаѣ приступъ къ закрытію дѣйствій Общества и ликвидаціи его дѣлъ обязателенъ.

На такихъ основаніяхъ Общество городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи выразило желаніе соорудить ширококолейныя вѣтви: 1) Нарышкинскую—отъ ст. Свѣженькой, Заметчино-Кустаревской вѣтви Московско-Казанской жел. дороги, до пристани на р. Цнѣ, близъ Вышневекаго монастыря, протяженіемъ 25 вер., при строительной стоимости, безъ подвижнаго состава, въ 606.000 руб., и 2) Булгаковскую (Ведерки-Булгаково-Рогачевъ), протяженіемъ около 85 верстъ, примыкающую къ строящейся Витебскъ-Жлобинской жел. дорогѣ; строительная стоимость Булгаковской вѣтви опредѣлялась въ 1.933.228 рублей.

По разсмотрѣніи ходатайства Общества городскихъ и подъѣзд-

ныхъ путей въ Россіи, Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ пришла, за исключеніемъ члена ея отъ Министерства Финансовъ д. с. с. Ратькова-Рожнова, къ заключенію, что наиболѣе выгоднымъ въ данномъ случаѣ было бы построить Булгаковскую и Нарышкинскую вѣтви средствами казны, но если это по финансовымъ соображеніямъ окажется невозможныхъ, то возможно было бы предоставить сооруженіе этихъ вѣтвей и Обществу городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи на предложенныхъ симъ Обществомъ условіяхъ. Членъ же Коммисіи отъ Министерства Финансовъ д. с. с. Ратьковъ-Рожновъ полагалъ, что проектируемый новый способъ осуществленія подъѣздныхъ путей, являясь весьма выгоднымъ для посредниковъ, строящихъ желѣзныя дороги, и убыточнымъ для магистральныхъ линій, долженъ быть признанъ нецѣлесообразнымъ и подлежащимъ отклоненію.

Дальнѣйшаго движенія дѣло это не получило.

Засѣданія 29 апрѣля, 20 и 28 октября 1899 г.

По вопросу о постройкѣ Гербы-Ченстоховской желѣзнодорожной линіи.

Въ августѣ 1898 г., дворянинъ М. В. Семичовъ возбудилъ ходатайство о предоставленіи ему права постройки и эксплуатаціи электрическаго подъѣздного пути Ченстоховъ-Гербы съ вѣтвями къ желѣзнымъ рудникамъ въ м. Лойки, къ чугунному заводу Бляховня и заводамъ Гантке, общимъ протяженіемъ въ 25,5 вер., на условіяхъ, изложенныхъ въ представленномъ имъ проектѣ устава Общества названной дороги.

Затѣмъ на сооруженіе упомянутаго подъѣздного пути частью съ электрическими, частью съ паровыми двигателями явились соискателями: въ декабрѣ 1898 года инженеръ путей сообщенія С. І. Макаревичъ, въ февралѣ 1899 г. князь С. Е. Любомірскій и двор. Б. К. Кохановскій, въ апрѣлѣ того же года—1) магистръ фармаціи Ю. А. Ружицкій, А. В. Держановскій и купецъ М. Рыба, 2) прусскій подданный О. Шостагъ и австрійскій подданный Л. Краусъ и 3) полковникъ А. Д. Нечволодовъ.

Всѣ приведенные проекты, въ значительной мѣрѣ отличавшіеся другъ отъ друга по финансовымъ условіямъ ихъ осуществленія, были подвергнуты разсмотрѣнію Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ 29 апрѣля 1899 г., при чемъ явился новый конкурентъ

на постройку Гербы-Ченстоховской жел. дороги въ лицѣ Общества Варшаво-Вѣнской жел. дороги. Въ засѣданіи этомъ Комисія не пришла никъ какимъ опредѣленнымъ рѣшеніямъ и потому вопросъ о постройкѣ Гербы-Ченстоховской жел. дороги остался открытымъ. Въ октябрѣ 1899 года возбудилъ ходатайство о предоставленіи ему сооруженія названной дороги мѣстный крупный заводчикъ Ѳ. Б. Гантке и затѣмъ въ день вторичнаго разсмотрѣнія, 28 октября 1899 г., сего дѣла Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ поступило заявленіе отъ новыхъ предпринимателей К. О. де-Скороховскаго, С. М. Горбова и И. О. Евецкаго также о предоставленіи имъ сооруженія Гербы-Ченстоховской жел. дороги. Заявленіе это Коммисіей было признано не подлежащимъ обсужденію въ виду поздняго его поступленія.

По подробномъ разсмотрѣніи, въ засѣданіяхъ 28 и 29 октября 1899 г., всѣхъ условій сооруженія и эксплуатаціи Гербы-Ченстоховской жел. дороги, предложенныхъ отдѣльными предпринимателями, Коммисія остановилась на томъ, что ею самую должны быть выработаны наиболѣе справедливыя и раціональныя условія передачи постройки дороги частнымъ предпринимателямъ, вытекающія изъ существа дѣла и обезпечивающія осуществленіе предпріятія. Затѣмъ Коммисія вошла въ обсужденіе подробностей направленія проектируемой линіи и въ окончательной формѣ выработала главнѣйшія условія сооруженія и эксплуатаціи Гербы-Ченстоховской жел. дороги, которыя должны быть установлены какъ для акціонернаго Общества, такъ и для частныхъ предпринимателей. Въ виду того, что въ число обязательныхъ требованій со стороны Военнаго вѣдомства входило обязательство постройки Гербы-Ченстоховской жел. дороги съ электрическою тягою,—Общество Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, въ лицѣ его представителя, и предприниматели Держановскій, Ружицкій и Рыба и заводчикъ Гантке отказались отъ соискательства на проектируемую дорогу; прочіе же предприниматели изъявили согласіе подчиниться выработаннымъ Коммисіею условіямъ. Тѣмъ не менѣе Коммисія единогласно признала подлежащими отклоненію ходатайства инженера Макаревича и предпринимателей Шостага и Крауса въ виду отсутствія у нихъ сколько-нибудь разработанныхъ проектовъ намѣченной линіи.

Что касается остальныхъ предпринимателей: полковника Нечволодова, князя Любомірскаго и дворянина Семичова, то голоса въ Коммисіи раздѣлились и были поданы за cadaго изъ сихъ предпринимателей, при чемъ большинство голосовъ оказалось за передачу постройки и эксплуатаціи Гербы-Ченстоховской жел.

дороги, на главнѣйшихъ условіяхъ, выработанныхъ Комисіей,— дворянину Семичову, имѣющему, по заключенію большинства, то преимущество предъ остальными двумя предпринимателями, что онъ первый серьезно возбудилъ вопросъ объ этой дорогѣ и выработалъ такой проектъ, который удовлетворялъ вполнѣ всѣмъ требующимся условіямъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 17 апрѣля 1900 года за № 4088, полагали предоставить одному изъ конкурентовъ: полковнику Нечволодову, князю Любимірскому или дворянину Семичову постройку и эксплуатацію Гербы-Ченстоховской жел. дороги на главнѣйшихъ условіяхъ, изложенныхъ въ семь представленіи.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 25 апрѣля 1900 года, полагало: разрѣшить дворянину Семичову сооруженіе и эксплуатацію электрической узкоколейной Гербы-Ченстоховской желѣзной дороги, общаго пользованія, на основаніи выработаннаго для сего и исправленнаго по замѣчаніямъ Присутствія проекта устава, который поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе. Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 9 день мая 1900 года.

Правильное движеніе на Гербы-Ченстоховской желѣзной дорогѣ (16 вер.) открыто 11 августа 1903 г. и на вѣтвяхъ ея: Страдомъ-заводъ Гантке, Гнашинъ-Лойки и Острова-Бляховня—11 ноября 1903 года.

Засѣданіе 1 мая 1899 года.

По вопросу о сооруженіи Московской окружной желѣзной дороги.

Постоянно развивающееся движеніе грузовъ по всей желѣзнодорожной сѣти, въ особенности же увеличеніе количества транзитныхъ перевозокъ грузовъ черезъ Москву выяснило полную недостаточность для этого движенія пропускной способности Московскаго желѣзнодорожнаго узла. Эта недостаточность пропускной способности была причиною продолжительныхъ задержекъ въ движеніи грузовъ даже на весьма отдаленныхъ отъ Москвы

желѣзныхъ дорогахъ. Обстоятельство это, въ связи съ предстоящимъ окончаніемъ постройки еще новыхъ примыкающихъ къ Москвѣ четырехъ желѣзныхъ дорогъ, выдвинуло на первую очередь вопросъ о сооруженіи окружной желѣзной дороги для устройства и облегченія Московскаго узла.

Въ происходившемъ, 7 ноября 1897 года, въ Высочайшемъ Его Императорскаго Величества присутствіи, Совѣщаніи было признано желательнымъ приступить къ постройкѣ Московской окружной желѣзной дороги уже въ слѣдующемъ 1898 году.

Въ виду сего, въ іюлѣ 1898 года, было образовано при Министерствѣ Путей Сообщенія Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ, Военнаго, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнаго Контроля, на каковое Совѣщаніе было возложено разсмотрѣніе вопроса о сооруженіи Московской окружной желѣзной дороги съ техническо-эксплоатаціонной ея стороны. Совѣщаніе это признало необходимымъ для полнаго выясненія вопроса произвести на счетъ казны изысканія и составить проектъ окружной дороги. Производство изысканій и составленіе сего проекта было поручено инженеру П. И. Рашевскому, а для обсужденія всѣхъ могущихъ возникнуть во время производства работъ вопросовъ, затрогивающихъ интересы города, земствъ и прочихъ вѣдомствъ и учреждений города Москвы и подмосковнаго района, была образована изъ представителей: Управленія Московскаго Генераль-Губернатора, губернскаго и уѣзднаго земствъ, Военнаго, Удѣльнаго и другихъ заинтересованныхъ вѣдомствъ и примыкающихъ къ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ — особая мѣстная Коммисія, подъ предсѣдательствомъ инженера В. Н. Коковцова.

Выработанный на основаніи упомянутыхъ изысканій проектъ Московской окружной желѣзной дороги (протяженіемъ 40,67 вер. главныхъ путей и стоимостью 53.366.000 рублей), въ общихъ чертахъ, былъ одобренъ этою Коммисією и затѣмъ былъ разсмотрѣнъ Коммисією о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ засѣданіи 1 мая 1899 года, съ участіемъ представителя Управленія Московскаго Генераль-Губернатора и представителей всѣхъ примыкающихъ къ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ. По обсужденіи дѣла, Коммисія высказалась за постройку окружной дороги по послѣдне-выработанному проекту, при чемъ полагала необходимымъ произвести отчужденіе земель на четыре пути по всей линіи окружной дороги, затѣмъ на участкахъ, гдѣ на первое время и двухъ путей будетъ достаточно для удовлетворенія потребностямъ движенія,

проложить лишь два пути, гдѣ же движеніе ожидается уже на первое время въ большихъ размѣрахъ—цѣлесообразнѣе было бы, по мнѣнію Коммисіи, продолжить всѣ четыре пути уже при самой постройкѣ дороги. Что касается проведенія въ кольцо окружной дороги еще радіальныхъ дорогъ, какъ то считала необходимымъ Московская городская дума, то Коммисія не усматривала необходимости въ немедленной ихъ постройкѣ и признавала сооруженіе ихъ дѣломъ будущаго.

Затѣмъ по отношенію къ способу осуществленія Московской окружной жел. дороги, Коммисія полагала, что едва ли было бы цѣлесообразно сооруженіе ея передать какому либо отдѣльному предпринимателю и что наиболѣе правильнымъ рѣшеніемъ настоящаго вопроса было бы построить ее на счетъ казны, при участіи всѣхъ сходящихся къ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ, при условіи гарантіи ими дохода, достаточнаго для уплаты процентовъ и погашенія по строительному капиталу дороги, въ случаѣ убыточности ея эксплуатаціи, въ равномъ размѣрѣ отъ каждой желѣзной дороги, подходящей къ Москвѣ, и съ тѣмъ, чтобы въ послѣдствіи чистая прибыль отъ предпріятія также дѣлилась между всѣми дорогами-участницами поровну. Для управленія же дорогою во время эксплуатаціи необходимо было бы, по мнѣнію Коммисіи, учредить особое Управление, въ которомъ принимали бы непосредственное участіе представители всѣхъ Управленій казенныхъ и правленій Обществъ частныхъ, подходящихъ къ Москвѣ, желѣзныхъ дорогъ, съ равнымъ правомъ голоса.

Проектъ Московской окружной жел. дороги, составленный инженеромъ Рашевскимъ подъ наблюденіемъ инженера Коковцова, былъ рассмотрѣнъ Особымъ Высочайше учрежденнымъ Совѣщаніемъ подъ Августѣйшимъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Сергія Александровича изъ Министровъ: Финансовъ, Путей Сообщенія, Военнаго и Внутреннихъ Дѣлъ, а также Государственнаго Контролера, 9 февраля 1900 г.

Не признавъ возможнымъ одобрить этотъ проектъ, Особое Совѣщаніе постановило: предоставить Министру Путей Сообщенія: 1) неотлагательно произвести новыя изысканія окружной желѣзной дороги въ Москвѣ на разстояніи 8—10 верстъ отъ города; 2) по мѣрѣ возможности отчуждать имущества и приступить къ самымъ работамъ по сооруженію дороги.

Высочайшее одобреніе сего постановленія послѣдовало 15 февраля 1900 года.

Произведенныя во исполненіе сего постановленія Министер-

ствомъ Путей Сообщенія изысканія дали въ результатѣ 11 колець (вариантовъ) направленія окружной жел. дороги, проектирующихъ сію дорогу въ различныхъ разстояніяхъ отъ города Москвы, при стоимости ея въ предѣлахъ 37,82—42,3 милл. рублей.

Результаты изысканій были внесены Министромъ Путей Сообщенія на разсмотрѣніе Инженернаго Совѣта при участіи представителей Министерствъ Финансовъ и Военнаго, а также Государственнаго Контроля. Въ Инженерномъ Совѣтѣ мнѣнія раздѣлились: большинство членовъ высказалось за осуществленіе окружной дороги по VII кольцу, каковой проектъ почти ничѣмъ не отличался отъ первоначальнаго проекта, въ свое время отвергнутаго Особымъ Совѣщаніемъ; меньшинство же высказалось за IX кольцо, общимъ протяженіемъ 51¹/₄ вер. и стоимостью 39.500.000 руб. Въ виду возникшихъ такимъ образомъ сомнѣній, настоящій вопросъ съ Высочайшаго Его Императорскаго Величества соизволенія, послѣдовавшаго 25 января 1902 года, былъ внесенъ на вторичное обсужденіе Особаго Совѣщанія въ томъ же, какъ и въ 1900 году, составѣ.

Особое Совѣщаніе, въ засѣданіи 13 марта 1902 г., пришло къ единогласному заключенію: 1. Осуществить Московскую окружную желѣзную дорогу по болѣе широкому кольцу, а именно по проекту IX, при условіи сооруженія соотвѣтственнаго числа продовольственныхъ пунктовъ въ мѣстахъ, избранныхъ по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Военнаго; 2. Предоставить Министру Путей Сообщенія испросить нынѣ же Высочайшій указъ о принудительномъ отчужденіи требуемыхъ недвижимыхъ имуществъ и возможно неотлагательно приступить къ производству отчужденія и строительныхъ работъ по сооруженію дороги; 3. Предоставить Министру Путей Сообщенія при сооруженіи окружной дороги дѣлать частичныя отступленія отъ одобреннаго направленія по проекту IX въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и 4. Предоставить Министру Путей Сообщенія расходовать ассигнованный къ условному отпуску по § 2 ст. 2 смѣты чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія на 1902 годъ кредитъ въ 4.000.000 руб. на постройку окружной вокругъ города Москвы дороги.

Государь Императоръ, въ 16 день марта 1902 года, повелѣлъ предположенія сіи исполнить.

Правильное движеніе на Обводной вокругъ г. Москвы желѣзной дорогѣ (51 вер.) открыто 10 октября 1908 года.

Засѣданіе 13 мая 1899 года.

1. По вопросу о сооруженіи подъѣздныхъ путей въ Донецкомъ каменноугольномъ бассейнѣ.

Образованная въ концѣ апрѣля 1899 г. въ Харьковѣ особая Комисія для опредѣленія какъ современной добывающей способности копей западной части Донецкаго бассейна и возможнаго ея увеличенія, такъ и потребности въ каменномъ углѣ желѣзныхъ дорогъ, маталургическихъ заводовъ и другихъ потребителей въ періодъ ближайшихъ трехъ лѣтъ 1899—1901 г.г., а равно для выясненія мѣръ къ скорѣйшему урегулированію снабженія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ каменнымъ углемъ,—пришла къ заключенію, что въ числѣ мѣръ, обезпечивающихъ снабженіе казенныхъ жел. дорогъ донецкимъ углемъ наиболѣе существенною является сооруженіе въ Донецкомъ бассейнѣ нѣсколькихъ новыхъ вѣтвей и подъѣздныхъ путей, благодаря которымъ явится возможность приступить къ разработкѣ новыхъ обширныхъ угольныхъ площадей, до сего времени не разрабатываемыхъ.

Предметомъ занятій Комисіи о новыхъ жел. дорогахъ, 13 мая 1899 года, и состояло обсужденіе вопроса объ осуществленіи этихъ вѣтвей и подъѣздныхъ путей, при чемъ Комисія пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ.

1. О постройкѣ вѣтви отъ поста Чумакова, Мушкетовской вѣтви, до балки Обиточной, Екатерининской жел. дороги, длиною 6—7 верстъ. Комисія признала весьма желательнымъ производство изысканій и сооруженіе, вслѣдъ за симъ же, за счетъ казны, подъѣзднаго пути отъ поста Чумакова до Обиточной балки; относительно же продолженія его далѣе до ст. Кутейниково, Комисія полагала желательнымъ лишь произвести техническія изысканія.

2. О сооруженіи подъѣзднаго пути отъ станціи Юскино, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, къ сѣверу, до рудника Алексѣевского Горнопромышленнаго Общества, протяженіемъ 3 версты. Комисія полагала, что такъ какъ длина этого пути весьма незначительна и онъ, очевидно, можетъ служить интересамъ единственно лишь Алексѣевского Общества, то сооруженіе этой вѣтви слѣдуетъ возложить на само Алексѣевское Общество, а не сооружать ее на средства казны.

3. О соединеніи находящагося близъ дер. Але-

ксѣевки рудника Алексѣевскаго Горнопромышленнаго Общества со ст. Хацепетовкой, Екатерининской жел. дороги. Коммисія, принимая во вниманіе сравнительно большое протяженіе этой вѣтви, до 30 верстъ, пришла къ заключенію, что предварительно окончательнаго рѣшенія вопроса о ея сооруженіи на средства казны необходимо было бы произвести лѣтомъ 1899 года техническія изысканія вѣтви.

4. По обсужденіи вопроса о сооруженіи Щетовской вѣтви (см. выше: засѣданіе 4 февраля 1899 года), Коммисія признавала весьма желательнымъ, чтобы постройка ея была предоставлена Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, причемъ, въ виду того, что сооруженіе Щетовской вѣтви необходимо осуществить въ самомъ непродолжительномъ времени, Коммисія полагала возможнымъ представить вопросъ о Щетовской вѣтви въ высшія Правительственныя учрежденія, не ожидая производства изысканій и составленія расцѣночной вѣдомости ея постройки.

5. О сооруженіи подъѣздного пути отъ Первозвановской вѣтви, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, до Успенскихъ угольныхъ мѣсторожденій. Коммисія, принимая во вниманіе, что сооруженіе этого подъѣздного пути къ Первозвановской вѣтви, значеніе которой въ настоящее время еще не опредѣлилось въ достаточной степени, возможно отложить до полученія болѣе точныхъ данныхъ, пришла къ заключенію о необходимости производства предварительныхъ техническихъ изысканій проектируемаго подъѣздного пути Обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

6. О сооруженіи вѣтви отъ станціи Гундоровской до ст. Каменской, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ. Коммисія выразила пожеланіе, чтобы Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ лѣтомъ 1899 года произвело изысканія между этими двумя пунктами, съ тѣмъ чтобы послѣ сего вновь обсудить вопросъ о сооруженіи вѣтви къ Гундоровскимъ залежамъ.

7. По обсужденіи ходатайства Новороссійскаго Общества каменноугольнаго, желѣзнаго и рельсоваго производствъ о постройкѣ за его счетъ распоряженіемъ Управленія Екатерининской жел. дороги вѣтви отъ развѣзда Широково до известковаго карьера Новороссійскаго Общества, протяженіемъ около 6 верстъ,—Коммисія признала возможнымъ удовлетворить это ходатайство съ тѣмъ, что если эта вѣтвь будетъ вполнѣдствіи продолжена казною, то Обществу будетъ

возвращена затраченная имъ на сооруженіе вѣтви сумма, и съ тѣмъ, чтобы на вѣтви этой примѣнялся къ перевозкамъ известняка общій тарифъ, а за подачу вагоновъ на вѣтвь взималась особая плата.

Въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственного Совѣта, отъ 25 мая 1899 года за № 4159, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію распоряженіемъ Правительства: 1) за счетъ казны ширококолейной вѣтви, подъ наименованіемъ Чумаковская вѣтвь Екатерининской жел. дороги, отъ поста Чумакова, строящейся вѣтви Мушкетово-Доля, до балки Обиточной, протяженіемъ около 7 верстъ, и 2) на средства, предоставляемые Новороссійскимъ Обществомъ каменноугольнаго желѣзнаго и рельсоваго производствъ — ширококолейной вѣтви, подъ наименованіемъ Широковская вѣтвь Екатерининской жел. дороги, отъ развѣзда Широкова, строящейся вѣтви Мушкетово-Доля, до известковаго карьера названнаго Общества на берегу р. Кальміусъ, протяженіемъ около 6 верстъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 1 іюня 1899 года, полагало: представленіе это утвердить.

Государь Императоръ, въ 13 день іюня 1899 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Широковская вѣтвь Екатерининской жел. дороги (5 вер.) открыта для правильнаго движенія 20 мая 1904 года.

2. По вопросу о сооруженіи Арабатской желѣзнодорожной вѣтви.

Арендаторъ казеннаго Геническаго солянаго озера штабсъ-капитанъ М. С. Мышковскій возбудилъ ходатайство о разрѣшеніи ему на его счетъ, но съ отпускомъ казенныхъ рельсовъ и шпаль, продлить на 10—12 верстъ карьерную Арабатскую вѣтвь, Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги, чтобы такимъ образомъ вѣтвь эта прошла вдоль Геническаго озера и чтобы погрузка соли производилась непосредственно изъ бугровъ въ вагоны; при этомъ г. Мышковскій просилъ, чтобы вѣтвь эта вошла въ общую сѣть желѣзныхъ дорогъ и соль, погруженная при Геническомъ озерѣ, таксировалась по общимъ тарифамъ.

Коммисія, принявъ во вниманіе, что продолженіе Арабатской вѣтви является необходимымъ для предпринимателя Мышковскаго и можетъ быть небезвыгодно для казны и что она пред-

назначается исключительно для перевозки соли изъ промысловъ одного частнаго лица, признала скорѣйшее осуществленіе продолженія Арабатской вѣтви до Геническаго озера весьма желательнымъ, но съ тѣмъ, чтобы вѣтвь эта была сооружена въ качествѣ дороги частнаго пользованія.

Засѣданіе 26 мая 1899 года.

По вопросу о сооруженіи подъѣзднаго пути отъ ст. Поломошной, Средне-Сибирской желѣзной дороги, до Гурьевскаго завода.

Правленіе Общества Восточно-Сибирскихъ чугунно-плавильныхъ и желѣзодѣлательныхъ заводовъ, въ декабрѣ 1897 года, возбудило ходатайство о проведеніи желѣзной дороги отъ станціи Поломошной, Средне-Сибирской желѣзной дороги, чрезъ каменноугольныя Кольчугинскія копи до Гурьевскаго завода, протяженіемъ 248 верстъ и стоимостью 5.977.983 рубля, на слѣдующихъ условіяхъ: 1) въ обезпеченіе дѣйствительной полезности этого предпріятія Общество Восточно-Сибирскихъ заводовъ вноситъ въ это дѣло капиталъ въ 1.000.000 рублей; 2) Правительство на осуществленіе этого пути выдаетъ Обществу въ видѣ ссуды 6.000.000 рублей, на каковыя Общество будетъ уплачивать со дня каждой отдѣльной выдачи денегъ 4⁰/₁₀₀ годовыхъ, а чрезъ 5 лѣтъ по открытіи дороги, кромѣ того, 3⁰/₁₀₀ въ погашеніе полученной ссуды; 3) Правительство разрѣшаетъ Обществу для этого предпріятія выпускъ облигаціоннаго капитала, не гарантированнаго Правительствомъ на 2.000.000 рублей, каковыя должны быть помѣщены самимъ Обществомъ, и 4) Правительство обезпечиваетъ Обществу, что въ теченіе первыхъ 5 лѣтъ потребный для Сибирской желѣзной дороги уголь будетъ приобрѣтаться съ копей Общества, при условіи, чтобы цѣны на таковой, при равныхъ качествахъ угля, не были ниже другихъ, могущихъ быть, поставщиковъ.

Коммисія, разсмотрѣвъ это ходатайство, признала желательнымъ сооруженіе Обществомъ Восточно-Сибирскихъ заводовъ подъѣзднаго пути отъ станціи Поломошной, Сибирской желѣзной дороги, до Гурьевскаго завода, при чемъ полагала, что техническія условія сего пути могли бы быть наивозможно облегченными.

Дальнѣйшаго движенія ходатайству Общества Восточно-Си-

бирскихъ заводовъ дано не было въ виду измѣнившихся финансовыхъ обстоятельствъ Общества.

Засѣданіе 30 сентября 1899 года.

По вопросу о подходѣ къ С.-Петербургу Витебской линіи Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги.

Въ силу Высочайше утвержденныхъ, 21 мая 1897 г. и 1 іюня 1898 г., третьяго и четвертаго дополненій къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги (см. выше: засѣданія 17, 20 января и 7 марта 1897 г. и 27 марта 1898 года), на Общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги было возложено обязательство построить и эксплуатировать желѣзнодорожную линію отъ Витебска до ст. Дно, Бологое-Псковскаго участка названнаго Общества, и далѣе отъ ст. Дно до г. Луги на протяженіи первыхъ 50 верстъ отъ ст. Дно и во всякомъ случаѣ не далѣе того раздѣльнаго пункта, которымъ предрѣшается выходъ линіи на Лугу или на Петербургъ.

Произведя техническія изысканія для избранія сѣвернаго конечнаго пункта линіи, идущей отъ ст. Дно въ направленіи къ Петербургу, въ трехъ направленіяхъ: Дно-Луга (101 вер.), Дно-Гатчина (195 вер.) и Дно-Петербургъ (231 вер.) и войдя въ соглашеніе съ Правленіемъ Общества Царскосельской желѣзной дороги по вопросу о приобрѣтеніи Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги Царскосельской линіи— Правленіе Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги возбудило ходатайство о предоставленіи ему сооруженія линіи Дно-Царское Село съ одновременнымъ приобрѣтеніемъ Царскосельской желѣзной дороги, съ приспособленіемъ ея для пропуска поѣздовъ нормальной колеи ¹⁾ и расширеніемъ пассажирскаго вокзала и товарной станціи въ С.-Петербургѣ, а также о разрѣшеніи реализовать потребный для покрытія связанныхъ съ осуществленіемъ сказанныхъ предположеній расходовъ облигаціонный капиталъ.

Разсмотрѣвъ ходатайство это, Коммисія нашла, что съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ района линіи Дно-Петербургъ, осуществленіе постройки самостоятельной до Петербурга линіи пред-

¹⁾ Ширина колеи Царскосельской желѣзной дороги = 0,857 саженьямъ, ширина нормальной колеи = 0,714 саженьямъ.

ставляется желательнымъ. Равнымъ образомъ такое направленіе дѣла будетъ удовлетворять и интересамъ столичнаго населенія. Наконецъ, благодаря соглашенію между Обществами Царскосельской и Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзныхъ дорогъ, въ случаѣ, если разрѣшенъ будетъ подходъ Витебской линіи къ Петербургу, Общество Царскосельской желѣзной дороги перестанетъ существовать, что представляется въ интересахъ Правительства желательнымъ вслѣдствіе особенностей устава Общества. По изложеннымъ соображеніямъ, Коммисія, за исключеніемъ представителей Государственнаго Контроля, полагала, что при выборѣ направленія продолженія линіи Витебскъ-Дно къ Петербургу предпочтеніе слѣдовало бы отдать направленію отъ ст. Дно, черезъ Царское Село, непосредственно до Петербурга. Представители же Государственнаго Контроля полагали болѣе правильнымъ построить желѣзную дорогу отъ ст. Дно не черезъ Царское Село до Петербурга, а до ст. Луга, С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги.

Разсмотрѣвъ вѣроятную доходность проектируемой линіи и финансовыя условія, на которыхъ могло бы быть осуществлено предложеніе Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, Коммисія признала возможнымъ не возражать противъ условій пріобрѣтенія Царскосельской желѣзной дороги сказаннымъ Обществомъ и согласиться на сохраненіе на 6 лѣтъ, по открытіи движенія по линіи Петербургъ-Дно, повышенныхъ тарифовъ Царскосельской желѣзной дороги. Наконецъ, Коммисія, за исключеніемъ представителей Государственнаго Контроля, признала, что при существующей доходности предпріятія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, возлагать на него полностью ожидаемый убытокъ отъ эксплоатаціи Дно-Петербургской линіи едва ли представляется возможнымъ и находила, что норма дивиденда въ 6¹/₂ рублей на акцію, до которой производятся Обществу приплаты отъ казны, представляется не преувеличенной. Представители же Государственнаго Контроля полагали, что вышеозначенный предѣлъ дивиденда долженъ быть опредѣленъ въ 5 рублей на акцію.

Въ представленіи, отъ 5 ноября 1899 г. за № 8379, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, прилагая проектъ пятаго дополненія къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской жел. дороги, согласно коему предполагалось: а) Обществу Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги разрѣшить продолжить строящейся симъ

Обществомъ участокъ магистральнаго типа, начинающійся отъ ст. Дно, Бологое-Псковской линіи, до пересѣченія съ Царско-сельскою жел. дорогою у ст. Царское Село, а равно приобрѣсти Царскосельскую жел. дорогу и приспособить ее на участкѣ Царское Село-Петербургъ къ пропуску поѣздовъ нормальной колеи и б) прекратить дѣйствіе Высочайше утвержденнаго 21 марта 1836 года устава Общества Царскосельской желѣзной дороги со всѣми къ нему дополненіями и измѣненіями,—въ заключительной части представленія полагали: 1) проектъ этотъ утвердить; 2) не распространять на Общество Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги по отношенію къ участку С.-Петербургъ-Павловскъ, съ момента перехода Царскосельской жел. дороги въ собственность Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги и затѣмъ въ теченіе первыхъ шести лѣтъ по открытіи правильнаго движенія на всемъ участкѣ Дно-Петербургъ, постановленій о предѣльныхъ нормахъ пассажирскаго тарифа, изложенныхъ въ §26 Высочайше утвержденнаго 2 іюня 1872 года устава Общества Рыбинско-Бологовской жел. дороги, предоставивъ тарифнымъ учрежденіямъ Министерства Финансовъ устанавливать въ теченіе указаннаго періода времени пассажирскіе тарифы на участкѣ С.-Петербургъ-Павловскъ внѣ означенныхъ предѣльныхъ нормъ, но не выше, однако, взимаемыхъ нынѣ на семъ участкѣ тарифныхъ ставокъ; 3) предоставить правленію Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, вслѣдъ за воспослѣдованіемъ Высочайшаго утвержденія настоящаго дополненія къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской жел. дороги выдать главному акціонеру Общества Царскосельской жел. дороги Д. С. Полякову изъ эксплуатаціонныхъ средствъ сей послѣдней дороги 45.000 р. на вознагражденіе директоровъ и служащихъ въ Обществѣ лицъ по его, Полякова, усмотрѣнію, и 4) операціи Общества по постройкѣ участка Дно-Царское Село и по связаннымъ съ этою постройкою работамъ по переустройству Царскосельской жел. дороги подчинить правительственному надзору чрезъ посредство Государственнаго Контроля, организуемому по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера и на основаніи правилъ, какія на сей предметъ будутъ выработаны, съ отнесеніемъ расходовъ по содержанію сего надзора на строительный капиталъ Общества.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 16 ноября 1899 года, полагало представленіе это утвердить, поднеся проектъ пятаго дополненія къ уставу Рыбинско-Бологовской жел. дороги на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ пятаго дополненія къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 28 день ноября 1899 года.

Линія Дно-Царское Село (209 вер.) открыта для правильнаго движенія 1 августа 1904 года.

Засѣданія 4, 11 и 13 ноября 1899 г. и 17 февраля 1900 года.

По вопросу о сооруженіи Варшавско-Калишской желѣзной дороги.

Въ мартѣ 1898 года полк. Ѳ. Г. Тизенгаузенъ возбудилъ ходатайство о разрѣшеніи ему произвести изысканія Лодзь-Калишской жел. дороги; ранѣе сего, въ февралѣ того же года въ Министерство Финансовъ поступило отъ торговаго дома К. Г. Шенъ ходатайство о разрѣшеніи ему производства изысканій той же желѣзнодорожной линіи. Впослѣдствіи оба эти предпринимателя соединились и въ февралѣ 1899 года просили выдать концессию на постройку означенной дороги имъ обоимъ вмѣстѣ. Въ мартѣ же 1898 года Общество Варшавско-Вѣнской жел. дороги возбудило ходатайство о предоставленіи ему права сооруженія желѣзной дороги Лодзь-Калишъ и о производствѣ для сего техническихъ изысканій.

Затѣмъ, въ періодъ времени съ января по октябрь 1899 года, возбудили ходатайства о предоставленіи имъ сооруженія и эксплуатаціи той же линіи: 1) графъ Августъ Потоцкій, 2) иностранные подданные Л. Праусъ и О. Шостагъ, 3) купецъ М. М. Темкинъ, 4) Правленіе Общества Ивангородо-Домбровской жел. дороги, 5) Правленіе Московскаго Общества для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи, 6) князь С. Е. Любомірскій и графъ Ѳ. Ѳ. Замойскій и 7) Совѣтъ Управленія Лодзинской желѣзной дороги.

Всѣ эти ходатайства были разсмотрѣны, 4, 11 и 13 ноября 1899 года, Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ, уже ранѣе обсуждавшей вопросъ о сооруженіи Варшавско-Калишской жел. дороги (см. выше: засѣданія 24 апрѣля, 5 мая и 2 октября 1898 г.). Разсмотрѣвъ результаты подробныхъ экономическихъ изслѣдованій различныхъ направленій Варшавско-Калишской жел. дороги,

Коммисія пришла къ заключенію, что наиболѣе соотвѣтствующимъ всѣмъ наличнымъ интересамъ является направленіе линіи отъ Варшавы на Сохачевъ, Лодзь, Сѣрадзь и Ласкъ; вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія признала необходимымъ установить, что Варшавско-Калишская жел. дорога должна проходить черезъ мѣстечки Згержь и Пабіянице. Что касается ширококолейной вѣтви отъ линіи Варшавско-Калишской жел. дороги къ Колюшкамъ, то Коммисія находила постройку ея весьма желательной, но признавала болѣе цѣлесообразнымъ не связывать рѣшеніе главнаго вопроса о сооруженіи Калишской жел. дороги съ вопросомъ о постройкѣ ширококолейной вѣтви отъ Лодзи къ Колюшкамъ.

Затѣмъ, въ виду значительнаго различія въ проектахъ Общества Варшавско-Вѣнской жел. дороги и полк. Тизенгаузена и торговаго дома К. Г. Шень, Коммисія установила тѣ техническія требованія, которымъ должна удовлетворять Калишская жел. дорога. Наконецъ, Коммисія обсудила слѣдующіе вопросы: 1) представляется ли правильнымъ связать вопросъ о постройкѣ Калишской жел. дороги съ одновременнымъ разрѣшеніемъ вопроса о переустройствѣ Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла, 2) представляется ли необходимымъ, при сооруженіи линіи Варшава-Лодзь-Калишь, устройство Лодзинской обводной жел. дороги, 3) на какіе финансовыя результаты можетъ рассчитывать Варшавско-Калишская жел. дорога, и какое вліяніе она окажетъ на перевозки и доходность существующихъ линій Варшавско-Вѣнской и Лодзинской жел. дорогъ, 4) какія условія наиболѣе цѣлесообразнымъ представлялось бы предложить вновь образуемымъ для постройки Калишской жел. дороги акціонернымъ Обществамъ и существующему Обществу Варшавско-Вѣнской жел. дороги, въ случаѣ передачи ея постройки сему послѣднему, и, наконецъ, 5) какое изъ сдѣланныхъ различными соискателями предложеній представляется для казны наиболѣе выгоднымъ.

По всестороннемъ разсмотрѣніи настоящаго дѣла, Коммисія пришла къ заключенію, что самымъ правильнымъ въ видахъ государственныхъ и выгоднымъ въ интересахъ казны рѣшеніемъ было бы сооруженіе Варшавско-Калишской жел. дороги средствами казны. Затѣмъ, если бы осуществленіе этого, въ самомъ непродолжительномъ времени, оказалось почему-либо невозможнымъ, то большинство членовъ Коммисіи полагало правильнымъ предоставить сооруженіе разсматриваемой жел. дороги Обществу Варшавско-Вѣнской жел. дороги на выработанныхъ Коммисіею условіяхъ, съ тѣмъ, чтобы линія жел. дороги сооружена была въ направленіи на Сохачевъ, Ловичъ, Згержь, Лодзь, Пабіянице,

Ласкъ и Сѣрадзъ, затѣмъ, чтобы при ея постройкѣ соблюдены были всѣ, заявленныя въ Коммисіи, требованія Военнаго вѣдомства, а операціи по сооружеію подчинены были надзору Государственнаго Контроля на тѣхъ главныхъ основаніяхъ, согласно коимъ повѣряются нынѣ расходы Общества Варшавско-Вѣнской жел. дороги по улучшенію и усиленію дороги, и съ тѣми измѣненіями, которыя въ нихъ могутъ послѣдовать по соглашенію Государственнаго Контролера съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ.

При подписаніи журнала означенныхъ засѣданій Коммисіи членомъ ея отъ Государственнаго Контроля Н. П. Аксаковымъ заявлено было особое мнѣніе относительно приведенныхъ въ журналѣ подсчетовъ сравнительной выгоды для казны передачи сооружеіия Калишской жел. дороги Обществу Варшавско-Вѣнской жел. дороги или отдѣльному новому Обществу. Рассмотрѣнію этого особаго мнѣнія было посвящено Коммисіей засѣданіе 17 февраля 1900 года, при чемъ Коммисія не могла признать выводы, вытекающіе изъ расчетовъ Н. П. Аксакова, болѣе правильными, нежели подсчеты, которые изложены въ журналѣ засѣданій Коммисіи 4, 11 и 13 ноября 1899 года, почему и полагала остаться при послѣднихъ безъ измѣненія.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, представляя, 13 марта 1900 г. за № 2878, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ дополнительныхъ статей къ Высочайше утвержденному 27 сентября (10 октября) 1857 года договору на уступку желѣзныхъ дорогъ Царства Польскаго въ пользованіе частной Компаніи, Высочайше утвержденному 2 іюня 1872 г. уставу Общества Варшавско-Вѣнской жел. дороги и Высочайше утвержденному 7 іюня 1890 года мнѣнію Государственнаго Совѣта о присоединеніи Варшавско-Бромбергской жел. дороги къ Варшавско-Вѣнской и о предоставленіи Правительству участія въ чистой прибыли сей послѣдней дороги,—согласно каковому проекту Обществу Варшавско-Вѣнской жел. дороги предоставляется устройство и эксплуатація ширококолейной желѣзной дороги магистральнаго типа, съ паровыми двигателями, отъ гор. Варшавы до гор. Калиша въ направленіи черезъ Сохачевъ-Згержъ-Лодзь-Пабянице-Ласкъ-Сѣрадзъ, подъ наименованіемъ Калишскаго участка означенной желѣзной дороги, съ устройствомъ соединенія въ городѣ Варшавѣ сего участка съ обводною вѣтвью Привислинскихъ жел. дорогъ,—полагали: 1) проектъ сихъ дополнительныхъ статей утвердить и 2) операціи

Общества по постройкѣ Калишскаго участка подчинить правительственному надзору чрезъ посредство Государственнаго Контроля, организуемому по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера на тѣхъ главныхъ основаніяхъ, согласно коимъ повѣряются нынѣ расходы Общества по улучшенію и усиленію существующихъ его линій, и съ тѣми измѣненіями, кои могутъ въ нихъ послѣдовать по соглашенію названныхъ трехъ главныхъ начальниковъ заинтересованныхъ вѣдомствъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 21 марта 1900 года, полагало: I. ходатайство Общества Варшавско-Вѣнской жел. дороги о предоставленіи ему права на сооруженіе и эксплуатацію Варшавско-Калишской жел. дороги нормальной 5 футовой колеи признать подлежащимъ удовлетворенію, поднеся на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе составленный Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ проектъ дополнительныхъ статей къ Высочайше утвержденному 28 сентября (10 октября) 1857 года договору на уступку желѣзныхъ дорогъ Царства Польскаго въ пользованіе частной Компаніи и Высочайше утвержденному, 2 іюня 1872 года, уставу Общества Варшавско-Вѣнской жел. дороги, и II. операціи Общества по постройкѣ Калишскаго участка подчинить правительственному надзору, чрезъ посредство Государственнаго Контроля, организуемому по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контролера на тѣхъ главныхъ основаніяхъ, согласно коимъ повѣряются нынѣ расходы Общества по улучшенію и усиленію существующихъ его линій, и съ тѣми измѣненіями, кои могутъ въ нихъ послѣдовать по соглашенію названныхъ трехъ главныхъ начальниковъ заинтересованныхъ вѣдомствъ.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ дополнительныхъ статей договора и устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 31 день марта 1900 года.

Линія Варшава-Калишъ (235 вер.) открыта для правильнаго движенія 1 апрѣля 1903 г. и вѣтвь Калишъ-Прусская граница (5 вер.)—15 октября 1906 года.

Засѣданіе 9 декабря 1899 года.

І. По вопросу о постройкѣ Воронежскихъ городскихъ подъѣздныхъ путей.

Такъ какъ существующіе станціонные пути на ст. Воронежъ, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, вслѣдствіе развившихся торгово-промышленныхъ оборотовъ города Воронежа, оказались не вполне отвѣчающими возросшимъ потребностямъ грузооборота, то Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, въ 1896 году, вошло въ соглашеніе съ Воронежскимъ городскимъ управленіемъ о сооруженіи отъ ст. Воронежъ по окраиннымъ улицамъ города подъѣздного пути съ проложеніемъ отъ него вѣтвей къ фабрикамъ и заводамъ. Въ то же время и Общество Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги выразило желаніе предпринять сооруженіе такихъ же вѣтвей отъ своей Воронежской станціи. Для обсужденія вопроса о соединеніи желѣзнодорожныхъ Воронежскихъ станцій обоихъ названныхъ Обществъ со складами въ г. Воронежѣ, Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1897 г. была образована подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Ходоровскаго, Коммисія въ г. Воронежѣ изъ представителей губернской администраціи, городского общественнаго управленія и обоихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Коммисія эта нашла, что предложеніе Общества Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, не желающаго строить путь къ ст. Воронежъ, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, не отвѣчаетъ интересамъ города. Представители же города высказались за предложеніе Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ. При этомъ Коммисія признала необходимымъ, согласно желанію города, установленіе въ пользу его особаго попутнаго сбора съ товаровъ, перевозимыхъ по проектируемымъ путямъ, въ вознагражденіе города за отводимую имъ бесплатно подъ постройку пути землю. На основаніи сужденій означенной Коммисіи, Воронежское городское общественное управленіе выработало въ 1898 году проектъ договора съ Обществомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, который и представило въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, а послѣднее препроводило его въ Министерство Финансовъ.

По обсужденіи вопроса о сооруженіи Воронежскихъ подъѣздныхъ путей, Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ единогласно постановила: признать желательнымъ предоставленіе Обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ сооруженіе подь-

ѣздныхъ путей общаго пользованія въ г. Воронежѣ, съ тѣмъ, чтобы предположенный къ взиманію попутный сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. взимался на содержаніе и замощеніе тѣхъ улицъ, по коимъ пройдутъ подъѣзды и заѣзды пути, со всѣхъ грузовъ, поступающихъ и вывозимыхъ изъ частныхъ складовъ, въ продолженіи 10 лѣтъ; расходваніе же сего сбора должно производиться установленнымъ закономъ порядкомъ.

Одобривъ означенное постановленіе Коммисіи, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ вошли, 11 мая 1900 года за № 4942, съ представленіемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта о разрѣшеніи Обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ постройки и эксплуатаціи рельсовыхъ подъѣздныхъ путей въ г. Воронежѣ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 16 мая 1900 года, полагало: разрѣшить Обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ сооружеиіе и эксплуатацію ширококолейныхъ рельсовыхъ путей общаго пользованія въ г. Воронежѣ, всего протяженіемъ 6,84 вер., стоимостью около 178.000 рублей, на землѣ, бесплатно предоставляемой городскимъ управленіемъ по срокъ существованія означенныхъ путей. Въмѣстѣ съ тѣмъ Соединенное Присутствіе постановило, что взаимныя отношенія между Воронежскимъ городскимъ общественнымъ управленіемъ и Обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, вытекающія изъ существа настоящаго дѣла, должны опредѣляться особымъ договоромъ, подлежащимъ утвержденію Министра Путей Сообщенія, по приглашенію съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ. Одновременно Соединенное Присутствіе полагало: предоставить Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ войти въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ объ установленіи въ пользу г. Воронежа, въ вознагражденіе за отводимую имъ бесплатно подъ сооружеиіе указанныхъ выше подъѣздныхъ путей землю, особаго сбора въ размѣрѣ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда перевозимыхъ по симъ путямъ грузовъ.

Государь Императоръ, въ 21 день іюня 1900 года, положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Во исполненіе сего Высочайшаго повелѣнія, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, 10 марта 1901 года за № 2511, вошли въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ о разрѣшеніи общественному управленію г. Воронежа взимать въ пользу городскихъ доходовъ сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда со всѣхъ грузовъ, провозимыхъ по Воронежскимъ подъѣзднымъ путямъ, устраи-

ваемымъ въ предѣлахъ города Обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Государственный Совѣтъ, Высочайше утвержденнымъ 4 іюня 1901 года, мнѣніемъ положилъ: установить въ пользу городскихъ доходовъ города Воронежа особый сборъ съ грузовъ, перевозимыхъ по ширококолейнымъ подъѣзднымъ путямъ общаго пользованія въ названномъ городѣ, разрѣшеннымъ къ сооруженію Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, на основаніи Высочайше утвержденного, 21 іюня 1900 года, положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи, на слѣдующихъ основаніяхъ: 1) сборъ сей взимается въ размѣрѣ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда грузовъ, перевозимыхъ по означеннымъ путямъ въ находящіяся на сихъ путяхъ фабрики, заводы и частные склады и вывозимыхъ изъ оныхъ; 2) сборъ взимается, начиная со дня открытія правильнаго движенія по вышеозначеннымъ подъѣзднымъ путямъ, въ теченіе всего срока существованія оныхъ на бесплатно отведенной городу подъ эти сооруженія землѣ; 3) о срокѣ введенія сего сбора въ дѣйствіе публикуется во всеобщее свѣдѣніе Министромъ Путей Сообщенія; 4) взиманіе сбора производится управленіемъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ; 5) порядокъ взиманія сбора опредѣляется правилами, составляемыми Воронежскимъ городскимъ общественнымъ управленіемъ по соглашенію съ правленіемъ Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ и представляемыми на утвержденіе Министра Внутреннихъ Дѣлъ, который входитъ по сему предмету въ соглашеніе съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ, и 6) расходованіе поступленій сбора подчиняется общимъ правиламъ, установленнымъ для расходованія денежныхъ средствъ, поступающихъ на удовлетвореніе нуждъ городскихъ поселеній (Свод. Зак. т. II, Гор. Пол., изд. 1892 г.).

Къ сооруженію Воронежскихъ городскихъ подъѣздныхъ путей до сего времени (1910 г.) еще не приступлено.

2. По вопросу о введеніи паровой тяги вмѣсто конной на Виляновской желѣзной дорогѣ, о постройкѣ соединительной обходной вѣтви между Виляновымъ и дачею Марцелинъ и о сооруженіи узкоколейной желѣзной дороги отъ ст. Пясечно, Варшавско-Горно-Кальварійской желѣзной дороги, до сахарнаго завода Черскъ.

Въ Министерствѣ Путей Сообщенія и Финансовъ, въ теченіе 1899 года, поступили слѣдующія ходатайства, касающіяся постройки новыхъ и усиленія существующихъ жел. дорогъ въ

окрестностяхъ города Варшавы: 1) графъ *Θ. Θ. Замойскій* вошелъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему: а) построить жел. дорогу отъ ст. Пясечно, разрѣшенной ему ранѣ конножелѣзнодорожной линіи (Мокотовская застава-Гора Кальварія), черезъ Гройцы до Радома съ вѣтвями къ фабрикамъ и заводамъ *гр. Браницкаго, Оппенгейма, Зысмана, Вальфиша, Данцигера, Бауерфейнда, Натансона* и кирпичнымъ заводамъ *Оборы и Хилице*; если же рѣшеніе вопроса о постройкѣ дороги до Радома по тѣмъ или другимъ причинамъ должно быть отсрочено, то нынѣ соорудить вышеуказанныя вѣтви съ тѣмъ, чтобы вѣтвь къ кирпичному заводу *Бауерфейнда* въ мѣстечкѣ *Голковъ* была продолжена до сахарнаго завода *Берсона-Черскъ* и чтобы, кромѣ того, дозволено было построить вѣтвь отъ станціи *Служевъ* или *Нѣмецкіе Шопы*, существующей линіи *Мокотовская застава-Гора Кальварія*, до мѣст. *Виляновъ*, и б) на всемъ пути отъ Варшавы (*Мокотовская застава*) примѣнять паровые двигатели; 2) инженеръ *Г. Л. Гуссъ* и прис. пов. *Ю. Я. Родысъ* возбудили ходатайство о томъ, чтобы на разрѣшенныхъ имъ къ постройкѣ и частью уже построенныхъ конножелѣзныхъ дорогахъ отъ *Вилянова* чрезъ *Езерну-Сколимовъ-Пясечно-Голковъ-Гройцы* до сахарнаго завода *Черскъ* съ вѣтвями къ бумажной фабрикѣ въ *Езернѣ* и къ кирпичнымъ заводамъ *Оборы и Хилице*, а также отъ *Бельведерской заставы* до ст. *Варшава, Варшавско-Вѣнской* желѣзной дороги, разрѣшено было примѣнять не конную, а паровую тягу; и 3) Общество *Виляновской желѣзной дороги*, владеющее конножелѣзнодорогою отъ *Бельведерской заставы* въ г. *Варшавѣ* до деревни *Вилянова*, возбудило ходатайство о разрѣшеніи: а) замѣнить на указанной дорогѣ конную тягу паровою и б) построить обходную линію, также съ паровою тягою, отъ *Вилянова* по такъ называемой *Королевской дорогѣ* до дачи *Марцелинъ*, протяженіемъ около 5 верстъ.

Такъ какъ приведенныя ходатайства имѣютъ между собою тѣсную связь, то, по соглашенію *Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ*, признано было необходимымъ подвергнуть разсмотрѣнію въ *Коммисіи* о новыхъ жел. дорогахъ все три ходатайства одновременно. Въ *Коммисіи* было установлено, что между г. г. *Гуссомъ* и *Родысомъ*, съ одной стороны, и *гр. Замойскимъ*, съ другой, состоялось соглашеніе, въ силу котораго обѣ стороны измѣняютъ свои первоначальныя ходатайства слѣдующимъ образомъ: 1) *гр. Замойскій* ходатайствуетъ о разрѣшеніи построить узкоколейную линію отъ *Пясечно* до *Черска* (около 32 вер.) и слѣдующія отдѣльныя вѣтви: къ кирпичнымъ заводамъ *Домбрувка* (173 саж.), *Лубны* (1 вер. 250 саж.), *Баніоха* (1 вер. 300 с.),

до завода Пулько Зысмана (1 вер.), до Гройць (3 вер.), соединительную вѣтвь отъ ст. Мокотовъ до ст. Варшава, Варшавско-Вѣнской жел. дороги (5 вер. 300 с.) и отъ Служева или Нѣмецкіе Шопы до Вилянова (около 3 вер.), съ тѣмъ, чтобы какъ на новыхъ, такъ и на построенныхъ уже дорогахъ была примѣнена паровая тяга, и 2) г.г. Гуссъ и Родысъ, отказываясь отъ разрѣшенной имъ постройки линіи отъ Пясечно до Черска, ходатайствуютъ лишь о разрѣшеніи примѣнять на линіи Виляновъ-Пясечно не конную, а паровую тягу.

Коммисія, по обсужденіи сихъ ходатайствъ, признала возможнымъ и желательнымъ удовлетворить ходатайства Общества Виляновской жел. дороги и г.г. Гусса и Родыса о введеніи на принадлежащихъ имъ линіяхъ Варшава-Виляновъ и Виляновъ-Пясечно конножелѣзныхъ дорогъ паровой тяги, а также о разрѣшеніи проложить обходный путь отъ Марцелина до Вилянова, протяженіемъ около 5 вер., и ходатайство гр. Замойскаго о разрѣшеніи ему сооруженія и эксплуатаціи парового узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ Пясечно до Черска и Гройць съ перечисленными выше вѣтвями, съ тѣмъ, чтобы условія сооруженія и эксплуатаціи Пясечно-Черскаго участка съ вѣтвью Виляновъ-Служевъ и другими вѣтвями были выработаны по образцу послѣдне-разрѣшенныхъ условій Варшавско-Горно Кальварійской жел. дороги, съ указанными Коммисіей дополненіями, уставъ же Общества Виляновской узкоколейной жел. дороги пересоставленъ по образцу послѣдне-утвержденныхъ желѣзнодорожныхъ уставовъ.

Въ представленіи, отъ 11 мая 1900 г. за № 4943, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, между прочимъ, высказали, что постройка линіи Виляновъ-Марцелинъ не можетъ быть осуществлена вслѣдствіе отзыва Военнаго Министра и что они не могутъ высказать заключенія своего относительно замѣны на существующей Виляновской дорогѣ (Варшава-Виляновъ) конной тяги паровою, такъ какъ отъ Общества Виляновской дороги еще не получено увѣдомленіе о томъ, согласно ли оно на необходимыя для разрѣшенія его ходатайства измѣненія устава Общества. Въ заключеніи означеннаго представленія Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали возможнымъ разрѣшить на указанныхъ въ прилагаемыхъ къ представленію проектахъ условіяхъ: 1) графу *Θ. Θ.* Замойскому сооруженіе и эксплуатацію, въ предѣлахъ Варшавскаго и Гроецкаго уѣздовъ, Варшавской губер-

ни, нижеперечисленныхъ узкоколейныхъ желѣзнодорожныхъ линій общаго пользованія съ паровою тягою, а именно: а) отъ посада Пясечно до свеклосахарнаго завода Берсона Черскъ, близь деревни Ясенець, б) отъ этой линіи къ уѣздному городу Гройцы, в) отъ ст. Мокотовъ, линіи Мокотовская застава-Гора Кальварія, до станціи Варшава, Варшавско-Вѣнской жел. дороги, г) отъ станціи Служевь или Нѣмецкіе Шопы, той же линіи, до дер. Вилянова и д) отдѣльныхъ вѣтвей къ заводамъ Домбрувка, Лубно, Баніоха и Пулько—общимъ протяженіемъ названныхъ линій и вѣтвей около 48 вер.,—и 2) владѣльцамъ узкоколейной конножелѣзной дороги отъ дер. Вилянова до посада Пясечно и инженеру Генриху Львовичу Гуссу и присяжному повѣренному Юліусу Яковлевичу Родысу введеніе на этой дорогѣ паровыхъ двигателей вмѣсто конныхъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 16 мая 1900 года, полагало: представленіе это утвердить, поднеся проекты: а) дополненія къ условіямъ эксплуатаціи узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ Мокотовской заставы г. Варшавы до посада Гора-Кальварія и в) условій эксплуатаціи подъѣзднаго пути Виляновъ-Пясечно, исправленные по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозврѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проекты: а) дополненія къ условіямъ и б) условій удостоены разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 26 день мая 1900 года.

Впослѣдствіи, по Высочайше утвержденному, 4 іюня 1901 года, уставу Общества Гроецкаго подъѣзднаго пути, учредителемъ котораго состоялъ князь С. Е. Любомирскій, Общество это получило право пріобрѣсти въ собственность подъѣздные пути Варшавско-Горно Кальварійскій, Виляновскій (Варшава-Виляновъ) съ переустройствомъ послѣдняго на паровую тягу, подъѣздный путь Виляновъ-Пясечно и линію, соединяющую Виляновскую дорогу со станціей Варшава, Варшаво-Вѣнской жел. дороги; вмѣстѣ съ тѣмъ Обществу Гроецкаго подъѣзднаго пути предоставлено право построить подъѣздные пути: Пясечно-Черскъ съ вѣтвью къ г. Гройцы, соединительную вѣтвь отъ ст. Мокотовъ до ст. Варшава, Варшаво-Вѣнской жел. дороги, и вѣтви къ заводамъ Домбрувка, Лубны, Баніоха и Пулько. Впослѣдствіи Общество Гроецкаго под. пути, за пропускомъ установленныхъ его уставомъ сроковъ, утратило право на пріобрѣтеніе подъѣзднаго пути Виляновъ-Пясечно и соединительной линіи между Виляновскою дорогою и станціей Варшава, Варшаво-Вѣнской жел. дороги.

На линіи Варшава-Гора Кальварія (ширина колеи 0,469 саж., протяженіе 30 вер.) и на подъѣздномъ пути Пясечно-Голковъ (4 вер.) правильное движеніе открыто 5 ноября 1904 года; тогда же было открыто правильное движеніе и на вѣтвяхъ по заводамъ Домбрувка, Баніоха и Лубны (6 вер.).

3. По вопросу о постройкѣ Апраксинской желѣзнодорожной вѣтви.

Въ мартѣ 1899 года, повѣренный графини М. Д. Апраксиной, инженеръ Сумовскій обратился въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи его довѣрительницѣ на ея средства, безъ всякихъ пособій со стороны казны, но съ правомъ принудительнаго отчужденія земель, постройки ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви общаго пользованія, протяженіемъ около 8 верстъ, отъ принадлежащаго ей сахарнаго завода въ селѣ Великій Бобрикъ, Сумского уѣзда Харьковской губерніи, до соединенія близъ села Желѣзнякъ со строящейся Бѣлгородъ-Сумскою дорогою, при чемъ графинею Апраксиною предполагалось передать проектируемую вѣтвь безъ подвижного состава въ аренду и эксплуатацію Обществу названной дороги на 24 года, по истеченіи же 24 лѣтъ или продлить срокъ аренды, или эксплуатировать вѣтвь какъ отдѣльное предпріятіе, или же, наконецъ, продать, на общихъ основаніяхъ, Обществу Бѣлгородъ-Сумской жел. дороги.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, по всестороннемъ обсужденіи дѣла, признала постройку Апраксинской желѣзнодорожной вѣтви желательной на условіяхъ, предположенныхъ предпринимателемъ, согласовавъ ихъ съ послѣдне-утвержденными условіями сооруженія и эксплуатаціи Сосновицко-Домбровскаго трамвая, и со включеніемъ въ нихъ нѣкоторыхъ, сдѣланныхъ въ Коммисіи, измѣненій и дополненій, заключающихся въ нижеслѣдующемъ. Срокъ наступленія права Правительства на выкупъ Апраксинской вѣтви Коммисія признала необходимымъ установить тотъ же самый, какой указанъ въ уставѣ Общества Бѣлгородъ-Сумской жел. дороги, т. е. черезъ 25 лѣтъ, считая съ 16 іюля 1898 года. При этомъ условія выкупа Апраксинской вѣтви Коммисія находила необходимымъ опредѣлить такимъ образомъ, чтобы выкупная сумма исчислялась путемъ капитализаціи изъ 5% одной третъей части средняго годового валового дохода по вѣтви за послѣдніе передъ выкупомъ три года за все, остающееся до срока концессіи, время. Равнымъ образомъ Коммисія пола-

гала необходимымъ, чтобы и срокъ владѣнія Апраксинскою вѣтвью совпадалъ со срокомъ бесплатнаго перехода въ казну Бѣлгородъ-Сумской жел. дороги, къ которой вѣтвь имѣеть примкнуть, а именно, чтобы онъ былъ опредѣленъ въ 85 лѣтъ, считая со времени открытія Бѣлгородъ-Сумской жел. дороги для движенія.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, представляя 21/22 февраля 1900 года за № 1944, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ условій постройки и эксплуатаціи Апраксинской желѣзнодорожной вѣтви, полагали: 1) проектъ этотъ утвердить; 2) разрѣшить Обществу Бѣлгородъ-Сумской жел. дороги выполнить постройку упомянутой вѣтви за счетъ и страхъ графини Апраксиной, и 3) предоставить Обществу заключить съ графиней М. Д. Апраксиной договоръ объ арендѣ Апраксинской вѣтви на условіяхъ, подлежащихъ утвержденію Министра Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 29 февраля 1900 года, полагало: представленіе это утвердить, поднеся проектъ условій постройки и эксплуатаціи Апраксинской вѣтви, исправленный по замѣчаніямъ Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 10 день марта 1900 года.

Правильное движеніе на Апраксинской вѣтви (развѣздъ Золотницкій - Великій Бобрикъ), протяженіемъ 8 верстъ, открыто 7 іюня 1903 года.

4. По вопросу о сооруженіи Селезневской вѣтви къ станціи Юрьевка, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ ноябрѣ 1899 г., инженеръ путей сообщенія Мсциховскій обратился въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему соорудить желѣзнодорожную вѣтвь, протяженіемъ около 10 вер. и стоимостью безъ рельсовъ и скрѣпленій въ 152.459 руб., отъ принадлежащаго ему имѣнія Селезневка, заключающаго въ себѣ весьма богатая залежи каменнаго угля, до станціи Юрьевка, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, на условіяхъ сооруженія и эксплуатаціи Первозвановской вѣтви. Правленіе Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, въ ноябрѣ 1899 года,

заявило Министерству Финансовъ, что оно не имѣетъ въ принципѣ возраженій противъ сооруженія упомянутой вѣтви на предлагаемыхъ Мсциховскимъ условіяхъ.

Коммисія, разсмотрѣвъ предложеніе инж. Мсциховскаго, пришла къ заключенію, что сооруженіе Селезневской вѣтви представляется желательнымъ, какъ въ интересахъ развитія мѣстной углепромышленности, такъ и въ интересахъ Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, и признала возможнымъ разрѣшить сооруженіе Селезневской вѣтви общаго пользованія на предложенныхъ г. Мсциховскимъ условіяхъ, съ тѣмъ, что при отчужденіи земельныхъ имуществъ права на разработку минеральныхъ ископаемыхъ, находящихся въ нѣдрахъ отчуждаемой полосы остаются за прежними владѣльцами земель, при чемъ владѣльцы эти обязываются, при производствѣ разработокъ, соблюдать всѣ мѣры предосторожности, которыя будутъ указаны въ законѣ, дабы желѣзная дорога и ея принадлежности отнюдь не могла потерпѣть какого либо поврежденія отъ упомянутыхъ разработокъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 21/22 февраля 1900 г. за № 1945, полагали: разрѣшить постройку ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Юрьевки, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, до имѣнія Селезневка, длиною около 10 вер., на слѣдующихъ, между прочимъ, условіяхъ. Постройка вѣтви производится распоряженіемъ Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ черезъ посредство землевладѣльца Славяносербскаго уѣзда, Екатеринославской губерніи, инженера путей сообщенія Мсциховскаго, который обязывается построить вѣтвь за свой счетъ, при чемъ Обществомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ отпускаются на ст. Юрьевкѣ изъ запасовъ потребные для укладки на вѣтви старые рельсы со скрѣпленіями безвозмездно. При отчужденіи какъ частныхъ, такъ и казенныхъ земель, потребныхъ для сооруженія названной вѣтви, права на разработку минеральныхъ ископаемыхъ, находящихся въ нѣдрахъ отчужденной полосы, остаются за прежними владѣльцами сихъ правъ, при чемъ владѣльцы эти обязываются при производствѣ разработокъ соблюдать всѣ мѣры предосторожности, которыя будутъ указаны въ законѣ, дабы желѣзныя дороги и ихъ принадлежности отнюдь не могли потерпѣть какого либо поврежденія отъ упомянутыхъ разработокъ. Опредѣленный предпринимателемъ строительный капиталъ вѣтви, безъ стоимости рельсовъ и скрѣпленій, и стоимость отчужденія въ той суммѣ, въ какой она опредѣлится въ дѣйствительности

по окончаніи сооруженія, возвращаются инженеру Мсциховскому безъ начисленія процентовъ изъ платы, причитающейся по дѣйствующимъ тарифамъ Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ за провозъ по всѣмъ линіямъ сѣти сего Общества грузовъ малой скорости, отправляемыхъ съ вѣтви и прибывающихъ на вѣтвь, при чемъ изъ упомянутой провозной платы вычитаются расходы эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ по вѣтви и Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ въ размѣрѣ тарифа для служебныхъ перевозокъ названныхъ жел. дорогъ. Съ своей стороны инженеръ Мсциховскій гарантируетъ Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ отправку каменнаго угля съ конечнаго пункта проектируемой вѣтви въ количествѣ не менѣе 4.000.000 пуд. въ годъ, съ тѣмъ, что если бы не оказалось на дѣлѣ этого количества, то онъ, Мсциховскій, уплачиваетъ Обществу недостающую плату за провозъ 4 милліоновъ пудовъ угля по вѣтви.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 29 февраля 1900 года, полагало: сооруженіе ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Юрьевка, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, до имѣнія Селезневка, длиною около 10 верстъ, разрѣшить на условіяхъ, проектъ коихъ, исправленный по замѣчаніямъ Присутствія, поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 10 день марта 1900 года.

Правильное движеніе по Селезневской вѣтви (10 вер.) открыто 26 ноября 1900 года.

Засѣданіе 23 декабря 1899 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Христиновка, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до праваго берега рѣки Днѣпра, близъ м. Ржищевъ.

Въ ноябрѣ 1899 года землевладѣлецъ Кіевской губерніи графъ Р. Ѳ. Лубенскій обратился въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему образованію акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожнаго пути мѣстнаго значенія, нормальной колеи, отъ станціи Христиновка Уманскихъ вѣтвей Юго-Западныхъ жел. дорогъ, до

праваго берега р. Днѣпра, близь мѣст. Ржищевъ, Васильковскаго уѣзда Кіевской губерніи, протяженіемъ около 180 верстъ.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ признала возможнымъ предоставить сооруженіе Ржищевской жел. дороги Обществу, учреждаемому гр. Р. Ѳ. Лубенскимъ, на условіяхъ сооруженія Новозыбковскаго подъѣзднаго пути, съ тѣмъ: 1) чтобы Общество, когда чистый доходъ его акціонеровъ достигнетъ 6% на затраченный капиталъ, обязалось построить, въ случаѣ, если Правительство того потребуетъ, особую вѣтвь отъ разѣзда № 5 до гор. Таращи; 2) по постройкѣ такой вѣтви, когда чистый доходъ предпріятія достигнетъ снова 6%, излишекъ сверхъ этихъ 6% долженъ дѣлиться между Обществомъ и казною пополамъ; 3) срокъ выкупа дороги казною опредѣляется въ 15 лѣтъ, при чемъ послѣ этого срока и до истеченія 20 лѣтъ выкупная цѣна во всякомъ случаѣ не можетъ быть менѣе не погашеннаго къ сроку выкупа акціонернаго капитала, послѣ же истеченія 20 лѣтъ Правительство имѣетъ право выкупить дорогу согласно условіямъ сооруженія Новозыбковскаго подъѣзднаго пути, исключая той оговорки, что капитализированный чистый доходъ не можетъ быть менѣе чистаго дохода за послѣдній изъ семи предшествующихъ выкупу лѣтъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, представляя 23 февраля 1900 года за № 2076, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ устава Ржищевской жел. дороги, полагали: проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 21 марта 1900 года, полагало: разрѣшить образованіе акціонернаго Общества Ржищевской желѣзной дороги на основаніи составленнаго для сего и исправленнаго по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія проекта устава, поднеся оный на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 30 день марта 1900 года.

Впослѣдствіи гр. Р. Ѳ. Лубенскій возбудилъ ходатайство о присвоеніи правительственной гарантіи облигаціонному капиталу Общества Ржищевской жел. дороги, каковое ходатайство было разсмотрѣно Коммисіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ засѣданіяхъ 8 и 31 мая и 18 октября 1903 года.

Засѣданія 13 и 21 января, 4, 9 и 24 марта 1900 г.

По вопросу о сооружеіи желѣзной дороги отъ Богословскаго завода до рѣки Камы.

Послѣ разсмотрѣнія Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ въ 1898 году вопроса о сооружеіи Богословской линіи (см. выше: засѣданія 30 апрѣля и 1 мая 1898 года), признанной ею имѣющею серьезное значеніе въ экономическомъ отношеніи, заинтересованныя въ осуществленіи сей линіи княгиня Абамелекъ-Лазарева и Богословское Горнозаводское Общество обратились къ Правительству, въ іюль 1899 года, съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ образовать Общество для сооружеіи и эксплуатаціи Богословско-Камской жел. дороги, а въ концѣ 1899 г. въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ поступили окончательныя изысканія означенной линіи.

При разсмотрѣніи этого ходатайства Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ прежде всего выяснила значеніе проектируемой дороги для уральской горной промышленности, признавъ, что Богословско-Камская линія (отъ Богословскаго завода до Чермозскаго завода) будетъ имѣть большое вліяніе на развитіе чугуноплавильнаго дѣла въ тѣхъ заводскихъ округахъ, которые попадутъ въ сферу ея вліянія. Обсудивъ затѣмъ тѣ условія, на которыхъ предположено осуществленіе этой линіи, и тѣ льготы, которыя предприниматели испрашиваютъ у Правительства, а также ожидаемую доходность проектируемой желѣзной дороги, при чемъ провѣрка представленныхъ предпринимателями расчетовъ доходности предприятия была возложена Коммисією на особую Подкоммисію,— Коммисія обратилась къ вопросу о гарантіи Богословскимъ Обществомъ и владѣльцами Кизеловскаго горнаго округа опредѣленнаго количества грузовъ съ опредѣленной валовой выручкою для проектируемой дороги и въ заключеніи своемъ большинство членовъ Коммисіи признало возможнымъ предоставить Богословскому Горнозаводскому Обществу и княгинѣ Абамелекъ-Лазаревой образовать акціонерное Общество для сооружеіи и эксплуатаціи узкоколейной желѣзной дороги отъ Богословскаго завода до р. Камы, противъ Чермозскаго завода, съ вѣтвью такого же типа къ Троицкому руднику, на главнѣйшихъ основаніяхъ, выработанныхъ Коммисіей, въ число коихъ входило гарантированіе кн. Абамелекъ-Лазаревой и Богословскимъ Обществомъ перевозки

по проектируемой линіи 15.438.000 пуд. грузовъ съ выручкой 871.288 руб.

Соглашеніе относительно гарантіи опредѣленнаго количества грузовъ для Богословской линіи не состоялось и дѣло о сооруженіи этой желѣзной дороги чрезъ посредство кн. Абамелекъ-Лазаревой и Богословскаго Горнозаводскаго Общества дальнѣйшаго движенія не получило.

Въ мартѣ 1902 года, правленіе Богословскаго Горнозаводскаго Общества уже самостоятельно представило г. Министру Финансовъ докладную записку, въ коей, ссылаясь на затруднительность современнаго финансоваго положенія Общества, ходатайствовало о рядѣ мѣръ для возстановленія пошатнувшихся дѣлъ Общества.

Мѣры, которыя могли бы, по мнѣнію правленія, возстановить дѣла Общества заключались:

1) въ соединеніи Богословскаго округа желѣзной дорогой со станціей Нижній-Тагиль;

2) въ выдачѣ Обществу казною промышленной ссуды въ 4.000.000 р., съ погашеніемъ таковой въ теченіе отъ 4-хъ до 6-ти лѣтъ;

3) въ повышеніи казною цѣны рельсовъ, заказываемыхъ Обществу, до нормы 1 р. 25 коп. за пудъ, установленной для южныхъ заводовъ.

Обсужденіе положенія дѣлъ Богословскаго Общества, а равно заключеніе о мѣрахъ, которыя надлежало бы принять съ общегосударственной точки зрѣнія для ихъ упорядоченія, было поручено Министромъ Финансовъ Совѣщанію, подъ предсѣдательствомъ директора Особенной Канцеляріи по кредитной части, изъ членовъ отъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ и Государственнаго Банка, съ участіемъ предсѣдателя правленія Богословскаго Общества.

По ознакомленіи съ представленными правленіемъ матеріалами, Совѣщаніе пришло къ заключенію, что изложенныя въ нихъ данныя отвѣчаютъ дѣйствительности и свидѣлствуютъ о серьезномъ финансовомъ разстройствѣ дѣлъ Общества, которое можетъ повлечь въ будущемъ ликвидацію его дѣлъ.

Полагая, что такой исходъ произвелъ бы крайне нежелательное потрясеніе на внутреннемъ рынкѣ, такъ какъ повлекъ бы прекращеніе платежей по 8-милліонному облигаціонному долгу Общества и вмѣстѣ съ тѣмъ имѣлъ бы послѣдствіемъ лишеніе заработка 30-тысячнаго рабочаго населенія округа, Совѣщаніе находило, что предоставленіе Богословскаго Общества его участи не соотвѣтствовало бы общегосударственнымъ интересамъ; въ

виду сего Совѣщаніе признало желательнымъ, помимо нѣкоторыхъ, намѣченныхъ имъ, экстренныхъ мѣръ, въ видахъ облегченія вывоза продуктовъ производства заводовъ Богословскаго округа на рынки и обезпеченія такимъ образомъ на будущее время возможности развивать дѣятельность сихъ заводовъ, соорудить желѣзную дорогу для соединенія Надеждинскаго завода Богословскаго Общества съ желѣзнодорожною сѣтью, но съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ сооруженія сей дороги на средства казны, могущіе оказаться по эксплуатаціи ея убытки покрывались изъ средствъ Богословскаго Горнозаводскаго Общества.

Упомянутыя заключенія Совѣщанія, по Высочайшему повелѣнію отъ 7-го іюня 1902 года, были подвергнуты, 17 іюня того же года, обсужденію въ Особомъ Совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря графа Сольскаго изъ Министровъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, Финансовъ и Путей Сообщенія, а также Государственнаго Контролера.

По обсужденіи обстоятельствъ дѣла, Высочайше учрежденное Совѣщаніе признало возможнымъ:

1. Разрѣшить Богословскому Горнозаводскому Обществу, по производствѣ надлежащихъ изысканій и выясненіи стоимости сооруженія, построить на облегченныхъ, по возможности, техническихъ условіяхъ ширококолейную желѣзную дорогу общаго пользованія, соединяющую Богословскій округъ съ рельсовой сѣтью Имперіи, съ тѣмъ чтобы Общество обязано было даромъ предоставлять принадлежащую ему землю, которая можетъ потребоваться для дороги, и также даромъ поставлять необходимый лѣсной матеріалъ для верхняго строенія, устройства деревянныхъ мостовъ и жилыхъ помѣщеній. Рельсы должны быть заготовляемы на заводахъ Общества по цѣнѣ 1 руб. за пудъ на заводѣ. Направленіе дороги должно быть опредѣлено по соглашенію Общества съ Правительствомъ.

2. Выдать Богословскому Обществу изъ Государственнаго Казначейства въ видѣ долгосрочной ссуды капиталъ, потребный для постройки помянутой въ п. 1 желѣзной дороги, съ тѣмъ, чтобы на сію сумму Обществомъ ежегодно были уплачиваемы Казначейству проценты и погашеніе (4,3⁰/₀) наличными деньгами, а въ случаѣ недостаточности свободныхъ средствъ—облигаціями до общей суммы выпуска 12 милл. рублей, а затѣмъ привилегированными акціями.

3. Предоставить Обществу заказъ рельсовъ на общихъ основаніяхъ, по цѣнѣ, которая будетъ установлена для остальныхъ уральскихъ заводовъ.

4. Возмѣститъ Богословскому Обществу разницу между цѣною, уплаченною Обществу за исполненные заказы рельсовъ для казенныхъ дорогъ, и цѣною 1 р. 25 к. за пудъ на заводѣ за весь періодъ со времени установленія этой цѣны для южныхъ заводовъ.

5. Выдать Обществу изъ Государственнаго Банка авансъ въ суммѣ 1 милліона рублей подъ рельсы, подлежащіе изготовленію въ предстоящемъ году съ отнесеніемъ погашенія сего аванса на попудную плату за рельсы.

Изложенныя предположенія Высочайше учрежденнаго Совѣщанія удостоились Высочайшаго утвержденія 29 іюня 1902 г., въ виду чего правленіемъ Богословскаго Общества въ теченіе лѣта и осени 1902 г. были произведены изысканія разрѣшенной Обществу желѣзной дороги.

Въ декабрѣ 1902 года, правленіе Богословскаго Горнозаводскаго Общества представило въ Министерство Финансовъ результаты экономическаго изслѣдованія, а равно изысканій Богословской желѣзной дороги; при этомъ, въ виду выраженнаго въ Высочайше учрежденномъ 7 іюня 1902 г. Совѣщаніи Министромъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ мнѣнія, что интересамъ казенныхъ заводовъ Гороблагодатскаго округа болѣе всего соотвѣтствовало бы примыканіе проектируемой желѣзной дороги къ желѣзнодорожной сѣти близъ ст. Кушва, Пермской желѣзной дороги,—означенныя изысканія были произведены правленіемъ Богословскаго Общества, въ двухъ направленіяхъ: въ направленіи, предположенномъ правленіемъ при первоначальномъ возбужденіи ходатайства, съ примыканіемъ къ ст. Н.-Тагиль (черезъ посредство предположенной къ пріобрѣтенію и переустройству принадлежащей Тагильскимъ заводамъ вѣтви частнаго пользованія отъ ст. Н.-Тагиль до Салдинскаго завода), и въ направленіи, при которомъ проектируемая желѣзная дорога, совпадая до Верхотурья съ вышесказаннымъ направленіемъ, далѣе отклоняется къ западу и примыкаетъ къ станціи Кушва; при этомъ начальнымъ пунктомъ проектируемой желѣзной дороги для обоихъ направленій былъ избранъ Надеждинскій заводъ, уже соединенный желѣзной дорогой частнаго пользованія съ расположеннымъ въ центрѣ округа Богословскимъ мѣдеплавильнымъ заводомъ. Независимо отъ сооруженія главной линіи правленіе Общества проектировало, при послѣднемъ направленіи, также сооруженіе вѣтвей къ заводамъ Кушвинскому, Верхне-Туринскому и Нижне-Туринскому и къ горѣ Благодати.

Предварительно внесенія на уваженіе Соединеннаго Присут-

ствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проекта направленія Богословской жел. дор. и условій ея сооруженія и эксплуатаціи, представленные правленіемъ Богословскаго Общества данныя, по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, были подвергнуты обсужденію въ образованномъ при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, подъ предсѣдательствомъ Директора означеннаго Департамента, Совѣщаніи изъ представителей Министерствъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, Путей Сообщенія и Финансовъ, а также Государственнаго Контроля, при участіи представителей правленія Богословскаго Горнозаводскаго Общества.

Вмѣстѣ съ указанными проектами Совѣщаніемъ было разсмотрѣно поступившее въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ ходатайство астраханскаго купца К. П. Воробьева, предлагавшаго новое направленіе Богословской желѣзной дороги, а именно отъ Надеждинскаго завода, на Н.-Лобвинское зимовье, затѣмъ черезъ приобрѣтенную имъ Николае-Павдинскую лѣсную дачу вдоль восточной границы ея, съ примыканіемъ къ Пермской желѣзной дорогѣ у ст. Уральской. Мотивируя свое ходатайство невозможностью, за отсутствіемъ путей сообщенія, эксплуатировать лѣсныя богатства Николае-Павдинской дачи, г. Воробьевъ предлагалъ, въ случаѣ удовлетворенія сего ходатайства, предоставить безвозмездно въ предѣлахъ его дачи необходимую для сооруженія желѣзной дороги землю и лѣсные матеріалы для шпаль, станціонныхъ построекъ и телеграфныхъ столбовъ, а также гарантировать ежегодную перевозку по желѣзной дорогѣ, на все время владѣнія ею Обществомъ, опредѣленнаго количества лѣсныхъ грузовъ.

Означенное совѣщаніе не признало возможнымъ одобрить проектъ Богословской желѣзной дороги, выработанный правленіемъ Богословскаго Общества, такъ какъ согласно сему проекту желѣзная дорога, безъ достаточныхъ, по мнѣнію Совѣщанія, оснований, уклонялась бы отъ прямого направленія, вслѣдствіе захода ея въ г. Верхотурье.

Въ виду сего Совѣщаніе полагало необходимымъ обязать правленіе Богословскаго Общества произвести новыя изысканія, имѣющія въ виду спрямленіе Богословской желѣзной дороги.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Совѣщаніе полагало, что во избѣжаніе задержки въ сооруженіи Богословской желѣзной дороги, представлялось бы желательнымъ, чтобы проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи означенной дороги былъ представленъ на уваженіе

Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, не выжидая результатовъ изысканій, и чтобы окончательное утверженіе направленія Богословской желѣзной дороги было предоставлено Министру Путей Сообщенія.

Равнымъ образомъ Совѣщаніе признало возможнымъ удовлетворить, заявленное въ засѣданіи его, ходатайство правленія Богословскаго Общества и освободить его отъ сооруженія вѣтви къ Кушвинскому заводу.

Затѣмъ Совѣщаніемъ былъ выработанъ, по соглашенію съ правленіемъ Богословскаго Общества, проектъ дополненія къ уставу Богословскаго Горнозаводскаго Общества, заключающій въ себѣ условія сооруженія и эксплуатаціи Богословской желѣзной дороги.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, представляя, 15 марта 1903 г. за № 3081, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ Дополненія къ уставу Богословскаго Горнозаводскаго Общества, коимъ опредѣлялись условія сооруженія и эксплуатаціи разрѣшенной означенному Обществу къ сооруженію Богословской желѣзной дороги, полагали проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, разсмотрѣвъ, въ засѣданіи 15 апрѣля 1903 г., вопросъ о сооруженіи Богословской жел. дороги, полагало:

1) Послѣдовавшее разномысліе по вопросу о направленіи Богословской желѣзной дороги повергнуть на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе и

2) Поднести на благоусмотрѣніе Его Императорскаго Величества проектъ Дополненія къ уставу Богословскаго горнозаводскаго Общества, коимъ опредѣляются условія сооруженія и эксплуатаціи симъ Обществомъ Богословской желѣзной дороги, отъ ст. Кушва, Пермской желѣзной дороги, до Надеждинскаго завода сего Общества, на тотъ случай, если Его Величеству благоугодно будетъ изъявить на сіе согласіе.

На журналѣ Соединеннаго Присутствія по сему дѣлу послѣдовала Собственноручная Его Императорскаго Величества резолюція: *«Согласенъ съ мнѣніемъ большинства»*, а проектъ Дополненія къ Уставу Богословскаго горнозаводскаго Общества удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 1 день мая 1903 года.

Мнѣніе большинства членовъ Соединеннаго Присутствія заключалось въ слѣдующемъ: утвердить направленіе Богослов-

ской желѣзной дороги, согласно проекту правленія Общества, на участкахъ между Надеждинскимъ заводомъ и разъѣздомъ № 5, а равно между станціею Кушвой и разъѣздомъ № 1, обязавъ Общество произвести, подъ надзоромъ Министерства Путей Сообщенія, изысканія на промежуточномъ между упомянутыми пунктами участкѣ, по возможности въ спрямляющемъ первоначальный проектъ направленіи, и съ предоставленіемъ утвержденія окончательнаго направленія упомянутаго участка Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и Государственнымъ Контролеромъ.

Согласно § 1 Высочайше утвержденнаго 1 мая 1903 года Дополненія къ дѣйствующему уставу Богословскаго горнозаводскаго Общества, Богословскому горнозаводскому Обществу разрѣшено сооруженіе и эксплуатація желѣзной дороги общаго пользованія, нормальной колеи, отъ станціи Кушва или иного, близъ сей станціи лежащаго, пункта Пермской желѣзной дороги въ кратчайшемъ по возможности, насколько это допустятъ топографическія условія, направленіи до Надеждинскаго завода на р. Сосьвѣ, а также вѣтвей къ заводамъ Верхне-Туринскому и Нижне-Туринскому и къ горѣ Благодати. Окончательное направленіе желѣзной дороги и вѣтвей должно быть утверждено Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и съ Государственнымъ Контролеромъ.

Правильное движеніе на Богословской желѣзной дорогѣ (Горо-благодатская-Надеждинскій заводъ, 182 версты) и на вѣтвяхъ къ Нижне-Туринскому заводу (12 версты) и къ горѣ Благодати (3 версты) открыто 1 сентября 1906 года.

Засѣданіе 21 января 1900 года.

1. По вопросу о сооруженіи Алагирскаго подъѣзднаго пути къ станціи Даргъ-Кохъ, Владикавказской желѣзной дороги.

Состоящій въ запасѣ флота лейтенантъ Н. В. Фильковичъ возбудилъ въ 1899 году въ Министерствѣ Финансовъ ходатайство о предоставленіи ему права сооруженія и эксплуатаціи Алагирскаго подъѣзднаго пути, широкой колеи, отъ ст. Даргъ-Кохъ, Владикавказской желѣзной дороги, до Садонскаго моста на

Военно-Осетинской шоссеиной дорогѣ, на его личныя средства, безъ всякихъ льготъ и пособій со стороны Правительства, но съ правомъ принудительнаго отчужденія недвижимыхъ имуществъ. Протяженіе означеннаго пути предприниматель опредѣлялъ въ 56 вер. 462 саж. и строительную стоимость его—въ 5.296.000 руб.

Въ засѣданіи Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, разсматривавшей это ходатайство 21 января 1900 года, повѣренный Фильковича сообщилъ, что предприниматель, въ измѣненіе первоначальнаго его ходатайства, просить о предоставленіи ему права учредить особое акціонерное Общество для постройки и эксплуатаціи Алагирскаго подъѣзднаго пути. Разсмотрѣвъ экономическое значеніе проектируемаго пути, Коммисія признала желательнымъ предоставить сооруженіе Алагирскаго ширококолейнаго подъѣзднаго пути какъ въ мѣстныхъ, такъ и въ общегосударственныхъ интересахъ, образуемому состоящимъ въ запасѣ флота лейтенантомъ Н. В. Фильковичемъ акціонерному Обществу на условіяхъ, заявленныхъ его повѣреннымъ.

Послѣ разсмотрѣнія дѣла въ Коммисіи, предприниматель Фильковичъ обратился къ Министру Финансовъ съ прошеніемъ о томъ, чтобы въ виду трудности, при стѣсненномъ положеніи денежнаго рынка, реализаціи всего акціонернаго капитала до приступа къ постройкѣ подъѣзднаго пути, ему было разрѣшено раздѣлить весь подъѣзднои путь на два участка и приступить къ постройкѣ перваго тотчасъ по внесеніи соотвѣтствующаго его стоимости строительнаго капитала, съ тѣмъ, чтобы вся остальная часть строительнаго капитала была внесена по окончаніи сооруженія перваго участка. Для постройки въ первую очередь предприниматель указалъ на участокъ отъ ст. Даргъ-Кохъ до мѣст. Нехасъ на 34-й верстѣ проектируемой линіи, стоимостью въ 1.400.000 руб.

Въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 17 апрѣля 1900 г. за № 4089, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ высказали, что, въ виду послѣдняго заявленія предпринимателя, они полагали бы необходимымъ ограничиться пока разрѣшеніемъ вновь учреждаемому г. Фильковичемъ Обществу Алагирскаго подъѣзднаго пути сооруженія лишь перваго, болѣе дешеваго равниннаго участка сего пути отъ ст. Даргъ-Кохъ, Владикавказской жел. дороги, до мѣст. Нехасъ, протяженіемъ около 34 верстъ, оставляя вопросъ о дальнѣйшемъ продолженіи линіи до Садонскаго моста открытымъ впредь до осуществленія перваго участка и поступленія новаго

предложенія со стороны вновь учреждаемаго Общества Алагирскаго подъѣзднаго пути о дарованіи ему права сооруженія и эксплуатаціи и второго, горнаго, участка сего пути, отъ мѣст. Нехасъ до Садонскаго моста, протяженіемъ около 23 верстѣ. Прилагая къ означенному представленію проектъ устава Общества Алагирскаго подъѣзднаго пути, Министры полагали проектъ этотъ утвердить.

При разсмотрѣніи Соединеннымъ Присутствіемъ, въ засѣданіи 26 апрѣля 1900 г., означеннаго представленія возникъ вопросъ о желательности предоставленія Правительству права изъять изъ вѣдѣнія Общества его линію, которая по географическому положенію служить головнымъ участкомъ одного изъ вариантовъ перевальной чрезъ Кавказскій хребетъ жел. дороги. Въ виду сего Министерство Финансовъ вошло въ переговоры съ учредителемъ Общества Алагирскаго подъѣзднаго пути о включеніи въ соотвѣтствующую статью проекта устава сего Общества постановленія, что въ случаѣ, если при осуществленіи перевальной чрезъ Кавказскій хребетъ жел. дороги, Алагирскій подъѣзднаго путь окажется однимъ изъ участковъ этой дороги Правительство можетъ выкупить путь и ранѣе предвидѣннаго въ пар. 51 проекта устава срока, причемъ, однако, въ обезпеченіе интересовъ акціонеровъ предположено было оговорить, что выкупное вознагражденіе не можетъ быть менѣе непогашеннаго ко дню выкупа акціонернаго капитала.

Съ своей стороны лейтенантъ Фильковичъ, не соглашаясь на принятіе вышеприведенныхъ условій, сдѣлалъ предложенія, съ финансовой точки зрѣнія не пріемлемыя, въ виду чего Министерствомъ Финансовъ было признано необходимымъ вопросъ объ образованіи Общества Алагирскаго подъѣзднаго пути дальнѣйшему обсужденію не подвергать.

2. По вопросу о сооруженіи Кахетинской вѣтви къ Закавказской желѣзной дорогѣ.

Въ 1899 году д. с. с. князь Н. Д. Чавчавадзе и с. с. инженеръ путей сообщенія К. Н. Симбергъ обратились въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ учредить Общество для сооруженія и эксплуатаціи Кахетинской желѣзной дороги, отъ развѣзда Верхніе-Авчалы, Закавказской жел. дороги, (нѣсколько сѣвернѣе Тифлиса), чрезъ Тіонетскій переваль, до Телава и Сигнаха (дер. Сакобо), протяженіемъ около 170 верстѣ и стоимостью въ 11.282.000 р. дѣйст.

По разсмотрѣннн ходатайства сего, Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ пришла къ слѣдующему заключенію. Въ виду выяснившася большого значенія для цѣлаго обширнаго и богатаго края Кахетинской вѣтви скорѣйшее сооруженіе ея Коммисія признала весьма желательнымъ и въ тоже время полагала возможнымъ представить князю Н. Д. Чавчавадзе и инженеру К. Н. Симбергу право образовать Общество для сооруженія и эксплуатаціи этой вѣтви, съ тѣмъ, что: 1) вѣтвь эта должна быть построена съ широкой колеей, но на облегченныхъ условіяхъ подъѣздного пути; 2) возможно было бы допустить Обществу пользоваться въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ особой безпроцентной ссудой отъ Правительства, если дохода Кахетинской вѣтви будетъ недостаточно для оплаты процентовъ и погашенія на облигаціонный капиталъ, при чемъ ежегодная ссуда эта никакъ не можетъ превышать недостающей въ этомъ году суммы на означенныя оплаты, съ другой же стороны она не можетъ превышать и чистой прибыли Закавказской жел. дороги, полученной отъ перевозки грузовъ, поступившихъ на нее въ томъ же году съ Кахетинской вѣтви; чистая прибыль эта опредѣляется путемъ вычитанія изъ платы за перевозку упомянутыхъ грузовъ по Закавказской жел. дорогѣ эксплуатаціонныхъ расходовъ въ размѣрѣ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты; самая же ссуда, по истеченіи 10 лѣтъ, подлежитъ возврату казнѣ изъ чистыхъ доходовъ предпріятія, при чемъ весь остатокъ чистаго дохода, за покрытіемъ срочныхъ платежей по облигаціонному долгу, обращается на возмѣщеніе казнѣ выданной ею ссуды; 3) перевозка по Закавказской жел. дорогѣ матеріаловъ и предметовъ, необходимыхъ для сооруженія Кахетинской вѣтви, можетъ быть допущена по тѣмъ тарифамъ, по которымъ Закавказская жел. дорога будетъ перевозить свои служебные грузы, и 4) постройка Кахетинской вѣтви подчиняется фактическому надзору со стороны Государственнаго Контроля, эксплуатація же ея подчиняется наблюденію Контроля на общихъ основаніяхъ наравнѣ со всѣми существующими въ Имперіи частными желѣзными дорогами.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, представляя, 23 февраля 1900 г. за № 2077, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ устава Общества Кахетинской желѣзной дороги, согласно коему д. с. с. князю Николаю Дмитриевичу Чавчавадзе и с. с. инженеру путей сообщенія Карлу Николаевичу Симбергу предоставляется право образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи Кахетинской желѣзной дороги

второстепеннаго значенія, общаго пользованія, нормальной колеи, облегченнаго типа, отъ развѣзда Верхніе Авчалы, Закавказской желѣзной дороги, въ направленіи на Ахметы-Телавъ до сел. Сакобо, Сигнахскаго уѣзда Тифлисской губерніи, протяженіемъ около 170 вер.,—полагали: 1) проектъ этотъ утвердить, и 2) операции Общества по постройкѣ Кахетинской вѣтви подчинить правительственному надзору чрезъ посредство Государственнаго Контроля, организуемому по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера, на основаніи правилъ, какія на сей предметъ будутъ выработаны, съ отнесеніемъ расходовъ по содержанию сего надзора на строительный капиталъ Общества.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 29 апрѣля 1900 года, полагало: разрѣшить образованіе акціонернаго Общества Кахетинской желѣзной дороги, на основаніи составленнаго для сего и исправленнаго по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія проекта устава, поднеся оный на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозврѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 10 день марта 1900 года.

Учредители Общества Кахетинской желѣзной дороги въ установленный уставомъ срокъ, не смотря на данныя имъ отсрочки, 50% акціонернаго капитала не внесли и такимъ образомъ утратили право на образованіе Общества Кахетинской желѣзной дороги.

Вопросъ о сооруженіи этой дороги вновь разсматривался въ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ 24 ноября 1903 года.

Засѣданіе 27 января 1900 года.

По вопросу о сооруженіи подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ.

Къ началу 1900 года въ Министерствѣ Финансовъ имѣлось до 40 ходатайствъ о сооруженіи различнаго рода желѣзнодорожныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ, поступившихъ за послѣднее время, и, предварительно детальнаго разсмотрѣнія каждаго изъ нихъ, Министерство Финансовъ рѣшило подвергнуть

весь вопросъ о подъѣздныхъ рельсовыхъ путяхъ въ Привислинскомъ краѣ общему обсужденію Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, безъ участія предпринимателей, прежде всего съ цѣлью выясненія, какія изъ проектируемыхъ въ Привислинскомъ краѣ желѣзнодорожныхъ линій вообще могли бы быть разрѣшены къ постройкѣ и какія нѣтъ.

Приступивъ къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ проектовъ подъѣздныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ, Коммисія, выслушавъ заключенія членовъ ея отъ Военнаго Министерства и представителя Варшавскаго Генераль-Губернатора, постановила: I. отклонить ходатайства предпринимателей о тѣхъ подъѣздныхъ путяхъ, на сооруженіе коихъ безусловно не соглашаются въ настоящее время Военное Министерство и Варшавскій Генераль-Губернаторъ, а именно: 1) Кутно-Слупецъ, 2) Кутно-Ленчице-Згержъ-Константиновъ-Рзговъ-Тушинъ-Бабы, 3) то же, съ вѣтвями на Александровъ и Лодзь, 4) Бабы-гор. Томашовъ-Ново Место-Могельницы-Гройцы, 5) Гройцы-Могельницы, 6) Скерневицы-Рава съ вѣтвями къ городамъ Ново-Место и Могельницы, 7) Варшава-Ловичъ, 8) Мѣховъ-Прошовицы съ вѣтвью къ сахарному заводу Шренява, 9) Островецъ-Сандоміръ съ вѣтвью на гор. Сташевъ, 10) Ченстоховъ-Вѣрушовъ съ вѣтвью на д. Прашки, Болеславецъ и Мирковъ, 11) Кѣльцы-заводъ Рывяны чрезъ Моравицу, Хмѣльникъ. Бускъ, Стопницу и Сташевъ и 12) отъ Мѣхова на Калину-Вельку-Дялошнице до сах. заводовъ Лубно, Шренява и далѣе до дер. Прошовице съ вѣтвями къ означеннымъ заводамъ и къ гор. Мѣхову. II. Точно также отклонить ходатайства: а) о проведеніи дороги отъ Яблонны до Пултуска, такъ какъ участокъ этой дороги Згержъ-Пултускъ, проведенный по лѣвому берегу р. Нарева, какъ того требуетъ Военное вѣдомство, не можетъ быть выгоднымъ для предпринимателя въ финансовомъ отношеніи, такъ какъ онъ является совершенно разобщеннымъ съ участкомъ Варшава-Яблонна, въ особенности при широкой колеѣ и при необходимости сооруженія моста чрезъ р. Наревъ; б) о сооруженіи подъѣздного пути отъ ст. Томашовъ до гор. Томашова и дер. Куровице, такъ какъ участокъ, на разрѣшеніе коего согласно Военное вѣдомство, а именно отъ гор. Томашова до ст. Томашовъ, по своему краткому протяженію (около 3—4 вер.). едва ли можетъ быть сооруженъ отдѣльнымъ самостоятельнымъ предпринимателемъ, и в) о проведеніи дороги Андреевъ-Сташевъ, съ вѣтвями на сахарный заводъ Рывяны и Бускъ, такъ какъ разрѣшаемый Военнымъ вѣдомствомъ участокъ Сташевъ-Рывяны, протяженіемъ всего около 4 верстъ, какъ пролегающій между

двумя заводами, не соединенными съ какою либо желѣзною дорогою, едва ли можетъ быть осуществленъ въ качествѣ отдѣльнаго предпріятія; и III. Ходатайство Лейзера Брыша о предоставленіи ему права сооруженія и эксплуатаціи значительныхъ линій: Млава-Плоцкъ-Ломжа-Бѣлостокъ и Плоцкъ-Лодзь оставить безъ разсмотрѣнія, какъ лица, не представившаго никакихъ соображеній и основаній для своего ходатайства.

Затѣмъ Коммисія разсмотрѣла ходатайства о проведеніи ниже слѣдующихъ подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ, о сооруженіи коихъ имѣются ходатайства различныхъ лицъ, и, принявъ во вниманіе финансовое и экономическое значеніе этихъ линій, а также имѣя въ виду заключенія представителей Военнаго вѣдомства и Варшавскаго Генераль-Губернатора, пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1. О проведеніи линій Новогеоргіевскъ-Плоцкъ и Радиминъ-Вышковъ-Пултускъ: необходимо, чтобы постройка ихъ была разрѣшена только при условіи широкой колеи, хотя и при самыхъ облегченныхъ техническихъ условіяхъ.

2. О постройкѣ линій: а) Ваверъ-Дамбе-Вельке съ вѣтвью отъ Милосны до Віонзовны и отъ послѣдней на Отвоцкъ, б) Віонзовна-Гарволинъ, в) Отвоцкъ черезъ Карчевъ на Гору Кальварію, г) Гора Кальварія-Отвоцкъ-Віонзовна-Милосна-Ваверъ съ вѣтвью на Дамбе-Вельке и отъ Горы-Кальваріи до Гарволина,—Коммисія, принимая во вниманіе, что участокъ отъ Віонзовны до Гарволина проектируется, повидимому, параллельно существующихъ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ и при сооруженіи его съ широкою колеєю можетъ конкуррировать съ этой линіей, отвлекая къ себѣ часть грузовъ и въ особенности дачныхъ пассажировъ отъ Привислинскихъ жел. дорогъ,—полагало болѣе правильнымъ, до разрѣшенія вопроса, просить членовъ Коммисіи отъ Министерства Путей Сообщенія доставить свои соображенія и данныя о томъ, какое вліяніе можетъ оказать проведеніе линіи Віонзовна-Гарволинъ на доходность казенныхъ Привислинскихъ дорогъ; что же касается колеи участковъ Отвоцкъ-Гора Кальварія-Гарволинъ, то таковая, по мнѣнію Коммисіи, должна быть широкою, нормальною, такъ какъ участокъ Отвоцкъ-Гарволинъ является вѣтвью, примыкающею у ст. Отвоцкъ къ ширококолейной казенной Привислинской желѣзной дорогѣ.

3. О проведеніи жел. дороги между Плоцкомъ (Радзиве) и Кутно Коммисія, принимая во вниманіе: 1) что дорога эта можетъ быть продолжена въ послѣдствіи къюгу до пересѣченія съ Калишской жел. дорогой и тогда приобрѣтетъ значеніе большого магистраль-

наго участка, 2) что по сооруженіи Варшава-Калишской жел. дороги каменный уголь въ Плоцкъ пойдетъ именно по проектируемой дорогѣ, и доходность ея вслѣдствіе этого сильно повысится, и, наконецъ, 3) что дорога Плоцкъ (Радзиве)-Кутно является вообще доходной и выгодной въ коммерческомъ отношеніи,—полагала необходимымъ, чтобы линія Плоцкъ или (Радзиве)-Кутно была сооружена съ нормальной колеєю въ 5 футовъ ширины, хотя и при самыхъ облегченныхъ техническихъ условіяхъ.

4. Относительно сооруженія линіи Сохачевъ - Гузовъ - Вискитки до ст. Руда-Гузовская, съ вѣтвями къ заводамъ Гузовъ, Орышевъ и Германовъ, Коммисія, принимая во вниманіе финансовыя и коммерческія условія предполагаемой дѣятельности проектируемой линіи, опредѣляющія почти исключительно мѣстное ея значеніе для сахарныхъ заводовъ ея раіона,—полагала правильнымъ разрѣшить ея постройку съ колеєю въ 75 сант. ширины.

5. Принимая во вниманіе ожидаемую доходность линіи Варшава-Радомъ, Коммисія полагала правильнымъ, чтобы линія эта была разрѣшена къ сооруженію не иначе, какъ съ нормальной широкою колеєю.

6. Относительно сооруженія линіи Сохачевъ-Санники-Гамбинъ-Радзиве, по выясненіи подробностей проекта рассматриваемой линіи, Коммисія пришла къ тому заключенію, что постройка участка Гродзискъ-Блоне не вызывается мѣстными потребностями, и потому не встрѣчается надобности въ разрѣшеніи постройки этой линіи; что же касается затѣмъ участка Блоне-Лешно-Кампиновскіе лѣса, то таковой имѣетъ существенное значеніе для эксплуатаціи лѣсовъ, находящихся къ сѣверу отъ Лешно, и потому постройка его желательна; въ виду же того, что участокъ этотъ весьма невеликъ по протяженію, было бы, по мнѣнію Коммисіи, рациональнѣе строить его не съ узкою колеєю, такъ какъ въ такомъ случаѣ на маленькой вѣтви пришлось бы имѣть особый подвижной составъ, а съ обыкновенной широкою колеєю, хотя и при самыхъ облегченныхъ техническихъ условіяхъ;

и 7. Сооруженіе линіи Холмъ-Грубешовъ-Крыловъ Коммисія признала возможнымъ съ широкою 5-ти футовою колеєю при облегченныхъ техническихъ условіяхъ постройки.

(О сооруженіи линій: Новогоргіевскъ - Плоцкъ см. засѣданія 2 ноября 1900 г. и 8 и 10 ноября 1901 г., Варшава-Радомъ—засѣданія 14, 21 и 23 декабря 1900 г. и Холмъ - Грубешовъ - Крыловъ—засѣданіе 13 октября 1900 года).

2. По вопросу о постройкѣ подъездного пути отъ Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги къ копи Парижъ, до цинковаго завода и далѣе до каменноугольнаго отвода Бендинъ Va, арендуемаго Франко-Русскимъ Горнымъ Обществомъ.

Правленіе Франко-Русскаго Горнаго Общества, въ 1889 году, обратилось въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи Обществу Ивангородо-Домбровской жел. дороги соорудить на средства Франко-Русскаго Общества ширококолейный подъездной путь общаго пользованія, съ предоставленіемъ предпріятію права принудительнаго отчужденія земель, отъ ст. Домброва къ копи Парижъ до цинковаго завода, съ продолженіемъ до отвода Бендинъ Va, протяженіемъ 1 вер. 354 саж.

Коммисія, по рассмотрѣніи сего ходатайства, признала желательнымъ сооруженіе распоряженіемъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (за переходомъ въ январѣ 1900 г. въ казну Ивангородо-Домбровской жел. дороги), за счетъ Франко-Русскаго Общества, ширококолейнаго подъезднаго пути общаго пользованія отъ 285 версты бывшей Ивангородо-Домбровской жел. дороги къ копи Парижъ, до цинковаго завода и далѣе до каменноугольнаго отвода Бендинъ Va, арендуемыхъ Франко-Русскимъ Обществомъ, съ предоставленіемъ предпріятію права принудительнаго отчужденія земель, съ тѣмъ, что при отчужденіи земель права на разработку минеральныхъ ископаемыхъ, находящихся въ нѣдрахъ отчуждаемой полосы, остаются за прежними владельцами сихъ правъ, которые обязываются при разработкѣ ихъ соблюдать всѣ мѣры предосторожности, какія будутъ указаны въ законѣ, дабы желѣзнодорожный путь и его принадлежности отнюдь не могли потерпѣть какого либо поврежденія, и съ тѣмъ, что по окончаніи сооруженія подъездной путь перейдетъ въ полную собственность и распоряженіе казны.

Дальнѣйшаго движенія дѣло сіе не получило.

Засѣданія 3, 5, 11 и 12 февраля 1900 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ районѣ Донецкаго бассейна.

На происходившемъ въ концѣ 1899 года XXIV съѣздѣ горно-промышленниковъ юга Россіи былъ проектированъ рядъ мѣро-

пріятій съ цѣлью какъ облегченія работы углевозныхъ линій и узловыхъ станцій, такъ и расширенія существующей въ районѣ Донецкаго бассейна сѣти рельсовыхъ путей. Заключение съѣзда по этимъ вопросамъ были подвергнуты обсужденію въ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, при чемъ Коммисія, разсмотрѣвъ настоящее дѣло во всей его совокупности, пришла къ заключенію, что съ цѣлью упорядоченія перевозки грузовъ въ районѣ Донецкаго бассейна и возможнаго увеличенія добычи каменнаго угля, необходимо неотлагательно принять слѣдующія мѣры:

1. Распоряженіемъ и на средства казны произвести техническія изысканія и вслѣдъ затѣмъ немедленно приступить къ работамъ по сооруженію: а) ширококолейной желѣзной дороги магистральнаго типа отъ Маріупольской линіи у станціи Волноваха, или сѣвернѣе ея, въ направленіи на станціи Пологи, Бердянскской линіи, и Александровскъ, Севастопольской линіи, до конечной станціи Ингулецкой вѣтви и съ отдѣльной линіей магистральнаго же типа до станціи Долгинцево—съ тѣмъ, чтобы эта послѣдняя линія была открыта ранѣе линіи на Ингулецкую вѣтвь и чтобы магистраль Долгинцево-Волноваха въ отношеніи отчужденія имущества, водоснабженія станцій и опорныхъ частей искусственныхъ сооружений была, при самой постройкѣ, рассчитана на два пути; б) ширококолейной желѣзной дороги магистральнаго типа отъ Богодуховской вѣтви, примѣрно черезъ станцію Иловайскую, Таганрогской линіи, въ направленіи на Алексѣевское антрацитовое мѣсторожденіе, до соединенія съ Луганскою линіею у пункта, нѣсколько восточнѣе Дебальцева расположеннаго; в) ширококолейнаго подъѣздного пути отъ Макѣевскаго каменноугольнаго мѣсторожденія до указанной въ предшествующемъ пунктѣ магистрالی.

2. Распоряженіемъ и на средства казны произвести техническія изысканія по сооруженію: а) магистральныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ Маріупольской линіи до Таганрога и отъ Ингулецкой вѣтви до Вознесенска и б) подъѣздныхъ путей отъ марганцевыхъ мѣсторожденій близъ Никополя къ новой магистрالی Долгинцево-Волноваха и отъ Петровскаго каменноугольнаго мѣсторожденія къ Лозовой и Купянску.

3. Войти въ соглашеніе съ Обществомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ о томъ, чтобы оно безотлагательно приступило къ постройкѣ подъѣздного пути отъ станціи Мѣловой до ст. Камышевахи и произвести изысканія по постройкѣ подъѣздныхъ путей: отъ Екатерининскаго и Свиначевскаго мѣсторожденій къ Восточно-Донецкой линіи, отъ Гундоровскаго мѣсторожденія до станціи

Каменской и отъ мѣсторожденія Калачевского (Кривенка) до станціи Мѣловой или Бѣлой.

4. Привести безотлагательно въ исполненіе Высочайше утвержденныя положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта о сооруженіи вѣтвей Очеретинской, Кураховской и Щетовской, при чемъ Кураховскую вѣтвь провести въ направленіи отъ станціи Рудничной до поста Журавки, а Щетовскую вѣтвь—отъ поста Щетовки до рудника Копылова.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 29 апрѣля 1900 г. за № 4514, полагали предоставить Министру Путей Сообщенія безотлагательно, вслѣдъ за производствомъ техническихъ изысканій, приступить къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, съ подчиненіемъ всѣхъ операцій по этой постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операцій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, слѣдующихъ линій: а) ширококолейной желѣзнодорожной магистрали отъ Мариупольской линіи у станціи Волновахи, или сѣвернѣе ея, въ направленіи на станціи Пологи, Бердянской линіи, и Александровскъ, Севастопольской линіи, до конечной станціи Ингулецкой вѣтви и съ отдѣльной линіей магистральнаго же типа до станціи Долгинцево—съ тѣмъ, чтобы эта послѣдняя линія была открыта ранѣе линіи на Ингулецкую вѣтвь и чтобы магистраль Долгинцево-Волноваха въ отношеніи отчужденія имущества, водоснабженія станцій и опорныхъ частей искусственныхъ сооружений была, при самой постройкѣ, рассчитана на два пути; б) ширококолейной желѣзнодорожной магистрали отъ Богодуховской вѣтви примѣрно черезъ станцію Иловайскую, Таганрогской линіи, въ направленіи на Алексѣевское антрацитовое мѣсторожденіе до соединенія съ Луганскою линіей у пункта, нѣсколько восточнѣе Дебальцева расположеннаго; в) ширококолейнаго подъѣзднаго пути отъ Макѣевского каменноугольнаго мѣсторожденія до указанной въ предшествующемъ пунктѣ магистрали.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 16 мая 1900 года, полагало представленіе это утвердить.

Государь Императоръ, въ 26 день мая 1900 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Правильное движеніе на нижеслѣдующихъ участкахъ, соста-

вившихъ „Вторую Екатерининскую желѣзную дорогу“, открыто 20 мая 1904 года: Долгинцево-Кичкасѣ (164 вер.), Апостолово-Николо-Козельскѣ (39 вер.), Караванная-Иловайская (33 вер.), и Моспино-Макѣевка (20 вер.), а также на вѣтвяхъ къ разнымъ пунктамъ дороги (8 вер.); затѣмъ на участкахъ: Александровскѣ-Волноваха (223 вер.) и Иловайская-Чернухино (80 вер.), а также на вѣтви Александровскѣ-Передаточная (5 вер.) правильное движеніе открыто 12 августа 1904 года.

(О выборѣ направленія для средней части Второй Екатерининской желѣзной дороги см. засѣданія 18 и 20 января 1901 г.)

Засѣданіе 24, 25 февраля, 1 и 4 марта 1900 года.

По вопросу о проведеніи желѣзнодорожныхъ путей на Уралѣ.

Командированный, съ Высочайшаго соизволенія, лѣтомъ 1899 года на Уралѣ заслуженный профессоръ Д. И. Менделѣевъ для изслѣдованія нуждъ Уральской горной промышленности, представилъ Министру Финансовъ докладную записку, въ которой указалъ на необходимость, для удешевленія Уральского желѣза и чугуна и для усиленія его выдѣлки, соорудить слѣдующія четыре линіи: 1) отъ Тобольска чрезъ лѣса на Тавдѣ и Турѣ къ Кушвѣ или иной станціи Уральской желѣзной дороги, 2) отъ горы Магнитной на Пермь чрезъ Бѣлорѣцкій и Артинскій заводы, 3) отъ Омска чрезъ Кыштымскій заводъ до встрѣчи съ вышеуказанною (п. 2) дорогою и 4) вѣтвь, пересѣкающую Тюменскую дорогу и примыкающую на югѣ къ Омскъ-Кыштымской линіи, а на сѣверѣ, по проходѣ чрезъ Каменскій заводъ и Егоршинскія мѣсторожденія, доходящую до Ирбита.

Кромѣ того, въ декабрѣ 1899 г., уполномоченные съѣзда горнопромышленниковъ Урала подали въ Министерства Финансовъ и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ докладную записку, въ которой намѣтили нѣсколько желѣзнодорожныхъ линій, необходимыхъ для Урала, а именно: а) линіи, имѣющія доставить руду къ не эксплуатируемому горючему, б) имѣющія доставить горючее тѣмъ раіонамъ Урала, которые имѣютъ избытокъ въ рудѣ, и в) имѣющія общее значеніе въ смыслѣ расширенія производства желѣза и чугуна.

Коммисія, посвятивъ четыре засѣданія всестороннему обсу-

жденію вопроса о линіяхъ, необходимыхъ для поднятія и улучшенія горнозаводской дѣятельности Урала рельсовыхъ путяхъ, пришла къ слѣдующему заключенію:

I. По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій, наиболѣе необходимыхъ въ видахъ содѣйствія развитію металлургической промышленности Урала: а) большинство членовъ Комисіи высказалось за линіи: 1) по восточному склону Уральскаго хребта, отъ ст. Невьянскъ, Пермской желѣзной дороги, черезъ Алапаевскіе заводы и г. Ирбитъ до рѣки Тавды близъ села Таборинскаго, съ вѣтвью на Егоршинское каменноугольное мѣсторожденіе, до пересѣченія съ Екатеринбургъ - Тюменской линіей близъ ст. Богдановичъ; 2) по западному склону Уральскаго хребта отъ Лысьвенской вѣтви, въ направленіи существующихъ заводовъ, до Михайловскаго завода; отъ Михайловскаго завода до пересѣченія съ Самаро-Златоустовской желѣзной дорогою и засимъ на югъ по направленію этой вѣтви до Комаровско-Зигаинскаго мѣсторожденія, съ соединеніемъ одного изъ пунктовъ центральной части этой линіи между Лысьвенской и Бакальской вѣтвями со ст. Екатеринбургъ; 3) на югѣ Урала отъ Комаровско-Зигаинскаго мѣсторожденія до горы Магнитной; б) меньшинство членовъ Комисіи высказалось за линіи: 1) Челябинскъ-Магнитная, 2) Уфа-Магнитная, 3) Невьянскъ-Ирбитъ-Таборинское и 4) за сѣверную часть линіи по западному склону Уральскаго хребта отъ Лысьвы черезъ Ревдинскій заводъ съ соединеніемъ съ Екатеринбургъ-Челябинской линіей. При этомъ представитель Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ д. с. с. Урбановичъ высказался за линію Уфа-Магнитная; но въ настоящее время полагалъ неотложною къ постройкѣ лишь часть ея до р. Бѣлой съ вѣтвями къ Зигаинско-Комаровскому мѣсторожденію, къ заводамъ Авзянскому (чрезъ Узань и Кагу) и Бѣлорѣцкому. Представители же Государственнаго Контроля находили необходимымъ осуществленіе линіи Магнитная-Комарово безъ продолженія до Уфы.

II. По вопросу о производствѣ техническихъ изысканій Комисія признала необходимымъ неотлагательно произвести изысканія по всемъ перечисленнымъ направленіямъ (за исключеніемъ Челябинскъ-Магнитная, по каковому направленію уже имѣются изысканія), въ предположеніи сооруженія этихъ линій съ широкою колеею, съ тѣмъ, чтобы на участкахъ, которые представляютъ техническія затрудненія, а также для всей линіи Уфа-Магнитная были произведены изысканія вариантовъ съ узкою колеею.

III. Наконецъ, Комисія признала желательнымъ, чтобы же-

лѣзнодорожныя техническія изысканія сопровождались геологическими изслѣдованіями прорѣзываемыхъ мѣстностей.

Засѣданія 1 и 4 марта 1900 года.

По вопросу о постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ Невьянска, чрезъ Алапаевскій заводъ и гор. Ирбитъ, до села Таборинскаго на рѣкѣ Тавдѣ.

Въ іюнѣ 1899 года, д. с. с. К. В. Рукавишниковъ возбудилъ предъ Министерствомъ Путей Сообщенія и Финансовъ ходатайство о разрѣшеніи ему образовать акціонерное Общество для постройки и эксплуатаціи ширококолейной линіи отъ Невьянска до Алапаевска съ продолженіемъ ея до г. Ирбита. Ходатайство это было отклонено Министерствомъ Финансовъ въ виду того, что Рукавишниковъ испрашивалъ пособіе со стороны казны, между тѣмъ какъ Коммисією о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ (см. засѣданія 30 апрѣля и 1 мая 1898 г.) эксплуатация этого пути была признана, повидимому, неубыточною. Ходатайство свое К. В. Рукавишниковъ возобновилъ въ январѣ 1900 года, при чемъ, ссылаясь на то, что, имѣя нынѣ данныя объ этой дорогѣ на основаніи произведенныхъ имъ изысканій и расчетовъ могущаго быть валового дохода предпріятія, онъ считаетъ дорогу Невьянскъ-Ирбитъ убыточною на первое время ея существованія, почему испрашиваетъ правительственное пособіе, уменьшающееся по пятилѣтіямъ, всего на 15 лѣтъ, а именно на первые 5 лѣтъ—по 1.300 р., на вторые 5 лѣтъ—по 870 р., на послѣдніе 5 лѣтъ—по 430 р. съ версты въ годъ, каковое пособіе всего за 15 лѣтъ составитъ общую сумму 2.925.000 руб. Длина линіи опредѣлялась предпринимателемъ въ 225 вер. и строительная стоимость въ 9 мил. рублей.

Въ февралѣ 1900 года, поступило въ Министерство Финансовъ прошеніе отъ М. Г. Конфельда и В. Р. фонъ-Руктешеля о разрѣшеніи имъ учредить акціонерное Общество для постройки и эксплуатаціи ширококолейной дороги отъ ст. Богдановичъ, Пермской жел. дороги, до г. Ирбита съ вѣтвями въ первую очередь на с. Егоршино, а во вторую на Режевскій, Нейво-Шайтанскій и Алапаевскій заводы; въ дополнительномъ же прошеніи эти лица ходатайствовали о предоставленіи имъ права сооруженія и эксплуатаціи линіи Невьянскъ-Ирбитъ-Алапаевскъ съ вѣтвью на с. Егоршино.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ признала подлежащимъ отклоненію предложеніе г. Рукавишника о предоставленіи ему права учредить вышеупомянутое акціонерное Общество въ виду непріемлемости предложенныхъ имъ финансовыхъ условій осуществленія этого предпріятія.

Что же касается предложенія г.г. Конфельда и фонъ-Руктешеля, то въ виду недостаточной его разработки Коммисія постановила оставить означенное предложеніе безъ разсмотрѣнія.

Засѣданія 24 и 30 марта 1900 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій Москва-Дубки и Москва-Стромынь.

Въ сентябрѣ 1898 года, Московское Общество для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи возбудило предъ Министерствомъ Финансовъ ходатайство о разрѣшеніи ему соорудить и эксплуатировать желѣзнодорожную линію отъ д. Дубки, Покровскаго уѣзда Владимірской губерніи, до Москвы, протяженіемъ около 84 вер. и стоимостью 4.963.076 руб. на условіяхъ, на коихъ Правительство признаетъ возможнымъ разрѣшить осуществленіе названнаго предпріятія.

Въ сентябрѣ того же года, пот. поч. гр. И. Н. Брашнинъ, купецъ Н. П. Федотовъ и др. обратились къ Московскому Губернатору съ прошеніемъ о разрѣшеніи имъ постройки ширококолейнаго подъѣздного пути общаго пользованія отъ Москвы до с. Стромынь, протяженіемъ около 64 верстъ, стоимостью около 3.000.000 р.; для осуществленія сего предпріятія названныя лица предполагали образовать особое акціонерное Общество.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, разсмотрѣвъ сіи ходатайства и принимая во вниманіе, что: 1) обѣ дороги эти, какъ совпадающія въ западныхъ своихъ половинахъ другъ съ другомъ, исключаютъ одна другую; 2) за направленіе на Дубки высказались Московскій Генералъ-Губернаторъ, Торфяной съѣздъ и громадное большинство мѣстныхъ фабрикантовъ и заводчиковъ, мотивируя свое ходатайство не только выгодами замѣны гужевою отправки грузовъ, но и главнымъ образомъ обслуживаніемъ этой линіей огромныхъ торфяныхъ болотъ (свыше 20.000 десят.); 3) солидную доходность линіи Москва-Дубки и недостаточную гарантію серьезности предпріятія по линіи Москва-Стромынь,—полагала возмож-

нымъ предоставить Московскому Обществу подъѣздныхъ путей право сооруженія и эксплуатаціи линіи Москва-Дубки на условіяхъ, ею выработанныхъ.

Министръ Финансовъ, усматривая, что сооруженіемъ означеннаго пути въ районѣ, обслуживаемомъ уже двумя казенными желѣзными дорогами: Московско-Нижегородскою и Московско-Ярославско-Архангельскою, былъ бы нанесенъ весьма значительный ущербъ интересамъ Государственнаго Казначейства, такъ какъ на новое направленіе было бы отвлечено значительное количество грузовъ съ названныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и затрудняясь прійти къ убѣжденію, что постройка указанной линіи вызывается особо настоятельною необходимостью,—не нашелъ своевременнымъ представить вопросъ о сооруженіи линіи Москва-Дубки на Высочайшее усмотрѣніе чрезъ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

Засѣданіе 15 апрѣля 1900 года.

По вопросу о сооруженіи Черноморской желѣзной дороги.

Послѣ производства изысканій для Черноморской желѣзной дороги гг. фонъ-Гартманомъ, Картавцовымъ и Ушаковымъ (см. выше: засѣданіе 19 ноября 1898 года), названныя лица возбудили ходатайство о разрѣшеніи имъ учредить акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи Черноморской желѣзной дороги по намѣченному ими направленію.

Вопросъ о сооруженіи Черноморской желѣзной дороги разсматривался Коммисіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ 15 апрѣля 1900 года, при чемъ Коммисія, признавая желѣзную дорогу вдоль Черноморскаго побережья необходимою и желательною и придавая ей не только мѣстное, но и въ еще большей степени транзитное значеніе, полагала, что Черноморская желѣзная дорога должна быть построена ширококолейною и при томъ должна быть продолжена не до Сухума, а далѣе до одной изъ станцій Закавказской желѣзной дороги въ тѣхъ цѣляхъ, чтобы желѣзныя дороги въ Закавказскомъ краѣ были связаны непрерывнымъ путемъ съ общемою сѣтью російскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе заявленія вышепоименованныхъ лицъ, что они на означенныхъ условіяхъ не признають для себя возможнымъ осу-

ществленіе Черноморской желѣзной дороги во всемъ ея объемѣ, а также по причинѣ послѣдовавшей смерти одного изъ участниковъ, а именно Ушакова, вопросъ о сооруженіи названной дороги остался открытымъ. Затѣмъ, по всеподданнѣйшему докладу Министра Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ о крайней важности для дальнѣйшаго развитія и процвѣтанія Черноморскаго побережья Кавказа проведенія желѣзной дороги вдоль побережья, Его Императорское Величество Государь Императоръ, 5 ноября 1901 года, Высочайше повелѣть соизволилъ обсудить этотъ вопросъ въ Особомъ Совѣщаніи подѣ Личнымъ Его Императорскаго Величества предсѣдательствомъ, съ тѣмъ, чтобы Министръ Финансовъ внесъ въ помянутое Совѣщаніе соображенія свои по вопросу о способахъ осуществленія вышеозначенной желѣзной дороги.

Составленныя Министромъ Финансовъ соображенія по сему вопросу были рассмотрѣны въ Особомъ Совѣщаніи подѣ Личнымъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Величества, 21 декабря 1901 года, при чемъ на основаніи Высочайше утвержденнаго, 25 декабря 1901 года, журнала сего Совѣщанія, постановлено: 1) Приступить къ сооруженію Черноморской желѣзной дороги (нормальной колеи), долженствующей соединить одну изъ станцій Новороссійской вѣтви, Ростово-Владикавказской желѣзной дороги съ Закавказскою желѣзною дорогою. 2) Сооруженіе и эксплуатацію Черноморской желѣзной дороги предоставить Обществу Ростово-Владикавказской желѣзной дороги по одному изъ тѣхъ двухъ способовъ, которые въ общихъ чертахъ письменно были представлены Министромъ Финансовъ Совѣщанію. 3) Поручить Комисіи подѣ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Д. М. Сольскаго, изъ Министровъ: Финансовъ, Путей Сообщенія и Государственнаго Контролера, выработать по соглашенію съ Обществомъ Ростово-Владикавказской желѣзной дороги подробныя условія осуществленія сказанной дороги, а равно опредѣлить общее направленіе линіи и, засимъ, представить на Высочайшее утвержденіе сіи условія въ установленномъ порядкѣ. 4) При опредѣленіи направленія линіи имѣть въ виду, чтобы таковая, по возможности, захватила хотя часть хлѣбороднаго раіона Кубанской области, имѣла сообщеніе посредствомъ желѣзной дороги съ Майкопомъ и обслуживала наиболѣе важную часть Черноморскаго побережья. 5) Повести дѣло такъ, чтобы съ весны 1902 года начались подробныя изысканія линіи, и не позже 1903 года было приступлено къ сооруженію наиболѣе важныхъ участковъ этой дороги, на примѣръ, Сухумъ-Очемчиры.

Во исполненіе сего постановленія вопросъ о способахъ осуществленія Черноморской желѣзной дороги Обществомъ Владикавказской желѣзной дороги и о направленіи ея былъ разсмотрѣнъ, 31 января 1902 года, въ Коммисіи подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря графа Сольскаго, при чемъ Коммисія установила главныя основанія для сооруженія и эксплуатаціи Черноморской желѣзной дороги и поручила Министру Финансовъ предъявить эти основанія Обществу Владикавказской желѣзной дороги, по изъявленіи же Обществомъ согласія на принятіе оныхъ, выработать, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ и съ Обществомъ названной дороги, подробныя условія сооруженія и эксплуатаціи Черноморской желѣзной дороги и внести таковыя, за общимъ подписаніемъ, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи вмѣстѣ съ настоящимъ заключеніемъ Коммисіи.

Представляя, 12 февраля 1902 года за № 1600, въ Соединенное Присутствіе проектъ четвертаго дополненія къ уставу Общества Владикавказской желѣзной дороги, коимъ предположено предоставить названному Обществу сооруженіе и эксплуатацію Черноморской линіи съ вѣтвью на Майкопъ, нормальной колеи, магистральнаго типа, общимъ протяженіемъ около 550 верстъ, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственный Контролеръ полагали: 1) проектъ сей утвердить; 2) обязать Общество Владикавказской желѣзной дороги, при подписаніи проекта дополненія къ уставу Общества, отдѣльною подпискою подчиниться имѣющимъ быть объявленными ему Министромъ Путей Сообщенія главнѣйшимъ техническимъ условіямъ сооруженія Черноморской линіи съ вѣтвью на Майкопъ. 3) Операциі Общества по постройкѣ Черноморской линіи, съ вѣтвью на Майкопъ, а равно и прочихъ перечисленныхъ въ § 1 дополненія къ уставу Общества сооруженій подчинить правительственному надзору черезъ посредство Государственнаго Контроля, организуемому по соглашенію Государственнаго Контролера съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ и на основаніи правилъ, какія на сей предметъ будутъ выработаны.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 19 февраля 1902 года, полагало: 1) проектъ IV дополненія къ уставу Общества Владикавказской желѣзной дороги, по надлежащемъ исправленіи онаго въ соотвѣтствіи съ сужденіями Соединеннаго Присутствія, повергнуть на Высочайшее благовозврѣніе, и 2) обязать Общество Владикавказской желѣзной дороги при подписаніи проекта до-

полненія къ уставу Общества, отдѣльною подпискою, подчиниться имѣющимъ быть объявленными ему Министромъ Путей Сообщенія главнѣйшимъ техническимъ условіямъ сооруженія Черноморской линіи съ вѣтвью на Майкопъ.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ четвертаго дополненія къ уставу удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 1 день марта 1902 года.

Вопросъ о направленіи Черноморской желѣзной дороги разсматривался затѣмъ въ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ 6, 7 и 12 марта 1903 года.

Засѣданіе 20 апрѣля 1900 года.

По вопросу о сооруженіи ширококолейной вѣтви Лодзь-Колюшки.

При разсмотрѣніи вопроса о сооруженіи линіи Варшава-Лодзь-Калишъ, Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 21 марта 1900 г., постановило предоставить Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ изыскать способъ для осуществленія ширококолейной вѣтви Лодзь-Колюшки и внести предположенія свои по изъясненному предмету на усмотрѣніе Соединеннаго Присутствія.

Въ апрѣлѣ 1900 года, предсѣдатель Совѣта Управленія Общества Лодзинской фабричной жел. дороги вошелъ въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставленіи сооруженія и эксплуатаціи вѣтви Лодзь-Колюшки Обществу Лодзинской фабричной жел. дороги. По разсмотрѣніи этого ходатайства, Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ признала возможнымъ предоставить сооруженіе ширококолейной вѣтви отъ ст. Лодзь, разрѣшенной къ постройкѣ Варшава-Калишской жел. дороги, до соединенія съ Ивангородо-Домбровской жел. дорогою близъ ст. Колюшки Обществу Лодзинской фабричной жел. дороги на выработанныхъ Коммисіею главныхъ финансовыхъ условіяхъ, съ тѣмъ, чтобы операціи по означенному сооруженію были подчинены надзору Государственнаго Контроля на тѣхъ основаніяхъ, которыя будутъ установлены по соглашенію Государственнаго Контролера съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи, отъ 17 мая 1900 года за № 5239, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи

Государственнаго Совѣта, прилагая проектъ дополненія къ договору объ уступкѣ Лодзинской фабричной жел. дороги и къ уставу Общества сей дороги, согласно каковому проекту Обществу Лодзинской фабричной желѣзной дороги предполагается предоставить устройство и эксплуатацію ширококолейной вѣтви магистральнаго типа отъ Варшавско-Калишской линіи близъ г. Лодзи до соединенія съ Ивангородо-Домбровскою жел. дорогою близъ ст. Колюшки, протяженіемъ около 32 верстѣ, съ устройствомъ по тому же направленію узкоколейнаго пути, стоимостью всего около 5.000.000 р. дѣйст., не считая процентовъ за время постройки и расходовъ по реализаціи, полагали: 1) проектъ сей утвердить и 2) операціи Общества по постройкѣ Колюшкинской вѣтви и второго пути Лодзинской жел. дороги подчинить правительственному надзору чрезъ посредство Государственнаго Контроля, организуемому по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 30 мая 1900 г., полагало: представленіе это утвердить, поднеся проектъ дополненія къ Высочайше утвержденнымъ 18—30 іюля 1865 г. договору объ уступкѣ Лодзинской фабричной дороги и уставу Общества названной желѣзной дороги, исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ дополненія къ договору и уставу удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 11 день іюня 1900 года.

Правильное движеніе на Калишской вѣтви (Лодзь-Слотвины), протяженіемъ 34 версты, открыто 31 мая 1903 года.

Засѣданіе 29 апрѣля 1900 года.

I. По вопросу объ образованіи Общества Мальцовскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ мартѣ 1900 года, баронъ Н. А. Раушъ-фонъ Траубенбергъ, инженеръ путей сообщенія Ф. Е. Енакіевъ, пот. поч. гр. А. И. Мамонтовъ и гражд. инж. Л. К. Шемшинцевъ обратились въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставленіи имъ права образованія особаго акціонернаго Общества для приобрѣтенія отъ Общества Мальцовскихъ заводовъ при-

надлежащихъ ему узкоколейныхъ рельсовыхъ путей частнаго пользованія въ предѣлахъ Калужской и Орловской губерній, приспособленія этихъ путей къ эксплуатаціи въ видѣ дорогъ общаго пользованія, развитія сѣти ихъ новыми вѣтвями и переустройства Шахтенной вѣтви въ ширококолейную, съ продолженіемъ ея до примыканія къ линіи Москва-Калуга-Брянскъ, Общества Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги. Въ эту сѣть, протяженіемъ около 170 вер., съ колеєю ширины въ 3 фута, входятъ линіи: 1. отъ станціи Брянскъ, Риго-Орловской жел. дороги, къ сѣверу до м. Песочня (107 в.), 2. отъ Людинова—центра заводскаго раіона—къ востоку до рудныхъ мѣсторожденій, извѣстныхъ подъ наименованіемъ Шахта (32 в.), 3. вѣтвь къ западу отъ ст. Дядьково главной линіи до стекляныхъ заводовъ Общества (ст. Ивотъ—14 вер.) и 4. вѣтви къ станціямъ Птичино, Цементный заводъ, Старь, Знеберь (17 вер.).

Разсмотрѣвъ это ходатайство, Комиссія о новыхъ жел. дорогахъ полагала возможнымъ допустить образованіе Общества Мальцовскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ предоставленіемъ ему права принудительнаго отчужденія, съ тѣмъ, чтобы: 1. въ уплату за переходящія къ новому Обществу отъ Общества Мальцовскихъ заводовъ линіи послѣднему Обществу было передано лишь $\frac{3}{4}$ всего количества акцій образуемаго Общества и 2.400.000 руб. наличными деньгами, остальная же $\frac{1}{4}$ часть акцій была обычнымъ порядкомъ реализована, и сумма, полученная отъ этой реализаціи, внесена въ кредитныя учрежденія по указанію Министерства Финансовъ; 2. срокъ сооруженія новыхъ вѣтвей къ сѣти Мальцовскихъ дорогъ, а равно переустройства существующихъ линій былъ ограниченъ 1 октября 1902 г. и 3. срокъ владѣнія новымъ Обществомъ Мальцовскими желѣзными дорогами ограничивался 81 годомъ, а право выкупа дорогъ Правительствомъ наступало послѣ 25 лѣтъ со дня утвержденія устава Общества.

Представляя, 17 мая 1900 года за № 5185, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ устава Общества Мальцовскихъ желѣзныхъ дорогъ, согласно коему вышеназваннымъ лицамъ предоставляется право образовать акціонерное Общество съ основнымъ капиталомъ въ размѣрѣ не свыше 6.400.000 р. нар. для пріобрѣтенія отъ Общества Мальцовскихъ заводовъ узкоколейныхъ рельсовыхъ путей частнаго пользованія въ предѣлахъ Калужской и Орловской губерній, для развитія и переустройства этихъ путей въ цѣляхъ приспособленія ихъ къ

общему пользованію, для перестройки узкоколейной Шахтенной вѣтви въ ширококолейную, съ продолженіемъ ея до соединенія съ Московско-Брянскимъ участкомъ Московско - Кіево - Воронежской жел. дороги и для сооруженія двухъ боковыхъ вѣтвей къ станціямъ Знеберь и Старь,—Управлявшій Министерствомъ Путей Сообщенія и Министръ Финансовъ полагали: проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 30 мая 1900 года, полагало: предоставленіе Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія и Министра Финансовъ утвердить, поднеся проектъ устава Общества Мальцовскихъ желѣзныхъ дорогъ, исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 11 день іюня 1900 года.

Общество Мальцовскихъ желѣзныхъ дорогъ не состоялось и уставъ его потерялъ свою силу.

2. По вопросу о сооруженіи Нижне-Крынской вѣтви къ станціи Садки, Екатерининской желѣзной дороги.

Въ апрѣлѣ 1900 года, Правленіе Общества Нижней - Крынки обратилось въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи названному Обществу сооруженія на счетъ Общества ширококолейной вѣтви общаго пользованія отъ ст. Садки, Екатерининской жел. дороги, до сел. Нижне-Крынскаго, протяженіемъ около 12 вер. и стоимостью 360.931 р. безъ рельсовъ и подвижного состава, съ тѣмъ, чтобы по сооруженіи названная вѣтвь была передана въ собственность и эксплуатацію казны, а затраченный капиталъ возвращался каменноугольному Обществу Нижней Крынки безъ начисленія процентовъ изъ чистаго дохода, который получить сѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ перевозки отправляемаго съ вѣтви каменнаго угля и кокса на всемъ протяженіи пробѣга его по означеннымъ дорогамъ.

Коммисія, разсмотрѣвъ это ходатайство, единогласно признала возможнымъ разрѣшить каменноугольному Обществу Нижней Крынки сооруженіе вѣтви общаго пользованія на условіяхъ, тождественныхъ съ Высочайше утвержденными 10 марта 1900 г. условіями сооруженія Селезневской вѣтви съ нѣкоторыми, сдѣланными въ нихъ Коммисією, дополненіями.

Въ представленіи, отъ 13 мая 1900 г. за № 5045, въ Соеди-

ненное Присутствие Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Управлявшій Министерствомъ Путей Сообщенія и Министръ Финансовъ полагаютъ разрѣшить постройку ширококолейной вѣтви отъ ст. Садки, Екатерининской жел. дороги, до сел. Нижне-Крынского, Таганрогскаго округа земли войска Донскаго, на слѣдующихъ, между прочимъ, условіяхъ. Постройка вѣтви производится подъ наблюдениемъ Управленія Екатерининской жел. дороги распоряженіемъ и на средства акціонернаго каменноугольнаго Общества Нижней Крынки. При этомъ потребные для укладки на вѣтви рельсы отпускаются безвозмездно изъ запасовъ старогодныхъ рельсовъ съ одной изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Вѣтвь эта составляетъ собственность казны и эксплуатируется за счетъ послѣдней Управленіемъ Екатерининской жел. дороги подъ названіемъ Нижне-Крынской вѣтви. Определенный, согласно утвержденной расцѣпочной вѣдомости, строительный капиталъ вѣтви, безъ стоимости рельсовъ, и стоимость отчужденія въ той суммѣ, въ коей она опредѣлится въ дѣйствительности по окончаніи отчужденія, возвращаются каменноугольному Обществу Нижней Крынки безъ начисленія процентовъ изъ платы, причитающейся по дѣйствующимъ тарифамъ Екатерининской жел. дорогъ за провозъ по этой дорогѣ и по вѣтви каменнаго угля и кокса, отправляемыхъ съ вѣтви, при чемъ изъ упомянутой платы вычитаются расходы эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ по вѣтви и Екатерининской жел. дорогѣ изъ расчета по $\frac{1}{125}$ коп. съ пуда и версты. Съ своей стороны каменноугольное Общество Нижней Крынки гарантируетъ Управленію Екатерининской жел. дороги по особому договору отправку каменнаго угля съ конечнаго пункта проектируемой вѣтви въ количествѣ не менѣе 4.000.000 пуд. въ годъ, съ тѣмъ, что если бы не оказалось на дѣлѣ этого количества, то названное Общество вноситъ въ кассу Управленія Екатерининской жел. дороги провозную плату по вѣтви за недовезенное до 4 милліоновъ пудовъ количество каменнаго угля. Дѣйствіе означенной гарантіи прекращается по полномъ погашеніи строительной стоимости вѣтви.

Соединенное Присутствие, въ засѣданіи 30 мая 1900 года, полагало: разрѣшить сооруженіе и эксплуатацію ширококолейной вѣтви общаго пользованія отъ ст. Садки, Екатерининской жел. дороги, до сел. Нижне-Крынского, Таганрогскаго округа области войска Донскаго, на основаніи составленныхъ для сего условій, проектъ коихъ поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 11 день іюня 1900 года.

Правильное движеніе по вѣтви Садки - Нижне Крынское (12 вер.) открыто 12 августа 1901 г.

Засѣданіе 11 мая 1900 года.

По вопросу о сооруженіи Рамонской вѣтви къ ст. Графской, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ маѣ 1900 года, главноуправляющій принадлежащими Ея Императорскому Высочеству Принцессѣ Евгеніи Максимилиановнѣ Ольденбургской Рамонскимъ имѣніемъ и свеклосахарнымъ и рафинаднымъ заводами, пот. поч. гр. Г. Е. Кохъ обратился въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи сооруженія, за счетъ Августѣйшей владѣтельницы названныхъ заводовъ и имѣнія, ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви общаго пользования, протяженіемъ около 17 верстъ и стоимостью безъ отчужденія земель и рельсовъ около 240.000 р., отъ ст. Графской, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, до рѣки Воронежа противъ Рамонскаго имѣнія, на условіяхъ, подобныхъ Высочайше утвержденнымъ 7 февраля 1897 года условіямъ сооруженія и эксплуатаціи Первозвановской вѣтви, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, но съ нѣкоторыми сравнительно съ сими послѣдними измѣненіями. Такъ напр., въ условіяхъ сооруженія вѣтви Рамонь-Графская проектировалось возмѣщеніе изъ провозной платы, причитающейся Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ за заводскіе грузы, слѣдующіе съ вѣтви и на вѣтвь, затраченной на постройку сей вѣтви суммы съ начетомъ процентовъ изъ $4\frac{1}{2}\%$ годовыхъ за время съ открытія движенія по вѣтви до полного погашенія ея стоимости. Съ своей стороны главное управленіе Рамонскаго имѣнія уступало безвозмездно необходимую подъ вѣтвь землю изъ входящихъ въ составъ Рамонскаго имѣнія земель и вмѣстѣ съ тѣмъ принимало на себя обязательство приобрѣсти необходимыя подъ вѣтвь казенныя и частновладѣльческія земли по добровольному соглашенію безъ принудительнаго отчужденія.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, разсмотрѣвъ это ходатайство, признала сооруженіе проектируемой вѣтви желательнымъ; что же касается условій осуществленія этой вѣтви, то Коммисія,

принявъ въ этомъ отношеніи къ руководству Высочайше утвержденныя 10 марта 1900 г. условія сооруженія и эксплуатаціи Селезневской вѣтви Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, признала правильнымъ, чтобы возмѣщенію главному управленію Рамонскаго имѣнія подлежали затраченныя симъ управленіемъ на сооруженіе вѣтви и на приобрѣтеніе необходимыхъ подъ вѣтвь земель суммы безъ начисленія процентовъ за время съ открытія движенія до полного погашенія стоимости вѣтви и чтобы источникомъ для такого погашенія служили тарифныя платы, причитающіяся Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ за провозъ по симъ дорогамъ и по вѣтви заводскихъ грузовъ, слѣдующихъ съ вѣтви и на вѣтвь, за вычетомъ изъ сихъ платъ эксплуатационныхъ расходовъ въ размѣрѣ $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда и версты. Въстѣ съ тѣмъ Коммисія, принявъ во вниманіе характеръ ожидаемыхъ по Рамонской вѣтви перевозокъ, нашла возможнымъ не включать въ условія ея осуществленія гарантіи главнымъ управленіемъ Рамонскаго имѣнія перевозки по вѣтви такого количества грузовъ, которое обезпечивало бы ея содержаніе въ порядкѣ.

Управлявшій Министерствомъ Путей Сообщенія и Министръ Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 24 мая 1900 года за № 5489, полагали разрѣшить постройку Рамонской вѣтви, между прочимъ, на слѣдующихъ условіяхъ. Постройка вѣтви производится распоряженіемъ Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ чрезъ посредство главнаго управленія принадлежащихъ Ея Императорскому Высочеству Принцессѣ Евгении Максимилиановнѣ Ольденбургской имѣнія и свеклосахарнаго и рафинаднаго заводовъ, которое обязывается построить вѣтвь за счетъ и на средства Августѣйшей владѣтельницы имѣнія и заводовъ, при чемъ Обществомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ отпускаются на ст. Графской изъ запасовъ для укладки на вѣтви старые рельсы со скрѣпленіями безвозмездно. Опредѣленный согласно расцѣночной вѣдомости строительный капиталъ вѣтви, безъ стоимости рельсовъ и скрѣпленій, и стоимость отчужденія въ той суммѣ, въ которой она опредѣлится въ дѣйствительности по окончаніи отчужденія, возвращаются управленію Рамонскаго имѣнія, безъ начисленія процентовъ, изъ платы, причитающейсѣ Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ по дѣйствующимъ тарифамъ за провозъ по вѣтви и по всѣмъ линіямъ сѣти сего Общества грузовъ: сахарнаго песка, рафинада, патоки, угля, известковаго камня и свекловицы, идущихъ на вѣтвь и съ вѣтви, при чемъ изъ упомянутой провозной платы

вычитаются расходы эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ по вѣтви и Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ изъ расчета по $\frac{1}{125}$ коп. съ пуда и версты. Въ случаѣ воспослѣдованія въ установленномъ порядкѣ разрѣшенія Обществу Юго-Восточныхъ жел. дорогъ сооруженія Елецъ-Графской линіи, названное Общество возмѣщаетъ управленію Рамонскаго имѣнія, единовременно, оставшуюся къ тому времени непогашенною часть строительной стоимости вѣтви и стоимости отчужденія.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 30 мая 1900 года, полагало: испросить на сіе, согласно съ представленіемъ, Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе, поднеся проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи Рамонской вѣтви Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія соизволилъ, а проектъ удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 21 день іюня 1900 года.

Правильное движеніе на вѣтви Рамонь-Графская (16 вер.) открыто 24 января 1901 года.

Засѣданія 11, 12, 19 и 26 мая 1900 года и 22 и 24 марта 1901 года.

По вопросу о сооруженіи Приднѣпровскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ перечисленныхъ засѣданіяхъ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ разсматривался вопросъ о сооруженіи ряда желѣзнодорожныхъ линій въ районѣ южнаго Приднѣпровья, а именно: линій Николаевъ-Херсонъ-Джанкой, Михайловка-Ерхній Токмакъ, Скадовскъ-Михайловка, Джанкой - Каховка-Долгинцево (или Николаевка) и Хорлы-Михайловка.

Предложенія на постройку перечисленныхъ линій поступили въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ отъ различныхъ предпринимателей. Такъ, С. Б. Скадовскій и К^о предлагалъ соорудить линію отъ принадлежащаго ему приморскаго поселка Скадовска на Джарылгачской бухтѣ до ст. Михайловка (Пришибъ) Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги; А. Я. Вильмсъ и К^о—эту же линію и линію Михайловка-Верхній-Токмакъ (ст. Бердянской вѣтви Екатерининской жел. дороги); Московское Об-

щество подъѣздныхъ путей—линіи Николаевъ-Херсонъ и Михайловка-Верхній Токмакъ; П. В. Сучковъ и К^о лінію Николаевъ-Херсонъ-Джанкой; Ф. Э. и В. Э. Фальць-Фейны и К^о предлагали соорудить лініи Джанкой-Долгинцево (или Николаевка) Екатерининской жел. дороги, а также лінію отъ ст. Михайловка до принадлежащаго имъ приморскаго селенія Хорлы, съ оборудованіемъ въ Хорлахъ морскаго порта.

По обсужденіи каждаго изъ перечисленныхъ предложеній, Коммисія постановила:

1. Единогласно: сооруженіе лініи Михайловка-Верхній Токмакъ предоставить особому акціонерному Обществу, образуемому г. Вильмсомъ и др., на предложенныхъ ими условіяхъ, съ тѣмъ, чтобы срокъ концессіи уменьшенъ былъ до 81 года, послѣ достиженія дивиденда акціонеровъ 6⁰/₀ излишекъ чистой прибыли дѣлился пополамъ съ казною и чтобы еще до представленія дѣла въ Соединенное Присутствіе былъ учредителями Общества внесень залогъ въ 30.000 руб.: срокъ постройки лініи 2 года.

2. Большинствомъ голосовъ: предоставить сооруженіе порта Скадовска и желѣзнодорожныхъ ліній: Михайловка-Скадовскъ съ вѣтвью къ Хорламъ, если предприниматели пожелаютъ осуществить таковую вѣтвь, затѣмъ лініи Джанкой-Каховка-Бериславъ-Николаевка и Бериславъ Херсонъ-Николаевъ особому акціонерному Обществу, образуемому г.г. Фальць-Фейнами и др., на выработанныхъ Коммисією условіяхъ, въ числѣ которыхъ находилось условіе, что до внесенія дѣла въ Соединенное Присутствіе г.г. Фальць-Фейны должны внести залогъ въ 300 тысячъ рублей.

Стоимость сооруженія и протяженіе вышеозначенныхъ ліній Коммисія, при разсмотрѣннн дѣла принимала въ слѣдующихъ цифрахъ: лінія Михайловка-Скадовскъ (207 вер.) 10.000.000 руб., Николаевъ-Херсонъ (60 вер.) 3.600.000 руб., Михайловка-Верхній Токмакъ (84 вер.)—3.300.000 руб., Джанкой-Долгинцево (265 вер.) 14.650.000 руб. и Николаевъ-Херсонъ-Джанкой (235 вер.) 11.750.000 р.

Вопросъ о предоставленіи концессіи на жел. дорогу Михайловка-Токмакъ г.г. Фальць-Фейнамъ не могъ быть внесень на разсмотрѣніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, такъ какъ одно изъ условій означенной концессіи, именно внесеніе г.г. Фальць-Фейнами залога въ 300.000 руб. въ обезпеченіе образованія учреждаемаго ими Общества не было ими выполнено.

Что же касается сооружения Токмакской жел. дороги, то дѣло это разсматривалось еще разъ Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ, въ засѣданіяхъ ея 22 и 24 марта 1901 года, такъ какъ въ мартѣ этого года г. Вильмсъ обратился въ Министерство Финансовъ съ заявленіемъ о томъ, что проектъ и первоначальная расцѣпочная вѣдомость Токмакской линіи, а также коммерческо-финансовыя соображенія и условія постройки ея были составлены въ предположеніи второстепеннаго значенія Токмакской линіи, какъ подъѣздного пути: въ виду же разрѣшенія вопроса о постройкѣ линіи отъ Севастопольской жел. дороги къ порту Скадовску, составляющей естественное продолженіе Токмакской линіи, послѣдняя, приобрѣтая значеніе транзитнаго пути, должна удовлетворять всѣмъ требованіямъ магистральныхъ линій, почему условія первоначальнаго проекта измѣнятся и стоимость ея увеличится до 4.325.000 руб. По этой причинѣ г. Вильмсъ просилъ, при разрѣшеніи вопроса о постройкѣ Токмакской линіи, принять во вниманіе измѣнившуюся ея стоимость.

Въ виду означеннаго заявленія предпринимателя всѣ финансовыя расчеты, которые были приняты въ основаніе Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ въ 1900 г., измѣнились въ значительной степени, слѣдствіемъ чего явилась необходимость въ пересмотрѣ Коммисіей этого дѣла, какъ относительно стоимости дороги, такъ и относительно вѣроятной ея доходности. При вторичномъ обсужденіи настоящаго дѣла, Коммисія остановилась на выясненіи вопросовъ о значеніи Токмакскаго пути, его доходности въ ближайшіе годы и размѣра тѣхъ затратъ на его сооруженіе, которыя оправдывались бы ожидаемою его доходностью.

При этомъ въ виду неопредѣленности въ то время положенія, въ которомъ находились вопросы о постройкѣ линіи отъ ст. Михайловки къ Скадовску и продолженія Токмакскаго пути, Коммисія считала необходимымъ, чтобы предпріятіе Токмакской дороги было поставлено въ такія условія, при которыхъ оно имѣло бы возможность возникнуть и существовать внѣ зависимости отъ сооруженія упомянутыхъ желѣзнодорожныхъ линій. Затѣмъ Коммисія полагала соотвѣтственнымъ отнести Токмакскую линію, разсматривавшуюся прежде какъ подъѣздной путь, къ дорогамъ второстепеннаго значенія и придать ей наименованіе Токмакской желѣзной дороги. По этимъ соображеніямъ Коммисія находила, что дорогу эту слѣдуетъ строить такъ, чтобы впослѣдствіи она всегда могла быть усилена для возможности производить большое транзитное движеніе.

Высказавшись единогласно за желательность сооруженія Токмакской жел. дороги, въ виду ея большого экономическаго значенія для обширнаго района, Коммисія установила предѣльную строительную стоимость названной жел. дороги въ 3.850.000 руб. дѣйст. (не считая оборотнаго капитала) и въ зависимости отъ этого размѣръ основного капитала проектируемаго Общества Токмакской желѣзной дороги опредѣлила въ 4.800.000 р. нар., изъ коихъ $\frac{1}{4}$ или 1.200.000 р. образуется путемъ выпуска негарантированныхъ акцій, а $\frac{3}{4}$ или 3.600.000 р. нар. черезъ выпускъ негарантированныхъ же облигацій, но при этомъ сочла необходимымъ оговорить, что въ случаѣ, если указанный выше предѣльный размѣръ строительнаго капитала будетъ превзойденъ, то Общество обязывается для полученія необходимыхъ средствъ, не увеличивая облигаціоннаго капитала, выпустить дополнительные акціи безъ всякихъ льготъ со стороны Правительства.

Представляя, 5 мая 1901 года за № 4406, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ устава Общества Токмакской желѣзной дороги, согласно коему пот. поч. гр. Якову Андреевичу Вильмсу предоставляется право образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи желѣзной дороги второстепеннаго значенія, нормальной колеи, общаго пользованія отъ пункта Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги, лежащаго вблизи станціи Михайловка (Пришибъ) названной дороги, до пункта Бердянской вѣтви, Екатерининской жел. дороги, лежащаго вблизи станціи Верхній-Токмакъ, протяженіемъ около 84 вер. и стоимостью не свыше 3.850.000 р. дѣйст. (безъ стоимости оборотнаго капитала),—Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 22 мая 1901 года, полагало: разрѣшить образованіе Общества Токмакской желѣзной дороги на основаніи выработаннаго для сего и исправленнаго по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія устава, проектъ коего поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 4 день іюня 1901 года.

Затѣмъ учредитель Общества Токмакской желѣзной дороги Я. А. Вильмсъ, въ іюлѣ 1901 года, возбудилъ ходатайство о предоставленіи ему права продолжить разрѣшенную къ сооруженію Токмакскую желѣзную дорогу отъ пункта пересѣченія ея

съ Бердянскою вѣтвью Екатерининской желѣзной дороги на востокъ до ст. Цареконстантиновка строившейся Второй Екатерининской желѣзной дороги; протяженіе этого проектируемаго участка Токмакской жел. дороги опредѣлялось г. Вильмсомъ въ 37 верстѣ.

Означенное ходатайство Я. А. Вильмса было рассмотрѣно Коммисією о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ 5 января 1902 года.

Засѣданія 1 и 4 сентября и 6 октября 1900 года.

По вопросу о сооруженіи углевозныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ Домбровскомъ бассейнѣ.

Совѣтъ Управленія Общества Варшавско-Вѣнской жел. дороги вошелъ въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ объ испрошеніи въ установленномъ порядкѣ израсходовать на сооруженіе двухъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ Домбровскомъ бассейнѣ, намѣченныхъ пятымъ Съѣздомъ горнопромышленниковъ Царства Польскаго, 1.000.000 р. изъ кассовыхъ средствъ Общества, съ тѣмъ, чтобы позаимствованіе это было покрыто по реализаціи X выпуска облигацій Общества Варшавско-Вѣнской жел. дороги. При этомъ для сѣвернаго раіона Домбровскаго бассейна проектировалась Съѣздомъ вѣтвь колеи Варшавско-Вѣнской жел. дороги отъ станціи этой дороги Зомбковицы до с. Сончовъ, протяженіемъ около 20 вер., для южнаго же раіона проектированы двѣ желѣзнодорожныя вѣтви: одна узкой колеи, протяженіемъ около 4 вер. къ линіи Варшавско-Вѣнской жел. дороги между станціями Зомбковицы и Стржемешице, другая широкой колеи къ станціи Стржемешицы, Ивангородо-Домбровской жел. дороги, протяженіемъ около 15 верстѣ. Возбужденный V Съѣздомъ горнопромышленниковъ Царства Польскаго вопросъ о постройкѣ новыхъ углевозныхъ вѣтвей въ Домбровскомъ бассейнѣ, предварительно дальнѣйшаго его направленія, рассмотрѣнъ былъ въ Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ при участіи представителя Варшавскаго Генераль-Губернатора, представителей Съѣзда горнопромышленниковъ Царства Польскаго, Общества Варшавско-Вѣнской жел. дороги и Общества каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ Сосновицахъ а также владѣльца разрѣшеннаго къ постройкѣ Сосновицко-Домбровскаго электрическаго трамвая Цѣхановскаго. Послѣдній приглашенъ былъ къ

участію въ работахъ Коммисіи въ виду того, что проектированныя Сѣвдомъ горнопромышленниковъ новыя желѣзнодорожныя вѣтви въ Домбровскомъ бассейнѣ должны были отчасти пройти черезъ тѣ же мѣстности, которыя имѣлось въ виду обслужить Сосновицко-Домбровскимъ трамваемъ, а слѣдовательно болѣе или менѣе существенно затрогивали интересы его владѣльца.

По всестороннемъ обсужденіи вопроса, Коммисія, принявъ во вниманіе сдѣланныя въ ея засѣданіяхъ заявленія какъ Цѣхановскимъ такъ и представителемъ Общества каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ Сосновицахъ, — единогласно постановила признать желательнымъ сооруженіе въ Домбровскомъ бассейнѣ: 1) двухъ вѣтвей заграничной колеи къ линіи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, на дополнительный облигаціонный капиталъ Общества сей дороги, а именно отъ ст. Зомбковицы до сел. Сончовъ, протяженіемъ около 20 верстъ, и отъ линіи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги между станціями Зомбковицы и Стржемешицы приблизительно до копи Игнатій, протяженіемъ около 4 верстъ, съ тѣмъ, что расходы по отчужденію земель возьмутъ на себя мѣстные углепромышленники, заинтересованные ближайшимъ образомъ въ самомъ сооруженіи вѣтвей, и 2) одной вѣтви нормальной колеи, протяженіемъ около 4 верстъ, къ ст. Стржемешицы, Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги. Послѣдняя вѣтвь должна строиться на условіяхъ послѣдне-разрѣшенной Селезневской вѣтви на средства Общества каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ Сосновицахъ и тотчасъ по сооруженіи перейти въ собственность казны, но затѣмъ названному Обществу будутъ возвращаться затраченныя имъ суммы изъ провозной платы, получающейся за пробѣгъ угольныхъ грузовъ, отправляемыхъ съ вѣтви, какъ по самой вѣтви, такъ и по бывшей Ивангородо-Домбровской желѣзной дорогѣ, за вычетомъ эксплуатаціонныхъ расходовъ въ размѣрѣ $\frac{1}{125}$ коп. съ пуда и версты. При этомъ, однако, не должно производиться возврата Обществу части той платы, которая будетъ причитаться за пробѣгъ по Ивангородо-Домбровской дорогѣ 4.000.000 пудовъ угля, которые и нынѣ уже отправляются Сосновицкимъ Обществомъ со ст. Стржемешицы, Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги, по каковымъ 4 мил. пудовъ угля возвратъ части платы долженъ производиться лишь по одной вѣтви; затѣмъ Общество должно гарантировать минимумъ отправки угля по вѣтви въ размѣрѣ 6.000.000 пудовъ ежегодно.

Кромѣ того, Коммисія единогласно признала справедливымъ измѣненіе Высочайше утвержденныхъ 18 февраля 1900 года

условія сооруженія и эксплуатаціи г. Цѣхановскимъ Сосновицко-Домбровскаго трамвая (см. засѣданіе 18 февраля 1899 года) въ томъ смыслѣ, что 1) предприниматель освобождается отъ обязательствъ построить вѣтви: Бржозовице-Лагиша и Сельце-Загурже, общимъ протяженіемъ 6 верстъ, и 2) предусмотрѣнная помянутыми условіями поверстная плата въ пользу казны, прогрессивно увеличивающаяся съ 600 до 1800 рублей съ версты,—замѣняется процентнымъ отчисленіемъ въ пользу казны 5% съ валового дохода предпріятія, при чемъ предприниматель обязывается представлять въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ и въ Государственный Контроль для провѣрки отчеты предпріятія въ отношеніи валового дохода.

Въ смыслѣ изложеннаго постановленія Коммисіи состоялось, 13 февраля 1901 года за № 1346, представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта о сооруженіи трехъ углевозныхъ вѣтвей общаго пользованія въ Домбровскомъ бассейнѣ и объ измѣненіи условій сооруженія и эксплуатаціи Сосновицко-Домбровскаго электрическаго трамвая.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 27 февраля 1901 года, полагало: 1) Разрѣшить сооруженіе и эксплуатацію трехъ вѣтвей общаго пользованія къ Варшавско-Вѣнской и бывшей Ивангородо-Домбровской желѣзнымъ дорогамъ, на основаніи составленныхъ для сего условій, проектъ коихъ поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе. 2) Освободить предпринимателя по сооруженію Сосновицко-Домбровскаго электрическаго подъѣздного пути дворянина Цѣхановскаго отъ возложеннаго на него, Высочайше утвержденными, 18 февраля 1900 г., условіями сооруженія и эксплуатаціи сего пути, обязательства построить двѣ вѣтви: Бржозовице-Лагиша и Загурже-Сельце, общимъ протяженіемъ въ 6 верстъ, а равно замѣнить указанную въ п. 6 сихъ условій поверстную въ пользу казны плату 5%-мъ отчисленіемъ съ валового дохода пути, поднеся проектъ измѣненія на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проекты условій сооруженія трехъ вѣтвей общаго пользованія къ Варшавско-Вѣнской и бывшей Ивангородо-Домбровской желѣзнымъ дорогамъ и проектъ измѣненій условій сооруженія и эксплуатаціи Сосновицко-Домбровскаго электрическаго подъѣздного пути удостоены разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 11 день марта 1901 года.

Узкоколейная вѣтвь (колея 0,673 саж. ширины) Зомбковицы-Сончовъ (20 вер.) открыта для товарнаго движенія въ мартѣ 1909 г., вѣтвь же отъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги (между ст. Зомбковицы и Стржемешце) до копи Игнатій (4 вер.) къ 1 ноября 1910 г. находилась въ постройкѣ.

Засѣданія 1 сентября и 6 октября 1900 года.

По вопросу о сооруженіи вѣтви къ угольнымъ копямъ Жилловскаго Общества.

Въ іюнѣ 1900 года правленіе Жилловскаго Общества каменно-угольныхъ копей и рудниковъ обратилось въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему построить за его счетъ ширококолейную вѣтвь общаго пользованія отъ ст. Юрьевки, бывшей Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, Луганской вѣтви, къ каменноугольнымъ шахтамъ, устраиваемымъ Обществомъ неподалеку отъ Юрьевки, на землѣ, приобрѣтаемой Обществомъ въ количествѣ 1.500 десятинъ. Проектируемую вѣтвь, протяженіемъ около 8 верстъ и стоимостью около 210.000 р., не считая стоимости рельсовъ, отпускаемыхъ въ потребномъ количествѣ Обществомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ,—Жилловское Общество, послѣ постройки, предложило передать въ собственность и эксплуатацію Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ на условіяхъ, Высочайше утвержденныхъ для Селезневской вѣтви того же Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, при чемъ, кромѣ обязательства дать необходимыя для сооруженія вѣтви средства, Жилловское Общество гарантировало минимумъ отправки угля съ вѣтви въ 4 милліона пудовъ въ годъ.

Ходатайство это было рассмотрѣно Коммисією о новыхъ жел. дорогахъ, которая, въ общемъ, признала желательнымъ сооруженіе разсматриваемой вѣтви на тѣхъ же условіяхъ, на коихъ разрѣшена была инж. Мсциховскому постройка Селезневской вѣтви (см. выше: засѣданіе 9 декабря 1899 г.). вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія, согласно съ сдѣланнымъ въ ея засѣданіи представителемъ Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ заявленіемъ, находила правильнымъ, чтобы въ виду особо тяжелыхъ техническихъ условій эксплуатаціи Жилловской вѣтви, на ней, впредь до полнаго погашенія затрачиваемаго на ея сооруженіе капитала, взи-

мался, кромѣ обычныхъ дополнительныхъ сборовъ, еще особый сборъ со всѣхъ грузовъ угля, отправляемыхъ съ вѣтви въ размѣрѣ 0,15 коп. съ пуда.

Въ представленіи, отъ 16 апрѣля 1901 года за № 3836 въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: разрѣшить постройку ширококолейной вѣтви общаго пользованія отъ станціи Юрьевки бывшей Луганской вѣтви, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, до копей Жилловскаго Общества каменноугольныхъ копей и рудниковъ, протяженіемъ около 8 верстъ, на слѣдующихъ, между прочимъ, условіяхъ. Постройка вѣтви производится подъ наблюденіемъ Управленія Екатерининской желѣзной дороги распоряженіемъ акціонернаго Жилловскаго Общества, которое обязывается построить вѣтвь за свой счетъ, при чемъ отчужденіе принадлежащихъ Жилловскому Обществу земель производится бесплатно, а потребные для укладки рельсы отпускаются безвозмездно изъ запасовъ старогодныхъ рельсовъ съ одной изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Отчужденіе (принудительнымъ порядкомъ) производится на имя казны, при чемъ до приступа къ работамъ Жилловское Общество обязано заключить съ Управленіемъ Екатерининской желѣзной дороги особый договоръ, обеспечивающій отправку каменнаго угля съ проектируемой вѣтви въ количествѣ не менѣе 4.000.000 пуд. въ годъ съ пробѣгомъ по сей вѣтви указаннаго количества угля не менѣе трехъ верстъ. Строительный капиталъ вѣтви возвращается Жилловскому Обществу, безъ начисленія процентовъ, изъ платы, получающейся за провозъ по вѣтви и желѣзнодорожнымъ участкамъ Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ (переходящимъ въ вѣдѣніе Екатерининской желѣзной дороги на основаніи Высочайше утвержденного, 11 марта 1901 года, Второго дополненія къ Высочайше утвержденному 15 іюля 1893 г. уставу Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ) каменнаго угля, отправляемаго съ вѣтви, за вычетомъ расходовъ эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ по вѣтви и указаннымъ желѣзнодорожнымъ участкамъ изъ разчета по $\frac{1}{125}$ коп. съ пуда и версты. Кромѣ обычной провозной платы и обычныхъ дополнительныхъ сборовъ съ грузовъ каменнаго угля, отправляемыхъ съ Жилловской вѣтви, впредь до полного погашенія затраченнаго на сооруженіе капитала, управленію Екатерининской желѣзной дороги предоставляется взимать по 0,15 к., съ пуда, каковая дополнительная плата, вмѣстѣ съ обычными дополнительными сборами, поступаетъ въ кассу управленія Ека-

терининской желѣзной дороги въ возмѣщеніе эксплуатаціонныхъ расходовъ Жилловской вѣтви.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 1 мая 1901 года, полагало: представленіе это утвердить, поднеся на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе проекты условій сооруженія названной вѣтви и дополненія къ уставу Жилловскаго Общества каменноугольныхъ копей и рудниковъ, Высочайше утвержденному 5 февраля 1900 года.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проекты: условій сооруженія и эксплуатаціи Жилловской вѣтви и дополненія къ уставу Жилловскаго Общества каменноугольныхъ копей и рудниковъ удостоены разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 13 день мая 1901 г.

Товарное движеніе на Жилловской вѣтви (5 вер.) открыто 1 сентября 1904 года.

Засѣданіе 13 октября 1900 года.

1. По вопросу о сооруженіи Мѣховской желѣзной дороги второстепеннаго значенія.

Ходатайство о разрѣшеніи постройки подъѣздного пути отъ ст. Мѣховъ, Ивангородо-Домбровской жел. дороги, до мѣст. Прошовице и сахарнаго завода Шренява, чрезъ города Сломники и Мѣховъ, общимъ протяженіемъ около 38 верстъ, поступило отъ А. И. Держановскаго, Ю. А. Ружицкаго и М. Рыбы, учредителей Общества подъѣздныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ, въ маѣ 1899 года.

Затѣмъ, въ началѣ декабря 1899 г., въ Министерство Финансовъ поступило ходатайство купца Ю. Э. Толлочко и инженера путей сообщенія А. С. Розенталя о разрѣшеніи имъ учредить акціонерное Общество для постройки и эксплуатаціи узкоколейнаго подъѣздного пути отъ ст. Мѣховъ, Ивангородо-Домбровской жел. дороги, на Калину-Вельку и Дзялошице до сахарнаго завода Лубно и далѣе на юго-западъ къ сахарному заводу Шренява (у мѣст. Климонтова) и до дер. Прошовице, съ вѣтвями къ сахарнымъ заводамъ и къ г. Мѣхову, общимъ протяженіемъ около 67 верстъ.

Предварительно, въ общихъ чертахъ, вопросъ относительно линіи Мѣховъ-Прошовице разсматривался при обсужденіи общаго

вопроса о подъездныхъ путяхъ въ Привислинскомъ краѣ въ за-сѣданіи Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ, состоявшемся 27 января 1900 г. (см. стр. 242). При вторичномъ обсужденіи сего дѣла, Коммисія, признавая за проектируемой желѣзной дорогой большое мѣстное значеніе, высказалась единогласно за предоставленіе предпринимателямъ г.г. Толлочко и Розенталю права образованія, на выработанныхъ Коммисіей условіяхъ, акціонернаго Общества для постройки узкоколейной жел. дороги второстепеннаго значенія отъ ст. Мѣховъ, Ивангородо-Домбровской жел. дороги, черезъ Дзялошице и Казимѣржъ до сахарнаго завода Шренява и мѣст. Прошовице, съ вѣтвями къ г. Мѣхову и сахарному заводу, общимъ протяженіемъ около 67 верстъ и стоимостью около 2.400.000 р. нар.

Дальнѣйшаго движенія настоящее дѣло не получило.

2. По вопросу о сооруженіи Грубешовской желѣзной дороги второ- степеннаго значенія.

Ходатайство о разрѣшеніи постройки Грубешовской жел. дороги, отъ ст. Холмъ, Привислинскихъ жел. дорогъ, чрезъ города Грубешовъ и Крыловъ до пограничной деревни Новоселки, съ вѣтвями къ сахарнымъ заводамъ Мирче и Потуржинъ, протяженіемъ около 85 верстъ, возбуждено было въ январѣ 1899 года А. А. Держановскимъ, Ю. А. Ружицкимъ и М. Рыбою. Первоначально предполагалось построить эту линію съ узкой колеей, но затѣмъ, въ виду отзыва Военнаго Министра, предприниматели заявили, что они согласны на постройку ея съ нормальной колеей, и, наконецъ, въ октябрѣ 1900 г., просили разрѣшить имъ лишь линію Холмъ-Грубешовъ-Крыловъ, но съ вѣтвями къ имѣющимъ большое значеніе сахарнымъ заводамъ Стржижевъ, Мирче и Потуржинъ, протяженіемъ всего около 100 вер.

Затѣмъ, въ іюлѣ 1899 г., дворянинъ Е. Э. Свѣжавскій ходатайствовалъ о предоставленіи ему, совмѣстно съ другими земле-владѣльцами Грубешовскаго и Томашовскаго уѣздовъ, Люблин-ской губ., права образованія акціонернаго Общества для постройки и эксплуатаціи узкоколейнаго (0, 75 метра) подъезднаго пути отъ ст. Холмъ, Привислинскихъ жел. дорогъ, до г. Грубешова, съ вѣтвями къ сахарнымъ заводамъ Неледовъ и Стржижевъ, общимъ протяженіемъ въ 61 вер., безъ всякихъ пособій и гарантій со стороны Правительства, но съ правомъ принудительнаго отчужденія земель; стоимость пути исчислялась предпринимателемъ въ 1.500.000 руб.

Вопросъ о сооруженіи Грубешовской желѣзной дороги разсматривался въ общихъ чертахъ въ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ 27 января 1900 года (см. стр. 244) совмѣстно съ проектами всѣхъ прочихъ подъѣздныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ. При вторичномъ, детальномъ обсужденіи вопроса, съ участіемъ предпринимателей, Коммисія единогласно признала желательнымъ предоставить Держановскому, Ружицкому и Рыбѣ сооруженіе на ихъ личныя средства и затѣмъ эксплуатацію на предложенныхъ ими условіяхъ желѣзной дороги второстепеннаго значенія отъ ст. Холмъ, Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, черезъ уѣздный городъ Грубешовъ до м. Крылова, съ вѣтвями къ сахарнымъ заводамъ Стржижевъ и Мирче, общимъ протяженіемъ около 100 верстъ и стоимостью около 2.500.000 рублей.

Дальнѣйшаго движенія настоящее дѣло не получило.

3. По вопросу о сооруженіи Шидловецкаго подъѣздного пути.

Шидловецкій фабричный узкоколейный (1 метръ) подъѣздной путь отъ полустанціи Шидловець, Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги, до м. Пржисуха, Радомской губ., съ вѣтвями къ заводамъ Яновъ и Кузница, протяженіемъ около 36 верстъ, проектированъ гр. Л. С. Мыцельскимъ въ февралѣ 1900 года для обслуживанія юго-западной части Радомской губерніи, изобилующей богатыми залежами рудъ, послужившими къ основанію здѣсь цѣлаго ряда различныхъ заводскихъ производствъ. Путь этотъ предприниматель предполагалъ осуществить на свои личныя средства безъ всякихъ пособій отъ Правительства, но съ правомъ принудительнаго отчужденія земель. Строительную стоимость пути предприниматель опредѣлялъ около 700.000 рублей. Проектъ Шидловецкаго подъѣздного пути былъ рассмотрѣнъ и одобренъ въ особомъ при Радомскомъ Губернаторѣ Присутствіи.

Разсмотрѣвъ настоящее ходатайство, Коммисія единогласно признала желательнымъ предоставить гр. Мыцельскому сооруженіе и эксплуатацію на предложенныхъ имъ условіяхъ узкоколейнаго (1 метръ) подъѣздного пути общаго пользованія отъ полустанціи Шидловець, Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги, до мѣстечка Пржисухи, съ вѣтвями къ заводамъ Яновъ и Кузница, протяженіемъ около 36 верстъ и стоимостью около 700.000 рублей, съ тѣмъ, что: 1) срокъ концессіи долженъ быть ограниченъ 60-тью годами; 2) срокъ постройки пути опредѣляется въ 3 года, считая со дня Высочайшаго утвержденія условій;

3) срокъ выкупа долженъ составлять 20 лѣтъ; 4) выкупное вознагражденіе опредѣляется капитализаціей изъ 5% одной трети средняго годового валового дохода за послѣдніе три года; 5) всѣ земли, необходимыя для подъѣзднаго пути, должны быть приобрѣтены (при правѣ принудительнаго отчужденія) въ собственность предпріятія, а не арендованы подъ желѣзную дорогу; 6) до внесенія дѣла въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта предприниматель долженъ внести залогъ въ размѣрѣ 10.000 рублей; 7) до приступа къ постройкѣ должны быть внесены въ распоряженіе Министерства Финансовъ три четверти строительнаго капитала, выдаваемые по платежнымъ свидѣтельствамъ инспекціи на общихъ основаніяхъ, и 8) должны быть соблюдены всѣ, заявленныя Военнымъ вѣдомствомъ, спеціальныя условія.

На принятіе всѣхъ перечисленныхъ условій представитель предпринимателя гр. Мыцельскаго выразилъ свое согласіе.

Послѣ разсмотрѣнія Комисією вопроса о разрѣшеніи сооруженія Шидловецкаго пути, предприниматель гр. Мыцельскій возбудилъ, въ апрѣлѣ 1901 года, ходатайство о замѣнѣ узкой колени на названномъ пути широкою, 5-ти футовою колеею, съ соответствующимъ увеличеніемъ стоимости постройки до 1.000.000 рублей, и о продолженіи срока концессіи вмѣсто 60 до 75 лѣтъ.

Дальнѣйшаго движенія дѣло о сооруженіи Шидловецкаго подъѣзднаго пути не получило.

Засѣданіе 2 ноября 1900 года.

1. По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи Новогоргіевскъ-Плоцкъ.

Въ концѣ 1898 года владѣльцы Марковскаго подъѣзднаго пути А. В. Держановскій, Ю. А. Ружицкій и М. Рыба возбудили ходатайство о разрѣшеніи имъ постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія отъ Новогоргіевска до Плоцка, съ узкой или широкой колеею, а въ октябрѣ 1900 года заявили о желаніи соорудить также и продолженіе этой линіи отъ Плоцка до Кутно (Радзиве).

Въ мартѣ 1899 года поступило въ Министерство Финансовъ ходатайство гр. Г. В. Лубенскаго и гг. В. Г. Зелинскаго, К. Г. Ольшовскаго и С. Е. Пивницкаго о разрѣшеніи имъ постройки и эксплуатаціи подъѣзднаго пути отъ Новогоргіевска черезъ

Крочево и Нацпольскъ до г. Плоцка и далѣе на Скемпе, Киколь и Збуйно до деревни Добржынь на рѣкѣ Дрвенцѣ; въ послѣдствіи, однако, въ виду возраженій со стороны Военнаго вѣдомства, предприниматели ограничили свой проектъ одной лишь линіей Новогеоргіевскъ-Плоцкъ.

Въ началѣ марта 1900 г., тѣ же предприниматели заявили, что они просятъ также о предоставленіи имъ сооруженія и продолженія линіи Новогеоргіевскъ-Плоцкъ, отъ Плоцка до Кутно.

Въ сентябрѣ 1899 г., поступило отъ кн. С. Е. Любомирскаго и гр. Ѳ. Ѳ. Замойскаго ходатайство о разрѣшеніи имъ постройки и эксплуатаціи подъѣздного пути Новогеоргіевскъ-Плоцкъ и далѣе отъ Плоцка черезъ Скемпе и Киколь до дер. Добржынь, съ колеей въ 0,80 метра.

Наконецъ, въ январѣ 1900 г., въ Министерство Финансовъ поступило ходатайство г.г. К. В. Клименко, Э. П. Рыбickaго, К. Ю. Чарновскаго и А. Ю. Яворовскаго о разрѣшеніи имъ образовать акціонерное Общество для постройки ширококолейной жел. дороги Новогеоргіевскъ - Крочево - Скаржинъ - Гневково-Блихово-Плоцкъ.

Вопросъ о сооруженіи жел. дороги къ г. Плоцку былъ предметомъ обсужденія Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ, 27 января 1900 г. (см. стр. 243), при разсмотрѣннн общаго вопроса о подъѣздныхъ путяхъ въ Привислинскомъ краѣ. При вторичномъ же разсмотрѣннн, 2 ноября 1900 г., Коммисія нашла возможнымъ вопросъ о сооруженіи линіи Новогеоргіевскъ-Плоцкъ разсматривать самостоятельно и независимо отъ вопроса о линіи Кутно-Плоцкъ (Радзиве), отложивъ пока разсмотрѣннн послѣдняго вопроса.

Присутствовавшіе въ засѣданіи Коммисіи представители предпринимателей Держановскаго, Ружицкаго и Рыбы заявили, что они отказываются отъ соискательства права на постройку линіи Новогеоргіевскъ-Плоцкъ, представители же предпринимателей: 1) графа Лубенскаго, Ольшовскаго, Зелинскаго и Пивницкаго и 2) кн. Любомирскаго и гр. Замойскаго заявили, что обѣ эти группы предпринимателей соединяются въ одну и ходатайствуютъ совмѣстно о предоставленіи имъ права образовать акціонерное Общество для постройки ширококолейной линіи Новогеоргіевскъ-Плоцкъ.

Разсмотрѣвъ вопросъ по существу, Коммисія единогласно высказалась за желательность сооруженія ширококолейной желѣзнодорожной линіи второстепеннаго значенія отъ ст. Новогеоргіевскъ, Привислинскихъ жел. дорогъ, до г. Плоцка приблизительно въ

прямомъ направленіи, согласно послѣднепроизведеннымъ предпринимателями изысканіямъ, и за предоставленіе кн. Любомирскому, гр. Замойскому и г.г. Ольшовскому, Зелинскому и Пивницкому права образоватъ, на выработанныхъ Коммисією условіяхъ, акціонерное Общество для постройки и эксплуатаціи названной дороги, протяженіемъ около 72 вер. и стоимостью около 2.300.000 руб. нариц.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, представляя, 5 мая 1901 г. за № 4407, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ устава Общества Плоцкой желѣзной дороги второстепеннаго значенія, согласно коему князю С. Е. Любомирскому и дворянину К. Г. Ольшовскому предоставлялось право образованія акціонернаго Общества для постройки на облегченныхъ техническихъ условіяхъ и эксплуатаціи ширококолейной желѣзной дороги второстепеннаго значенія общаго пользованія отъ ст. Новогеоргіевскъ, Привислинскихъ жел. дорогъ, до губернскаго города Плоцка, протяженіемъ около 74 вер. и стоимостью не свыше 2.300.000 руб. нарицательныхъ,—полагали проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 22 мая 1901 г., полагало: представленіе это утвердить, поднеся проектъ устава Плоцкой желѣзной дороги, исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозврѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 4 день іюня 1901 года.

Общество Плоцкой жел. дороги не состоялось и уставъ его утратилъ свою силу.

2. По вопросу о сооруженіи узкоколейной вѣтви отъ ст. Тума, Рязанско-Владимірской жел. дороги, до г. Елатымы.

Въ концѣ 1899 года, правленіе Московскаго Общества для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи возбудило ходатайство о предоставленіи названному Обществу постройки и эксплуатаціи узкоколейнаго подъѣзднаго пути, общаго пользованія, отъ ст. Тума, принадлежащей тому же Обществу Рязанско-Владимірской желѣзной дороги, до г. Елатымы, Тамбовской губерніи, черезъ г. Касимовъ.

По разсмотрѣніи этого ходатайства и по выясненіи экономическаго значенія проектируемаго подъѣздного пути, а также финансовыхъ результатовъ его эксплуатаціи, Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ единогласно полагала возможнымъ предоставить Московскому Обществу подъѣздныхъ путей постройку и эксплуатацію узкоколейной желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, протяженіемъ около 100 верстъ, отъ ст. Тума, Рязанско-Владимірской жел. дороги, до г. Елатьмы съ заходомъ въ г. Касимовъ или съ отдѣльной до этого города вѣтвью, съ правомъ принудительнаго отчужденія земель въ размѣрѣ, допускающемъ впослѣдствіи перестройку линіи на широкую колею, и на общихъ условіяхъ, на коихъ Высочайше разрѣшена тому же Обществу постройка и эксплуатація Воскресенскаго подъѣздного пути, со сдѣланными въ нихъ Коммисією измѣненіями и дополненіями.

Выработанный Министерствомъ Финансовъ, согласно съ постановленіемъ Коммисіи, проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи Московскимъ Обществомъ подъѣздныхъ путей Тума-Елатомской жел. дороги былъ предьявленъ правленію названнаго Общества, которое, не встрѣтивъ, въ общемъ, возраженій противъ упомянутаго проекта, вмѣстѣ съ тѣмъ обратилось съ ходатайствомъ о включеніи въ составъ строительнаго капитала Тума-Елатомской желѣзной дороги кредита на уплату процентовъ за время сооруженія дороги, не только на облигаціонный капиталъ, но и на акціонерный, подлежащій выпуску для образованія строительнаго капитала названной дороги.

Въ представленіи, отъ 16 апрѣля 1901 г. за № 3835, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, между прочимъ, изложили, что они не могутъ не отнестись съ полнымъ сочувствіемъ къ сооруженію этой желѣзной дороги, могущей въ большой степени способствовать развитію промышленности и подъему благосостоянія многочисленнаго населенія въ поименованныхъ частяхъ Рязанской и Тамбовской губерній, и не встрѣчали бы препятствій къ удовлетворенію вышеупомянутаго ходатайства Общества, при чемъ полагали ограничить размѣръ процентовъ, начисляемыхъ на акціонерный капиталъ, подлежащій выпуску для образованія строительнаго капитала Тума-Елатомской жел. дороги, 4⁰/₀ годовыми.

Представляя Соединенному Присутствію проектъ условій сооруженія и эксплуатаціи Московскимъ Обществомъ для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей въ Россіи Тума-Елатомской узкоколейной желѣзной дороги общаго пользованія, Ми-

нистры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали проектъ сей утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 22 мая 1901 года, полагало: предоставить Московскому Обществу для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей въ Россіи постройку и эксплуатацію Тума-Елатомской узкоколейной желѣзной дороги общаго пользованія, на выработанныхъ для сего и исправленныхъ по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія условіяхъ, проектъ коихъ поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоень рассмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 4 день іюня 1901 года.

Стоимость сооруженія Тума-Елатомской жел. дороги Коммисія принимала, при рассмотрѣніи дѣла, въ суммѣ около 2.000,000 рублей.

Къ сооруженію Тума-Елатомской желѣзной дороги приступлено не было.

Засѣданія 14, 21 и 23 декабря 1900 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи Варшава-Радомъ.

Проектъ соединенія Варшавы съ Радомомъ кратчайшимъ желѣзнодорожнымъ путемъ возникъ въ іюнѣ 1898 года, когда предприниматели А. В. Держановскій, Ю. А. Ружицкій и М. Рыба возбудили предъ Министерствомъ Путей Сообщенія ходатайство о разрѣшеніи имъ построить линію Варшава-Сенкоцинъ-Тарчина-Гройцы-Бялобжеги-Іедлинскъ-Радомъ.

Затѣмъ, въ іюль 1899 г., графъ А. М. Потоцкій просилъ о разрѣшеніи ему образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи линіи Варшава-Радомъ-Сандоміръ или, если всю эту линію не будетъ признано возможнымъ разрѣшить, то лишь участка Варшава-Радомъ.

Въ апрѣль 1899 г., гр. Ө. Ө. Замойскій, пріобрѣтя отъ купца Пашковскаго право постройки и эксплуатаціи конножелѣзной дороги Варшава-Гора Кальварія, ходатайствовалъ о разрѣшеніи ему замѣнить на этой дорогѣ конную тягу паровою и продолжить эту дорогу отъ м. Пяечно черезъ Голковъ, сахарный за-

водъ Черскъ и города Бялобржеги и Іедлинскъ до г. Радома. Ходатайство это удовлетворено было лишь отчасти, а именно разрѣшено конножелѣзную дорогу Варшава-Гора Кальварія превратить въ паровой подъѣздный узкоколейный путь общаго пользованія.

Затѣмъ, въ началѣ декабря 1900 г., поступило заявленіе отъ гр. О. О. Замойскаго, кн. С. Е. Любомирскаго и инженера Свѣнцицкаго о томъ, что они предполагаютъ образовать акціонерное Общество для покупки у гр. Замойскаго, узкоколейнаго подъѣзднаго пути Варшава-Гройцы съ вѣтвями, перешивки этого пути на широкую колею согласно требованіямъ Военнаго вѣдомства и продолженія его отъ Черска черезъ Бялобржеги и Іедлинскъ до Радома.

Наконецъ, въ апрѣлѣ 1900 года, состоящій въ запасѣ полкъ О. Г. Тизенгаузенъ просилъ разрѣшить ему изысканія желѣзнодорожной линіи Варшава-Радомъ широкой нормальной колеи, а въ концѣ ноября представилъ составленный имъ проектъ названной желѣзной дороги и проектъ устава образуемаго имъ для осуществленія дороги акціонернаго Общества. Стоимость сооруженія желѣзной дороги, протяженіемъ (съ 2 вѣтвями въ городѣ Варшавѣ) въ 105 вер., исчислена предпринимателемъ въ 8.400.000 р.

При обсужденіи вопроса о сооруженіи Варшава-Радомской желѣзной дороги, Коммисія разсмотрѣла экономическое значеніе этой линіи и признала, что мѣстное ея значеніе будетъ весьма ограничено. Что же касается значенія ея, какъ новаго транзитнаго пути между Варшавой и Радомомъ для облегченія существующей между означенными пунктами Привислинской желѣзной дороги, то Коммисія обратила вниманіе на то обстоятельство, что для обезпеченія на новое направленіе каменноугольныхъ грузовъ, направляемыхъ въ Варшаву, на которые главнымъ образомъ рассчитывалъ полк. Тизенгаузенъ, необходимо предварительно усилить участокъ Домброва-Радомъ, Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги, пропускная способность которой въ настоящее время исчерпана. Затѣмъ, сооруженіе Варшавско-Радомской желѣзной дороги для транзитныхъ цѣлей могло бы имѣть за собой серьезныя основанія, если бы это освободило казну отъ прокладки второго пути на существующей Привислинской желѣзной дорогѣ между названными городами; въ дѣйствительности же участокъ этотъ по сооруженіи Кіевъ-Ковельской, Калишской и Томашевской желѣзныхъ дорогъ долженъ быть обращенъ въ двухпутный независимо отъ того, будетъ ли сооружена Радомская желѣзная дорога или нѣтъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія остановилась на

опредѣленіи вліянія, которое Варшавско-Радомская желѣзная дорога оказала бы на существующія желѣзныя дороги, и исчислила убытокъ Варшавско-Вѣнской и Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ перехода нѣкоторыхъ грузовъ на новое направленіе; что же касается Гроецкаго подъѣзднаго пути, то Коммисія пришла къ заключенію, что вліяніе Радомской желѣзной дороги на существующіе участки этого пути (Варшаво-Пясечно и Пясечно-Гора Кальварія) едва ли будетъ чувствительно, дальнѣйшее же продолженіе этого пути отъ Пясечно до г. Гройцы и завода Черскъ становится совершенно излишнимъ при разрѣшеніи сооруженія Радомской желѣзной дороги, такъ какъ узкоколейный путь, даже при пониженіи дѣйствующихъ на немъ повышенныхъ тарифовъ, не въ состояніи будетъ конкурировать съ ширококолейной магистралью Варшава-Гройцы-Радомъ.

На основаніи изложенныхъ соображеній Коммисія большинствомъ голосовъ высказалась противъ немедленнаго осуществленія Радомской желѣзной дороги и полагала сооруженіе ея отложить на неопредѣленное время.

(См. засѣданія 8 и 10 ноября 1901 года).

Засѣданія 18 и 20 января 1901 года.

По вопросу о направленіи Второй Екатерининской жел. дороги.

При производствѣ изысканій разрѣшенной къ сооруженію Высочайше утвержденнымъ 26 мая 1900 года положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Второй Екатерининской желѣзной дороги (Волноваха-Долгинцево; см. выше: засѣданія Коммисіи 3, 5, 11 и 12 февраля 1900 г.) оказалось, что подходъ линіи къ городу Александровску и къ плесу Волчье-Горло, гдѣ предположенъ переходъ линіи черезъ Днѣпръ, требуетъ весьма значительныхъ работъ, почему были произведены дополнителныя изслѣдованія перехода черезъ р. Днѣпръ и въ связи съ этимъ и другихъ направленій разрѣшенной жел. дороги. Изслѣдованія эти указали на возможность проведенія ея по болѣе южному направленію, по которому отъ мѣстечка Никополя линія направилась бы черезъ Днѣпръ на станцію Пришибъ, Севастопольской желѣзной дороги, и Токмакъ, Бердянской линіи (вмѣсто

предположеннаго направленія на Александровскъ и Пологи) и далѣе на Волноваху.

По соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, было признано полезнымъ, не останавливая работъ по сооруженію Второй Екатерининской жел. дороги въ тѣхъ частяхъ ея, которыя никакихъ сомнѣній не порождаютъ,—а именно, отъ Волновахи до Цареконстантиновки и отъ Долгинцева до Никополь, —вопросъ о направленіи серединной ея части, между станціями Цареконстантиновка и Никополь, внести на разсмотрѣніе Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ. При этомъ, въ виду серьезнаго значенія, которое можетъ имѣть рѣшеніе этого вопроса, къ участию въ занятіяхъ Коммисіи были приглашены представители горной промышленности юга Россіи и представители мѣстныхъ интересовъ тѣхъ раіоновъ, по которымъ новая дорога должна проходить въ томъ или другомъ направленіи ея.

По подробномъ разсмотрѣніи настоящаго вопроса, большинство членовъ Коммисіи признало предпочтительнымъ сѣверное направленіе, а именно: Долгинцево-Никополь-Кичкасъ-Александровскъ-Орѣховъ-Пологи-Волноваха.

Засѣданіе 1 февраля 1901 года.

I. По вопросу о сооруженіи Желторѣцкой вѣтви къ ст. Желтыя-Воды, Екатерининской желѣзной дороги.

Въ ноябрѣ 1900 года бельгійское акціонерное Общество, подъ наименованіемъ „Анонимное горнопромышленное Общество Желтая Рѣка“, обратилось въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему сооруженія ширококолейной вѣтви общаго пользованія отъ ст. Желтыя Воды, Екатерининской жел. дороги, до рудниковъ Общества, расположенныхъ при дер. Веселая Ивановка, Верхнеднѣпровскаго уѣзда Екатеринославской губерніи, протяженіемъ около 9 верстъ и стоимостью 267.000 руб. безъ рельсовъ. Проектируемую вѣтвь Общество предполагало осуществить на свои средства, при чемъ казна должна отпустить необходимое для вѣтви количество рельсовъ безвозмездно; по окончаніи постройки вѣтвь передается въ собственность казны при условіи возврата Обществу „Желтая Рѣка“ израсходованныхъ имъ на постройку вѣтви суммъ, путемъ ежегоднаго погашенія, получаемаго изъ разницы тарифовъ коммер-

ческаго и служебнаго въ предѣлахъ Екатерининской жел. дороги со всѣхъ грузовъ, прибывающихъ и отправляемыхъ съ вѣтви и на вѣтвь; Общество же гарантируетъ отправляемые и прибывающіе съ вѣтви и на вѣтвь грузы въ количествѣ, необходимомъ для обезпеченія содержанія вѣтви въ исправномъ видѣ.

Приступивъ къ разсмотрѣнію настоящаго дѣла, Коммисія прежде всего обратила вниманіе, что данный вопросъ совершенно тождественъ съ разсмотрѣнными Коммисіею въ 1900 году вопросами о постройкѣ Селезневской вѣтви, Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, и Нижне-Крынской вѣтви, Екатерининской жел. дороги, условія сооруженія коихъ Высочайше утверждены. Коммисія полагала правильнымъ примѣнить означенныя условія и къ разсматриваемому дѣлу о сооруженіи проектируемой вѣтви, подъ наименованіемъ „Желторѣцкой“, съ нѣкоторыми въ нихъ измѣненіями, а именно, чтобы строительная стоимость вѣтви, безъ стоимости рельсовъ, возмѣщалась, безъ начисленія процентовъ, изъ провозной платы получающейся за пробѣгъ руды, отправляемой съ вѣтви, какъ по самой вѣтви, такъ и по Екатерининской жел. дорогѣ, за вычетомъ эксплуатационныхъ расходовъ въ размѣрѣ $\frac{1}{125}$ коп. съ пуда и версты. При этомъ, однако, не должно производиться возврата Обществу части той платы, которая будетъ причитаться за пробѣгъ по Екатерининской жел. дорогѣ 2.000.000 пуд. руды, которые и нынѣ уже поступаютъ къ перевозкѣ по Екатерининской жел. дорогѣ, по каковымъ 2 мил. пуд. руды возвратъ части платы производится лишь по одной вѣтви. Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія нашла необходимымъ, чтобы Общество „Желтая Рѣка“ приняло на себя гарантію перевозки по вѣтви 8.000.000 пуд. руды, съ тѣмъ, что если бы на дѣлѣ не оказалось этого количества, то названное Общество вносить въ кассу Управленія Екатерининской жел. дороги провозную плату за пробѣгъ по вѣтви за недовезенное до 8 мил. пуд. количество руды, а равно дополнительные сборы.

Обратившись затѣмъ къ вопросу о значеніи проектируемой вѣтви, Коммисія признала сооруженіе Желторѣцкой вѣтви желательнымъ, какъ въ интересахъ развитія металлургической промышленности юга Россіи, такъ и въ интересахъ казенной желѣзнодорожной сѣти, приобретающей безъ какихъ либо затратъ, кромѣ отпуска рельсовъ, новую вѣтвь, которая по погашеніи ея стоимости, увеличитъ перевозкой своихъ грузовъ доходность казенной сѣти.

Въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 7 апрѣля 1901 г. за №: 3532, Министры Путей

Сообщенія и Финансовъ полагали: разрѣшить постройку ширококолейной вѣтви общаго пользованія отъ станціи Желтыя Воды, Екатерининской жел. дороги, къ принадлежащимъ анонимному горнопромышленному Обществу Желтая Рѣка (Кривой Рогъ) рудникамъ, расположеннымъ при деревнѣ Веселой Ивановкѣ, Верхнеднѣпровскаго уѣзда Екатеринославской губерніи, протяженіемъ около 9 верстъ, на условіяхъ, выработанныхъ Коммисіей.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 1 мая 1901 года, полагало представленіе это утвердить, поднеся на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе: 1) проектъ условій сооруженія названной вѣтви и 2) проектъ дополненія условій дѣятельности въ Россіи бельгійскаго акціонернаго Общества подъ наименованіемъ „Анонимное горнопромышленное Общество Желтая Рѣка (Кривой Рогъ)“, Высочайше утвержденныхъ 11 апрѣля 1900 года.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проекты условій сооруженія и эксплоатации Желторѣцкой вѣтви и дополненія удостоены разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 13 день мая 1901 года.

Правильное движеніе на Желторѣцкой вѣтви (10 вер.) открыто 5 августа 1903 года.

2. По вопросу о сооруженіи Государево-Байранскихъ вѣтвей къ разѣзду Государевъ-Байракъ, Екатерининской желѣзной дороги.

Бельгійское акціонерное Общество, подъ наименованіемъ „Анонимное Общество каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ селѣ Государево-Байракѣ“, обратилось въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему сооруженія двухъ ширококолейныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей общаго пользованія отъ разѣзда Государева-Байрака Екатерининской жел. дороги къ принадлежащимъ Обществу каменноугольнымъ шахтамъ, расположеннымъ вблизи названнаго разѣзда, общимъ протяженіемъ около 8 верстъ и стоимостью, безъ рельсовъ, 200.000 руб., на условіяхъ, тождественныхъ съ условіями, Высочайше утвержденными для Нижне-Крынской вѣтви, той же Екатерининской жел. дороги.

По разсмотрѣннн сего ходатайства, Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ единогласно признала возможнымъ разрѣшить означенному Обществу сооруженіе вѣтвей общаго пользованія отъ разѣзда Государевъ-Байракъ, Екатерининской жел. дороги,

до устроенныхъ Обществомъ вблизи названнаго разъѣзда шахтъ, на условіяхъ, тождественныхъ съ Высочайше утвержденными 2 іюня 1900 г. условіями сооруженія Нижне-Крынской вѣтви, Екатерининской жел. дороги, съ сдѣланными въ нихъ Коммисіей измѣненіями.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Сѣвѣта, отъ 7 апрѣля 1901 г. за № 3531, полагали разрѣшить постройку двухъ ширококолейныхъ вѣтвей общаго пользованія отъ разъѣзда Государевъ-Байракъ, Екатерининской жел. дороги, къ принадлежащимъ анонимному Обществу каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ селѣ Государево-Байракѣ, двумъ каменноугольнымъ шахтамъ, расположеннымъ вблизи отъ названнаго выше разъѣзда, общимъ протяженіемъ около 8 верстъ, на нижеслѣдующихъ главнѣйшихъ условіяхъ.

Постройка вѣтвей производится подъ наблюденіемъ Управленія Екатерининской желѣзной дороги распоряженіемъ акціонернаго анонимнаго Общества каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ селѣ Государево - Байракѣ, которое обязывается построить вѣтвь за свой счетъ, на основаніи утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣпочной вѣдомости, съ прибавленіемъ къ строительному капиталу, опредѣляемому сею вѣдомостью, стоимости отчужденіи необходимыхъ земель и имуществъ и вознагражденія за сносъ построекъ, уничтоженіе посѣвовъ и другіе убытки, сопряженные съ занятіемъ и отчужденіемъ земли, въ размѣрѣ, который опредѣлится въ дѣйствительности по окончаніи отчужденія. При этомъ отчужденіе принадлежащихъ „Анонимному Обществу каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ с. Государево-Байракѣ“ земель производится бесплатно, а потребные для укладки на вѣтвяхъ рельсы отпускаются безвозмездно изъ запасовъ старогодныхъ рельсовъ съ одной изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Срокъ для окончанія сооруженія вѣтвей будетъ установленъ Министромъ Путей Сообщенія, причемъ, однако, окончаніе сооруженія вѣтвей должно послѣдовать не позже 2-хъ лѣтъ со дня утвержденія настоящихъ условій.

Вѣтви эти составляютъ собственность казны и эксплуатируются за счетъ сей послѣдней Управленіемъ Екатерининской желѣзной дороги подъ названіемъ Государево-Байракскихъ вѣтвей.

Опредѣленный согласно утвержденной расцѣпочной вѣдомости строительный капиталъ вѣтвей, безъ стоимости рельсовъ, и стои-

мость отчужденія, а равно сноса построекъ, уничтоженія посѣвовъ и другіе убытки, сопряженные съ занятіемъ и отчужденіемъ земли, въ той суммѣ, въ коей она опредѣлится въ дѣйствительности по окончаніи отчужденія, возвращаются „Анонимному Обществу каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ селѣ Государево-Байракѣ“, безъ начисленія процентовъ, изъ провозной платы, получающейся за пробѣгъ каменнаго угля, отправляемаго съ вѣтвей какъ по самимъ вѣтвямъ, такъ и по Екатерининской желѣзной дорогѣ, за вычетомъ эксплуатаціонныхъ расходовъ въ размѣрѣ $\frac{1}{125}$ коп. съ пуда и версты. При этомъ, однако, не производится возврата Обществу части той платы, которая будетъ причитаться за пробѣгъ по Екатерининской желѣзной дорогѣ 5 милл. пудовъ каменнаго угля, которые и нынѣ уже поступаютъ къ перевозкѣ по Екатерининской желѣзной дорогѣ, по каковымъ 5 милл. пуд. каменнаго угля возвратъ части платы производится лишь по однѣмъ вѣтвямъ. Для расчета берется средній пробѣгъ по Екатерининской желѣзной дорогѣ всего количества каменнаго угля, отправленнаго въ данномъ году съ вѣтвей. Дополнительные сборы не служатъ источникомъ для возмѣщенія строительной стоимости вѣтвей и стоимости отчужденія.

Съ своей стороны „Анонимное Общество каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ селѣ Государево-Байракѣ“ гарантируетъ Управленію Екатерининской желѣзной дороги по особому договору отправку каменнаго угля съ проектируемыхъ вѣтвей въ количествѣ не менѣе 10 милл. пудовъ въ годъ, съ тѣмъ, что если бы не оказалось на дѣлѣ этого количества, то названное Общество вносить въ кассу Управленія Екатерининской желѣзной дороги провозную плату по вѣтвямъ, считая средній пробѣгъ въ $3\frac{1}{2}$ версты, съ дополнительными сборами за недозезенное до 10 милл. пудовъ количество каменнаго угля.

Дѣйствіе означенной гарантіи прекращается по полномъ погашеніи строительной стоимости вѣтвей.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 1 мая 1901 года, полагало: представленіе это утвердить, поднеся на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе проектъ дополненія условій дѣятельности въ Россіи бельгійскаго акціонернаго Общества, подъ наименованіемъ: Анонимное Общество каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ с. Государево-Байракѣ.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ дополненія удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 13 день мая 1901 года.

Къ сооруженію Государево-Байрацкихъ вѣтвей до 1910 года приступлено не было.

Засѣданія 1 февраля и 26 апрѣля 1901 г.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ г. Ленчице, Калишской губ., до ст. Згержъ, строящейся Варшавско-Калишской желѣзной дороги.

Въ концѣ 1898 г. владѣльцы Марковского подъѣзднаго пути А. В. Держановскій, Ю. А. Ружицкій и М. Рыба обратились въ Министерство Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи Кутно-Ленчице-Згержъ.

Въ іюнѣ 1899 г., въ Министерство Финансовъ поступило ходатайство В. Л. Калининскаго и М. В. Борковскаго о разрѣшеніи имъ сооруженія и эксплуатаціи узкоколейнаго подъѣзднаго пути Кутно-Згержъ-Лодзь-Рзговъ-Бабы съ вѣтвями до Александрова и Константинова.

Въ сентябрѣ 1899 г., въ Министерство Финансовъ поступило ходатайство кн. С. Е. Любомирскаго и гр. Ѳ. Ѳ. Замойскаго о разрѣшеніи имъ постройки узкоколейнаго подъѣзднаго пути Кутно-Ленчице-Згержъ-Константиновъ-Рзговъ-Бабы съ вѣтвями до Александрова и Лодзи.

Въ октябрѣ 1900 г., въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ поступило ходатайство д. с. с. Н. Н. Яфимовича и майоратнаго землевладѣльца Калишской губерніи гр. А. А. Толя о разрѣшеніи имъ учредить Общество для постройки и эксплуатаціи подъѣзднаго пути общаго пользованія отъ г. Ленчице, Калишской губ., до соединенія со строящеюся Варшавско-Калишскою жел. дорогою.

Впослѣдствіи первыя двѣ группы предпринимателей отказались отъ соискательства, князь же Любомирскій просилъ разрѣшенія образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи Ленчице-Згержской жел. дороги.

Затѣмъ, къ 1 февраля 1901 г.,—дню засѣданія Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ—поступило еще два заявленія: 1) отъ М. М. Темкина, обратившагося съ ходатайствомъ о допущеніи его къ конкуренціи на постройку линіи Згержъ-Ленчице-Коло отъ имени новаго соискателя, именно торговой фирмы И. Г. Цинамонъ, и 2) отъ Ю. А. Лѣмпицкаго, дѣйствующаго по полномочію

Совѣта Управленія Общества Варшавско-Вѣнской жел. дороги, о допущеніи названнаго Общества къ конкуренціи на постройку и эксплуатацію вѣтви Ленчице-Згержъ.

По обсужденіи экономическаго значенія проектируемой линіи, стоимости и способа ея осуществленія, Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ единогласно высказалась за желательность сооруженія ширококолейной желѣзной дороги второстепеннаго значенія отъ ст. Згержъ, строящейся Варшавско-Калишской жел. дороги, до гор. Ленчице и за предоставленіе гр. Толю и д. с. с. Яфимовичу права образовать акціонерное Общество для постройки и эксплуатаціи названной желѣзной дороги, протяженіемъ около 36 вер., стоимостью 1.400.000 р. дѣйст., на слѣдующихъ главнѣйшихъ условіяхъ, выработанныхъ Коммисіей:

1) срокъ постройки дороги опредѣляется въ три года со дня утвержденія устава; срокъ владѣнія дорогою—въ 50 лѣтъ и срокъ выкупа—въ 20 лѣтъ со дня открытія правильнаго движенія по дорогѣ;

2) капиталъ Общества образуется изъ негарантированныхъ Правительствомъ акцій на 1.400.000 руб., реализуемыхъ по нарицательной стоимости;

3) проценты на акціонерный капиталъ за время постройки не начисляются;

4) во время эксплуатаціи въ пользу казны поступаетъ половина чистой прибыли сверхъ 6% на акціонерный капиталъ;

5) выкупное вознагражденіе опредѣляется капитализаціей изъ 5% годовыхъ средняго чистаго годового дохода акціонеровъ (за вычетомъ долей казны), за 5 наиболѣе доходныхъ годовъ послѣдняго передъ выкупомъ семилѣтія;

6) предприниматели представляютъ до внесенія дѣла въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта залогъ въ 30.000 руб.;

7) до приступа къ постройкѣ должно быть внесено въ распоряженіе Министерства Финансовъ $\frac{3}{4}$ строительнаго (акціонернаго) капитала для расходованія по платежнымъ свидѣтельствамъ инспекціи на общихъ основаніяхъ;

8) дорога должна быть построена на отчужденныхъ, при правѣ принудительнаго отчужденія, земляхъ въ собственность Общества, отнюдь не на арендованныхъ, и

9) какъ при сооруженіи дороги, такъ и при эксплуатаціи ея должны быть соблюдены всѣ спеціальныя, заявленныя Военнымъ вѣдомствомъ, требованія.

Дальнѣйшаго движенія дѣло о сооруженіи Згержъ-Ленчицкой жел. дороги не послѣдовало.

Засѣданія 8, 15, 16, 17 и 22 февраля 1901 г.

По вопросу о сооруженіи Круговой и Городскихъ желѣзныхъ дорогъ для С.-Петербурга, въ связи съ центральнымъ вокзаломъ.

Въ концѣ 1898 года инженеръ П. И. Балинскій, купецъ А. Благодаревъ, Р. Кенигъ и бельгійскій подданный А. Дельсемъ представили С.-Петербургскому Градоначальнику проектъ образованія Русско-Бельгійскаго анонимнаго Общества съ акціонернымъ капиталомъ въ 150 милл. руб., учреждаемаго ими съ цѣлью сооруженія круговой жел. дороги въ связи съ центральнымъ вокзаломъ въ С.-Петербургѣ. По означенному проекту было предположено соорудить въ С.-Петербургѣ круговую дорогу возвышеннаго типа, общимъ протяженіемъ около 70 верстъ, нормальной колеи, съ примѣненіемъ на ней электрической тяги; сверхъ того построить центральный вокзалъ на мѣстѣ нынѣшней Обуховской больницы и соединить круговую дорогу со всеми примыкающими къ Петербургу желѣзными дорогами.

Представленный Министру Внутреннихъ Дѣлъ проектъ былъ рассмотрѣнъ, по Высочайшему повелѣнію, въ Особомъ Совѣщаніи, состоявшемся подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта статсъ-секретаря Сольскаго изъ Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ, Путей Сообщенія и Товарища Государственнаго Контролера, 14 марта 1899 года, при чемъ заключеніе Совѣщанія получило Высочайшее утвержденіе 3 апрѣля 1899 года. Въ своемъ заключеніи Совѣщаніе признало, между прочимъ, что обсужденіе составленнаго вышеозначенными предпринимателями проекта въ настоящемъ видѣ невозможно по недостаточной его разработкѣ, но въ случаѣ если бы они возымѣли намѣреніе осуществить предприятие безъ правительственной гарантіи строительнаго капитала, предварительное обсужденіе подробностей и условій сооруженія означенной дороги можетъ быть предоставлено особой Коммисіи изъ представителей Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ, Путей Сообщенія, Государственнаго Контроля и С.-Петербургскаго Городскаго общественнаго управленія.

Болѣе подробный проектъ сооруженія круговой и городскихъ

жел. дорогъ и центрального вокзала въ С.-Петербургѣ былъ представленъ Министру Внутреннихъ Дѣлъ 7 января 1901 г., при чемъ предприниматель инженеръ Балинскій, испрашивая концессию на осуществленіе означеннаго проекта, отказался отъ правительственной гарантіи строительнаго капитала. Вмѣстѣ съ тѣмъ г. Балинскій опредѣлялъ протяженіе проектируемыхъ путей въ 95,5 кил. и стоимость осуществленія предпріятія въ 190.000.000 руб. Подробный проектъ инженера Балинскаго былъ внесенъ на разсмотрѣніе Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, составъ которой былъ усиленъ чинами Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, Министерства Императорскаго Двора и Святѣйшаго Синода, а также представителями С.-Петербургскаго городского общественнаго управленія.

Коммисія, посвятивъ разсмотрѣнію сего дѣла пять засѣданій, подробно разсмотрѣла вопросъ о соответствіи интересамъ города осуществленія проектируемыхъ круговой и городскихъ желѣзныхъ дорогъ, направленіе сихъ путей, а также и вопросъ о сооруженіи центрального вокзала для Петербурга, при чемъ признала сооруженіе такого вокзала излишнимъ. Затѣмъ Коммисія обсудила по существу условія концессіи на данное предпріятіе и разработала подробныя условія, на которыхъ могло бы быть предоставлено инженеру Балинскому сооруженіе въ С.-Петербургѣ круговой и городскихъ желѣзныхъ дорогъ; вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія высказалась противъ предоставленія испрашиваемаго предпринимателемъ права беспошлиннаго ввоза предметовъ оборудованія предпріятія.

По Высочайшему повелѣнію отъ 3 мая 1901 года, труды Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по разсмотрѣнному въ оной проекту инженера Балинскаго о сооруженіи круговой и городскихъ желѣзныхъ дорогъ въ С.-Петербургѣ были переданы на обсужденіе Особаго, подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря графа Сольскаго, Совѣщанія изъ Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Путей Сообщенія и Государственнаго Контролера, съ привлеченіемъ къ участию въ ономъ Статсъ-Секретаря Плеве, а также Министровъ Императорскаго Двора и Удѣловъ, Военнаго, Юстиціи и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, Оберъ-Прокурора Святѣйшаго Синода и Управлявшаго Морскимъ Министерствомъ.

Отклонивъ предложеніе инженера Балинскаго, Совѣщаніе поручило Министру Внутреннихъ Дѣлъ войти, по соглашенію съ подлежащими вѣдомствами, въ соображеніе о томъ, какія должны быть введены улучшенія въ способахъ передвиженія населенія

въ Петербургѣ, какія изъ этихъ улучшеній могутъ быть достигнуты за счетъ частной инициативы и какія должны быть осуществлены на счетъ казны.

Такимъ образомъ дѣло о сооруженіи круговой и городскихъ жел. дорогъ въ С.-Петербургѣ получило дальнѣйшее направленіе по Министерству Внутреннихъ Дѣлъ и болѣе на разсмотрѣніе Коммисіи о новыхъ жел. дорогахъ не поступало.

Засѣданія 9 и 14 марта 1901 года.

По разсмотрѣнію предложенія французскаго гражданина Генриха Коттю о разрѣшеніи ему образовать акціонерное Общество подъ наименованіемъ Русское Континентальное Общество транспортированія нефти.

Въ февралѣ 1898 г., представитель торговаго дома Зелигмана, Генрихъ Коттю обратился къ Министру Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему постройки нефтепровода для перекачки нефти изъ Астраханскаго порта чрезъ Царицынъ и Тамбовъ въ Москву и далѣе въ С.-Петербургъ. Для разсмотрѣнія означеннаго проекта было назначено особое совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Финансовъ тайн. сов. Д. Ѳ. Кобеко, которое признало устройство нефтепровода отъ Астрахани въ Москву бесполезнымъ и предложеніе Коттю подлежащимъ отклоненію, устройство же нефтепровода отъ Ярославля къ Москвѣ признало желательнымъ.

Затѣмъ, въ мартѣ 1899 г. Коттю ходатайствовалъ о разрѣшеніи ему устройства нефтепровода отъ Ярославля до Москвы и отъ Рыбинска до Петербурга. Это вторичное ходатайство было разсмотрѣно особымъ совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Финансовъ тайн. сов. П. М. Романова, которое признало за предпріятіемъ государственное значеніе и потому заслуживающимъ такой льготы, какъ дарованіе права принудительнаго отчужденія, но представитель Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ с. с. Н. Е. Гиацинтовъ полагалъ, что интересами нефтеобрабатывающей промышленности виѣ Бакинскаго раіона можетъ быть оправдываемо сооруженіе нефтепровода лишь между С.-Петербургомъ и Рыбинскомъ, каковое мнѣніе одобрено было Министромъ Финансовъ.

Наконецъ, въ ноябрѣ 1900 г., г. Коттю представилъ въ Де-

партаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ проектъ Русско-Континентальнаго Общества транспортированія нефти, по которому испрашивалось право организациі и эксплуатаціи транспортированія нефти посредствомъ нефтепровода изъ Рыбинскаго порта въ С.-Петербургъ съ исключительнымъ правомъ на 15 лѣтъ на эксплуатацію транспортированія нефти по нефтепроводамъ изъ Рыбинска въ Петербургъ и на сооруженіе и эксплуатацію линій, которыя могутъ быть въ будущемъ проложены на пространствѣ 700 верстъ въ окрестности Петербурга.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, по разсмотрѣннн сего ходатайства, остановилась на слѣдующихъ соображеніяхъ. 1) Переработка на Петербургскихъ заводахъ нефти, перекачиваемой по нефтепроводу изъ Рыбинска въ Петербургъ, представляется возможной, если плата за перекачку нефти по нефтепроводу будетъ установлена ниже предѣльной нормы $\frac{1}{50}$ коп. съ пудоверсты или 9 коп. за все разстояніе. 2) Соединеніе предпріятій по транспортированію нефти въ однѣхъ рукахъ, даже не оформленное условіями дѣйствія предпріятій, создастъ огромное преимущество подобному предпріятію передъ другими нефтепередѣлочными заводами, опасное для ихъ существованія, если право на установленіе платъ за транспортированіе нефти будетъ принадлежать владельцу нефтепровода. 4) По сопоставленіи стоимости керосина въ Лондонѣ, фрахтовъ на Лондонъ отъ Батума и Петербурга, внутреннихъ водныхъ фрахтовъ (отъ Баку до Рыбинска), стоимости перекачки нефти по нефтепроводу Рыбинскъ-Петербургъ, а также стоимости производства керосина въ Баку и Петербургѣ, оказывается, что на производство въ Петербургѣ керосина для вывоза за границу рассчитывать нельзя. 5) Въ виду приведенныхъ данныхъ на перекачку по нефтепроводу количества нефти, значительно большаго, чѣмъ 15.000.000 пудовъ, въ каковой суммѣ опредѣляется потребность самаго Петербурга съ окрестностями, рассчитывать нельзя. 6) Если всѣ нефтяные грузы, прибывающіе въ настоящее время въ Петербургъ, не будутъ поступать на желѣзныя дороги, то дороги лишатся около 1.500.000 руб. чистаго дохода.

Въ виду этихъ соображеній, большинство членовъ Коммисіи, не признавая за нефтепроводомъ Рыбинскъ-Петербургъ государственнаго значенія, высказалось за отклоненіе предложенія г. Коттю относительно сооруженія названнаго нефтепровода.

Дальнѣйшаго движенія дѣло сіе не получило.

Засѣданія 22 и 24 марта 1901 года.

По вопросу о сооруженіи Токманской жел. дороги.

(См. выше, стр. 262: засѣданія по вопросу о сооруженіи Приднѣпровскихъ желѣзныхъ дорогъ).

Засѣданія 22, 24 и 27 марта 1901 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги между Москвою и ст. Кыштымомъ, Пермской желѣзной дороги.

Послѣ разсмотрѣнія Коммисіей вопроса о постройкѣ Московско-Кыштымской линіи (см. выше: засѣданія 11, 18 и 19 марта 1899 г.), Министерствомъ Финансовъ были проектированы, по предварительному соглашенію съ Обществомъ Московско-Казанской жел. дороги, новыя финансовыя условія сооруженія и эксплуатаціи Московско-Кыштымской желѣзной дороги, и Министръ Финансовъ приказалъ внести на разсмотрѣніе Коммисіи вопросъ о постройкѣ упомянутой линіи, въ связи съ вновь выработанными данными.

Приступивъ къ обсужденію настоящаго дѣла, Коммисія признала необходимымъ войти въ подробное разсмотрѣніе представленнаго Обществомъ Московско-Казанской жел. дороги новыхъ данныхъ относительно предполагаемой доходности линіи Москва-Шихраны-Казань-Кыштымъ, а также выяснить то вліяніе, которое постройка этой линіи оказала бы на доходность существующихъ линій: Самаро-Златоустовской и сѣти Общества Московско-Казанской жел. дороги, а равно взаимное вліяніе проектируемыхъ Московско-Кыштымской и Сѣверной жел. дорогъ. Затѣмъ Коммисія перешла къ обсужденію вопроса о степени желательности постройки Московско-Кыштымской линіи, какъ одного изъ намѣченныхъ къ сооруженію головныхъ участковъ Великаго Сибирскаго пути и вмѣстѣ съ тѣмъ какъ дороги мѣстнаго значенія. Наконецъ, Коммисія подробно разсмотрѣла финансовыя условія осуществленія предпріятія.

По произведенномъ голосованіи, всѣ члены Коммисіи, за исключеніемъ представителей Государственнаго Контроля, высказа-

лись за предоставленіе Обществу Московско-Казанской жел. дороги сооруженія и эксплуатаціи линіи Москва-Шихраны-Казань-Кыштымъ на выработанныхъ Коммисіею главнѣйшихъ финансовъ и принятыхъ ею къ свѣдѣнію техническихъ условіяхъ, со включеніемъ заявленныхъ Военнымъ вѣдомствомъ требованій и съ тѣмъ, чтобы постройка обоихъ участковъ дороги: Москва-Шихраны и Казань-Кыштымъ производилась одновременно, но не ранѣе приступа къ сооруженію Сѣверной жел. дороги, и чтобы операціи по сооруженію линіи Москва-Кыштымъ и связаннымъ съ нею дополнительнымъ работамъ были подвергнуты фактическому надзору Государственнаго Контроля на основаніи правилъ, кои по сему предмету будутъ выработаны по соглашенію Государственнаго Контролера съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ, съ отнесеніемъ вызываемыхъ симъ надзоромъ расходовъ на счетъ Общества. При этомъ Коммисіею было выражено пожеланіе, чтобы заказы подвижного состава, рельсовъ и металлическихъ частей мостовъ, въ возможно большей пропорціи, были произведены Обществомъ до начала строительныхъ работъ одновременно съ приступомъ къ производству окончательныхъ изысканій, а также, чтобы участокъ Казань-Кыштымъ былъ открытъ для движенія ранѣе открытія участка Москва-Шихраны.

Представители же Государственнаго Контроля, признавая осуществленіе линіи С.-Петербургъ-Вятка болѣе настоятельнымъ, въ виду громаднаго мѣстнаго ея значенія, а также вслѣдствіе того, что она замѣнитъ Московско-Кыштымскую дорогу въ транзитномъ отношеніи и дастъ этому движенію болѣе правильное направленіе, высказали, что, по ихъ мнѣнію, должны быть построены линіи С.-Петербургъ-Вятка и спрямленіе Пермской линіи въ томъ направленіи, которое болѣе всего будетъ удовлетворять транзитнымъ цѣлямъ; сооруженіе же линіи Москва-Шихраны-Казань-Кыштымъ могло бы быть въ настоящее время отложено.

(См. засѣданіе 13 декабря 1901 года).

Засѣданіе 12 апрѣля 1901 года.

1. По вопросу о сооруженіи Бѣлянской вѣтви къ станціи Мѣловая, Екатеринбургской желѣзной дороги.

Въ февралѣ 1901 года, горный инженеръ А. М. Горяиновъ обратился въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему сооруженія ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви общаго пользованія отъ ст. Мѣловая,

Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, до имѣнія его, находящагося при селеніи Бѣлое, протяженіемъ около 13 верстъ и стоимостью 322.556 р., безъ стоимости рельсовъ, съ тѣмъ, чтобы по сооруженіи названная вѣтвь была передана въ собственность и эксплоатацію Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, а затраченный капиталъ возвращался инж. Горяинову безъ начисленія процентовъ изъ чистаго дохода, который получить сътъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ отъ перевозки отправляемыхъ съ вѣтви и получаемыхъ ею грузовъ на всемъ протяженіи пробѣга ихъ по означеннымъ дорогамъ.

Коммисія, по разсмотрѣніи сего ходатайства, признала сооруженіе проектируемой вѣтви желательнымъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ обратила вниманіе на то обстоятельство, что въ промежутокъ времени между поступленіемъ ходатайства горнаго инженера Горяинова и разсмотрѣнія его, желѣзнодорожный участокъ Дебальцево-Миллерово, на которомъ находится станція Мѣловая, бывший въ арендномъ пользованіи у Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, возвращенъ послѣднимъ въ эксплоатацію казны и входитъ нынѣ (съ 1 мая 1901 г.) въ составъ Екатерининской жел. дороги. Вслѣдствіе сего Коммисія полагала, что отчужденіе потребныхъ для сооруженія вѣтви земель должно производиться непосредственнымъ распоряженіемъ Управленія казенной Екатерининской жел. дороги. Что же касается условій осуществленія вѣтви, то Коммисія, принявъ во вниманіе, что названная линія совершенно тождественна съ Нижне-Крынской линією, какъ въ отношеніи назначенія, такъ и способа осуществленія и эксплоатаціи, признала правильнымъ примѣнить къ ней Высочайше утвержденныя 11 іюня 1900 г. условія сооруженія и эксплоатаціи Нижне-Крынской вѣтви во всей ихъ совокупности. Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія признала необходимымъ, чтобы до приступа къ работамъ по сооруженію предприниматель представилъ Управленію желѣзныхъ дорогъ надлежащее обезпеченіе въ своевременной уплатѣ потребныхъ суммъ на отчужденіе и вознагражденіе за сносъ построекъ, уничтоженіе посѣвовъ и другіе убытки при занятіи земель; что же касается принимаемой на себя горнымъ инженеромъ Горяиновымъ гарантіи по перевозкѣ каменнаго угля на всемъ протяженіи вѣтви въ количествѣ 4.000.000 пуд. въ годъ для обезпеченія расходовъ Екатерининской жел. дороги по содержанію вѣтви, то Коммисія полагала необходимымъ постановить, чтобы дѣйствіе означенной гарантіи продолжалось до полного погашенія стоимости вѣтви.

Въ представленіи, отъ 26 апрѣля 1901 г. за № 4125, въ Со-

единенное Присутствие Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали разрѣшить постройку ширококолейной вѣтви общаго пользованія отъ станціи Мѣловая, Екатерининской желѣзной дороги, до селенія Бѣлое, Славяносербскаго уѣзда Екатеринославской губерніи, протяженіемъ около 13 верстъ, на условіяхъ, изложенныхъ въ означенномъ представленіи.

Соединенное Присутствие, въ засѣданіи 1 мая 1901 года, полагало: представленіе это утвердить, поднеся на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе проектъ условій сооруженія названной вѣтви.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій сооруженія Бѣлянской вѣтви удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 13 день мая 1901 года.

2. По вопросу о постройкѣ желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Грачи, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, къ Свинаревскому каменноугольному мѣсторожденію.

Правленіе Южно-Русскаго металлургическаго Общества возбудило, въ началѣ 1901 года, ходатайство о разрѣшеніи сему Обществу постройки желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Грачи, Восточно-Донецкаго участка Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, къ Свинаревскому каменноугольному мѣсторожденію, протяженіемъ около 20 верстъ, на тѣхъ же условіяхъ, на коихъ, въ силу Высочайше утвержденнаго, 10 марта 1900 года, положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, была разрѣшена постройка Селезневской вѣтви.

При разсмотрѣніи ходатайства этого Коммисіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, представитель Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ заявилъ, что Общество сіе не можетъ согласиться принять на себя постройку и эксплуатацію означенной вѣтви иначе, какъ при непремѣнномъ условіи, чтобы строительная стоимость вѣтви возвращалась Южно-Русскому металлургическому Обществу не изъ доходовъ сей вѣтви, а путемъ выпуска Обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала на сумму, равную строительной стоимости вѣтви, съ уплатою изъ сего капитала ежегодно суммъ на погашеніе означенной строительной стоимости пропорціонально развитію доходности отъ перевозки грузовъ по вѣтви.

Коммисія не нашла сіе условіе приємлемымъ и потому не признала возможнымъ удовлетворить ходатайство Южно-Русскаго металлургическаго Общества о сооружеіи Свинаяревской вѣтви.

3. По вопросу о продолженіи Чіатурской вѣтви, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, отъ ст. Дарквети до села Сачхери.

Въ засѣданіи 18 декабря 1897 года (см. стр. 98) Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ полагала продолженіе линіи Чіатуры-Дарквети до м. Сачхери отложить до окончанія болѣе подробной разработки этого вопроса въ связи съ болѣе подробными экономическими данными. Означенное предположеніе Коммисіи было утверждено установленнымъ порядкомъ; открытіе же движенія на участкѣ Чіатуры-Дарквети послѣдовало въ іюнѣ 1900 года. Затѣмъ Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 24 ноября 1900 года за № 54286, увѣдомилъ Предсѣдателя Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, что въ смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія на 1900 г. предвидѣнь, между прочимъ, условный кредитъ въ 150.000 руб. на продолженіе Чіатурской вѣтви отъ ст. Дарквети до сел. Сачхери, а отношеніемъ 7/8 марта 1901 г. за № 10525 просилъ внести вопросъ о постройкѣ сей вѣтви на разсмотрѣніе Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Изъ представленной Начальникомъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ пояснительной записки, расцѣночной вѣдомости и плана упомянутой вѣтви видно, что длина вѣтви Дарквети-Сачхери составляетъ 5,87 в. и строительная стоимость равна 285.000 руб.

По разсмотрѣніи настоящаго вопроса, Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ единогласно пришла къ заключенію о необходимости безотлагательно приступить къ сооружеію Чіатурской вѣтви отъ ст. Дарквети до с. Сачхери.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 8 мая 1901 года за № 4486, полагали предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ сооружеію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ продолженія Чіатурской вѣтви Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ ст. Дарквети до сел. Сачхери, протяженіемъ 5,87 верстъ, съ подчиненіемъ всѣхъ операцій по этой постройкѣ ревизіонному надзору Государственнаго Контроля въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операцій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Соединенное Присутствие, въ засѣданіи 22 мая 1901 года, полагало: испросить на сіе, согласно съ представленіемъ, Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе.

Государь Императоръ, въ 4 день іюня 1901 года, на сіе Высочайше соизволилъ.

Строительная стоимость продолженія Чіатурской вѣтви, вмѣстѣ съ рельсами и скрѣпленіями, была утверждена установленнымъ порядкомъ въ суммѣ 282.200 рублей.

Узкоколейная вѣтвь Дарквети-Сачхери (ширина колеи 0,422 с., протяженіе 6 верстъ) открыта для правильнаго движенія 10 февраля 1904 года.

Засѣданіе 26 апрѣля 1901 года.

І. По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи Полтава-Нижнеднѣпровскъ.

Въ январѣ 1900 года въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ поступило ходатайство отставнаго полковника, землевладѣльца Екатеринославской губерніи М. П. Кащенко о разрѣшеніи ему образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи, которая соединитъ г. Полтаву прямымъ путемъ съ городомъ Екатеринославомъ, съ примыканіемъ означенной линіи къ ст. Нижнеднѣпровскъ, Екатерининской желѣзной дороги, протяженіемъ 142 версты и стоимостью въ 6.531.200 рублей.

Коммисія, по разсмотрѣніи представленныхъ предпринимателемъ подробныхъ данныхъ объ ожидаемомъ на проектируемой дорогѣ грузовомъ и пассажирскомъ движеніи и общей доходности предпріятія, а также по выясненіи вопроса о томъ, какое вліяніе окажетъ Полтаво-Екатеринославская желѣзная дорога на интересы сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ,—признала возможнымъ предоставить сооруженіе желѣзнодорожной линіи отъ Полтавы до Нижнеднѣпровска, магистральнаго типа, на облегченныхъ техническихъ условіяхъ, акціонерному Обществу, образуемому г. Кащенко, на нижеслѣдующихъ условіяхъ, выработанныхъ Коммисіей: 1) предпринимателю предоставляется право принудительнаго отчужденія имущества; 2) акціонерный капиталъ составляетъ не менѣе $\frac{1}{4}$ нарицательнаго капитала Общества; 3) срокъ концессіи устанавливается въ 81 годъ со дня утвержденія Устава, а срокъ выкупа — въ 20 лѣтъ со дня открытія по линіи движенія; 4) по

достиженіи дивиденда акціонеровъ 6% за все время эксплуатаціи проектируемой желѣзной дороги, одна треть излишка чистой прибыли противъ 6% поступаетъ въ пользу казны; 5) размѣръ выкупной суммы опредѣляется слѣдующимъ образомъ: опредѣляется средній чистый доходъ предпріятія за 7 послѣднихъ передъ выкупомъ лѣтъ, причемъ два наименѣе доходные года исключаются изъ разсчета; изъ опредѣлившагося по изложенному способу средняго дохода исключается полный размѣръ ежегодныхъ платежей процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу Общества, уплата по коему переходитъ за выкупомъ предпріятія на новаго владѣльца, а равно средняя сумма долей Правительства, которыя причитались бы ему за тѣ годы, которые приняты для опредѣленія средняго чистаго дохода предпріятія; оказавшаяся за таковыми вычетами сумма чистаго дохода капитализируется при учетѣ изъ 5% годовыхъ за все остающееся до окончанія срока владѣнія время; 6) предприниматель обязуется устроить водоснабженіе на проектируемой имъ желѣзной дорогѣ на 12 поѣздовъ въ сутки; 7) предприниматель принимаетъ на себя часть расхода по устройству въ Полтавѣ продовольственнаго пункта, въ размѣрѣ 15.000 рублей, каковая сумма вносится въ расцѣпную вѣдомость; 8) при производствѣ окончательныхъ изысканій въ таковыхъ принимаютъ участіе представители Военнаго вѣдомства; 9) въ отношеніи тарифовъ предприниматель подчиняется тарифнымъ учрежденіямъ Министерства Финансовъ на основаніи закона 8 Марта 1889 года, а также обязуется примѣнять на проектируемой желѣзной дорогѣ дѣйствующіе воинскіе тарифы и подчиняться правиламъ о льготномъ проѣздѣ для воинскихъ чиновъ; 10) въ обезпеченіе образованія проектируемаго г. Кащенко Общества, до представленія сего дѣла на разсмотрѣніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, предпринимателемъ вносится въ Государственный Банкъ залогъ въ размѣрѣ сорока тысячъ рублей; 11) срокъ постройки линіи опредѣляется въ 3 года.

Дѣло о сооруженіи желѣзнодорожной линіи Полтава-Екатеринославъ разсматривалось въ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ еще разъ, въ засѣданіи 12 декабря 1902 года.

2. По вопросу о сооруженіи Тацинской вѣтви къ станціи Юскино, Екатерининской желѣзной дороги.

Въ мартѣ 1901 года Начальникъ Юго-Восточнаго Горнаго Управленія препроводилъ въ Министерства Путей Сообщенія и

Финансовъ ходатайство представителя бельгійскаго акціонернаго Общества, дѣйствующаго въ Россіи подъ наименованіемъ Металлургическое и Горнопромышленное анонимное Общество Донъ-Донецъ, о разрѣшеніи названному Обществу сооруженія ширококолейной желѣзнодорожной вѣтви общаго пользованія отъ ст. Юскино, бывшаго въ арендномъ пользованіи Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ участка Дебальцево-Звѣрево, Екатерининской желѣзной дороги, до принадлежащаго Обществу имѣнія, находящагося въ Таганрогскомъ округѣ области войска Донскаго, при посадѣ Тацино, протяженіемъ около 11 верстъ и стоимостью 126.115 рублей. Означенную вѣтвь Общество предполагало осуществить на свой счетъ, но съ отпускомъ изъ казенныхъ запасовъ необходимаго для вѣтви количества старогодныхъ рельсовъ; по окончаніи постройки вѣтвь передается въ собственность и эксплуатацію Екатерининской желѣзной дороги, возвратъ же Обществу „Донъ-Донецъ“ затраченнаго имъ капитала безъ начисленія процентовъ производится по тому же способу, какой установленъ для другихъ подобныхъ предпріятій. вмѣстѣ съ тѣмъ Общество выразило желаніе гарантировать опредѣленное количество отправляемыхъ по вѣтви грузовъ каменнаго угля.

Коммисія, по всестороннемъ обсужденіи настоящаго дѣла, признала сооруженіе проектируемой вѣтви желательнымъ. Что же касается условій осуществленія Тацинской вѣтви, то Коммисія, въ виду того, что означенная вѣтвь какъ въ отношеніи назначенія, такъ и способа осуществленія и эксплуатаціи совершенно тождественна съ Нижне-Крынской вѣтвью, Екатерининской желѣзной дороги, признала правильнымъ примѣнить къ этой вѣтви Высочайше утвержденныя, 11 іюня 1900 года, условія сооруженія и эксплуатаціи упомянутой Нижне-Крынской вѣтви. Но при этомъ Коммисія приняла во вниманіе, что и въ настоящее уже время изъ шахтъ Общества поступаетъ къ перевозкѣ по Екатерининской жел. дорогѣ около 1.000.000 пуд. угля въ годъ; по-этому, признавая вполнѣ правильнымъ, чтобы строительная стоимость (безъ начисленія процентовъ) вѣтви, безъ стоимости рельсовъ, возмѣщалась изъ провозной платы, получающейся за пробѣгъ какъ по самой вѣтви, такъ и по Екатерининской жел. дорогѣ превышающаго 1 милл. пудовъ количества каменнаго угля, отправляемаго съ вѣтви, за вычетомъ эксплуатационныхъ расходовъ въ размѣрѣ $\frac{1}{125}$ коп. съ пуда и версты,—вмѣстѣ съ тѣмъ полагала цѣлесообразнымъ установить, что возвратъ Обществу части платы, причитающейся за пробѣгъ по Екатерининской же-

лѣзной дорогѣ 1 милл. пудовъ угля, не долженъ производиться, по каковому 1 милл. пуд. угля возвать части платы будетъ производиться по расчету за пробѣгъ по одной лишь вѣтви. Что же касается принимаемой на себя Обществомъ гарантіи по перевозкѣ каменнаго угля на всемъ протяженіи вѣтви для обезпеченія расходовъ Екатерининской жел. дороги по содержанію вѣтви, то Коммисія полагала необходимымъ постановить, чтобы Общество гарантировало перевозку по вѣтви не менѣе 4.000.000 пуд. угля въ годъ, и чтобы дѣйствіе означенной гарантіи продолжалось до полнаго погашенія стоимости вѣтви.

Въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 8 мая 1901 года за № 4485, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали разрѣшить постройку ширококолейной вѣтви общаго пользованія отъ станціи Юскино, Екатерининской жел. дороги, къ принадлежащимъ Металлургическому и Горнопромышленному Обществу Донъ-Донецъ каменноугольнымъ шахтамъ, расположеннымъ вблизи поселка Тацино, Таганрогскаго округа области войска Донскаго, общимъ протяженіемъ около 11 верстъ, на условіяхъ, изложенныхъ въ означенномъ представленіи.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 22 мая 1901 года, полагало: представленіе это утвердить, поднеся на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозврѣніе проекты: 1) условій сооруженія и эксплуатаціи Тацинской вѣтви, Екатерининской жел. дороги, и 2) дополненія п. 1 Высочайше утвержденныхъ, 23 апрѣля 1899 г., условій дѣятельности въ Россіи бельгійскаго акціонернаго Общества, подъ наименованіемъ „Металлургическое и Горнопромышленное Общество Донъ-Донецъ“.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проекты: 1) условій сооруженія и эксплуатаціи Тацинской вѣтви, Екатерининской жел. дороги, и 2) дополненія условій дѣятельности въ Россіи бельгійскаго акціонернаго Общества подъ наименованіемъ „Металлургическое и Горнопромышленное Анонимное Общество Донъ - Донецъ“ удостоены разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 4 день іюня 1901 года.

Къ сооруженію Тацинской вѣтви до настоящаго времени (1910 г.) еще не приступлено.

Засѣданія 7 и 14 іюня 1901 года.

По вопросу о сооруженіи ширококолейной желѣзнодорожной линіи отъ станціи Себежъ, Московско-Виндавской желѣзной дороги, до города Ковно.

Въ апрѣлѣ 1901 года, жена генераль-адъютанта графиня Е. Л. Игнатъева и инженеръ путей сообщенія А. Н. Александровъ вошли въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ учредить акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи желѣзной дороги отъ станціи Себежъ, Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, до города Ковно, протяженіемъ около 350 вер. и стоимостью въ 24.375.000 руб.

По разсмотрѣннн экономическаго значенія проектируемой дороги и предвидимыхъ финансовыхъ результатовъ ея эксплуатаціи, Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ пришла къ заключенію, что линія Себежъ-Ковно въ экономическомъ отношеніи имѣетъ весьма малое значеніе какъ въ смыслѣ удовлетворенія мѣстныхъ интересовъ, такъ и въ смыслѣ общаго удешевленія подвоза товаровъ къ потребительнымъ и вывознымъ пунктамъ. Поэтому хотя сѣтъ русскихъ жел. дорогъ настолько мало развита, что проведеніе каждой новой жел. дороги желательнo, однако для правильнаго развитія сѣти необходимо, чтобы соблюдалась извѣстная постепенность въ разрѣшеніи сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ, дабы сооруженіе дороги, не вызываемой неотложною необходимостью, не послужило препятствіемъ для образованія капиталовъ, нужныхъ для проведенія рельсовыхъ путей, надобность въ которыхъ назрѣла. Къ числу желѣзныхъ дорогъ, необходимость которыхъ не назрѣла, принадлежитъ, по мнѣнію Коммисіи, проектируемая Себежъ-Ковенская жел. дорога, а потому сооруженіе ея преждевременно, тѣмъ болѣе, что подсчеты Коммисіи о вѣроятной доходности означенной дороги свидѣтельствуютъ о томъ, что она въ теченіе продолжительнаго времени грозитъ оставаться дефицитной.

На основаніи изложенныхъ соображеній Коммисія единогласно постановила: ходатайство жены генераль-адъютанта графини Е. Л. Игнатъевой и инженера путей сообщенія А. Н. Александрова о разрѣшеніи имъ образовать акціонерное Общество для сооруженія Себежъ-Ковенской желѣзной дороги отклонить.

Засѣданія 7 и 28 іюня 1901 года.

По вопросу о предоставленіи акціонерному Обществу каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ Сосновицахъ сооруженія углевозныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей частнаго пользованія въ Домбровскомъ районѣ.

Акціонерное Общество каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ Сосновицахъ представило, въ іюнѣ 1900 г., въ Министерство Путей Сообщенія проекты подъѣздныхъ путей частнаго пользованія къ углевознымъ вѣтвямъ общаго пользованія: копь Игнатій-Варшавско-Вѣнская жел. дорога и Мортимеръ-Стржемешице, разрѣшеннымъ Высочайше утвержденнымъ, 11 марта 1901 г., положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта (см. выше: засѣданіе 18 февраля 1899 г.). Проекты эти были, однако, возвращены Обществу безъ разсмотрѣнія и, отношеніемъ отъ 24 марта 1901 г. за № 3230, Министръ Путей Сообщенія просилъ Министра Финансовъ, въ изъятіе отъ установленнаго по разрѣшенію постройки вѣтвей частнаго пользованія порядка (коимъ таковое разрѣшеніе предоставляется Министру Путей Сообщенія), ходатайство Сосновицкаго Общества предварительно разсмотрѣть въ Комисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Поводомъ къ сему послужили какъ соображенія объ интересахъ прочихъ горнопромышленниковъ Домбровскаго района, вызывающія желательность всесторонняго обсужденія съ участіемъ представителей горной промышленности Царства Польскаго вопроса о сооруженіи проектируемыхъ Сосновицкимъ Обществомъ линій въ видѣ путей частнаго пользованія, такъ и то обстоятельство, что означенныя линіи могутъ нарушить интересы разрѣшеннаго дворянину Цѣхановскому Сосновицко-Домбровскаго трамвая, такъ какъ проектированы въ районѣ упомянутаго трамвая.

Въ виду изложенныхъ соображеній, по распоряженію Министра Финансовъ, вопросъ о разрѣшеніи Сосновицкому Обществу сооруженія проектированныхъ имъ путей частнаго пользованія, предварительно дальнѣйшаго направленія, былъ внесенъ на разсмотрѣніе Комисіи о новыхъ жел. дорогахъ съ участіемъ представителей мѣстной администраціи и промышленности, а также предпринимателя Сосновицко-Домбровскаго трамвая дворянина Цѣхановскаго.

При обсужденіи означеннаго вопроса, Комисія полагала возможнымъ изъ числа проектированныхъ Сосновицкимъ Обществомъ путей частнаго пользованія разрѣшить сооруженіе желѣзнодоро-

рожной линіи отъ принадлежащей означенному Обществу копи Нивка на сѣверъ до конечнаго пункта вѣтви Варшавско-Вѣнской жел. дороги, соединяющей копъ Игнатій съ магистралью означенной дороги, а также вѣтви отъ упомянутой линіи до копей Климонтовъ и Загурже; равнымъ образомъ Коммисія не встрѣчала препятствій къ предоставленію Сосновицкому Обществу права продолжить разрѣшенную означенному Обществу вѣтвь общаго пользованія отъ ст. Стржемещицы бывшей Ивангородо-Домбровской жел. дороги, до копи Мортимеръ далѣе на западъ до копи Юзефовъ въ видѣ пути частнаго пользованія. При этомъ, однако, Коммисія обратила вниманіе на то обстоятельство, что первая изъ приведенныхъ линій—копъ Нивка - копъ Игнатій—проходитъ на весьма близкомъ разстояніи и при томъ параллельно участку Морджеевъ-Загорже разрѣшеннаго Сосновицкаго трамвая, а потому несомнѣнно отнимаетъ у означеннаго участка почти всѣ перевозки.

Въ виду сего Коммисія признала справедливымъ удовлетворить письменное ходатайство дворянина Цѣхановскаго, не бывшаго въ засѣданіе Коммисіи, и освободить его отъ сооруженія означеннаго участка разрѣшеннаго ему трамвая.

Не встрѣчая возраженій противъ такого постановленія Коммисіи, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 20 ноября 1901 года за № 10935, полагали освободить дворянина Цѣхановскаго отъ сооруженія участка Морджеевъ-Загорже разрѣшеннаго ему Сосновицко-Домбровскаго подъѣзднаго электрическаго пути (трамвая).

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 11 декабря 1901 года, полагало: представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить.

Государь Императоръ, въ 21 день декабря 1901 г., на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Засѣданіе 14 іюня 1901 года.

1. По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ ст. Рудничная, Екатерининской желѣзной дороги, до разъѣзда № 14, Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги.

Высочайше утвержденнымъ, 15 мая 1899 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента

Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта была разрѣшена въ принципѣ постройка въ районѣ Донецкаго каменноугольнаго бассейна ширококолейной желѣзнодорожной линіи, подъ наименованіемъ Кураховской вѣтви, отъ ст. Рудничная или развѣзда Доля, Екатерининской жел. дороги, чрезъ Кураховку, къ сѣверу до примыканія къ линіи той же дороги между станціями Гришино и Желанная (см. выше: засѣданіе 4 февраля 1899 года). При этомъ, за отсутствіемъ въ то время предложеній на постройку этой линіи со стороны частныхъ предпринимателей, Кураховская вѣтвь была включена въ число дорогъ, сооруженіе коихъ было предположено произвести за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ. Постройку этой линіи предполагалось произвести немедленно по полученіи отъ Красногоровскаго и Горнаго и Промышленнаго Обществъ обязательствъ по гарантіи провоза по вѣтви опредѣленнаго количества грузовъ; но соглашенія относительно условій этой гарантіи съ обоими Обществами достигнута не было.

Между тѣмъ, въ первой половинѣ 1900 года, черногорскій подданный І. П. Табурно возбудилъ ходатайство о разрѣшеніи ему образовать Общество для сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ ст. Гришино, Екатерининской жел. дороги, до развѣзда № 14, Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги (на 397 верстѣ отъ Курска, между станціями Близнецы и Гаврилкова), которая и служила бы какъ продолженіе Кураховской вѣтви.

Затѣмъ, однако, произведя изысканія, г. Табурно, вмѣстѣ съ присоединившимся къ нему впослѣдствіи, въ качествѣ предпринимателя, состоящимъ въ званіи камеръ-юнкера Высочайшаго Двора кн. С. В. Кудашевымъ, выступили въ качествѣ учредителей акціонернаго Общества для сооруженія и эксплуатаціи жел. дороги отъ ст. Рудничная до упомянутаго развѣзда № 14, чрезъ Гришино, въ цѣломъ ея составѣ, при чемъ означенные предприниматели опредѣляли длину проектируемой линіи въ 157 вер. и строительную стоимость въ 8.750.000 р. дѣйствительныхъ.

Коммисія, по обсужденіи сего вопроса, единогласно признала возможнымъ предоставить г. Табурно и кн. Кудашеву право образовать акціонерное Общество для сооруженія, безъ всякихъ льготъ и пособій отъ казны, на облегченныхъ техническихъ условіяхъ, а также и для эксплуатаціи ширококолейной жел. дороги общаго пользованія отъ ст. Рудничная, Екатерининской жел. дороги, чрезъ Гришино до развѣзда № 14, Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги. При этомъ въ числѣ условій было постановлено, что пользованіе имѣющимися казенными изысканіями

участка между Рудничною и Гришинымъ, равно какъ и приобрѣтеніе отъ Горнаго и Промышленнаго Общества на югъ Россіи бездѣйствующаго Кураховскаго подъѣзднаго пути, для предпринимателей не обязательны, и что точное направленіе желѣзной дороги опредѣлится при производствѣ окончательныхъ изысканій, приблизительно по направленію, установленному казенными изысканіями, но Общество обязано или подойти главнымъ путемъ къ существующему уже заводу Красногоровскаго Франко-Русскаго Общества, или же соединить этотъ заводъ съ главнымъ путемъ особою вѣтвью; во всякомъ случаѣ участокъ отъ Рудничной до завода долженъ быть сооруженъ въ первую очередь.

Впослѣдствіи г. Табурно изъ числа учредителей проектируемаго Общества выбылъ и составленный въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ проектъ устава Общества Руднично-Лозовской желѣзной дороги былъ подписанъ однимъ лишь княземъ Кудашевымъ.

Въ представленіи въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 30 апрѣля 1902 г. за № 4896, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: 1) взамѣнъ постройки желѣзнодорожной линіи, подъ наименованіемъ Кураховской вѣтви, разрѣшенной Высочайше утвержденнымъ, 15 мая 1899 г., положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ, предоставить въ званіи камеръ-юнкера Высочайшаго Двора князю Сергію Владиміровичу Кудашеву право образовать акціонерное Общество для сооруженія на облегченныхъ техническихъ условіяхъ, безъ льготъ и пособій отъ Правительства, и для эксплуатаціи желѣзной дороги, нормальной колеи, общаго пользованія, подъ наименованіемъ Руднично-Лозовская желѣзная дорога, отъ станціи Рудничная, Екатерининской жел. дороги, въ направленіи черезъ станцію Гришино той же дороги, до разъѣзда № 14, Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги, общимъ протяженіемъ, съ соединительными вѣтвями, около 163 верстъ и стоимостью не свыше 8.750.000 руб.; 2) представленный проектъ устава Общества Руднично-Лозовской желѣзной дороги утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 21 мая 1902 года, полагало представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить, поднеся проектъ устава Общества Руднично-Лозовской желѣзной дороги на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 1 день іюня 1902 года.

Общество Руднично-Лозовской жел. дороги образовано не было и уставъ его утратилъ силу.

2. По вопросу о постройкѣ желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Должинской, Екатерининской жел. дороги, до находящагося въ Ровенецкомъ имѣніи Должинскаго рудника.

Княгиня З. Н. Юсупова графиня Сумарокова-Эльстонъ возбудила ходатайство о разрѣшеніи построить на принадлежащей ей землѣ и за ея счетъ ширококолейную вѣтвь общаго пользованія, протяженіемъ около 4 вер., отъ ст. Должинской, Екатерининской жел. дороги, до Должинскаго каменноугольнаго рудника, находящагося въ Ровенецкомъ имѣніи кн. Юсуповой, Таганрогскаго округа области войска Донскаго. Стоимость пути, безъ рельсовъ и земли, бесплатно отчуждаемой кн. Юсуповой, исчислена ею въ суммѣ 34.000 руб.

Условія, предложенныя кн. Юсуповой для сооруженія вѣтви, въ общемъ, аналогичны съ условіями, Высочайше утвержденными для подобныхъ углевозныхъ вѣтвей той же Екатерининской жел. дороги: Нижне-Крынской и Тацинской.

По разсмотрѣніи вышеизложеннаго ходатайства, Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ одобрила предположенія кн. Юсуповой.

Дальнѣйшаго движенія дѣло сіе, однако, не получило.

Засѣданіе 28 іюня 1901 года.

1. По вопросу объ измѣненіи Высочайше утвержденныхъ, 24 декабря 1898 г., условій постройки и эксплуатаціи Лодзинско-Згержскаго и Лодзинско-Пабіяницкаго электрическихъ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей (трамваевъ).

Высочайше утвержденнымъ, 24 декабря 1898 г., положеніемъ Комитета Министровъ обывателю гор. Лодзи мануфактуръ-совѣтнику Ю. Я. Куницеру и К^о было предоставлено сооруженіе и эксплуатация узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей общаго пользованія отъ г. Лодзи до г.г. Згержъ и Пабіянице (см. засѣданіе 24 сентября 1898 г.).

Въ маѣ 1901 года, владѣльцы трамвая Лодзь-Згержъ и Лодзь-Пабянице обратились въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ: 1) объ удлинении на 20 лѣтъ срока концессіи, 2) объ уменьшении платежей въ пользу казны и 3) объ освобождении отъ уплаты 15% государственнаго сбора съ платы за провозъ пассажировъ и багажа. По объясненіямъ просителей, городской и загородный электрическіе трамваи оказались въ разныхъ рукахъ, такъ что линіи Лодзь-Згержъ и Лодзь-Пабянице являются совершенно обособленными и эксплуатація ихъ обходится крайне дорого; по этой же причинѣ доставка грузовъ по трамваю въ г. Лодзь и подвозъ ихъ для нагрузки къ станціи жел. дор. не представляются возможными; затѣмъ постройка Варшавско-Калишской жел. дороги, проходящей черезъ тѣ же пункты Згержъ-Лодзь-Пабянице, навсегда лишаетъ владѣльцевъ электрическаго трамвая надежды на полученіе грузовъ, на которые рассчитывали предприниматели, и, наконецъ, государственный 15% сборъ съ пассажировъ увеличиваетъ провозную плату и поэтому затрудняетъ конкуренцію съ гужевою перевозкой. Всѣ эти обстоятельства, въ связи съ короткимъ срокомъ концессіи, всего 28 лѣтъ, благодаря которому на погашеніе капитала приходится отчислять весьма значительный процентъ, дѣлаютъ предпріятіе совершенно бездоходнымъ и не могущимъ далѣе существовать безъ испрашиваемыхъ льготъ.

Приступивъ къ обсужденію изложеннаго выше ходатайства, Коммисія обратилась къ возможному выясненію доходности названнаго предпріятія. Въ этомъ отношеніи въ распоряженіи Коммисіи имѣлись лишь данныя о результатахъ временнаго движенія по трамваямъ съ января по іюль 1901 года. При этомъ Коммисія нашла, что доложенные ей представителемъ владѣльцевъ трамвая свѣдѣнія не даютъ возможности признать результаты эксплуатаціи трамвая Лодзь-Згержъ-Пабянице не благоприятными, такъ какъ, судя по нимъ, можно ожидать, что трамвай съ самого начала открытія на немъ движенія не только будетъ окупать себя, но даже будетъ приносить предпринимателямъ прибыль, хотя и небольшую.

Затѣмъ, что касается указаній владѣльцевъ трамвая на то, что проведеніе Варшавско-Калишской жел. дороги измѣняетъ ихъ предположенія на полученіе грузовъ, то по этому поводу Коммисія не могла не замѣтить, что при самомъ возникновеніи вопроса о сооруженіи разсматриваемыхъ трамваевъ всѣмъ соискателямъ были извѣстны существовавшія тогда въ совершенно опредѣленной формѣ предположенія о предстоявшемъ сооруженіи

Варшавско-Калишской жел. дороги. Вмѣстѣ съ тѣмъ, при разрѣшеніи вопроса о постройкѣ трамваевъ Лодзь-Згержъ и Лодзь-Пабіянице, въ Коммисіи было выяснено, что трамваи эти, имѣющіе главною цѣлью обслуживать нужды мѣстнаго пассажирскаго движенія, никоимъ образомъ не могутъ быть замѣнены проектировавшейся тогда магистралію Варшава-Калишъ.

Тѣмъ не менѣе Коммисія не могла не признать, что, благодаря сильной конкуренціи, имѣвшей мѣсто при разрѣшеніи вопроса о сооруженіи трамвая Лодзь-Згержъ и Лодзь-Пабіянице, могли быть выработаны для осуществленія этого предпріятія условія, которыя представляются весьма выгодными для казны и тяжелыми для предпринимателей. Поэтому Коммисія не встрѣтила препятствій къ оказанію владѣльцамъ трамвая нѣкоторыхъ льготъ. Въ этомъ отношеніи Коммисія не находила возраженій противъ освобожденія владѣльцевъ трамвая отъ взиманія государственнаго сбора съ пассажирскаго движенія. По отношенію къ участию казны въ доходахъ предпріятія, Коммисія полагала, что опредѣленіе этого участія извѣстною суммою съ версты можетъ быть обременительно для владѣльцевъ трамвая при неустановившейся его доходности. По мнѣнію Коммисіи, было бы возможно опредѣлить участіе казны въ прибыляхъ трамвая извѣстнымъ процентнымъ отчисленіемъ отъ валового дохода.

Въ виду изложеннаго Коммисія единогласно признала возможнымъ: 1) удовлетворить ходатайство владѣльцевъ электрическихъ подъѣздныхъ путей Лодзь-Пабіянице и Лодзь-Згержъ объ освобожденіи ихъ отъ взиманія государственнаго сбора съ пассажирскаго движенія; 2) взамѣнъ предусмотрѣннаго ст. 25 условій постройки и эксплуатаціи Лодзь-Згержскаго и Лодзь-Пабіяницкаго трамваевъ поверстнаго отчисленія въ пользу казны, опредѣлить участіе казны въ доходѣ трамваевъ въ размѣрѣ 5⁰/₀ отъ валового дохода.

Ходатайство же объ удлиненіи срока концессіи Коммисія не признала возможнымъ удовлетворить.

Въ мартѣ 1902 года владѣльцы Лодзинско-Згержскаго и Лодзинско-Пабіяницкаго трамваевъ обратились въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ—въ цѣляхъ болѣе рациональной эксплуатаціи принадлежащихъ имъ путей—образовать акціонерное общество и (затѣмъ, въ октябрѣ того же года, возбудили ходатайство о разрѣшеніи имъ расширить предпріятіе, а именно о разрѣшеніи имъ образовать, на общихъ основаніяхъ, акціонерное общество какъ для эксплуатаціи уже построенныхъ путей, съ продолженіемъ ихъ на нѣкоторое про-

тяженіе по территоріямъ Эгержа и Пабіянице, такъ и для соору-женія новыхъ путей отъ Лодзи до посадовъ Александра и Константинова и вѣтви къ Рудѣ-Пабіяницкой.

Ходатайство это было разсмотрѣно въ засѣданіи Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ 6 ноября 1904 года.

2. По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Старья-Дороги, Либаво-Роменской желѣзной дороги, до мѣст. Урѣчье.

Въ мартѣ 1901 года землевладѣлица Бобруйскаго уѣзда, Минской губерніи, г-жа А. И. Пимонова обратилась въ Министерство Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ей сооруженія, на ея счетъ, ширококолейной вѣтви общаго пользованія отъ ст. Старья-Дороги, Либаво-Роменской жел. дороги, до мѣстечка Урѣчье, протяженіемъ около 28 верстъ и стоимостью приблизительно въ 299.000 руб., съ тѣмъ, чтобы по сооруженіи названная вѣтвь была передана въ собственность и эксплуатацію Либаво-Роменской жел. дороги, а затраченный капиталъ возвращался Пимоновой, безъ начисленія процентовъ, изъ чистаго дохода, который получить Либаво-Роменская жел. дорога отъ перевозки отправляемыхъ съ вѣтви новыхъ лѣсныхъ грузовъ на всемъ протяженіи пробѣга ихъ по означенной дорогѣ.

По разсмотрѣннн сего ходатайства, Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ признала возможнымъ предоставить г-жѣ Пимоновой сооруженіе вѣтви общаго пользованія отъ конечнаго пункта Осиповичской вѣтви, Либаво-Роменской жел. дороги, Старья-Дороги—до мѣстечка Урѣчье, на тѣхъ же условіяхъ, на коихъ было разрѣшено сооруженіе Нижне-Крынской вѣтви къ станціи Садки, Екатерининской жел. дороги, но безъ требованія отъ нея гарантіи предъявленія опредѣленнаго количества грузовъ къ ежегодной перевозкѣ по вѣтви.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи, отъ 31 октября 1901 года за № 10179, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта полагали разрѣшить постройку ширококолейной вѣтви общаго пользованія отъ ст. Старья-Дороги, Либаво-Роменской жел. дороги, до мѣстечка Урѣчье, Бобруйскаго уѣзда Минской губерніи, протяженіемъ около 28 верстъ, на слѣдующихъ условіяхъ:

1) Постройка вѣтви производится подъ наблюденіемъ Управленія Либаво-Роменской желѣзной дороги распоряженіемъ зем-

левладѣлицы Пимоновой, которая обязывается построить вѣтвь за свой счетъ на основаніи утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія: а) проекта, составленнаго на основаніи облегченныхъ техническихъ условій, допускаемыхъ для желѣзнодорожныхъ путей второстепеннаго значенія, и б) расцѣночной вѣдомости, съ прибавленіемъ къ строительному капиталу, опредѣляемому сею вѣдомостью, стоимости отчужденія необходимыхъ земель и имуществъ и вознагражденія за сносъ построекъ, уничтоженіе посѣвовъ и другіе убытки, сопряженные съ занятіемъ и отчужденіемъ земли въ размѣрѣ, который опредѣлится въ дѣйствительности по окончаніи отчужденія. При этомъ отчужденіе принадлежащихъ землевладѣлицѣ Пимоновой земель производится безплатно, а потребные для укладки на вѣтви рельсы отпускаются безвозмездно изъ запасовъ старогодныхъ рельсовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Отчужденіе производится на имя казны, причемъ до приступа къ работамъ землевладѣлица Пимонова обязана представить Управленію желѣзныхъ дорогъ надлежащее обезпеченіе въ своевременной уплатѣ потребныхъ суммъ на отчужденіе и вознагражденіе за сносъ построекъ, уничтоженіе посѣвовъ и другіе убытки, сопряженные съ отчужденіемъ и занятіемъ земель. Срокъ для окончанія сооруженія вѣтви будетъ установленъ Министромъ Путей Сообщенія, причемъ, однако, окончаніе сооруженія вѣтви должно послѣдовать не позже 4 лѣтъ со дня утвержденія настоящихъ условій, причемъ въ первые два года долженъ быть сооруженъ участокъ въ 18 верстъ отъ ст. Старья-Дороги до сел. Верхутино, а въ послѣдующіе два года остальная часть вѣтви до м. Урѣчье. Вѣтвь эта составляетъ собственность казны и эксплуатируется за счетъ сей послѣдней Управленіемъ Либаво-Роменской желѣзной дороги подъ названіемъ Осиповичской вѣтви. 2) Опредѣленный согласно утвержденной расцѣночной вѣдомости строительный капиталъ вѣтви, безъ стоимости рельсовъ, и стоимость отчужденія, а равно вознагражденіе за сносъ построекъ, уничтоженіе посѣвовъ и другіе убытки, сопряженные съ отчужденіемъ и занятіемъ земель, въ той суммѣ, въ коей они опредѣлятся въ дѣйствительности по окончаніи отчужденія, возвращаются землевладѣлицѣ Пимоновой безъ начисленія процентовъ изъ платы, причитающейся по дѣйствующимъ тарифамъ Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ за провозъ по этой дорогѣ и по вѣтви принадлежащихъ предпринимательницѣ лѣсныхъ грузовъ, отправляемыхъ съ вѣтви, причемъ изъ упомянутой провозной платы вычитаются расходы эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ по вѣтви и Либаво-Роменской желѣзной

дорогъ изъ расчета по $\frac{1}{125}$ к. съ пуда и версты. Дополнительные сборы не служатъ источникомъ для возмѣщенія строительной стоимости вѣтви и стоимости отчужденія. 3.) Имѣющій быть заключеннымъ землевладѣлицею Пимоновой съ Управленіемъ Либаво-Роменской желѣзной дороги договоръ относительно порядка возмѣщенія ей изъ провозной платы стоимости отчужденія и строительныхъ работъ, согласно расцѣночной вѣдомости, утверждается Министромъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 13 ноября 1901 года, полагало разрѣшить постройку означенной вѣтви на основаніи составленныхъ для сего условій, проектъ коихъ поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 23 день ноября 1901 года.

Правильное движеніе на вѣтви Старья Дороги-Урѣчье открыто: на участкѣ Старья-Дороги-Верхутино (18 вер.)—20 сентября 1906 г. и на участкѣ Верхутино-Урѣчье (10 вер.)—1 октября 1907 года.

3. По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной вѣтви отъ м. Пилавы къ ст. Бобруйскъ, Либаво-Роменской желѣзной дороги.

Въ мартѣ 1901 года, въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ поступило ходатайство инженеръ-технолога А. И. Шоманскаго о разрѣшеніи ему сооруженія желѣзнодорожной линіи общаго пользованія отъ ст. Бобруйскъ, Либаво-Роменской жел. дороги, до м. Пилавы, Минской губерніи, протяженіемъ около 69 верстъ и стоимостью около 1.512.000 руб., безъ рельсовъ и подвижнаго состава, на условіяхъ Нижне-Крынской вѣтви, Екатерининской жел. дороги.

При разсмотрѣніи сего ходатайства, Коммисія прежде всего остановилась на обсужденіи принципиальнаго вопроса, возможно ли примѣнять условія, на которыхъ въ послѣднее время было разрѣшаемо сооруженіе углевозныхъ вѣтвей ко всѣмъ проектируемымъ желѣзнымъ дорогамъ безотносительно. При этомъ Коммисія полагала, что при разрѣшеніи постройки желѣзнодорожныхъ вѣтвей столь значительнаго протяженія, какъ проектируемая инженеромъ Шоманскимъ, для интересовъ казны предста-

вляется невыгоднымъ примѣнять во всемъ объемѣ условія, допущенныя при разрѣшеніи Нижне-Крынской вѣтви, и надлежитъ обязывать предпринимателей въ строительную стоимость вѣтви включать и стоимость рельсовъ и необходимаго для эксплуатаціи подвижного состава.

Представитель г. Шоманскаго на включеніе стоимости рельсовъ и подвижного состава въ строительную стоимость проектируемой вѣтви Пишава-Бобруйскъ не согласился.

На основаніи изложеннаго Коммисія полагала ходатайство инженеръ-технолога А. И. Шоманскаго о разрѣшеніи ему сооруженія желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Бобруйскъ, Либаво-Роменской жел. дороги, до м. Пишава, на условіяхъ сооруженія Нижне-Крынской вѣтви къ ст. Садки, Екатерининской жел. дороги—отклонить.

Засѣданіе 5 іюля 1901 года.

По вопросу о сооруженіи Вольмарскаго подъѣзднаго пути отъ мѣст. Смильтенъ чрезъ Вольмаръ до мѣст. Гайнашъ.

Въ февралѣ 1901 года, дворянинъ Г. К. фонъ-Герсдорфъ обратился въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи узкоколейнаго (колея 1,75 мет. шириною) подъѣзднаго пути общаго пользованія, протяженіемъ около 110 верстъ и стоимостью 2.274.700 руб., отъ мѣстечка Смильтенъ чрезъ г. Вольмаръ и гавань Залисмюнде до гавани въ мѣстечкѣ Гайнашъ. Вскорѣ послѣ того, а именно въ апрѣлѣ, фонъ-Герсдорфъ представилъ проектъ устава Общества Вольмарскаго подъѣзднаго пути, учредителями котораго выступили фонъ-Герсдорфъ и свѣтлѣйшій князь П. П. Ливенъ.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, по разсмотрѣніи сего ходатайства, нашла, что постройка проектируемой жел. дороги, имѣющей, по ея заключенію, исключительно мѣстное, но весьма важное въ экономическомъ отношеніи значеніе, не нанесетъ ущерба интересамъ Перваго Общества подъѣздныхъ путей, въ смыслѣ уменьшенія доходности эксплуатируемой этимъ обществомъ Валкъ-Перновской линіи, — и единогласно признала возмож-

нымъ удовлетворить разсматриваемое ходатайство на намѣченныхъ Коммисією главнѣйшихъ условіяхъ.

Представляя, 20 февраля 1902 г. за № 1909, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ устава Общества Вольмарскаго подъѣзднаго пути, согласно коему дворянину Георгію Карловичу фонъ-Герсдорфу и свѣтлѣйшему князю Павлу Павловичу Ливену предоставляется право образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи узкоколейнаго подъѣзднаго пути общаго пользованія въ предѣлахъ Лифляндской губерніи, отъ мѣст. Смилътенъ въ направленіи на городъ Вольмаръ до мѣст. Гайнашъ на Рижскомъ заливѣ, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 22 апрѣля 1902 года, полагало: предоставить свѣтлѣйшему князю Павлу Павловичу Ливену и дворянину Георгію Карловичу фонъ-Герсдорфу образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи, безъ льготъ и пособій со стороны Правительства,—на основаніи опубликованныхъ въ № 109, ст. 1069, Собр. узак. и распор. Правительства за 1902 годъ „Правиль сооруженія и эксплуатаціи паровозныхъ подъѣздныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ путей общаго пользованія“,—узкоколейнаго (ширина колеи 75 сант.) подъѣзднаго пути общаго пользованія, въ предѣлахъ Лифляндской губерніи отъ мѣст. Смилътенъ, въ направленіи на городъ Вольмаръ, до мѣст. Гайнашъ на Рижскомъ заливѣ, протяженіемъ около 105 верстъ и стоимостью не свыше 1.884.132 р. дѣйст., на основаніи составленнаго для сего и исправленнаго по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, проекта устава, который поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 3 день мая 1902 года.

Обезпечивъ почти полностью образованіе акціонернаго капитала, учредители Общества Вольмарскаго подъѣзднаго пути убѣдились, однако, въ невозможности реализовать, вслѣдствіе стѣсненнаго положенія денежнаго рынка, облигаціонный капиталъ, назначенный по § 22 устава Общества въ размѣръ 1.700.000 руб. Обстоятельство это вынудило названныхъ учредителей Общества обратиться къ Лифляндскому Ландтагу съ ходатайствомъ о присвоеніи означенному облигаціонному капиталу, за счетъ образо-

ваннаго, по закону 21 декабря 1898 года, дорожнаго капитала Лифляндской губерніи гарантіи въ размѣрѣ $4\frac{1}{2}\%$ интереса, (т. е. 76.500 руб.) и $0,126\%$ погашенія (2.140 руб.), а всего не свыше 78.640 рублей.

По разсмотрѣннн этого ходатайства Лифляндскій Ландтагъ призналъ возможнымъ его удовлетворить въ виду того, между прочимъ, что проведеніе Вольмарскаго подъѣзднаго пути несомнѣнно повліяетъ на улучшеніе и развитіе всѣхъ сторонъ мѣстнаго хозяйства обширной части Лифляндской губерніи, которую онъ будетъ обслуживать. Засимъ дѣдо о принятіи на счетъ дорожнаго капитала Лифляндской губерніи гарантіи облигаціоннаго займа Общества Вольмарскаго подъѣзднаго пути было разсмотрѣно въ установленномъ порядкѣ и, 6 іюня 1905 года, послѣдовало Высочайшее утвержденіе нижеслѣдующаго мнѣнія Государственнаго Совѣта:

I. Первому выпуску облигацій Общества Вольмарскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути (п. с. з. 1902 года № 21382) на сумму не свыше одного милліона семисотъ тысячъ рублей нарицательныхъ присвоить гарантію доходности, въ размѣрѣ четырехъ съ половиною процентовъ интереса и $0,126\%$ погашенія, за счетъ дорожнаго капитала Лифляндской губерніи (уст. зем. пов., изд. 1899 года, прил. къ ст. 328, прим. 1), въ теченіе первыхъ двадцати лѣтъ со дня открытія правильнаго движенія по названному пути.

II. Въ отношеніи отпуска суммъ по гарантіи облигацій Вольмарскаго подъѣзднаго пути (отд. I) и возмѣщенія оныхъ дорожному капиталу постановить нижеслѣдующія правила:

1) Выдачи изъ дорожнаго капитала причитающихся по гарантіи и погашенію облигацій суммъ допускаются въ томъ только случаѣ, если чистый доходъ Вольмарскаго подъѣзднаго пути окажется для сего недостаточнымъ, и въ томъ только размѣрѣ, въ какомъ обнаружится сей недостатокъ.

2) Общій размѣръ приплатъ по гарантіи и погашенію не можетъ превосходить семидесяти восьми тысячъ шестисотъ сорока рублей въ годъ.

3) Отпускаемыя согласно статьѣ 1 суммы не могутъ быть обращаемы на покрытіе дефицитовъ эксплуатаціи Вольмарскаго подъѣзднаго пути или на инья его потребности помимо предмета прямого своего назначенія.

4) Неуплаченныя своевременно дорожному капиталу суммы сдѣланныхъ изъ него позаимствованій по гарантіи записываются долгомъ Общества и возмѣщаются сему капиталу, съ начисле-

ніемъ 5% годовыхъ (простыхъ), въ послѣдующіе годы изъ чистой прибыли Общества, ранѣе какихъ либо другихъ изъ сей прибыли отчислений. На погашеніе въ такіе годы долговъ по гарантіи предназначается не менѣе половины чистой прибыли.

5) Въ случаѣ, если бы при сведеніи счетовъ за эксплуатаціонный годъ оказалось, что Обществу были отпущены по гарантіи суммы, превышающія дѣйствительно опредѣлившійся недостатокъ чистаго дохода (ст. 1), таковыя суммы подлежатъ немедленному возврату съ начетомъ 6% годовыхъ, считая со дня выдачи означенныхъ суммъ.

6) Подробныя правила: а) объ исчисленіи и выдачѣ Обществу суммъ изъ дорожнаго капитала; б) о возмѣщеніи ихъ сему капиталу, и в) о проведеніи такихъ суммъ по счетамъ дорожнаго капитала опредѣляются Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, по соглашенію съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ.

7) Въ случаѣ выкупа Правительствомъ предпріятія Общества Вольмарскаго подъѣзднаго пути ранѣе окончательныхъ его расчетовъ съ дорожнымъ капиталомъ, капитальная сумма долга (ст. 4), съ наросшими на нее процентами, удерживается изъ выкупной суммы и обращается непосредственно въ дорожный капиталъ Лифляндской губерніи.

Вольмарскій узкоколейный (ширина колеи 0,351 саж.) подъѣздной путь отъ Смилтена до Гайнаша, протяженіемъ 105 верстъ находится (1910 годъ) въ постройкѣ.

Засѣданіе 19 іюля 1901 года.

По вопросу о сооруженіи электрическаго трамвая отъ города Кіева до мѣстечка Бровары, Черниговской губерніи, съ вѣтвью къ урочищу Дарница.

Въ маѣ 1900 года Министръ Путей Сообщенія препроводилъ, при отношеніи за № 4169, Министру Финансовъ ходатайство губ. сек. Н. И. Матвѣева о разрѣшеніи ему устройства и эксплуатаціи электрическаго трамвая общаго пользованія отъ г. Кіева, черезъ цѣпной на р. Днѣпрѣ мостъ и далѣе вдоль шоссе, до м. Бровары, Черниговской губерніи, съ вѣтвью къ урочищу Дарница, протя-

женіемъ въ 23 версты и стоимостью въ 1.300.000 руб. При этомъ Министръ Путей Сообщенія просилъ распоряженія о разсмотрѣннн означеннаго ходатайства въ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

По подробномъ разсмотрѣннн сего дѣла, Коммисія признала существенное значеніе, которое можетъ имѣть Кіево-Броварскій трамвай для Кіевскихъ обывателей, въ виду ограниченнаго количества дачныхъ мѣстъ въ окрестностяхъ Кіева и неудобства сообщенія по существующей желѣзной дорогѣ съ м. Бровары, расположеннымъ въ 4 верстахъ отъ желѣзнодорожной станціи, и съ начинающимъ застраиваться въ послѣднее время казеннымъ урочищемъ Дарница, гдѣ Министерствомъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ отводятся мелкіе участки подъ постройку дачъ.

Въ виду означенныхъ соображеній, а также принимая во вниманіе, что Начальникъ края сочувственно отнесся къ проекту предпринимателя, Коммисія единогласно признала возможнымъ ходатайство предпринимателя удовлетворить, при чемъ полагала необходимымъ внести нѣкоторыя измѣненія въ предложенныя г. Матвѣевымъ условія осуществленія предпріятія.

Представляя, 9 апрѣля 1902 года за № 4136, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ устава Общества Кіево-Броварскаго подъѣзднаго пути (трамвая), согласно коему губ. сек. Никифору Ивановичу Матвѣеву предоставляется право образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи означеннаго трамвая, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 22 апрѣля 1902 года, полагало: разрѣшить предпринимателю губернскому секретарю Никифору Ивановичу Матвѣеву образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи Кіево-Броварскаго электрическаго подъѣзднаго пути (трамвая), на основаніи составленнаго для сего и исправленнаго, по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, проекта устава, который поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣннн и утвержденія Его Величества, въ 3 день мая 1902 года.

Въ мартѣ 1904 года учредитель Общества Кіево-Броварскаго подъѣзднаго пути, ссылаясь на затруднительность собрать капиталъ, потребный для осуществленія предпріятія названнаго пути

на условіяхъ утвержденнаго устава, вошелъ въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ: а) о раздѣленіи проектируемаго пути въ строительномъ отношеніи на два участка, отъ г. Кіева черезъ Полигонъ до урочища Дарница, протяженіемъ около 12 вер., и отъ Полигона до м. Бровары, протяженіемъ около 11 верстъ, б) о постепенной, сообразно съ симъ раздѣленіемъ, реализаціи строительнаго капитала и в) о предоставленіи Обществу нѣкоторыхъ другихъ льготъ.

По соглашенію Министра Финансовъ съ Министромъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ, для разсмотрѣнія этого ходатайства было образовано, подъ предсѣдательствомъ Директора Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, особое Совѣщаніе изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственного Контроля. Совѣщаніе, разсмотрѣвъ въ засѣданіи 22 января 1905 г., ходатайство учредителя Общества Кіево-Броварскаго подъѣзднаго пути по существу, признало возможнымъ дѣйствующій уставъ названнаго Общества измѣнить согласно слѣдующимъ положеніямъ:

I. Кіево-Броварскій подъѣздной путь съ вѣтвью, протяженіемъ 23 версты, въ строительномъ отношеніи раздѣляется на двѣ части: а) отъ г. Кіева черезъ Полигонъ до урочища Дарница, протяженіемъ около 12 верстъ, и б) отъ Полигона до м. Бровары, протяженіемъ около 11 верстъ.

II. Реализація основнаго акціонернаго капитала 1.300.000 руб. производится сообразно распредѣленію капитала на двѣ части, именно на строительный капиталъ перваго участка 680.000 руб. и строительный капиталъ втораго участка 620.000 руб. въ ниже-слѣдующіе сроки:

1) 50% строительнаго капитала I участка или 340.000 руб. вносятся въ кредитныя учрежденія по выбору учредителя и съ утвержденія Министра Финансовъ, въ теченіе шести мѣсяцевъ со дня республикованія устава въ новой редакціи въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства, и, по внесеніи учредителемъ этой суммы, Общество признается состоявшимся;

2) остальные 50% вносятся въ теченіе слѣдующихъ шести мѣсяцевъ съ того же срока;

3) 50% строительнаго капитала втораго участка, т. е. 310.000 руб., должны быть внесены въ вышеуказанныя кредитныя учрежденія въ теченіе шести мѣсяцевъ со времени, назначеннаго для открытія правильнаго движенія на первомъ участкѣ Кіево-Броварскаго подъѣзднаго пути, а вторые 50% того же капитала, т. е. 310.000 руб. вносятся до истеченія года съ указаннаго срока.

III. Постройка I участка Кіево-Броварскаго подъѣзднаго пути должна быть окончена въ теченіи двухъ лѣтъ со времени признанія Общества состоявшимся, а постройка II участка—не позже трехъ лѣтъ со времени, назначеннаго для открытія правильнаго движенія на первомъ участкѣ.

IV. Обществу разрѣшается для нуждъ Кіево-Броварскаго подъѣзднаго пути построить одну электрическую станцію, надлежащей мощности, съ тѣмъ, что до сооруженія станціи Общество можетъ пользоваться покупной электрической энергіей, а сама станція должна быть оборудована къ сроку, назначенному для окончанія II участка подъѣзднаго пути. Стоимость станціи включается въ пропорціональныхъ частяхъ въ строительные капиталы участковъ.

V. Если Общество въ сроки, назначенные уставомъ, не составитъ строительнаго капитала II участка или не окончитъ сооруженія сего участка, то оно утрачиваетъ права только на этотъ участокъ. Но при этомъ въ теченіе года со дня, назначеннаго для открытія правильнаго движенія на первомъ участкѣ, Общество должно внести недостающую часть кредита на постройку электрической станціи и закончить оборудованіе этой станціи въ теченіе трехъ лѣтъ съ того же срока. Неисполненіе этого обязательства влечетъ за собой потерю права Общества и на I участокъ.

VI. Общество освобождается отъ обязательства построить особый мостъ черезъ Русановскій протокъ и ему разрѣшается уложить рельсы и пропускать свои вагоны черезъ построенный Министерствомъ Путей Сообщенія черезъ названный протокъ постоянный мостъ съ соблюденіемъ устанавливаемыхъ на сей предметъ Министерствомъ Путей Сообщенія особыхъ правилъ.

VII. Общество освобождается отъ обязанности: 1) отводить за плату помѣщенія для чиновъ жандармской желѣзнодорожной полиціи, 2) перевозить почту непременно въ пассажирскихъ вагонахъ, 3) примѣнять на подъѣздномъ пути воинскій тарифъ, 4) предоставить бесплатно помѣщеніе для правительственнаго телеграфа въ Кіевѣ, Броварахъ и Дарницѣ, 5) вносить суммы на покрытіе расходовъ по содержанію жандармской полиціи во время сооруженія и эксплуатаціи подъѣзднаго пути и 6) уплачивать Правительству въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ со времени открытія движенія на I участкѣ подъѣзднаго пути (Кіевъ—Полигонъ—Дарница) $\frac{1}{2}\%$ валового дохода на содержаніе правительственной инспекціи.

На основаніи этихъ положеній, въ Министерствѣ Финансовъ

былъ выработанъ проектъ новаго устава Общества Кіево-Броварскаго подъѣзднаго пути, который былъ представленъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Министромъ Финансовъ и за Министра Путей Сообщенія Товарищемъ Министра при совмѣстномъ представленіи отъ 5 мая 1905 г. за № 4082, въ коемъ названные Министры полагали проектъ этотъ утвердить.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 31 мая 1905 г., полагало: означенное представленіе утвердить, поднеся проектъ устава Общества Кіево-Броварскаго подъѣзднаго пути (трамвая), исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ устава удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 10 день іюня 1905 года.

Общество Кіево-Броварскаго подъѣзднаго пути осуществлено не было и уставъ его потерялъ свою силу.

Засѣданія 2 и 23 августа 1901 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ г. Усть-Наровы (Гунгербургъ) до ст. Дно, Бологовско-Псковской жел. дороги.

Въ апрѣлѣ 1900 года, землевладѣлецъ Гдовскаго уѣзда А. Д. Кошкаровъ и инженеръ путей сообщенія Н. П. Доброумовъ обратились въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи ширококолейной желѣзной дороги общаго пользованія отъ гор. Порхова черезъ ст. Новоселье, С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги, и городъ Нарву до гор. Усть-Наровы (Гунгербургъ), протяженіемъ въ 243 вер. и стоимостью 9.826.337 руб.

При обсужденіи Коммисіей сего ходатайства съ участіемъ представителей интересовъ района, котораго касается проектируемая дорога, предприниматели измѣнили направленіе сей линіи, такъ какъ по произведеннымъ изысканіямъ выяснилась возможность постройки линіи дешевле при пересѣченіи ею С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги не у ст. Новоселье, а около

ст. Бѣлой и съ окончаніемъ, вслѣдствіе этого линіи не въ Порховѣ, а на ст. Дно; при этомъ протяженіе линіи опредѣлялось въ 225 верстѣ, а строительная стоимость въ 7.600.000 руб.

Коммисія, по выясненіи экономическаго значенія проектируемой линіи и ожидаемыхъ финансовыхъ результатовъ ея эксплуатаціи, единогласно полагала возможнымъ предоставить А. Д. Кошкарору и Н. П. Доброумову право образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи ширококолейной желѣзнодорожной линіи общаго пользованія отъ г. Усть-Наровы чрезъ Нарву до станціи Дно, Псково-Бологовской желѣзной дороги, съ пересѣченіемъ С.-Петербурзьско-Варшавской желѣзной дороги близъ ст. Бѣлой, протяженіемъ около 225 верстѣ, на условіяхъ, составленныхъ примѣнительно къ Высочайше утвержденному, 30 марта 1900 года, уставу Общества Ржищевской желѣзной дороги, съ нѣкоторыми лишь измѣненіями.

Дальнѣйшаго движенія дѣло сіе не получило.

Засѣданіе 9 августа 1901 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ ст. Ильинскій Погостъ, Орѣховскаго подъѣзднаго пути, до станціи Воскресенскъ, Московско-Казанской желѣзной дороги.

Вскорѣ послѣ открытія временнаго движенія на Орѣховскомъ подъѣздномъ пути, именно въ ноябрѣ 1898 года, правленіе Общества Орѣховскаго подъѣзднаго пути обратилось въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи продолжить названный путь къ югу отъ Ильинскаго Погоста до пересѣченія съ Московско-Казанскою желѣзною дорогою. Но въ виду невыясненности въ то время необходимости означеннаго продолженія подъѣзднаго пути, ходатайство это было отклонено. Тѣмъ не менѣе, по прошествіи полугода съ открытія правильнаго движенія на пути, послѣдовавшаго 1 мая 1899 года, правленіе вновь возбудило ходатайство о томъ же самомъ.

Приступивъ къ разсмотрѣнію изложеннаго дѣла, Коммисія прежде всего обратила вниманіе на настоящее финансовое положеніе Общества Орѣховскаго подъѣзднаго пути и, подробно разсмотрѣвъ экономическое значеніе даннаго проекта, всесторонне

обсудила какъ доходность предпріятія, такъ и способы его осуществленія.

Соображая всѣ изслѣдованныя ею данныя, Коммисія пришла къ заключенію, что проектируемая желѣзнодорожная линія, соединяющая ст. Орѣхово, Московско-Нижегородской желѣзной дороги, черезъ Ильинскій Погостъ со ст. Воскресенскъ, Московско-Казанской желѣзной дороги, удовлетворяя мѣстнымъ интересамъ и облегчая условія грузообмѣна между названными дорогами, даетъ основаніе рассчитывать на нормальное существованіе этого предпріятія и развитіе его въ будущемъ, и большинствомъ голосовъ признала допустимымъ предоставленіе Обществу Орѣховскаго подъѣзднаго пути сооруженія и эксплуатаціи ширококолейной линіи общаго пользованія отъ конечной станціи названнаго пути до ст. Воскресенскъ, Московско-Казанской желѣзной дороги, протяженіемъ около 23 верстъ, стоимостью около 900.000 рублей дѣйст., на условіяхъ Высочайше утвержденнаго устава сего Общества съ соотвѣтствующими къ нему измѣненіями и дополненіями.

Дальнѣйшаго движенія дѣло сіе не получило и впослѣдствіи, 6 іюня 1903 года, Орѣховскій подъѣздной путь (38 верстъ) перешелъ въ собственность Общества Московско-Казанской желѣзной дороги на основаніи Высочайше утвержденнаго 25 мая 1903 года дополненія къ уставу Общества (см. стр. 343).

Засѣданіе 29 ноября 1901 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги общаго пользованія отъ одного изъ пунктовъ на р. Оби, близъ с. Обдорскаго, до одного изъ пунктовъ на Самоѣдскомъ берегу Сѣвернаго океана.

2 апрѣля 1887 года Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министерствами Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственныхъ Имуществъ, губ. сек. А. Д. Голохвастову дано было разрѣшеніе на постройку и эксплуатацію Обской желѣзной дороги частнаго пользованія отъ Васюковскихъ юртъ на р. Малой Оби, противъ с. Обдорскаго, до устья р. Каратайки, протяженіемъ приблизительно 393 версты, при чемъ Правительство оставляло за собою право разрѣшить, если признаетъ нужнымъ,

постройку и эксплуатацию параллельныхъ и конкурирующихъ съ проектируемою Обскою желѣзною дорогою линій. Въ 1897 году, въ виду истеченія десятилѣтней давности помянутой концессіи, г. Голохвастовъ обратился съ всеподданнѣйшимъ прошеніемъ о сохраненіи за нимъ и на дальнѣйшее время права на постройку и эксплуатацию Обской желѣзной дороги, и 7 ноября 1897 года послѣдовало Высочайшее соизволеніе на продленіе вышеуказаннаго срока на время не свыше 10 лѣтъ, считая со 2 апрѣля 1897 года, при чемъ срокъ этотъ долженъ былъ быть въ точности опредѣленъ соглашеніемъ Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, но съ обязательствомъ Голохвастова представить въ Министерство Путей Сообщенія результаты изысканій въ теченіе первыхъ трехъ лѣтъ и при условіи прекращенія дѣйствія Высочайше дарованнаго разрѣшенія въ случаѣ непредставленія въ указанный срокъ изысканій. По состоявшемуся между означенными Министрами соглашенію, срокомъ окончанія постройки Обской желѣзной дороги назначено 1 сентября 1905 года. Наконецъ, 24 марта 1900 года г. Голохвастову разрѣшено было произвести изысканія Обской желѣзной дороги по двумъ нижеслѣдующимъ направленіямъ: а) отъ юртъ на лѣвомъ берегу р. Малой Оби, противъ с. Обдорскаго, черезъ проходъ въ Уралъ до Медынскаго заворота, и б) отъ юртъ Пиль-Кортъ при впаденіи въ рѣку Обь рѣки Войкара черезъ Конпольскій хребетъ на пересѣченіе рѣки Уссы близъ избы Попова и затѣмъ къ Медынскому завороту, при условіи представленія Голохвастовымъ результатовъ изысканій означенной дороги не позже 2 апрѣля 1903 года.

Въ 1899 году инженеръ-механикъ Е. К. Кнорре и полковникъ фонъ-деръ-Лауницъ получили право произвести изысканія для желѣзной дороги общаго пользованія между лѣвымъ берегомъ р. Оби, противъ с. Обдорскаго, и Бѣлковскою губою на Сѣверномъ океанѣ, въ 50 верстахъ къ югу отъ Югорскаго Шара, а въ маѣ 1901 года отъ Е. К. Кнорре поступило въ Министерство Путей Сообщенія ходатайство о разрѣшеніи ему образовать акціонерное Общество Полярно-Уральской желѣзной дороги для сооруженія и эксплуатаціи ширококолейной желѣзной дороги общаго пользованія отъ одного изъ пунктовъ на р. Оби (намѣчалось мѣсто впаденія въ нее рѣки Соби) до Медынскаго заворота на Сѣверномъ океанѣ, протяженіемъ около 380 верстъ и стоимостью 18.400.000 рублей.

Кромѣ того, въ концѣ 1901 года д. с. с. Бѣлозеровъ и с. с. Г. Ю. фонъ-Кехеръ подали въ Министерство Финансовъ заявленіе о возобновленіи ими ходатайства ихъ, возбужденнаго въ 1898 году

и приостановленнаго по ихъ желанію, о разрѣшеніи соорудить между устьемъ рѣки Каратайки и низовьями рѣки Оби желѣзную дорогу общаго пользованія, узкой колеи, протяженіемъ около 393 вер.

Коммисія о новыхъ жел. дорогахъ, на разсмотрѣніе коей поступили означенныя ходатайства г.г. Кнорре и А. А. Бѣлозера и фонъ-Кехера, прежде всего остановилась на выясненіи вопроса, до какого времени сохраняется данное г. Голохвастову разрѣшеніе на сооруженіе Обской желѣзной дороги, и по обсужденіи сего вопроса пришла къ заключенію, что Высочайше дарованное г. Голохвастову право на сооруженіе Обской жел. дороги частнаго пользованія за нимъ сохраняется и можетъ быть признано утраченнымъ имъ лишь въ случаѣ непредставленія къ 2 апрѣля 1903 года результатовъ изысканій.

Имѣя въ виду, что разрѣшеніе двумъ различнымъ предпринимателямъ строить по одному и тому же направленію двѣ желѣзныя дороги не согласно ни съ выгодами государственными и общественными, ни съ установившеюся практикою желѣзнодорожнаго строительства, Коммисія пришла къ слѣдующему заключенію: разсмотрѣніе по существу предложеній г. г. Кнорре и Бѣлозера и фонъ-Кехера о сооруженіи между низовьями р. Оби и однимъ изъ пунктовъ на Самоѣдскомъ берегу Сѣвернаго океана желѣзной дороги общаго пользованія отложить, предоставивъ названнымъ предпринимателямъ, буде пожелаютъ, возобновить свои ходатайства въ случаѣ утраты А. Д. Голохвастовымъ Высочайше дарованнаго ему права [на постройку Обской желѣзной дороги частнаго пользованія или отказа его отъ сего права.

Засѣданіе 8 ноября 1901 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной линіи Варшава-Радомъ.

Послѣ обсужденія Коммисіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ засѣданіяхъ 14, 21 и 23 декабря 1900 г. (см. стр. 278), вопроса о сооруженіи желѣзнодорожной линіи Варшава-Радомъ, Варшавскій Генераль-Губернаторъ, отношеніемъ отъ 20 іюня 1901 г. за № 9078, увѣдомилъ Министра Финансовъ, что онъ поручилъ Варшавскому отдѣленію Общества для содѣйствія торговлѣ и

промышленности произвести экономическое изслѣдованіе значенія Радомской жел. дороги; по изслѣдованіи сего вопроса Варшавское отдѣленіе признало существенное значеніе проектируемой жел. дороги для прорѣзываемой ею мѣстности, полагая, что дорога эта оживитъ въ ея районѣ земледѣліе, кустарную и фабричную промышленность и торговлю и, соединивъ кратчайшимъ путемъ Кѣлецкую и Радомскую губерніи со столь важнымъ потребительнымъ центромъ, какъ Варшава, несомнѣнно благотворно воздѣйствуетъ на экономическое состояніе этихъ губерній. Равнымъ образомъ Генераль-Губернаторъ, съ своей стороны, полагалъ, что для г. Варшавы Радомская жел. дорога будетъ имѣть важное значеніе, являясь новымъ путемъ для подвоза минеральнаго топлива и облегчая доставку изъ новыхъ районовъ жизненныхъ припасовъ, цѣны на которые въ Варшавѣ, въ связи съ ростомъ населенія, значительно повышаются. Препровождая вмѣстѣ съ тѣмъ копію представленія Радомскаго Губернатора, подтверждавшаго съ своей стороны высказанныя выше соображенія, а также ходатайство полковника Тизенгаузена о содѣйствіи въ предоставленіи ему концессіи на сооруженіе Радомской жел. дороги и ссылаясь на указаніе упомянутаго отношенія, что вопросъ о проведеніи Радомской дороги остался неразрѣшеннымъ Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ, такъ какъ оцѣнка экономическаго значенія этой линіи не была еще произведена, Варшавскій Генераль-Губернаторъ, не входя въ обсужденіе вопроса, кому слѣдовало бы предоставить концессію на сооруженіе ея, сообщилъ на благоусмотрѣніе Министра Финансовъ приведенныя соображенія относительно необходимости скорѣйшаго осуществленія Радомской желѣзной дороги.

Въ виду изложеннаго Министръ Финансовъ внесъ на вторичное разсмотрѣніе Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ вопросъ о сооруженіи Варшавско-Радомской желѣзной дороги.

Въ іюлѣ мѣсяцѣ 1901 года въ Министерствѣ Финансовъ и Путей Сообщенія поступило заявленіе кн. С. Е. Любомірскаго и графа Ѳ. Ѳ. Замойскаго о томъ, что они отъ своего имени или отъ имени Общества Гроецкаго подѣздного пути являются соискателями на полученіе концессіи на сооруженіе Радомской желѣзной дороги, а равно ходатайство о разрѣшеніи имъ произвести дополнителныя изысканія означенной линіи.

Равнымъ образомъ со стороны камеръ-юнкера Высочайшаго Двора графа А. М. Потоцкаго послѣдовало заявленіе, что онъ поддерживаетъ свое ходатайство, представленное въ 1899 году.

По обсужденіи, въ засѣданіяхъ 8 и 10 ноября 1901 года, мѣст-

наго значенія проектируемой желѣзной дороги и послѣ провѣрки исчисленнаго Коммисіей, въ декабрѣ 1900 года, предположительнаго дохода Варшавско-Радомской желѣзной дороги, большинство членовъ Коммисіи, не отрицая того положенія, что всякая жел. дорога, прорѣзывающая густо населенную мѣстность, несомнѣнно должна имѣть извѣстное мѣстное значеніе, полагало, что степень этого значенія главнымъ образомъ зависитъ отъ развитія въ данной мѣстности промышленныхъ предпріятій и опредѣляется количествомъ подлежащихъ къ перевозкѣ по новой желѣзной дорогѣ мѣстныхъ грузовъ; количество же сихъ грузовъ, при вторичномъ разсмотрѣніи вопроса о сооруженіи Варшавско-Радомской желѣзной дороги, Коммисія не считала возможнымъ измѣнить противъ подсчета означенныхъ грузовъ, произведеннаго въ 1900 году. Что же касается каменноугольныхъ грузовъ, подлежащихъ подвозу въ Варшаву, то Коммисія признала необходимымъ количество ихъ съ 7 милл. пудовъ сократить до 3.500.000 пудовъ.

На основаніи приведенныхъ соображеній большинство членовъ Коммисіи полагало, что и при вторичномъ обсужденіи вопроса о сооруженіи означенной дороги не обнаружено новыхъ обстоятельствъ, которыя создавали бы необходимость измѣнить составленное Коммисіей въ декабрѣ 1900 года сужденіе объ экономическомъ значеніи ея. Однако, въ виду настоятельныхъ заявленій мѣстной администраціи, а также представителей Военнаго вѣдомства о необходимости этой дороги, въ настоящее время не усматривается мотивовъ для дальнѣйшаго откладыванія ея осуществленія, тѣмъ болѣе, что имѣются предложенія соорудить ее безъ всякихъ жертвъ со стороны казны. Помимо этихъ соображеній, Коммисія обратила вниманіе на то обстоятельство, что неопредѣленное положеніе, въ которое былъ поставленъ вопросъ о сооруженіи Варшавско-Радомской желѣзной дороги въ декабрѣ 1900 года, рѣшеніемъ отложить ея сооруженіе, удерживаетъ акціонерное Общество Гроецкаго подъѣзднаго пути отъ выполненія принятыхъ имъ на себя обязанностей по сооруженію продолженія принадлежащаго ему узкоколейнаго пути отъ Голкова до Черска, а также вѣтви на уѣздный городъ Гройцы, такъ какъ могущее послѣдовать разрѣшеніе третьему лицу соорудить Варшавско-Радомскую желѣзную дорогу привело бы къ разоренію означеннаго участка Гроецкаго подъѣзднаго пути.

На основаніи изложеннаго Коммисія единогласно полагала возможнымъ нынѣ же разрѣшить сооруженіе Варшавско-Радомской желѣзной дороги. При этомъ, въ виду заявленій одного изъ

предпринимателей (полковника Тизенгаузена), а также нѣкоторыхъ членовъ Коммисіи о существенномъ значеніи для предпріятія устройства ширококолейныхъ вѣтвей въ предѣлахъ гор. Варшавы, Коммисія полагала, что означенныя вѣтви, составляя необходимую составную часть предпріятія Варшавско-Радомской желѣзной дороги, должны быть сооружены въ то же время и съ той же, т. е. нормальной колеей, какъ и сама Варшавско-Радомская желѣзная дорога.

Переходя затѣмъ къ выбору лица, которому надлежало бы предоставить разрѣшеніе на сооруженіе Варшавско-Радомской желѣзной дороги, Коммисія вовсе устранила отъ обсужденія ходатайство графа Потоцкаго въ виду того, что представленныя имъ данныя не соотвѣтствовали выяснившимся требованіямъ по отношенію къ сооруженію Варшавско-Радомской желѣзной дороги, и со стороны его представителя, не явившагося на второе засѣданіе Коммисіи, не послѣдовало согласія подчиниться этимъ требованіямъ. Затѣмъ по отношенію къ остальнымъ предпринимателямъ—полковнику Тизенгаузену и правленію Общества Гроецкаго подъѣздного пути, голоса въ Коммисіи раздѣлились: меньшинство членовъ Коммисіи высказалось за предоставленіе сооруженія Варшавско-Радомской жел. дороги Обществу Гроецкаго подъѣздного пути, полагая, что проведеніе инымъ лицомъ ширококолейной желѣзной дороги параллельно и на весьма близкомъ разстояніи отъ существующихъ линій означеннаго Общества нанесетъ ему матеріальный ущербъ и сдѣлаетъ невозможнымъ сооруженіе разрѣшенныхъ ему линій, вслѣдствіе чего окажутся нарушенными имущественный интересъ и законныя права Общества.

Большинство-же членовъ Коммисіи высказалось за предоставленіе сооруженія Варшавско-Радомской жел. дороги полковнику Тизенгаузену, полагая, по выяснившимся обстоятельствамъ дѣла, что отъ него возможно съ наибольшей увѣренностью ожидать осуществленія Варшавско-Радомской желѣзной дороги, тогда какъ Гроецкое Общество домогается концессіи на сооруженіе этой дороги лишь изъ опасенія, что передача ея другому лицу невыгодно отразится на интересахъ Общества, и скорѣе заинтересовано, чтобы эта дорога вовсе не была построена.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія признала необходимымъ вмѣнить полковнику Тизенгаузену въ обязанность, чтобы залогъ, обеспечивающій образованіе имъ Общества и опредѣленный ею въ размѣрѣ ста тысячъ рублей, былъ внесенъ имъ до 10 февраля 1902 года.

Наконецъ, въ виду того, что при первоначальномъ обсужденіи вопроса о сооруженіи Варшавско-Радомской желѣзной дороги въ

1900 г. полковникомъ Тизенгаузенемъ было сдѣлано предложеніе приобрѣсти линіи Общества Гроецкаго подъѣзднаго пути, если Коммисія признаетъ, что означенное Общество потерпитъ матеріальный ущербъ отъ сооруженія проектируемой имъ дороги, нѣкоторыми членами Коммисіи былъ возбужденъ вопросъ о томъ, не слѣдуетъ-ли нынѣ обязать полковника Тизенгаузена приобрѣсти линіи Гроецкаго подъѣзднаго пути или вознаградить Общество названнаго пути за убытки, причиняемые сему Обществу разрѣшеніемъ иному лицу концессіи на Варшавско-Радомскую желѣзную дорогу. Однако, большинство членовъ Коммисіи, не отрицая, что предоставленіе сооруженія Варшавско-Радомской желѣзной дороги полковнику Тизенгаузену нанесетъ Обществу Гроецкаго подъѣзднаго пути нѣкоторый (не болѣе 30 тысячъ рублей въ годъ) ущербъ и сдѣлаетъ бесполезнымъ сооруженіе разрѣшенныхъ ему линій, тѣмъ не менѣе обсужденіе вопроса о вознагражденіи за убытки отклонило, полагая, что сіе не входитъ въ ея компетенцію.

Дальнѣйшее движеніе разсматриваемому вопросу не могло быть дано до 1905 года въ виду того, что полковникомъ Тизенгаузенемъ не былъ внесенъ обусловленный Коммисіей о новыхъ жел. дорогахъ залогъ въ 100.000 руб. По ходатайствамъ названнаго предпринимателя внесеніе этого залога было отсрочено ему нѣсколько разъ, а въ 1904 году Управлявшій Министерствомъ Финансовъ призналъ возможнымъ размѣръ залога уменьшить до 25.000 руб. Затѣмъ полковникомъ Тизенгаузенемъ было возбуждено ходатайство о включеніи въ число соискателей концессіи на сооруженіе Варшавско-Радомской желѣзной дороги Ф. Б. Шена, совладѣльца Торговаго дома К. Г. Шенъ, на что со стороны Министра Финансовъ послѣдовало согласіе.

Наконецъ, въ началѣ 1905 года, требуемый залогъ былъ внесенъ полковникомъ Тизенгаузенемъ, и Министры Путей Сообщенія и Финансовъ вошли въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта съ представленіемъ, отъ 7 мая 1905 г. за № 4083, объ образованіи Общества Варшавско-Радомской желѣзной дороги. При этомъ названные Министры представили два проекта уставовъ Общества Варшавско-Радомской желѣзной дороги, согласно первому изъ коихъ право образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи ширококолейной желѣзной дороги общаго пользованія магистральнаго типа отъ г. Варшавы до г. Радомы, съ вѣтвями въ г. Варшавѣ на соединеніе съ Обводной вѣтвью Привислинскихъ жел. дорогъ и вдоль бе-

рега рѣки Вислы до начала Іерусалимской аллеи, общаго протяженія около 105 в., предоставлялось состоящему въ запасѣ Генеральнаго Штаба полковнику Ѳ. Г. Тизенгаузену и совладѣльцу торговаго дома К. Г. Шенъ, Ф. Б. Шену; согласно же второму проекту устава—право на сооруженіе и эксплуатацію той же дороги, съ вѣтвями въ г. Варшавѣ, общаго протяженія около 107 верстъ, предоставлялось Обществу Гроецкаго подъѣзднаго пути, преобразуемому въ Общество Варшавско-Радомской желѣзной дороги.

Въ заключеніи своего представленія Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали: I. проектъ устава той группы соискателей на концессию упомянутой желѣзной дороги, на которую падеть выборъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта — утвердить; II. проектъ Высочайшаго указа о принудительномъ отчужденіи желѣзной дороги земель повергнуть одновременно съ проектомъ устава Общества означенной дороги на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 31 мая 1905 года, рассмотрѣвъ означенное представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, полагало: 1) признать осуществленіе рельсоваго пути отъ г. Варшавы до г. Радомы въ настоящее время нежела- тельнымъ и 2) поступившія по сему предмету ходатайства частныхъ предпринимателей оставить безъ послѣдствій.

Государь Императоръ, въ 10 день іюня 1905 года, положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше утвердить соизволилъ.

Засѣданія 29 ноября 1901 г., 3 и 10 января 1902 года.

**По вопросу объ измѣненіи условій сооруженія Зиновьевской вѣтви,
Московско-Курской жел. дороги.**

По положенію Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта послѣдовало, въ 18 день февраля 1900 года, Высочайшее соизволеніе на передачу всѣхъ правъ и обязанностей надв. сов. Е. П. Кавоса по постройкѣ Зиновьевской вѣтви, Московско-Курской жел. дороги (отъ ст. Александровки до села Зиновьева съ отвѣтвленіями къ с.с. Добрынь и Гостомль) об-

щимъ протяженіемъ около 52 верстѣ, образовавшемуся въ Бельгійи и получившему 11 іюня 1899 г., Высочайшее разрѣшеніе на производство своихъ операцій въ Россіи „Русско-Бельгійскому Анонимному Обществу Орловскихъ доменныхъ печей и рудниковъ“ (Hauts fourneaux et mines d'Orel, Société anonyme russo-belge), но съ тѣмъ, чтобы при передачѣ Общество это представило въ Управление желѣзныхъ дорогъ надлежащее обезпеченіе въ своевременной уплатѣ потребныхъ суммъ на отчужденіе и вознагражденіе за сносъ построекъ, уничтоженіе посѣвовъ и другіе убытки при занятіи земель подъ вѣтвь.

Между тѣмъ, уже въ маѣ 1900 года Общество Орловскихъ доменныхъ печей и рудниковъ, въ качествѣ преемника правъ и обязанностей г. Кавоса, обратилось къ Министру Финансовъ съ прошеніемъ, въ коемъ, указывая, что на постройку вѣтви Обществомъ израсходовано до 800 тысячъ руб., и что далѣе Общество очутилось въ затруднительномъ матеріальномъ положеніи, вслѣдствіе измѣнившихся въ Бельгійи условій денежнаго рынка, при которыхъ реализація промышленныхъ облигацій сдѣлалась невозможной, Общество ходатайствовало о выдачѣ ему, въ счетъ причитающагося съ казны возмѣщенія строительной стоимости вѣтви, аванса или ссуды въ 750.000 руб. Ходатайство это Министромъ Финансовъ было отклонено.

Засимъ, 15 марта 1901 года, Общество, черезъ своего повѣреннаго и отвѣтственнаго агента Генюи, обратилось къ Министру Путей Сообщенія съ прошеніемъ, въ коемъ объяснило, что при болѣе подробномъ геологическомъ изслѣдованіи рудныхъ залежей въ районѣ Зиновьевской вѣтви выяснилось, что наиболѣе удобнымъ пунктомъ для устройства завода и доменныхъ печей является не село Зиновьево, какъ раньше предполагалось, а мѣсто около с. Дьячье, въ разстояніи около двухъ верстѣ отъ 35-й версты вѣтви, считая отъ Александровки.

Такимъ образомъ, по заявленію Общества, постройка двухъ отвѣтвленій къ с.с. Добрынѣ и Гостомлѣ, а также и части Зиновьевской вѣтви отъ с. Дьячье до Зиновьева на протяженіи около 3¹/₂ верстѣ для цѣлей завода Общества представлялась излишней. Далѣе въ томъ же прошеніи Общество ходатайствовало передъ Министромъ Путей Сообщенія объ испрошеніи въ установленномъ порядкѣ разрѣшенія:

а) на измѣненіе Высочайше утвержденнаго, 13 іюня 1899 года, положенія Соединеннаго Присутствія въ томъ, чтобы дозволено было вѣтвь отъ ст. Александровки не доводить до села Зиновьева, ограничивъ ее конечнымъ пунктомъ на 35-й верстѣ близъ селенія

Дьячье, а отвѣтвленія къ с.с. Добрынѣ и Гостомлѣ, въ видѣ линій общаго пользованія, не строить вовсе;

и б) на измѣненіе Высочайше утвержденныхъ, 13 іюня 1899 года, условій сооруженія и эксплуатаціи Зиновьевской вѣтви въ томъ смыслѣ, чтобы означенная вѣтвь была принята въ казну въ настоящемъ ея видѣ, а остающіяся работы по ея окончанію были осуществлены распоряженіемъ управленія Московско-Курской желѣзной дороги за счетъ казны, съ тѣмъ, чтобы стоимость понинѣ произведенныхъ Обществомъ работъ была опредѣлена по утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости и чтобы возмѣщеніе опредѣленной такимъ образомъ стоимости вѣтви производилось порядкомъ, установленнымъ въ Высочайшемъ повелѣніи 13 іюня 1899 года.

Изъ послѣдовавшей по поводу сего ходатайства между Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ переписки выяснилось: 1) что, согласно утвержденнымъ въ установленномъ порядкѣ проекту и расцѣночной вѣдомости, протяженіе вѣтви отъ ст. Александровки, Московско-Курской желѣзной дороги, до села Зиновьева опредѣлилось въ 38 верстъ, а расходъ по ея сооруженію, безъ стоимости отчужденія, — въ 1.169.424 рубля; на отвѣтвленія же къ с.с. Добрынѣ и Гостомлѣ проектъ и расцѣнка предпринимателемъ не представлялись;

2) что первоначально работы по постройкѣ вѣтви велись весьма успѣшно, но затѣмъ замедлились и, наконецъ, совсѣмъ прекратились, каковое обстоятельство вызвало со стороны Орловскаго Губернатора, по ходатайству мѣстнаго Губернскаго Земства, обращеніе въ Министерство Путей Сообщенія съ просьбою о понужденіи Общества къ скорѣйшему окончанію постройки вѣтви; ходатайство это основывалось на томъ, что мѣстные жители, терпя значительные неудобства и убытки, вслѣдствіе разрѣзки вѣтвью ихъ земель и затруднительности сообщенія черезъ насыпи и выемки полотна, а также не получая причитающагося имъ за отчужденныя земли вознагражденія, крайне заинтересованы въ скорѣйшемъ ея окончаніи и открытіи по ней движенія;

и 3) что хотя въ Высочайшемъ повелѣніи 18 февраля 1900 года и было оговорено, чтобы, при переходѣ правъ и обязанностей Кавоса къ Обществу, послѣднее представило въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ надлежащее обезпеченіе въ своевременной уплатѣ потребныхъ на отчужденіе суммъ, но выработанный въ этомъ смыслѣ проектъ договора съ Обществомъ остался неподписаннымъ его представителемъ; съ г. Кавоса же Высочайше утвержденными, 13 іюня 1899 года, условіями сооруженія вѣтви ни-

какого обезпеченія не требовалось, а потому, при разрѣшеніи ему лѣтомъ 1899 года приступа къ работамъ, съ него взята была лишь сумма 30.000 рублей на первоначальные расходы, связанные съ отчужденіемъ и занятіемъ земель.

Въ виду такого положенія дѣла Министръ Путей Сообщенія, отношеніемъ отъ 5 апрѣля 1901 года за № 14484, сообщивъ Министру Финансовъ ходатайство Общества Орловскихъ доменныхъ печей и рудниковъ объ измѣненіи протяженія Зиновьевской вѣтви, съ принятіемъ ея въ настоящемъ видѣ въ казну и достройкою на казенныя средства, просилъ передать означенное ходатайство на разсмотрѣніе образованной при Министерствѣ Финансовъ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, при чемъ князь Хилковъ высказался, съ точки зрѣнія интересовъ мѣстныхъ обывателей, въ пользу удовлетворенія ходатайства Общества въ полномъ его объемѣ и указалъ, что одновременно съ разсмотрѣніемъ въ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ вопроса объ измѣненіи первоначальныхъ условій сооруженія Зиновьевской вѣтви въ смыслѣ ея протяженія, необходимо было-бы обсудить вопросъ о тѣхъ мѣрахъ, кои надлежало-бы принять для полученія увѣренности въ томъ, что вѣтвь дѣйствительно будетъ окончена къ имѣющему быть назначенному сроку и для обезпеченія возможности своевременной уплаты владѣльцамъ отчужденныхъ земель причитающагося имъ вознагражденія.

Коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ засѣданіяхъ 29 ноября 1901 г. и 3 и 10 января 1902 года (при чемъ въ послѣдніе два ея засѣданія были приглашены для объясненій представители Юрисконсультской части Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ), подвергла всестороннему обсужденію дѣло объ измѣненіи условій сооруженія Зиновьевской вѣтви, при чемъ прежде всего разсмотрѣла слѣдующіе вопросы: 1) какое экономическое значеніе представляетъ, въ виду выяснившейся несостоятельности Общества Орловскихъ доменныхъ печей и рудниковъ, разрѣшенная къ сооруженію тому же Обществу Зиновьевская вѣтвь; 2) какія послѣдствія для казны повлечетъ за собою неокончаніе постройки вѣтви и вѣроятное разрушеніе произведенныхъ на ней работъ, и 3) если бы разрушеніе вѣтви было признано нежелательнымъ, то въ какой формѣ представлялось бы для казны наиболѣе выгоднымъ вмѣшательство ея въ дѣло окончанія постройки вѣтви.

Выяснивъ положеніе, въ какомъ находились въ то время работы по сооруженію Зиновьевской вѣтви и по постройкѣ завода Общества, а также затраты, которыя необходимо произвести

на окончаніе строительныхъ работъ по постройкѣ вѣтви, Коммисія опредѣлила экономическое значеніе ея и, исключивъ изъ подсчетовъ возможнаго грузового движенія на Зиновьевской вѣтви заводскіе грузы: руду, чугуны и коксъ, вычислила будущій грузооборотъ вѣтви и вѣроятную доходность ея. При этомъ, по подсчетамъ Коммисіи выяснилось, что собственно эксплуатація вѣтви должна довать ежегодный убытокъ въ размѣрѣ 4.000 руб. Но если принять во вниманіе, что съ окончаніемъ постройки Зиновьевской вѣтви и открытіемъ по ней движенія Московско-Курская жел. дорога получитъ дополнительный доходъ отъ перевозки новыхъ грузовъ, исчисленный Коммисіей приблизительно въ размѣрѣ около 23.000 руб., то въ конечномъ результатѣ казна отъ эксплуатаціи Зиновьевской вѣтви, казалось бы, не должна была получить убытка. Съ другой же стороны Зиновьевская вѣтвь, пролегающая въ одной изъ плодороднѣйшихъ мѣстностей центральной земледѣльческой полосы Россіи, во всякомъ случаѣ, должна имѣть большое мѣстное значеніе въ смыслѣ поднятія экономическаго благосостоянія всего окрестнаго населенія.

По отношенію къ вопросу о томъ, какія послѣдствія для казны можетъ имѣть неокончаніе постройки вѣтви и вѣроятное разрушеніе произведенныхъ на ней работъ, Коммисія, по всестороннемъ обсужденіи этой стороны дѣла, пришла къ выводу, что изъ двухъ способовъ дѣйствія по отношенію къ Обществу Орловскихъ доменныхъ печей и рудниковъ: 1) объявленія Общества несостоятельнымъ или 2) удовлетворенія разсматриваемаго ходатайства его о принятіи вѣтви въ казну и достройкѣ ея—послѣдній представляется для казны болѣе выгоднымъ.

Въ окончательномъ своемъ единогласномъ заключеніи по сему дѣлу Коммисія высказала слѣдующее: если Общество Орловскихъ доменныхъ печей и рудниковъ передастъ немедленно Правительству Зиновьевскую вѣтвь, т. е. какъ произведенныя уже работы, такъ равно и заготовленные матеріалы, рельсы, шпалы и проч., по описи, имѣющей быть составленной Управленіемъ Московско-Курской желѣзной дороги, и при томъ все это свободное отъ долговъ и запрещеній, то казна могла бы принять на себя уплату владѣльцамъ отчужденныхъ земель причитающихся имъ суммъ, (однако не иначе, какъ съ зачетомъ вышеупомянутыхъ внесенныхъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ 30 тысячъ рублей), а равно закончить на казенныя средства постройку вѣтви, протяженіемъ до с. Дьячье около 34¹/₂ верстъ, но съ тѣмъ, что изъ платы, причитающейся по дѣйствующимъ тарифамъ казеннымъ

желѣзнымъ дорогамъ за провозъ чугуна и кокса, отправляемыхъ съ вѣтви и прибывающихъ на вѣтвь, за вычетомъ расходовъ эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ въ размѣрѣ тарифа служебныхъ перевозокъ, въ первую очередь должна быть возмѣщена затрата казны на достройку вѣтви (безъ процентовъ) и лишь послѣ окончательнаго погашенія израсходованной казною суммы начнется возвратъ Обществу затраченнаго имъ на вѣтвь капитала на основаніяхъ, предусмотрѣнныхъ въ Высочайше утвержденныхъ, 13 іюня 1899 года, условіяхъ сооруженія вѣтви.

Изъ послѣдовавшихъ засимъ сношеній Министерства Финансовъ съ уполномоченнымъ и отвѣтственнымъ агентомъ названнаго Общества въ Россіи выяснилось, что Общество согласно передать казнѣ Зиновьевскую вѣтвь на условіяхъ, выработанныхъ Коммисіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, и что на Обществѣ лежитъ долгъ въ размѣрѣ 96.000 рублей подрядчику-строителю вѣтви инженеру С. Н. Чаеву за работы по сооруженію вѣтви, уплатить каковой долгъ у Общества средствъ не имѣется. Съ другой стороны, инженеръ Чаевъ заявилъ Департаменту Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, что на основаніи рѣшенія суда упомянутые рельсы описаны судебнымъ приставомъ, но что онъ, Чаевъ, въ виду возбужденія въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ вопроса о достройкѣ Зиновьевской вѣтви на казенный счетъ, съ уплатою изъ казны суммы, должной ему Обществомъ, готовъ отсрочить публичную продажу описанныхъ рельсовъ до рѣшенія этого дѣла.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, въ представленіи отъ 13 ноября 1902 года за № 11337, въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта полагали:

I. Освободить Русско-Бельгійское Анонимное Общество Орловскихъ доменныхъ печей и рудниковъ отъ лежащей на немъ, въ силу Высочайше утвержденныхъ, 13 іюня 1899 года и 18 февраля 1900 года, положеній Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, обязанности докончить постройку начатой сооруженіемъ Зиновьевской вѣтви, Московско-Курской желѣзной дороги.

II. Предоставить Министру Путей Сообщенія:

а) принять отъ Общества Орловскихъ доменныхъ печей и рудниковъ въ казну вышеупомянутую желѣзнодорожную вѣтвь, въ настоящемъ неоконченномъ ея видѣ, т. е., какъ произведенныя уже на вѣтви работы, такъ равно и всѣ заготовленные матеріалы, рельсы, шпалы и проч., по описи и оцѣнкѣ, составленнымъ на основаніи и по цѣнамъ утвержденной расцѣночной вѣдомости,

но съ учетомъ стоимости тѣхъ работъ и матеріаловъ, которые за трехлѣтнее существованіе вѣтви пришли уже въ негодность, приче́мъ всѣ, могущія возникнуть, при опредѣленіи размѣра этого учета, а также и вообще при опредѣленіи подлежащей возмѣщенію Обществу въ порядкѣ, указанномъ ниже, стоимости неоконченной вѣтви и заготовленныхъ матеріаловъ, несогласія между приѣмочной Коммисіей и представителями Общества окончательно разрѣшаются Министромъ Путей Сообщенія;

б) приступить въ 1903 году къ окончанію за счетъ казны и непосредственнымъ ея распоряженіемъ начатыхъ по сооруженію означенной вѣтви работъ на протяженіе отъ ст. Александровки до сел. Дьячье около 34¹/₂ верстъ;

в) произвести за счетъ казны уплаты: 1) подрядчику строителю вѣтви С. Н. Чаеву суммы долга Общества ему за произведенныя на вѣтви работы — 96.000 рублей, съ 0/0/0 изъ 6 годовыхъ съ 1 февраля 1902 года по срокъ уплаты и опредѣленными рѣшеніемъ Орловскаго окружнаго суда отъ 12 февраля 1902 года судебными и за веденіе дѣла издержками—1912 р. 35 к., а всего около 100 тысячъ рублей, при условіи отказа съ его стороны отъ принадлежащаго ему залоговаго права на приобрѣтенные Обществомъ и уложенные на вѣтви рельсы въ количествѣ 168 тысячъ пудовъ, и 2) владѣльцамъ отчужденныхъ подъ вѣтвь земель и имуществъ причитающихся имъ суммъ, съ зачетомъ имѣющихся на сей послѣдній предметъ въ распоряженіи Управленія желѣзныхъ дорогъ 30 тысячъ рублей;

и г) потребные въ текущемъ году расходы на уплаты: С. Н. Чаеву около 100 тысячъ рублей, за отчужденіе (въ случаѣ недостачи упомянутыхъ 30 тысячъ рублей) и проч., отнести временно на свободные кредиты по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія, съ возстановленіемъ таковыхъ кредитовъ по смѣтѣ будущаго 1903 года;

и III) въ измѣненіе и дополненіе п. 3. Высочайше утвержденныхъ, 13 іюня 1899 г., условій сооруженія и эксплуатаціи Зинovieвской вѣтви, Московско-Курской желѣзной дороги, постановить: возмѣщеніе строительной стоимости вѣтви изъ платы, причитающейся казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ за провозъ чугуна и кокса, отправляемыхъ съ вѣтви и прибывающихъ на вѣтвь, за вычетомъ расходовъ эксплуатаціи по перевозкѣ сихъ грузовъ по вѣтви и казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ въ размѣрѣ тарифа для служебныхъ перевозокъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (причемъ дополнительные сборы съ указанныхъ грузовъ, равно сборъ съ перевозокъ всѣхъ прочихъ грузовъ, кромѣ чугуна и кокса, сборъ

съ перевозки пассажировъ и всѣ прочія поступления въ расчетъ не принимаются) — производится въ слѣдующемъ порядкѣ: въ первую очередь, со дня открытія на вѣтви правильнаго движенія до полного возврата, погашается, безъ начисленія процентовъ, затрата казны на окончаніе сооруженія вѣтви и въ томъ числѣ суммы, израсходованныя казною на удовлетвореніе претензіи С. Н. Чаева и на доплату за отчужденіе; затѣмъ, по окончательномъ возмѣщеніи затраченныхъ казною на вѣтвь денегъ, возвращается Русско-Бельгійскому Анонимному Обществу Орловскихъ доменныхъ печей и рудниковъ, также безъ начисленія процентовъ, определенная, указаннымъ выше (п. а ст. II) способомъ, стоимость произведенныхъ Обществомъ (въ качествѣ преемника правъ и обязанностей надв. сов. Кавоса) работъ по сооруженію Зиновьевской вѣтви (за исключеніемъ той суммы, которая будетъ уплачена казною С. Н. Чаеву на удовлетвореніе его претензіи къ Обществу), равно стоимость передаваемыхъ Обществомъ казнѣ заготовленныхъ матеріаловъ и 30 т. р., внесенные въ Управление желѣзныхъ дорогъ на первоначальные расходы, связанные съ отчужденіемъ и занятіемъ земель подъ вѣтвь; наконецъ въ третью очередь возвращается тому же Обществу стоимость приобретенныхъ имъ для вѣтви новыхъ рельсовъ, съ начетомъ на эту сумму 4% годовыхъ, считая со дня открытія по вѣтви правильнаго движенія до полного возврата сей суммы.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 26 ноября 1902 года, полагало: заключеніе по сему дѣлу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить, поднеся проектъ Измѣненія п. 3 Высочайше утвержденныхъ, 13 іюня 1899 г., условій сооруженія и эксплуатаціи Зиновьевской вѣтви, Московско-Курской желѣзной дороги, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проектъ Измѣненія п. 3. Условій удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ 10 день декабря 1902 года.

Зиновьевская вѣтвь (ст. Глазуновка, Московско-Курской жел. дороги, — село Дьячье), протяженіемъ 34 версты закончена на средства казны и открыта для правильнаго движенія 1 декабря 1905 года.

Засѣданіе 13 декабря 1901 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ Москвы до Казани и далѣе до ст. Кыштымъ, Пермской желѣзной дороги.

Послѣ разсмотрѣнія Коммисіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ 22, 24 и 27 марта 1901 г. (см. стр. 292) вопроса о сооруженіи желѣзной дороги отъ Москвы до ст. Кыштымъ, въ положеніи этого дѣла явились существенныя новыя обстоятельства, а именно Высочайшимъ повелѣніемъ, отъ 5 мая 1901 года, разрѣшена постройка Сѣверной жел. дороги, къ сооруженію коей уже было приступлено, и въ связи съ постройкою этой дороги предрѣшено спрямленіе непровозоспособнаго горнаго участка Пермской жел. дороги чрезъ сооруженіе обходной желѣзной дороги отъ ст. Чепцы, или Перми, до Кыштыма, или какого либо иного пункта Екатеринбургъ-Челябинскаго участка. Въ виду сихъ обстоятельствъ, Министръ Финансовъ предложилъ внести на обсужденіе Коммисіи вопросъ о томъ, на сколько настоятельно нынѣ для транзитнаго движенія сибирскихъ грузовъ осуществленіе Московско-Кыштымской линіи и, если нѣтъ, то какое мѣстное значеніе можетъ имѣть эта дорога и будетъ ли это значеніе соответствовать матеріальнымъ на нее затратамъ; вмѣстѣ съ тѣмъ, если было бы признано полезнымъ сооруженіе намѣченной линіи въ мѣстныхъ интересахъ, то не соответствовала бы этимъ интересамъ постройка линіи отъ Москвы чрезъ Гжельскій районъ лишь до Казани (Шихранъ) безъ продолженія ея далѣе до Пермской желѣзной дороги. Независимо сего обсужденію Коммисіи подлежалъ вопросъ о наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи линіи, спрямляющей Пермскую желѣзную дорогу.

Коммисія, по обсужденіи вопроса о настоятельной необходимости, для удовлетворенія Уральскаго и Сибирскаго транзита, постройки желѣзнодорожнаго пути между Москвою и однимъ изъ пунктовъ южной части Урала (напр. Кыштымомъ), приняла во вниманіе, что направленіе грузовъ чрезъ Сѣверную желѣзную дорогу и спрямленіе Пермской жел. дороги, уже предрѣшенное, сокращаетъ, сравнительно съ направленіемъ чрезъ Москву - Казань-Кыштымъ пробѣгъ грузовъ на Петербургъ и Балтійскіе порты и является длиннѣе на 100 съ небольшимъ верстъ для Москвы и Варшавы и что сооруженіемъ линіи, спрямляющей Пермскую жел. дорогу, будутъ устранены затрудненія для пропуска тран-

зита, которыя могли бы представиться на непровозоспособномъ участкѣ Пермской жел. дороги, незначительное же удлиненіе разстояній чрезъ Сѣверную жел. дорогу для Москвы и за Москвой лежащей мѣстности не представляется существеннымъ. Въ виду сего большинствомъ голосовъ (за исключеніемъ членовъ Коммисіи отъ Министерствъ Путей Сообщенія тайн. сов. Горчакова и Финансовъ д. с. с. Ратькова-Рожнова) Коммисія не признала сооруженіе линіи, соединяющей Москву съ центральнымъ Ураломъ по прямому направленію, неотложно необходимымъ для передвиженія Сибирскаго и Уральскаго транзитовъ.

Члены же Коммисіи тайн. сов. Горчаковъ и д. с. с. Ратьковъ-Рожновъ остались при мнѣніи о неотложности сооруженія Московско-Кыштымской линіи, присовокупивъ, что, предвидя транзитное движеніе грузовъ сырья изъ Сибири въ центральный районъ Россіи и изъ послѣдняго продуктовъ промышленнаго производства и заботясь о правильномъ развитіи Сибири, необходимо идти на встрѣчу ея нуждамъ, почему сооруженіе Московско-Кыштымской линіи, на каковое имѣется и предложеніе частнаго желѣзнодорожнаго Общества, могло бы быть разрѣшено неотлагательно.

При обсужденіи вопроса о мѣстномъ значеніи линіи Москва-Шихраны-Казань-Кыштымъ, проектируемой Обществомъ Московско-Казанской жел. дороги, Коммисія остановилась на соображеніи, что строительная стоимость участка этой линіи отъ Москвы до Шихраны, протяженіемъ 617 вер., исчислена въ 40.166.060 р. или по 65.099 руб. съ версты, а участка Казань-Кыштымъ, протяженіемъ 853 вер.,—въ 73.687.940 руб. или съ версты по 86.386 руб.; такимъ образомъ послѣдній участокъ, являвшійся необходимымъ для транзитнаго движенія по проектируемой дорогѣ, является въ то же время и весьма дорогимъ по своей строительной стоимости. Признавая за желѣзнодорожною линіею отъ Москвы до Казани весьма важное мѣстное значеніе, такъ какъ она пройдетъ отъ Москвы до Муромъ (или до Меленковъ) по широко развитому промышленному району—Гжельскому и затѣмъ до Шихранъ—по богатому земледѣльческому району, члены Коммисіи полагали сооруженіе линіи отъ Москвы до Шихранъ, по проекту Общества Московско-Казанской жел. дороги, съ постройкою моста чрезъ Волгу у Казани желательнымъ въ скорѣйшемъ времени. При этомъ представитель Государственнаго Контроля д. с. с. Жарновскій полагалъ возможнымъ ограничиться сооруженіемъ линіи мѣстнаго значенія лишь до Муромъ или Меленковъ, а представитель того же вѣдомства надв. сов. Кушинниковъ высказался

за сооруженіе дороги и до Шихранъ, если участокъ ея отъ Мурома на востокъ, по предварительнымъ подсчетамъ, окажется по своей ожидаемой доходности безубыточнымъ.

Наконецъ, по вопросу о предполагаемомъ спрямленіи существующей Пермской жел. дороги Коммисія, признавая его неотложно необходимымъ, какъ логическое послѣдствіе сооруженія транзитной Сѣверной желѣзной дороги, полагала, что направленіе этого спрямленія, въ выгодахъ транзита, должно быть возможно кратчайшее, почему желательно избрать изъ тѣхъ вариантовъ, которые будутъ опредѣлены изысканіями, наиболѣе прямой.

По изложеннымъ соображеніямъ Коммисія большинствомъ голосовъ (за исключеніемъ членовъ ея тайн. сов. Горчакова и д. с. с. Ратькова-Рожнова) пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) сооруженіе желѣзной дороги, по проекту Общества Московско-Казанской желѣзной дороги, отъ Москвы чрезъ Шихраны и Казань до Кыштыма для транзитныхъ цѣлей нынѣ, съ постройкою Сѣверной желѣзной дороги и съ предрѣшенныхъ спрямленіемъ непровозоспособнаго участка Пермской жел. дороги, не является неотложно необходимымъ;

2) осуществленіе западной части проектированной линіи отъ Москвы до Шихранъ съ усиленіемъ участка отъ Шихранъ до Казани и съ постройкою моста чрезъ Волгу у Казани, въ мѣстныхъ интересахъ, насущно необходимо и потому скорѣйшее ея сооруженіе весьма желательно;

и 3) направленіе проектируемаго спрямленія непровозоспособнаго участка Пермской жел. дороги должно быть избрано возможно кратчайшее.

Въ Совѣщаніи 7 іюня 1902 года, состоявшемся подъ Высочайшимъ Его Императорскаго Величества предсѣдательствомъ, былъ подвергнутъ обсужденію вопросъ о тѣхъ новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, къ сооруженію коихъ слѣдуетъ приступить въ 1903 году какъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны, такъ и черезъ посредство частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

По выслушаніи представленныхъ въ Совѣщаніе по сему поводу соображеній, Его Императорское Величество Высочайше повелѣть соизволилъ, въ числѣ другихъ желѣзнодорожныхъ линій, приступить къ сооруженію въ 1903 году распоряженіемъ Общества Московско-Казанской желѣзной дороги линіи отъ Москвы до Казани съ устройствомъ въ Казани желѣзнодорожнаго моста, или тоннеля подъ Волгой.

При этомъ тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніемъ предоставлено Министру Финансовъ войти въ соглашеніе съ Обществомъ Мос-

ковско-Казанской желѣзной дороги относительно сооруженія помянутой линіи и условія ея сооруженія представить на благоусмотрѣніе Его Императорскаго Величества въ установленномъ порядкѣ.

Во исполненіе сего Высочайшаго повелѣнія Министерство Финансовъ вошло въ предварительные переговоры съ Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги, причемъ одновременно съ постройкой и эксплуатаціей линіи Москва-Казань съ мостомъ (или тоннелемъ) черезъ Волгу Обществу Московско-Казанской желѣзной дороги было предложено также пріобрѣсти отъ Общества Орѣховскаго подъѣзднаго пути принадлежащій сему Обществу ширококолейный путь отъ станціи Орѣхово, Московско-Нижегородской желѣзной дороги, до мѣстечка Ильинскій Погостъ, общимъ протяженіемъ около 38 верстъ.

Послѣднее предложеніе было вызвано тѣмъ обстоятельствомъ, что Общество Орѣховскаго подъѣзднаго пути до такой степени разстроило свои дѣла, что дальнѣйшее существованіе такового, какъ отдѣльнаго предпріятія, представлялось невозможнымъ безъ существеннаго воспособленія со стороны Правительства. Между тѣмъ, при сооруженіи Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги линіи Москва-Казань, таковая пересѣчетъ Орѣховскій подъѣздную путь и, такимъ образомъ, путь этотъ явится какъ бы питательною вѣтвью къ новой линіи.

Въ отвѣтъ на означенное предложеніе Министерства Финансовъ правленіе Общества Московско-Казанской желѣзной дороги представило въ названное Министерство обширную записку относительно ожидаемой доходности линіи Москва-Казань и ея вліянія на доходность существующихъ линій Общества Московско-Казанской желѣзной дороги, при чемъ заявило, что Общество могло бы принять на себя осуществленіе предложенія Министерства Финансовъ лишь съ нѣкоторыми въ немъ измѣненіями и при томъ, если Обществу будутъ предоставлены нѣкоторыя льготы и воспособленія.

Представленныя правленіемъ Общества Московско-Казанской желѣзной дороги данныя были рассмотрѣны въ особомъ, образованномъ по соглашенію Министра Финансовъ съ Министромъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, Совѣщаніи, которое, въ засѣданіяхъ 19, 23 и 26 ноября 1902 года, выработало и установило главнѣйшія условія сооруженія и эксплуатаціи Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги желѣзнодорожной линіи Москва (Люберцы)-Казань (Шихраны).

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, 19 февраля 1903 г. за № 1897, представили въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи проектъ дополненія къ уставу Общества Московско-Казанской желѣзной дороги, коимъ названному Обществу предоставлялась постройка и эксплуатація линіи отъ ст. Люберцы, близъ города Москвы, существующей Московско-Рязанской линіи, черезъ Муромъ до пересѣченія съ существующей линіею Тимирязево - Нижній Новгородъ, близъ станціи Арзамасъ, и затѣмъ отъ сего пересѣченія, черезъ Сергачъ, до примыканія къ существующей Рязанско-Казанской линіи, близъ станціи Шихраны, съ мостомъ (или тоннелемъ) черезъ Волгу у станціи Свѣязскъ существующей Рязанско-Казанской линіи, а равно и приобрѣтеніе отъ Общества Орѣховскаго подъѣздного пути принадлежащаго сему послѣднему Обществу ширококолейнаго подъѣздного пути отъ станціи Орѣхово, Московско-Нижегородской желѣзной дороги, до мѣстечка Ильинскій Погостъ,

Въ заключеніи своего представленія Министры Путей Сообщенія и Финансовъ полагали:

1) проектъ сей утвердить, исключивъ изъ § 16 таковаго условія возмѣщенія Правительству разницы между платежемъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, имѣющимъ быть реализованными Обществомъ на основаніи сего проекта, исчисленнымъ до срока концессіи на дорогу и на 60 лѣтъ,

и 2) операціи Общества по постройкѣ линіи Люберцы - Шихраны и моста (или тоннеля) черезъ Волгу у станціи Свѣязскъ подчинить правительственному надзору черезъ посредство Государственнаго Контроля, организуемому по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера и на основаніи правилъ, какія на сей предметъ будутъ выработаны.

При обсужденіи означеннаго предположенія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 4 марта 1903 г., принявъ во вниманіе крайне невыгодное вліяніе линіи Люберцы - Шихраны въ первые годы ея эксплуатаціи какъ на интересы Общества Московско-Казанской ж. д. и казны (по участию ея въ чистой прибыли этого предпріятія и по владѣнію сосѣдними Нижегородскою и Муромскою жел. дорогами), такъ и на общій размѣръ поступленій отъ рельсовой сѣти, находило, что въ настоящее время могло бы быть приступлено къ сооруженію лишь болѣе доходнаго участка указанной линіи, а именно Люберцы-Арзамасъ и моста черезъ р. Волгу; при этомъ

названное Присутствіе признавало, однако, необходимымъ сохранить за казною право, по наступленіи опредѣленнаго срока, потребовать отъ Общества исполненія отлагаемыхъ нынѣ работъ.

Въ виду сего Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта полагало: испросить Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе на предоставленіе Министру Финансовъ: 1) войти съ Обществомъ Московско-Казанской ж. д. въ соглашеніе объ основаніяхъ, на которыхъ оно приняло бы на себя сооруженіе рельсоваго пути отъ ст. Люберцы до г. Арзамаса (или другого близлежащаго пункта на линіи Тимирязево-Нижній Новгородъ) и моста черезъ р. Волгу у ст. Свіяжскъ, при условіи, однако, сохраненія за Обществомъ обязательства,—въ случаѣ предъявленія Правительствомъ требованія о постройкѣ участка Арзамась-Шихраны, осуществить таковую, по окончаніи участка Люберцы-Арзамась, на условіяхъ, соглашенныхъ уже съ Обществомъ относительно линіи Люберцы-Шихраны, и 2) о результатахъ такого соглашенія представить на разрѣшеніе въ установленномъ порядкѣ.

Государь Императоръ, въ 15 день марта 1903 года, на сіе Высочайше соизволилъ.

Изъ возникшихъ, во исполненіе сего Высочайшаго повелѣнія, сношеній между Министерствомъ Финансовъ и правленіемъ Общества Московско-Казанской желѣзной дороги выяснилось, что въ договоренныхъ съ Обществомъ условіяхъ относительно постройки линіи Люберцы-Шихраны, въ случаѣ освобожденія Общества отъ обязанности немедленно послѣ 1 января 1908 года приступить къ постройкѣ второго участка сей линіи, могли бы быть допущены слѣдующія измѣненія. Общество могло бы принять на себя возмѣщеніе Правительству процентовъ и погашенія по строительному капиталу моста (или тоннеля), отпускаемыхъ Обществу ежегодно изъ средствъ казны, съ тѣмъ, чтобы это возмѣщеніе производилось изъ чистой прибыли Общества путемъ взноса въ доходъ казны половины сихъ платежей изъ причитающейся акціонерамъ Общества половины помянутой прибыли сверхъ 27 руб. на акцію. При этомъ такое возмѣщеніе Правительству платежей по капиталу моста (или тоннеля) признано было возможнымъ сохранить въ силѣ до 1 января слѣдующаго за тѣмъ года, въ который будетъ предъявлено къ Обществу требованіе Правительства о постройкѣ участка Арзамась-Шихраны, послѣ какового срока должно вступить въ силу проектированное

нынѣ по условіямъ сооруженія линіи Люберцы-Шихраны распре-
дѣленіе чистаго дохода Общества.

Означенное заявленіе правленія Общества Московско-Казанской желѣзной дороги было рассмотрѣно въ Особомъ, образованномъ, по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера, при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, Совѣщаніи, которое, рассмотрѣвъ это дѣло въ засѣданіи 21 марта 1903 года, нашло, что вышеозначенное предложеніе Общества Московско-Казанской желѣзной дороги для казны пріемлемо.

Представляя, 22 апрѣля 1903 года за № 4561, проектъ дополненія къ уставу Общества Московско-Казанской желѣзной дороги, коимъ названному Обществу предоставляется сооруженіе и эксплуатация линіи отъ ст. Люберцы, близъ г. Москвы, существующей Московско-Рязанской линіи, въ направленіи на Муромъ до пересѣченія съ существующею линіею Тимирязево-Нижній Новгородъ, близъ ст. Арзамасъ, и моста (или тоннеля) черезъ рѣку Волгу, а равно пріобрѣтеніе отъ Общества Орѣховскаго подъѣзднаго пути принадлежащаго сему послѣднему Обществу ширококолейнаго подъѣзднаго пути отъ ст. Орѣхово, Московско-Нижегородской желѣзной дороги, до села Ильинскій-Погостъ, съ возложеніемъ на Общество Московско-Казанской желѣзной дороги обязательства, въ случаѣ предьявленія Правительствомъ требованія о постройкѣ линіи отъ указаннаго пересѣченія съ Тимирязево-Нижегородской линіею до ст. Шихраны, но не ранѣе 1-го января 1908 года, осуществить таковую на изложенныхъ въ проектѣ дополненія къ уставу основаніяхъ, Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретарь Витте, полагалъ:

1) проектъ сей утвердить, исключивъ изъ § 17 такового условія возмѣщенія Правительству разницы между платежомъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, имѣющимъ быть реализованными Обществомъ на основаніи сего проекта, исчисленнымъ до срока концессіи на дорогу и на 60 лѣтъ,

и 2) операціи Общества по постройкѣ линіи Люберцы-Шихраны и моста (или тоннеля) черезъ р. Волгу у станціи Свіязскъ подчинить правительственному надзору черезъ посредство Государственнаго Контроля, организуемому по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера и на основаніи правилъ, какія на сей предметъ будутъ выработаны.

Соединенное Присутствіе, рассмотрѣвъ означенное представленіе въ засѣданіи 13 мая 1903 года, полагало: 1) заключеніе Ми-

нистра Финансовъ по настоящему дѣлу утвердить, повергнувъ проектъ дополненія къ уставу Общества Московско-Казанской жел. дороги, исправленный по замѣчаніямъ Присутствія, на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе, и 2) проектъ Указа объ отчужденіи недвижимыхъ имуществъ подъ сооруженіе Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги рельсоваго пути отъ ст. Люберцы до пересѣченія съ Тимирязево-Нижегородскою линіею близъ ст. Арзамасъ и моста (или тоннеля) черезъ р. Волгу близъ ст. Свѣяжскъ поднести къ подписанію Его Императорскаго Величества.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ, а проекты дополненія къ уставу и Указа Министру Путей Сообщенія удостоены: первый разсмотрѣнія и утвержденія, а второй подписанія Его Величества въ 25 день мая 1903 года.

Линія Люберцы - Арзамасъ, протяженіемъ 362 версты (съ устройствомъ моста черезъ Волгу у Свѣяйска) находится въ настоящее время (1910 г.) въ постройкѣ.



АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ.

(Цифры означаютъ страницы книги).

А.

- Абамелекъ-Лазарева, кн., 231, 232.
Авдѣевка, ст., 167.
Авзянскій заводъ, 249.
Агамзалы, почт. ст., 174.
Агдамъ, 173.
Аграфенина Пустошь, с., 45.
Аккерманъ-Одесса, 138, 139.
Акманай, сел., 94, 95.
Аксаковъ, Н. П. 218.
Аксиньино, сел., 135.
Алагирскій под. путь, 237, 238, 239.
Алапаевскіе заводы, 249, 250.
Алапаевскъ, 126.
Александрія, гор. 96, 152, 153.
Александровка, ст. 329, 334.
Александровка-Зиновьево, 197, 198, 328, 330.
Александровская, ст., 182.
Александровское Товарищество сахарныхъ заводовъ, 174, 175.
Александровскъ, 246, 247, 280, 281.
Александровскъ-Волноваха, 248.
Александровскъ-Передаточная, 248.
Александровъ, А. Н. 191, 301.
Александровъ, пос., 242, 286, 309.
Александропольская вѣтвь, 173.
Александрополь-Улуханлу, 174.
Александрополь-Эриванъ, 174.
Александроп.-Эриванъ-Джюльфа, 173.
Алексинъ, гор. 158.
Алексѣевское антрацитовое мѣсторожденіе, 246, 247.
Алексѣевское Горнопромышленное Общество, 209, 210.
Али-Бай, дер., 94.
Алленкюль-Вейссенштейнъ, 116.
Алмазная, ст., 167.
Алмазная-Бѣлая, 151.
Алмазная-Юрьевка, 151.
Алушта-Симферополь, 86.
Алуштинская вѣтвь, 87.
Альтъ Шваненбургъ—Штокмансгофъ, 136, 137.
Андреевъ-Сташевъ, 242.
Анштадъ, З. К., 140, 141.
Апраксина, гр. М. Д., 226, 227.
Апраксинская вѣтвь, 226, 227.
Апостолово-Николо Козельскъ, 248.
Арабатская вѣтвь, 211, 212.
Араксъ, р., 173.
Арзамасъ, 185, 187, 340.
Арзамасъ-Люберцы, 341, 343.
Арзамасъ-Нижній, 134, 188, 189.
Арзамасъ-Тимирязево, 134.
Арзамасъ-Шихраны, 341.
Артинскій заводъ, 248.
Архангельскъ-Вологда, 31.
Астапово-Данковская вѣтвь, 74.
Астраханская ж. д., 192, 193.
Астраханскій портъ, 290.
Астрахань, 192, 193, 194.
Астрахань I-Бузанъ, 194.
Астрахань II-Болдинская пристань, 194.
Астрахань-Николаевская слобода, 192, 193.
Атаманская станица-Царицынъ, 192, 193.
Афипская-Туапсе-Сочи-Сухумъ, 155, 156.

Б.

- Бабы-Рзговъ-Лодзь-Згержъ-Кутно, 286.
Бабы-Томашовъ-Ново Место-Могельницы-Гройцы, 242.

- Бабы-Тушинъ-Рзговъ-Константиновъ-
 Згержь-Ленчице-Кутно, 242.
 Бакальская вѣтвь, 249.
 Бакальскія рудныя мѣсторожденія, 126.
 Бакурьяни-Дабы-Боржомъ, 87, 88, 89.
 Балашово-Харьковская линія, 93, 94.
 Балинскій, П. И. 288, 289.
 Баниоха, заводъ, 225, 226.
 Баръ-Каменецъ Подольскъ, 77, 78.
 Барятино, село, 196, 197.
 Барятинская вѣтвь, 197.
 Баскачи-Угольники, 38.
 Басы-Ракитное, 123.
 Баталинъ Ѳ. Ѳ., 89.
 Батумо-Копандибскій под. путь, 83.
 Батумъ-Копандиби, 82, 83.
 Баускъ, 63.
 Баускъ-Митава, 63, 64.
 Баускъ-Рига, 63, 64.
 Баускъ-Торенсбергъ, 63.
 Бахчисарай-Ялта, 87, 89, 90.
 Безкудниково-Москва, 39.
 Безкудниково-Савелово, 39.
 Белжець-Люблинъ, 189.
 Белжець-Холмъ, 120, 121, 189.
 Бельведерская застава Варшавы, 223.
 Бендинъ, 176, 178.
 Бендинъ V а, отводъ, 245.
 Бердичевъ, гор., 163.
 Бердичевъ-Житомирскій под. путь, 84,
 85, 86.
 Бердичевъ-Калиновка, 86.
 Бердичевъ-Яновъ, 84, 85.
 Бердянская линія, 246, 247, 262, 265,
 266, 280.
 Бердяушъ, ст., 126.
 Бердяушъ-Бакальскій под. путь, 127.
 Березина, ст., 163.
 Бериславъ-Каховка-Джанкой, 263.
 Бериславъ-Херсонъ-Николаевъ, 263.
 Бершадо-Устьинскій подъездной путь,
 41, 43, 44, 119.
 Бершадскій свеклосахарный заводъ, 42.
 Бидерманъ, А. Р., 140.
 Бирзула, ст., 58.
 Бирюлево-Москва, 68.
 Бирюлево-Павелець, 68.
 Благодаревъ, А., 228.
 Благодать, гора, 234, 237.
 Близнецы, ст., 304.
 Блихово, 275.
 Блоне-Гродзискъ, 244.
 Блоне-Лешно-Кампиновскіе лѣса, 244.
 Бляховня, чугунный заводъ, 203.
 Бляховня-Острова, 205.
 Бобруйскъ-Пишава, 311, 312.
 Богдановичъ, ст., 249, 250.
 Богдановцы, ст., 74, 108.
 Богодуховская вѣтвь, 246, 247.
 Богословская жел. дорога, 125, 131,
 232, 234, 235, 236, 237.
 Богословскій заводъ, 126.
 Богословскій заводъ-Чермозскій заводъ,
 231.
 Богословскій округъ, 232, 233.
 Богословское Горнозаводское Общество,
 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237,
 Богословско-Камская жел. дорога,
 231.
 Боковскія угольныя мѣсторожденія,
 70, 71.
 Болдинская пристань-Астрахань II,
 194.
 Болеславецъ, 242.
 Болое-Псковская жел. дорога, 48,
 49, 58, 60, 112, 113, 213, 215,
 319.
 Болотна, 75.
 Бол. Виттолово, 182.
 Б. Виттолово-Пулково-С.-Петербургъ,
 142, 182.
 Боржомская, вѣтвь, 87.
 Боржомъ, ст., 88.
 Боржомъ-Дабы-Бакурьяни, 87, 88, 89.
 Борисполь, гор., 110.
 Борковскій, М. В., 286.
 Братцево, сел., 135.
 Брацлавъ, гор., 179.
 Брашнинъ, И. Н., 251.
 Бржозовице, 178.
 Бржозовице-Лагиша, 268.
 Бровары, ст., 109, 110, 318.
 Бровары-Кіевъ, 315, 316.
 Бровары-Полигонъ, 317.
 Бровки, ст., 160.
 Брудновское кладбище, 131.
 Брышъ, Лейзеръ, 243.
 Брянскъ-Песочня, 257.
 Бугъ, р., 43, 57.
 Бузанъ-Астрахань I, 194.

Бузанъ-Красный-Кутъ, 194.
 Буй, ст., 107.
 Буй-Даниловъ, 107.
 Булгаковская вѣтвь, 200, 202, 203.
 Бускъ, 242.
 Былимъ-Колосовскій, Н. Д., 125.
 Быховъ-Могилевъ-Орша-Витебскъ, 163.
 Бѣлая, р., 186, 249.
 Бѣлая, ст., 247, 320.
 Бѣлая-Алмазная, 151.
 Бѣлгородъ-Волчанская вѣтвь, 93.
 Бѣлгородъ-Ракитное, 123.
 Бѣлгородъ-Сумская жел. дорога., 226, 227.
 Бѣлгородъ-Сумы, 122, 123.
 Бѣлгородъ-Харьковъ, 93.
 Бѣлевъ, гор., 75.
 Бѣлковская губа, 322.
 Бѣлое, сел., 294, 295.
 Бѣлозеровъ, А. А., 322, 323.
 Бѣлорѣцкій заводъ, 248, 249.
 Бѣлосельскій-Бѣлозерскій, вк., 128.
 Бѣлостокъ-Ломжа-Плоцкъ-Млава, 243.
 Бѣлоутово, 117.
 Бѣлянская вѣтвь, 293, 295.
 Бябыкъ, дер., 94.
 Бялобржеги, 278, 279.

В.

Ваверскій под. путь, 132.
 Ваверъ, сел., 131, 132.
 Ваверъ-Варшава, 130, 132.
 Ваверъ-Дамбе Вельке, 243.
 Ваверъ-Милосна-Віонзовна - Отвоцкъ-Гора Кальварія, 243.
 Валкъ-Маріенбургъ, 136, 137.
 Валкъ-Перновская линія, 312.
 Валь-фонъ, Г. В. 136.
 Вапнярка, ст., 179.
 Варшава, 124, 130, 131, 217, 223, 225, 325, 328.
 Варшава-Ваверъ, 130, 132.
 Варшава-Виляновъ, 223, 224, 225.
 Варшава-Гора-Кальварія, 226, 278, 279.
 Варшава-Гройцы, 279.
 Варшава-Калишъ, 140, 141.
 Варшава-Ловичъ, 242.
 Варшава-Лодзь, 124, 125.

Варшава-Лодзь-Калишъ, 217, 218, 219.
 Варшава-Лодзь-Колюшки, 255.
 Варшава-Мокотовъ, 224, 225.
 Варшава-Пустельникъ, 118.
 Варшава-Пясечно, 280.
 Варшава-Радиминъ, 118.
 Варшава-Радомъ, 244, 278, 279, 280, 323, 327.
 Варшава-Радомъ-Сандоміръ, 278.
 Варшава-Яблонна, 130, 132, 242.
 Варшавско-Вѣнская жел. дорога, 123, 159, 176, 217, 223, 224, 225, 267, 268, 269, 280, 302, 303.
 Варшавско-Горно-Кальварійская жел. дорога, 222, 224, 225.
 Варшавско-Калишская жел. дорога, 216, 217, 218, 219, 244, 255, 256, 286, 287, 307.
 Варшавско-Радомская жел. дорога, 279, 280, 324, 325, 326, 327, 328.
 Васюковскіи юрты, 321.
 Вегмайеръ, I. Д. 140.
 Ведерки-Булгаково-Рогачевъ, 202.
 Вейссенштейнъ, гор., 114, 115, 116.
 Вейссенштейнъ-Алленкюль, 116.
 Великій-Бобрикъ, сел., 226.
 Великія-Луки, 61, 62.
 Веневъ, гор., 66, 67, 68.
 Веневъ-Кашира, 68.
 Вербово, сел., 162.
 Верхне-Туринскій заводъ, 234, 237.
 Верхніе Авчалы-Сигнахъ (Сакобо), 239, 241.
 Верхніе Авчалы-Телавъ, 230, 241.
 Верхній Токмакъ-Михайловка, 262, 263, 265.
 Верховскій М. П., 171, 172.
 Верхотурье, гор., 234, 235.
 Верхутино-Старыя Дороги, 310, 311.
 Верхутино-Урѣчье, 310, 311.
 Веселая Ивановка, дер., 281, 283.
 Вилькомірская вѣтвь, 63, 64, 65.
 Вилькоміръ, гор., 63, 64, 65.
 Вильмсъ, А. Я., 262, 263, 264, 265, 266.
 Вильна, гор., 65.
 Вильна-Рига, 64.
 Виляновская жел. дорога, 222, 223, 225.
 Виляновъ, 222, 223, 224, 225.

- Вилянговъ-Варшава, 223, 224, 225.
 Вилянговъ-Марцелинъ, 224.
 Вилянговъ-Пясечно, 224, 225.
 Вилянговъ-Пясечно-Гройцы, 223.
 Виндава, гор., 61, 112.
 Виндава-Москва, 41, 58, 61, 62, 112.
 Виндава-Туккумъ, 50, 51, 59, 60, 62, 63.
 Виндавскій портъ, 60, 62.
 Винница-постъ Гуменный, 120.
 Винница - Степановскій заводъ, 119, 120.
 Вионзовна-Гарволинъ, 243.
 Вионзовна-Милосна, 243.
 Вискитки, 244.
 Висла, р., 123.
 Витебская линия, 213, 214.
 Витебскъ, гор., 48, 49, 112, 113.
 Витебскъ-Дно, 213, 214.
 Витебскъ-Жлобинская жел. дорога, 202.
 Витебскъ-Жлобинъ, 50, 163, 164.
 Витебскъ-Кіевъ, 91, 113, 162.
 Витебскъ-Луга, 50, 51, 59, 60.
 Витебскъ-Новосокольники, 114.
 Витебскъ-Орша-Кіевъ, 91.
 Витебскъ - Орша - Могилевъ - Быховъ, 163.
 Витебскъ - Орша - Могилевъ - Жлобинъ, 162.
 Витебскъ-Орша-Солтановка, 163.
 Витебскъ-Старая Русса, 49, 50.
 Витебскъ-Шимскъ, 49.
 Владикавказская жел. дорога, 155, 156, 157, 180, 237, 238, 253.
 Владиміръ-Рязань, 145.
 Владиміръ-Тума, 144, 145, 146.
 Владиславовка-Керчь, 94, 95.
 Водинскій А. А., 99, 100.
 Вознесенскъ, гор., 246.
 Вознесенскъ-Голта, 58.
 Вознесенскъ-Подгородная, 57, 58.
 Войкара, р., 322.
 Войковицы, рудникъ, 176, 178.
 Войтовецкій свеклосахарный заводъ, 84, 85.
 Войтовцы, с., 84.
 Волга, р., 71, 107, 117, 126, 186, 191, 192, 193, 337, 338, 340, 341, 342, 343.
 Волноваха, ст., 246, 247.
 Волноваха-Александровскъ, 248.
 Волноваха-Долгинцево, 246, 247, 280, 281.
 Волноваха-Цареконстантиновка, 281.
 Вологда, 31, 32, 33, 105, 106, 107.
 Вологда-Архангельскъ, 31.
 Вологда-Вятка, 107.
 Вологда-Обухово, 107.
 Вологда-С.-Петербургъ, 107.
 Волоколамскъ, гор., 40, 147.
 Волочискъ, 74.
 Волчанскъ-Купянскъ, 93, 94.
 Волчье Горло, плесь, 280.
 Вольмарскій под. путь, 312, 313, 314, 315.
 Вольмаръ, гор., 312, 313.
 Воробьевъ, К. П., 235.
 Воронежскіе городскіе подъездные пути, 220, 221, 222.
 Воронежъ, гор., 220, 221, 222.
 Воронежъ, рѣка, 260.
 Воронокъ, пос., 99.
 Воскресенскъ-Ильинскій Погостъ, 320, 321.
 Воскресенскъ-Москва, 39, 41.
 Восточно-Донецкая жел. дорога, 71, 72, 73, 246.
 Вторая Екатерининская жел. дорога, 248, 266, 280, 281.
 Выборгское шоссе, 172.
 Вышковъ, 243.
 Вѣрушовъ-Ченстоховъ, 242.
 Вязовая, ст., 128.
 Вязовая-Катавъ Ивановскій заводъ, 128, 129.
 Вязьма, гор., 75.
 Вятка, 31, 32, 35, 105, 106, 107.
 Вятка-Вологда, 107.
 Вятка-Вологда-С.-Петербургъ, 32, 33, 34, 34.
 Вятка-Вологда-Галичъ-С.-Петербургъ, 34.
 Вятка-Галичъ, 33.
 Вятка-Галичъ-Кострома, 34.
 Вятка-Кинешма, 32, 34.
 Вятка-Кострома, 32.
 Вятка-Москва, 34.
 Вятка-Нижній Новгородъ, 34.
 Вятка-С.-Петербургъ, 103, 104, 105, 106, 107, 125, 293.

Г.

Гаврилкова, ст., 304.
 Гаврилково, сел., 135.
 Гайворонъ, ст. 119.
 Гайворонъ-Калиновка, 119, 120.
 Гайнашъ-Вольмаръ-Смильтень, 312, 313, 325.
 Гайсинъ, гор., 119.
 Галичъ, гор., 34, 103, 106, 107, 125.
 Галичъ-Вятка, 33.
 Галичъ-Кострома, 33.
 Гамбинъ, 244.
 Гантке, О. Б., 204.
 Гарволинъ-Віонзовна, 243.
 Гарволинъ-Гора Кальварія, 243.
 Гарволинъ-Отвоцкъ, 243.
 Гартманъ, фонъ, Р. К., 86, 87, 89, 90, 155, 156, 157, 252.
 Гатчина-Дно, 213.
 Гейбовичъ, К. М., 100.
 Гейеръ, Э. Л., 140.
 Гейнцель, Ю. Т., 140.
 Геническое соляное озеро, 211, 212.
 Генюи, 329.
 Герардъ, М. Н., 86, 87, 89.
 Гербы-Ченстоховская жел. дорога, 203, 204, 205.
 Гербы-Ченстоховъ, 203.
 Германовъ, заводъ, 244.
 Герддорфъ, фонъ, Г. Г., 312, 313.
 Гжелскій районъ, 336.
 Глазуновка-Дьячье, 335.
 Глуховской, А. П., 104, 105, 106.
 Гнашинъ-Лойки, 205.
 Гневково, 275.
 Голицыно-Звенигородъ, 184, 185.
 Голковъ, м., 223, 278.
 Голковъ-Пясечно, 226.
 Голковъ-Черскъ, 325.
 Голованевскъ, м., 42, 43.
 Голохвастовъ, А. Д., 321, 322, 323.
 Голта, ст., 42, 43.
 Голта-Вознесенскъ, 58.
 Голта-Голованевскъ-Рудница, 42.
 Гомель, гор., 91.
 Гора Кальварія-Варшава, 226, 278, 279.
 Гора Кальварія-Гарволинъ, 243.
 Гора Кальварія-Карчевъ-Отвоцкъ, 243.

Гора Кальварія-Мокотовская застава, 223, 225.
 Гора Кальварія-Отвоцкъ-Віонзовна-Милосна-Баверъ, 243.
 Гора Кальварія-Пясечно, 280.
 Горбово, сел., 100.
 Горбовъ, С. М., 204.
 Горловка, ст., 166, 168, 171.
 Горловка-Государевъ Байракъ, 171.
 Горловка-Никитовка, 171.
 Горное и промышленное Общество, на югъ Россіи, 166, 169, 305.
 Горнопромышленное Общество Желтая Рѣка, 281, 282, 283.
 Гороблагодатская-Надеждинскій заводъ, 237.
 Гороблагодатскій округъ, 234.
 Городокъ, гор., 49.
 Горяиновъ, А. М., 293, 294.
 Горяиновъ, инж., 173.
 Государево-Байракскія вѣтви, 283, 284, 286.
 Государевъ-Байракъ, раз., 283, 284.
 Государевъ-Байракъ-Горловка, 171.
 Гостомля, с., 197, 198, 328, 329, 330.
 Грайворонъ, гор., 42.
 Графская, ст., 260, 261.
 Графская-Елецъ, 262.
 Графская-Рамонь, 260, 262.
 Грачи, ст., 295.
 Грачи-Свинаревское мѣстороженіе, 295.
 Гришино, ст., 168, 304, 305.
 Гришино-Рудничная, 166.
 Гродзецъ, цементный заводъ, 176, 178.
 Гродзискъ-Блоне, 244.
 Гроецкій под. путь, 280, 324, 325, 326, 327, 328.
 Гройцы, 223, 224, 278.
 Гройцы-Варшава, 279.
 Гройцы-Могельницы-Ново Място-Томашовъ-Бабы, 242.
 Гройцы-Пясечно, 280.
 Гройцы-Пясечно-Вилянковъ, 123.
 Громанъ, Г. Л., 140.
 Грубешовская жел. дорога, 272, 273.
 Грубешовъ, гор., 244, 272.
 Грубешовъ-Холмъ, 272, 273.
 Гузовъ заводъ, 244.
 Гуменный постъ-Винница, 120.

Гунгербургъ-Дно, 319.
 Гунгербургъ-Нарва-Новоселье-Порховъ
 319.
 Гундоровская-Каменская, 210.
 Гундоровское мѣстороженіе, 246.
 Гурзуфъ, 87, 89.
 Гурзуфъ-Ялта, 86.
 Гурьевскій заводъ-Поломошная, 212.
 Гуссъ, Г. Л., 223, 224, 225.
 Гусятинъ, М., 78.

Д.

Дабы, с. 87, 88, 89.
 Дабы-Цагвери, 87, 88.
 Дамбе Вельке-Ваверъ, 243.
 Дандувка, 178.
 Даниловъ- Буй, 107.
 Даниловъ-Урочъ, 107.
 Данково-Смоленская линія, 196.
 Данковъ-Смоленскъ, 74, 75, 76.
 Даргъ Кохъ, ст., 237, 238.
 Даргъ Кохъ- мѣст. Нехасъ, 238.
 Дарквети, 102.
 Дарквети-Сачхери, 296, 297.
 Дарквети-Чиатуры, 98, 99, 296.
 Дарница, уроч, 315, 316, 317, 318.
 Дарница-Полтава, 111.
 Дахно-Чечельникъ, 120.
 Двина, р., 59.
 Дебальцево, ст., 151, 152, 167, 246,
 247.
 Дебальцево-Звѣрево, 69, 70, 299.
 Дебальцево-Луганскъ, 152.
 Дебальцево-Миллерово, 294.
 Дебальцево-Попасная, 81, 151, 152.
 Дельсемъ, А., 288.
 Державинъ, Г. А. 182.
 Десна, р., 100, 101.
 Джанкой-Каховка-Бериславъ, 263.
 Джанкой-Каховка-Долгинцево, 262, 263.
 Джанкой-Херсонъ-Николаевъ, 262, 263.
 Джанкой-Феодосійская линія, 94.
 Джарылгачская бухта, 262.
 Джебраилъ, 173.
 Джульфа-Шуша-Евлахъ, 173.
 Джульфа-Эриванъ, 173.
 Джульфа-Эриванъ-Александрополь, 173.
 Держановскій, А. А. 117, 139, 203,
 204, 271, 272, 273, 274, 278, 286.

Дзялошице, 271, 272.
 Дитель, купецъ, 176, 177.
 Дмитровъ, гор., 37, 38.
 Дно, ст., 49, 60, 61, 320.
 Дно-Витебскъ, 213, 214.
 Дно-Гатчина, 213.
 Дно-Гунгербургъ, 319.
 Дно-Луга, 213.
 Дно-Новосокольники, 63.
 Дно-С.-Петербургъ, 112, 113, 114,
 213, 214, 215.
 Дно-Сокольники, 58, 60, 62.
 Дно-Усть Нарова, 319, 320.
 Дно-Царское Село, 213, 214, 215,
 216.
 Днѣпровскій лиманъ, 138.
 Днѣпръ, р., 91, 109, 110, 163, 165,
 229, 230, 280, 315.
 Днѣстръ, р., 138.
 Добржинъ, дер., 275.
 Доброумовъ, Н. П. 100, 319, 320.
 Добрыня, с., 197, 198, 328, 329, 330.
 Долгинцево, ст., 246, 247.
 Долгинцево-Волноваха, 246, 247, 280,
 281.
 Долгинцево-Каховка-Джанкой, 262,
 263.
 Долгинцево-Кичкасъ, 248.
 Долгинцево-Никополь, 281.
 Должинская, ст., 306.
 Должинскій, рудникъ, 306.
 Долинская, ст., 71.
 Доля, раз. 304.
 Доля-Рудничная, 168.
 Домброва, ст., 176, 178.
 Домброва-копъ „Парижъ“ 245.
 Домброва-Радомъ, 279.
 Домбровицы-Кіевъ, 83.
 Домбровицы-Фастовъ, 83, 84, 164.
 Домбровскій бассейнъ, 176, 266, 267,
 268, 302.
 Домбровскій районъ, 302.
 Домбрувка, заводъ, 225, 226.
 Донецкій каменноугольный районъ,
 166, 209, 245, 246, 304.
 Донецко-Юрьевское металлургическое
 Общество, 68.
 Дорогобужъ, гор., 75.
 Доскино, 188.
 Дрвенець, р., 275.

Древницы, с., 117.
 Друскеники-Порѣчье, 195, 196.
 Друскеникскій под. путь, 196.
 Дубки-Москва, 251, 252.
 Духовской Е. М., 46, 47, 48.
 Дьячье, с., 329, 330, 332, 334.
 Дьячье-Глазуновка, 335.
 Дюпонъ, Е., 183.
 Дядьково-Ивотъ, 257.

Е.

Евгенія Максимиліановна, Принцесса
 Ольденбургская, 260, 261.
 Евецкій, И. О. 204.
 Евлахъ-Шуша-Джюльфа, 173.
 Егоршино, с., 250.
 Егоршинскія каменноугольныя копи,
 127.
 Егоршинскія каменноугольныя мѣсто-
 рожденія, 248, 249.
 Езерна, 223.
 Ейская вѣтвь, 180, 181, 182.
 Ейскій портъ, 180.
 Ейскъ-Кисляковка, 180.
 Ейскъ-Кущевка, 180, 181.
 Екатеринбургъ, ст., 249.
 Екатеринбургъ-Михайловскій заводъ,
 126.
 Екатеринбургъ-Тюменская линія, 249.
 Екатеринбургъ-Челябинская линія, 249.
 Екатеринбургъ-Челябинскъ, 185, 336.
 Екатерининская ж. д. 81, 96, 97,
 149, 151, 152, 166, 168, 169, 209,
 210, 211, 258, 259, 262, 263, 266,
 270, 281, 282, 283, 284, 285, 293,
 294, 295, 297, 298, 299, 300, 303,
 304, 305, 306.
 Екатерининская станица, 72.
 Екатерининское каменноугольное мѣ-
 стороженіе, 246.
 Екатеринославъ-Полтава, 297, 298.
 Елабуга, 185.
 Елатъма-Тума, 276, 277.
 Елецъ-Графская, 262.
 Еліонки, пос., 99.
 Елисеѣвъ, Г. Г. 106.
 Ельня, 75.
 Емельчинъ, 165.
 Енакиевъ, инж., 173.

Енакиевъ, Ф. Е., 256.
 Еникале, 95.

Ж.

Желанная, ст., 168, 304.
 Желанная-Рудничная, 166.
 Желтая, р., 96.
 Желторѣцкая вѣтвь, 281, 282.
 Желтыя Воды, ст., 96, 281.
 Желѣзнякъ, сел., 226.
 Жиздра, гор., 75.
 Жилловская вѣтвь, 269, 270, 271.
 Жилловское Общество каменноуголь-
 ныхъ копей и рудниковъ, 269,
 270, 271.
 Житомиръ, гор., 77.
 Жлобинъ, ст., 59, 91.
 Жлобинъ-Витебскъ, 50, 163, 164.
 Жлобинъ-Кіевъ, 163.
 Жлобинъ - Могилевъ - Орша - Витебскъ,
 162.
 Жмеринка, ст., 74.
 Журавка-Рудничная, 247.

З.

Завады, дача, 131, 132.
 Заводъ Бауерфейнда, 223.
 Заводъ Берсона, 223, 225.
 Заводъ гр. Браницкаго, 223.
 Заводъ Вальфиша, 223.
 Заводъ Вельта, 131.
 Заводъ Вольфина, 131.
 Заводъ Гантве, 203.
 Заводъ Гуфнагеля, 131.
 Заводъ Данцигера, 223.
 Заводъ Зысмана, 223, 224.
 Заводъ Натансона, 223.
 Заводъ Оппенгейма, 223.
 Заводъ Пулько, 224, 225.
 Заводъ Спига, 131.
 Заводы Алапаевскіе, 249, 250.
 Загорже, 176, 178.
 Загорже-Модржеевъ, 303.
 Загурже, 178.
 Загурже-Сельце, 268.
 Закавказскія ж. д., 87, 98, 99, 101,
 102, 173, 239, 240, 252, 253, 296.
 Залисмюнде, гавань, 312.

- Замойскій, гр. М. Ѳ., 120, 121, 189, 190, 216, 223, 224, 275, 278, 279, 286, 324.
 Заморскъ, 94.
 Замостье-Люблинъ, 120, 121.
 Занѣманскія линіи, 97.
 Зарайскъ-Павелець, 66.
 Зарудный постъ, 70, 169.
 Заславъ, 107, 108.
 Зациша, с., 117.
 Збуйно, 275.
 Звенигородскій под. путь, 185.
 Звенигородъ-Голицыно, 184, 185.
 Звѣрево, ст., 71, 72.
 Звѣрево-Дебальцево, 69, 70, 299.
 Звѣревскій участокъ Донецкой дороги, 45.
 Згержъ, 217, 218, 242, 286.
 Згержъ-Ленчице, 286, 287.
 Згержъ-Ленчицкая жел. дорога, 288.
 Згержъ-Лодзь, 139, 140, 141, 306.
 Згержъ-Пултускъ, 242.
 Зелинскій, В. Г. 274, 276.
 Земетчино-Кустаревка, 133, 134.
 Земетчино-Кустаревская вѣтвь, 202.
 Зиланъ-Туккумъ, 114.
 Зиновьево, с., 329.
 Зиновьево-Александровка, 197, 198, 328, 330.
 Зиновьевская вѣтвь, 199, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 335.
 Златополь-Сигнаевка, 175.
 Знаменка-Крюковъ, 152.
 Знаменское, сел., 135.
 Знеберъ, ст., 257, 258.
 Золотницкій разъѣздъ-Великій Бобринъ, 227.
 Золотоноша, гор., 91, 109.
 Зомбовицы-Сончовъ, 266, 267, 269.
 Зомбовицы-Стржемешницы, 266, 267, 269.
- И.**
- Ивангородо-Домбровская жел. дорога, 176, 245, 255, 256, 266, 267, 268, 271, 272, 273, 279, 303.
 Ивотъ-Дядьково, 257.
 Игнатій, копь, 267, 269, 302, 303.
 Игнатъева, гр., Е. Л. 301.
- Иловайская, ст., 246, 247.
 Иловайская-Караванная, 248.
 Иловайская-Чернухино, 248.
 Ильинскій Погостъ, ст., 320, 321.
 Ильинскій Погостъ-Воскресенскъ, 320, 321.
 Ильинскій Погостъ-Орѣхово, 51, 52, 339, 342.
 Ингулецкая вѣтвь, 149, 150, 246, 247.
 Ингулецъ, рѣка, 149, 150, 151.
 Инжавино, село, 78.
 Инжавино-Краснослободскъ, 78, 79, 80.
 Ирбитъ, гор., 248, 249.
 Ирбитъ-Алапаевскъ-Невьянскъ, 126.
 Ихтвиси, 102.
- І.**
- Іедлинскъ, 278, 279.
- К.**
- Кавось, Е. П., 197, 198, 200, 328, 329, 330, 335.
 Казань, 185, 187, 336, 337, 338.
 Казань-Вятка-Котласъ, 31.
 Казань-Кыштымъ, 128, 186, 293.
 Казань-Москва, 339.
 Казань-Шихраны, 186.
 Казимѣржъ, 272.
 Кай-Айсанъ, дер., 94.
 Калачевскій, 249.
 Калина Велька, 242, 271.
 Калиновка, ст., 84, 85.
 Калиновка-Бердичевъ, 86.
 Калиновка-Гайворонскій под. путь, 179.
 Калиновка-Гайворонъ, 119, 120.
 Калининскій, В. Л., 286.
 Калишская жел. дорога, 218, 243, 279.
 Калишъ-Варшава, 140, 141.
 Калишъ-Колюшки, 124, 125.
 Калишъ-Лодзь, 123, 124, 216.
 Калишъ-Лодзь-Варшава, 217, 218, 219.
 Калишъ-Прусская граница, 219.
 Кальміусъ, р., 211.

- Кама, р., 126, 231.
 Каменецъ Подольскъ-Баръ, 77, 78.
 Каменецъ Подольскъ-Ларга, 77.
 Каменецъ Подольскъ-Проскуровъ, 77, 78.
 Каменна-Кнышинъ, 97.
 Каменская, ст. 247.
 Каменская-Гундоровская, 210.
 Каменскій заводъ, 248.
 Кампиновскіе лѣса-Лешно-Блоне, 244.
 Камышеваха-Марьевка-Мѣловая, 167.
 Камышеваха-Мѣловая, 244.
 Камышинъ, 192.
 Караванная-Иловайская, 248.
 Каратайка, р., 321, 323.
 Карвице-Озерянскій зав., 55.
 Карпечь, дер., 94.
 Карская жел. дорога, 173.
 Картавцовъ, Е. Э., 155, 156, 157, 252.
 Касимовъ, гор., 276, 277.
 Катавскіе заводы, 126.
 Катавъ-Ивановскій заводъ, 127, 128.
 Катавъ Ивановскій заводъ-Вязовая, 128, 129.
 Кахетинская вѣтвь, 36, 239, 240.
 Кахетинская, жел. дорога, 239, 240.
 Каховка, 262, 263.
 Кашинъ, гор., 117.
 Кашинъ-Савелино, 35, 36, 37.
 Кашира, гор., 66, 67, 68.
 Кашира-Веневъ, 68.
 Кащенко, М. П., 297.
 Кемь-Сердоболь, 31.
 Кенигъ, Р., 288.
 Керсновскій, Х. И., 130, 131, 132.
 Керчь-Владиславовка, 94, 95.
 Кехеръ-фонъ, Г. Ю. 322, 323.
 Кіево-Броварскій под. путь, 317, 318, 319.
 Кіево-Воронежская жел. дорога, 53, 54.
 Кіевъ, 110, 164, 165, 318.
 Кіевъ-Бровары, 315, 316.
 Кіевъ-Витебскъ, 91, 113, 162.
 Кіевъ-Домбровицы, 83.
 Кіевъ-Жлобинъ, 163.
 Кіевъ-Ковельская, жел. дорога, 164, 165, 279.
 Кіевъ-Ковель, 164.
 Кіевъ-Лозовая, 111.
 Кіевъ-Новобѣлицкая-Солтановка, 163.
 Кіевъ-Орща-Витебскъ, 91.
 Кіевъ-Полигонъ, 317.
 Кіевъ-Полтава, 91, 109, 110, 111.
 Кіевъ-Радомысль-Сарны-Ковель, 84.
 Кіевъ-Фастовъ, 165.
 Кіевъ-Черниговъ-Гомель-Могилевъ-Орша, 91.
 Кизеловскій горный округъ, 231.
 Киколь, 275.
 Кимровская жел. дорога, 39.
 Кимры, село, 37, 38, 117.
 Кинешма, гор., 33, 106.
 Кинешма-Вятка, 32, 34.
 Кинешма-Ухтымъ, 32.
 Кисляковка-Ейскъ, 180.
 Кичкасъ, 281.
 Кичкасъ-Долгинцево, 248.
 Клименко, К. В., 275.
 Климонтово, мѣст., 271.
 Клинская вѣтвь, 147, 148, 149.
 Клинь-Теряева Слобода, 146, 147.
 Кнорре, Е. К., 322, 323.
 Кнышинъ-Каменна, 97.
 Ковалинскій, А. Д., 182, 183.
 Ковель-Кіевъ, 164.
 Ковель-Сарны-Радомысль-Кіевъ, 84.
 Ковна, гор., 64, 65.
 Ковна-Себежъ, 301.
 Козельское, дер. (Николаевское) 150.
 Козельскъ, гор., 75.
 Козлова Руда-Шостаковъ, 97.
 Козловско-Воронежско-Ростовская линия, 72.
 Коковцовъ, В. Н. 206.
 Колбецкій, В. Д., 191.
 Коло, 286.
 Колпаково, ст., 46, 47, 70, 169.
 Колпаково-Первозвановка, 46.
 Колпино, ст., 182.
 Кольчугинскія копи., 212.
 Колюшки, 256.
 Колюшки-Калишъ, 124, 125.
 Колюшки-Лодзь, 91, 217, 255.
 Колюшки-Лодзь-Варшава, 255.
 Колюшкинская вѣтвь, 256.
 Комаровско-Зигазинское мѣсторожденіе, 249.
 Константиноградъ-Лозовая, 111, 112.

- Константиноградъ-Полтава, 111.
 Конпольскій хребетъ, 322.
 Константиновъ, 242, 286.
 Конфельдъ, М. Г., 195, 196, 250, 251.
 Копандиби-Батумъ, 82, 83.
 Копылова рудникъ, 247.
 Копь «Игнатій», 302, 303.
 Копь «Нивка», 303.
 Копь «Парижъ»-Домброва, 245.
 Користовка, ст., 96, 153.
 Користовка-Пятихатка, 95, 97.
 Користовская вѣтвь, 152, 153.
 Корсунская вѣтвь, 166, 168.
 Коршуновка, ст., 135.
 Корюковка, ст., 99.
 Корюковка-Стародубъ, 99, 100.
 Кострома, гор., 33, 34, 35, 105, 110, 125.
 Кострома-Вятка, 32.
 Кострома-Галичъ, 33.
 Кострома-Галичъ-Вятка, 34.
 Кострома-Ухтымъ, 32, 33.
 Котласъ-Вятка-Казань, 31.
 Котласъ-Вятка-Пермь, 31.
 Коттю, Генрихъ, 290, 291.
 Кохановскій, Б. К., 203.
 Кохъ, Г. Е., 260.
 Кочкарскіе золотые промыслы, 127.
 Кошкарровъ, А. Д., 319, 320.
 Крапивна, гор., 75.
 Красиловъ, 107, 108.
 Красная Горка-Ораніенбаумъ, 183.
 Красногоровское Франко-Русское Общество, 166, 169, 305.
 Красное-Круты, 109, 110.
 Красное-Село, 182.
 Краснослободскъ, ст., 78.
 Краснослободскъ-Инжавино, 78, 79, 80.
 Красный Куть-Бузанъ, 194.
 Красный Холмъ-Савелино, 58, 59, 61.
 Краусъ, Л. 203, 204.
 Крейцбургъ-Москва, 63.
 Крейцбургъ-Туккумъ, 63, 114.
 Кремки, Э. К., 140.
 Кренингъ, К. К., 140.
 Крестная, ст., 70, 71.
 Крествинская вѣтвь, 69, 70.
 Кривая Музга, ст., 72.
 Кривой-Рогъ, 149, 150.
 Кривой-Рогъ-Николаевка (Козельское), 151.
 Кривоузгинская-Лихая, 71, 73.
 Криворожское Общество желѣзныхъ рудъ, 149, 150.
 Крочево, 275.
 Круговая жел. дорога въ С.-Петербургу, 288, 289, 290.
 Круты-Красное, 109, 110.
 Крыловъ, гор., 272, 273.
 Крыловъ-Грубешовъ-Холмъ, 244.
 Крюковъ-Знаменка, 152.
 Кудашевъ, вн., С. В., 304, 305.
 Кузница, заводъ, 273.
 Кульжинскій, Н. О., 104, 105, 106.
 Куницерь, Ю. Я., 140, 141, 306.
 Купянскъ, 93, 94, 256.
 Купянскъ-Волчанскъ, 93, 94.
 Кураховка, 166.
 Кураховская вѣтвь, 168, 169, 247, 304, 305.
 Курмаковъ, инж., 173.
 Куровице-Томашовъ, 242.
 Курская городская вѣтвь, 53, 54.
 Курско-Кіевская жел. дорога, 53.
 Курско-Харьково-Севастопольская жел. дорога, 87, 89, 93, 94, 95, 111, 166, 168, 171, 211, 262, 265, 303, 304, 305.
 Курскъ гор.-ст. Курскъ, 53.
 Курскъ I-Курскъ II (городъ), 54.
 Кустаревка-Заметчино, 133, 134.
 Кутейниково, ст., 209.
 Кутно, ст., 92.
 Кутно-Згержъ - Лодзь - Рзговъ - Бабы, 286.
 Кутно-Ленчице-Згержъ, 286.
 Кутно - Ленчице - Згержъ - Константиновъ-Рзговъ-Тушинъ-Бабы, 242.
 Кутно-Лодзь-Петроковъ, 92.
 Кутно-Плоцкъ (Радзиве), 243, 244, 274, 275.
 Кутно-Слупецъ, 242.
 Кушва, ст., 234, 236, 237.
 Кушва-Тура-Тавда-Тобольскъ, 248.
 Кушвинскій заводъ, 234, 236.
 Кущевка-Ейскъ, 180, 181.
 Кыштымскій заводъ-Омскъ, 248.
 Кыштымъ-Казань, 128, 186, 293.

Кыштымъ-Казань-Москва, 336, 337, 338.
 Кыштымъ-Москва, 145, 185, 186.
 187, 188, 292, 293, 336, 337, 338.
 Кыштымъ-Пермь, 336.
 Кыштымъ-Чепцы, 336.
 Къльцы-Рытвяны, 242.

Л.

Лагиша, копи, 176, 178.
 Лагиша-Бржозовице, 268.
 Лагорио, А. К., 100.
 Ланское-Юкки, 171, 172.
 Ларга-Каменецъ Полольськъ, 77.
 Ласкъ, 124, 217, 218.
 Лауницъ-фонъ-деръ, полк., 322.
 Лебединскій сахарный заводъ-Сигна-
 евка, 174, 175.
 Ленчице, 242.
 Ленчице-Згержъ, 286, 287.
 Леонтьевъ, А. С. 182, 183.
 Лешернъ-фонъ-Герцфельдъ, 142, 182.
 Лешно, 244.
 Либава, гор., 75.
 Либава-Газенпотскій под. путь, 136.
 Либава-Роменская жел. дорога, 64,
 99, 113, 163, 309, 310, 311.
 Ливенъ, кн. А. П. 63.
 Ливенъ, кн. П. П. 312, 313.
 Лигово, ст., 182.
 Лигово-Пулково-Царское Село, 182.
 Лигово-Пулково-Царское-Село-Колпи-
 но-Усть-Ижора, 182.
 Лифляндскіе под. пути, 136, 137,
 Лихая, ст., 72.
 Лихая-Кривомузгинская, 71, 73.
 Лихвинъ, гор., 75.
 Лихвинъ-Тула, 157, 158.
 Ловичъ, 217.
 Ловичъ-Варшава, 242.
 Лодзинская обводная жел. дорога, 91,
 92, 123, 217.
 Лодзинская фабричная жел. дорога,
 93, 217.
 Лодзинско-Згержскій под. путь, 141,
 306, 308.
 Лодзинско-Пабяницкій под. путь,
 141, 306.

Лодзь, 124, 141, 217, 218, 242, 255,
 256, 286.
 Лодзь-Александровъ, 309.
 Лодзь-Варшава, 124, 125.
 Лодзь-Згержъ, 139, 140, 141, 306.
 Лодзь-Калишская жел. дорога, 216.
 Лодзь-Калишъ, 123, 124, 216.
 Лодзь-Колюшеи, 91, 217, 255.
 Лодзь-Пабянице, 139, 140, 141, 306,
 307, 308.
 Лодзь-Петроковъ, 93.
 Лодзь-Плоцкъ, 243.
 Лодзь-Руда Пабяницкая, 309.
 Лозовая, 246.
 Лозовая-Кіевъ, 111.
 Лозовая Константиноградъ, 111, 112.
 Лойки, м., 203.
 Лойки-Гнашинъ, 205.
 Ломоватка, ст., 167.
 Лубенскій, гр. Г. В., 274.
 Лубенскій, Н. Н., 99.
 Лубенскій, гр. Р. Θ., 229, 230.
 Лубно, сахарный заводъ, 225, 226,
 242, 271.
 Лубны, гор., 91, 109, 110.
 Луга, 49, 213, 214.
 Луга-Витебскъ, 50, 51, 59, 60.
 Луга-Дно, 213.
 Луганская линія, 151, 167, 246, 247,
 269, 270.
 Луганскъ, гор., 68.
 Луганскъ-Дебальцево, 152.
 Луганскъ-Миллерово, 68, 69, 152.
 Лужки, пос., 99.
 Лысьва, ст., 129, 249.
 Лысьвенская вѣтвь, 129, 130, 249.
 Лысьвенскій желѣзодѣлательный аз-
 водъ, 129.
 Лѣмпицкій, Ю. А. 286.
 Любаръ, гор., 77.
 Люберцы-Арзамасъ, 341, 343.
 Люберцы-Шихраны, 339, 340, 341,
 342.
 Люблинъ, 190.
 Люблинъ-Белжець, 189.
 Люблинъ-Замостье, 120, 121.
 Любомірскій кн., С. Е. 203, 204, 205,
 216, 225, 275, 276, 279, 286, 324.
 Любоміровка, ст., 96.
 Людиново, 257.

М.

- Магнитная, 194, 195, 249.
 Магнитная-Пермь, 248.
 Магнитная-Уфа, 125, 249.
 Магнитная-Челябинскъ, 249.
 Майкопъ, гор., 157, 253, 254, 255.
 Макаревичъ, С. I. 203, 204.
 Макѣвка-Моспино, 248.
 Макѣвское каменноугольное мѣсто-
 роженіе, 246, 247.
 Малая Обь, р., 321, 322.
 Малобондзь, 176.
 Мальцовскія желѣзныя дороги, 256,
 257, 258.
 Мамадышъ, 185.
 Мамонтовъ, А. И., 256.
 Мансфельдъ, Д. А., 184, 185.
 Мариенбургъ-Валкъ, 136, 137.
 Мариенбургъ-Ней Шваненбургъ-Шток-
 мансгофъ, 137.
 Мариупольская линія, 246, 287.
 Марки, с., 117.
 Марковскій под. путь, 117, 118.
 Марцелинъ, дача., 222, 223.
 Марцелинъ-Виляновъ, 224.
 Марьевка-Мѣловая, 152.
 Матвѣевъ, Н. П. 315, 316.
 Маяки, гор., 138, 139.
 Медынскій заворотъ, 322.
 Меленки, 337.
 Меленки-Москва, 186.
 Мелекесскій под. путь, 192.
 Мелекесскій посадъ, 191.
 Мелекессъ-Часовня, 192.
 Менделѣевъ, Д. П. 248.
 Metallургическое и горно-промышлен-
 ное анонимное Общество «Донъ-До-
 нецъ», 299, 300.
 Мещовскъ, гор. 75.
 Мизочъ-Озеряны, 55, 56, 57.
 Милевицы, 176.
 Миллерово-Дебальцево, 294.
 Миллерово-Луганскъ, 68, 69, 152.
 Миллеровская вѣтвь.
 Милосна-Віонзовна, 243.
 Миргородъ, гор., 91, 109, 110.
 Мирковъ, дер., 242.
 Мирче, сахарный заводъ, 272, 273.
 Митава-Баускъ, 63, 64.
 Михайловка-Верхній Токмакъ 262,
 263, 265.
 Михайловка-Скадовскъ, 262, 263, 264.
 Михайловка-Хорлы, 262, 263.
 Михайловскій заводъ, 249.
 Михайловскій заводъ-Екатеринбургъ,
 126.
 Михайловъ, гор., 66, 67, 68.
 Михалково, сел., 135.
 Млава-Плоцкъ-Ломжа-Бѣлостокъ, 243.
 Могельницы-Гройцы, 242.
 Могилевъ, гор., 50, 91, 163.
 Могиланскій свекло-сахарный заводъ,
 42.
 Модржеевъ, 176, 178.
 Модржеевъ-Загорже, 303.
 Моисеевка, раз., 149, 150.
 Мокотовская застава-Гора Кальварія,
 223, 225.
 Мокотовъ-Варшава, 224, 225.
 Моравица, 242.
 Мортимеръ-Стржемшице, 302, 303.
 Мосальскъ, гор. 75.
 Москва, 37, 69, 134, 185, 205, 206,
 207, 290, 337.
 Москва-Безкудниково, 39.
 Москва-Бирюлево, 68.
 Москва-Бутырская-Безкудниково, 39.
 Москва-Виндава, 41, 58, 61, 62, 112,
 Москва-Воскресенскъ, 39, 41.
 Москва-Воскресенскъ-Штокмансгофъ,
 41.
 Москва-Вятка, 34.
 Москва-Дмитровъ-Савелово, 38.
 Москва-Дубки, 251, 252.
 Москва-Казань, 339.
 Москва-Казань-Кыштымъ, 336, 337,
 338.
 Москва-Калуга-Брянскъ, 257, 258.
 Москва-Крейцбургъ, 63.
 Москва-Кыштымъ, 145, 185, 186, 187,
 188, 292, 293, 336, 337, 338.
 Москва-Меленки, 186.
 Москва-Муромъ, 186.
 Москва-Павелецъ, 66, 68.
 Москва-Савелово, 37, 38, 39, 117.
 Москва-Стромынь, 251.
 Москва-Шихрамы, 186, 293.
 Москва-Штокмансгофъ, 59, 60.
 Москва-Узловая, 67.

- Московская окружная жел. дорога, 205, 206, 207, 208.
 Московско-Брестская жел. дорога, 184, 185.
 Московско-Виндаво-Рыбинская жел. дорога, 301.
 Московско-Виндавская жел. дорога, 41, 112, 113, 134, 135, 147.
 Московско-Воскресенскій узкоколейный подъѣздной путь, 39, 40, 41.
 Московское Общество подъѣздныхъ путей въ Россіи, 37, 39, 40, 41, 44, 45, 86, 87, 89, 144, 145, 157, 158, 216, 251, 252, 262, 276, 277, 278.
 Московско-Казанская жел. дорога, 133, 135, 145, 185, 202, 292, 320.
 Московско-Кіево-Воронежская жел. дорога, 100, 109, 110.
 Московско-Курская жел. дорога, 53, 197, 198, 199, 328, 330, 332, 333, 334, 335.
 Московско-Кыштымская жел. дорога, 292, 293, 337.
 Московско-Нижегородская жел. дорога, 51, 52, 65, 133, 188, 252, 321, 339, 340.
 Московско-Рязанская линія, 69.
 Московско-Ярославская жел. дорога, 38.
 Московско-Ярославо-Архангельская жел. дорога, 65, 107, 252.
 Моршанскъ II-Мосолово, 135, 136.
 Мосолово-Моршанскъ II 135, 136.
 Моспино-Маѣвка, 248.
 Мещиховскій, инж. п. с., 227, 228, 229.
 Мурзинское, 183.
 Муромская жел. дорога, 341.
 Муромъ, 185, 187, 188, 337, 340, 342.
 Муромъ-Москва, 186.
 Муромъ-Покровъ, 188.
 Мушкетово-Доля, 211.
 Мыцельскій, гр. Л. С., 273, 274.
 Мышковскій, М. С. 211.
 Мѣловая, ст., 247, 293, 294, 295.
 Мѣловая-Камышеваха, 246.
 Мѣловая-Марьевка, 152.
 Мѣловая-Марьевка-Камышеваха, 167.
 Мѣховская жел. дорога, 271.
 Мѣховъ, гор., 271, 272.
 Мѣховъ-Калина Велька-Дзялошице, 242.
 Мѣховъ-Прошовице, 242, 271.

Н.

- Нагольная, ст., 70.
 Нагольчикъ, 70.
 Надеждинскій заводъ, 233, 234, 236, 237.
 Надеждинскій заводъ-Гороблагодатская, 237.
 Нарва, 319.
 Наревъ, р. 242.
 Нарышкинская вѣтвь, 200, 202, 203, Нацпольскъ, 275.
 Невель гор., 49.
 Невьянскъ-Алапаевскіе заводы-Ирбитъ-Тавда, 249.
 Невьянскъ-Алапаевскъ-Ирбитъ, 126.
 Невьянскъ-Ирбитъ-Таборинское, 249, 250.
 Нейво-Шайтанскій заводъ, 250.
 Ней Шваненбургъ, 137.
 Неледовъ, сахарный заводъ, 272.
 Немировъ, гор., 119.
 Нератовъ, Д. А. 191.
 Нетцлинъ, Э. 183.
 Нефтепроводъ Рыбинскъ-С.-Петербургу, 290, 291.
 Нефтепроводъ Ярославль-Москва, 290, Нехасъ-Даргъ Кохъ, 238.
 Нечволодовъ, А. Д. 203, 204, 205.
 Нивка, копь, 176, 178, 303.
 Нижегородско-Ромодановская линія, 178, 188.
 Нижнеднѣпровскъ-Полтава, 297.
 Нижне-Крынская вѣтвь, 258.
 Нижне Крынское, сел., 258, 259.
 Нижне Крынское-Садки, 260.
 Нижне-Лобвинское зимовье, 235.
 Нижне Мальцево-Шилово, 135.
 Нижне-Туринскій заводъ, 234, 237.
 Нижне-Чирская станица, 72, 73.
 Нижній Арзамасъ, 134, 188, 189.
 Нижній-Новгородъ, 33, 133, 187, 188, 189.
 Нижній Новгородъ-Вятка, 34.

Нижній Новгородъ-Ромоданово, 133, 134, 187, 188.
Нижній Новгородъ-Ухтымъ, 32.
Нижній Тагиль, 232, 234.
Нижній Тагиль-Салдинскій заводъ, 234.
Никитовка-Горловка, 171.
Никитовка-Очеретино, 167, 169, 170.
Никитовка-Попасная, 80, 81, 82, 169, 170, 171.
Никитовка-Попасная-Дебальцево-Хацетовка, 80, 81.
Николаевка, 262, 263.
Николаевка (Козельское)-Кривой Рогъ, 151.
Николаевская слобода-Астрахань, 192, 193.
Николае-Павдинская лѣсная дача, 235.
Николаевъ-Херсонъ, 263.
Николаевъ-Херсонъ-Бериславъ, 263.
Николаевъ-Херсонъ-Джанкой, 262, 263.
Николо Козельскъ-Апостолово, 248.
Никополь, 246, 280.
Никополь-Долгинцево, 281.
Новгородская жел. дорога, 49, 112, 113.
Новгородъ Сѣверскъ-Новозыбковъ, 99, 100, 101.
Новгородъ Сѣверскъ-Семіоновка Черговская, 101.
Новгородъ Сѣверскъ-Стародубъ, 99.
Новогеоргиевскъ-Плоцкъ, 243, 274, 275, 276.
Новозыбковъ-Новгородъ Сѣверскъ, 99, 100, 101.
Новозыбковъ - Семіоновка Черниговская, 101.
Новокаменна, ст., 97.
Ново Место, гор., 242.
Новороссійская вѣтвь, 253.
Новороссійское Общество каменноугольнаго желѣзнаго и рельсоваго производствъ, 210, 211.
Новороссійскъ-Сухумъ, 155.
Новороссійскъ Тихорѣцкая, 155, 156.
Новоселье, ст. 319.
Новосокольники-Витебскъ, 114.
Новосокольники-Дно, 63.
Новостародубъ, мѣст., 96.

Ново-Томниково, пристань, 135, 136.
Новый Быховъ, гор., 163.
Нѣманъ, р., 97.
Нѣмецкіе Шопы, ст., 223, 224, 225.
Нязепетровскій заводъ-Уфалейская, 127.

О.

Обводная вокругъ г. Москвы жел. дорога, 208.
Обдорское, с., 321, 322.
Обиточная балка-Чумаково постъ, 209, 211.
Обольяниновъ, 99, 100.
Оборы, кирпичный заводъ, 223.
Обская желѣзная дорога, 321, 322, 323.
Обухово-Вологда, 107.
Общество Бѣлгородъ-Сумской жел. дороги, 226, 227.
Общество Брянскихъ каменноугольныхъ копей и рудниковъ, 151, 152.
Общество Варшавско - подъѣзднаго пути Яблонна-Ваверъ, 132.
Общество Варшавскаго Вѣнскаго жел. дороги, 92, 93, 123, 124, 204, 216, 217, 218, 219, 266, 287.
Общество Виляновской жел. дороги, 223, 224.
Общество Владикавказской жел. дороги, 180, 181, 194, 253, 254.
Общество Вольмарскаго подъѣзднаго пути, 315.
Общество Глѣбовскихъ металлургическихъ заводовъ, 70.
Общество городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи, 147, 149, 200, 202, 203.
Общество Гроецкаго под. пути, 225, 324, 325, 326, 327, 328.
Общество Дубовой Балки, 160.
Общество загородныхъ недвижимостей, 153, 154.
Общество Ивангородъ-Домбровской жел. дороги, 123, 216.
Общество каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ селѣ Государево-Байракъ, 283, 284, 285.
Общество каменноугольныхъ копей,

- рудниковъ и заводовъ въ селѣ Со-
сновицахъ, 266, 267, 302, 303.
- Общество Либаво-Газеппотскаго под.
пути, 136.
- Общество Лифляндскихъ под. путей,
136.
- Общество Лодзинской жел. дороги, 216,
255, 256.
- Общество Мальцовскихъ заводовъ, 256,
257.
- Общество Московско-Виндаво-Рыбин-
ской жел. дороги, 112, 113, 114,
146, 213, 214, 215.
- Общество Московско-Казанской жел.
дороги, 66, 67, 68, 135, 136, 145,
185, 186, 187, 188, 189, 292,
293, 321, 337, 338, 339, 340,
341, 342, 343.
- Общество Московско - Кіево-Воронеж-
ской жел. дороги, 53, 54, 109, 110,
111, 220, 257, 258.
- Общество Московско - Курской жел.
дороги, 53.
- Общество Московско-Ярославско - Ар-
хангельской жел. дороги, 37, 38,
65, 66, 104, 105.
- Общество Нижней Крынки, 258, 259.
- Общество Орѣховскаго под. пути, 51,
52, 320, 339, 340, 342.
- Общество подъѣздныхъ путей въ При-
вислинскомъ краѣ, 271.
- Общество пригородныхъ къ С.-Петер-
бургу жел. дорогъ, 142.
- Общество Рыбинско-Бологовской жел.
дороги, 112, 114, 213, 214, 215,
216.
- Общество Рыбинской жел. дороги, 35,
36, 49, 50, 51, 59, 60, 61, 62.
- Общество Рязанско-Уральской жел.
дороги, 66, 67, 68, 74, 75, 79,
192, 193, 196, 197.
- Общество С.-Петербургскихъ пригород-
ныхъ подъѣздныхъ путей и эле-
ктрическихъ трамваевъ, 184.
- Общество Сибирскихъ чугуноплавиль-
ныхъ и желѣзодѣлательныхъ заво-
довъ, 212.
- Общество Сѣверныхъ жел. дорогъ, 104.
- Общество Сѣверо-Западныхъ жел. до-
рогъ, 112, 113, 114.
- Общество Уніонъ, 176.
- Общество Царскосельской жел. дороги,
213, 214, 215.
- Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ,
45, 46, 48, 67, 68, 69, 70, 71, 72,
73, 81, 151, 152, 167, 169, 170,
171, 192, 193, 210, 220, 221, 222,
227, 228, 246, 261, 262, 294, 295,
299.
- Общество Южно-русской каменноуголь-
ной промышленности, 166, 168.
- Объ, р. 321, 322.
- Одесса, гор., 58.
- Одесса-Авкерманъ, 138, 139.
- Одоевъ, гор., 75.
- Одье, Д., 183.
- Озера, с., 66.
- Озеряны-Мизочскій п. п., 56, 57.
- Озеряны-Мизочъ, 55, 56, 57.
- Ойсулъ-Ташлыяръ, дер., 94.
- Ока, р., 44, 45, 133, 159, 187, 188,
189.
- Ока-Пенкинскій подъѣздной путь, 44,
45.
- Олевскъ, 165.
- Ольвіополь, м., 43, 44.
- Ольвіополь-Рудница, 44.
- Ольшовскій, К. Г., 274, 276.
- Омскъ, 194, 195.
- Омскъ-Кыштымскій заводъ, 248.
- Опатовскъ-Сѣрадзь-Ласскъ, 124.
- Ораніенбаумъ-Красная Горка, 183.
- Ораніенбаумъ-Петергофъ-Стрѣльна-Ли-
гово-С.-Петербургъ, 182, 183.
- Ораніенбаумъ-С.-Петербургъ, 183.
- Ордубать, 173.
- Орелъ, гор., 75.
- Оренбургъ, 127, 194.
- Орша гор., 50, 91, 163.
- Орша - Могилевъ - Гомель - Черниговъ-
Кіевъ, 91.
- Орышевъ, заводъ, 244.
- Орѣхово,-ст., 52, 321.
- Орѣхово-Ильинскій Погостъ, 51, 52,
339, 342.
- Орѣховскій под. путь, 51 52, 320,
321, 339, 340, 342.
- Орѣховъ, 281.
- Осиповичская вѣтвь, 310.
- Островець-Сандоміръ, 242.

Острова-Бляховня, 205.
 Отвоцкъ-Гарволинъ, 243.
 Отвоцкъ-Карчевъ-Гора Кальварія, 243.
 Очеретино-ст., 81.
 Очеретино-Никитовка, 167, 169, 170.
 Очемчиры-Сухумъ, 253.
 Очеретинская вѣтвь, 247.

П.

Пабянице, 217, 218.
 Пабянице-Лодзь, 139, 140, 141, 306,
 307, 308.
 Павелецъ-Бирюлево, 68.
 Павелецъ-Зарайскъ, 66.
 Павелецъ-Москва, 66, 68.
 Павловскъ-С.-Петербургъ, 215.
 Паули-фонъ, А. Ф., 142, 182.
 Пашковскій, вуп., 278.
 Пенкино, уроч., 44.
 Первое Общество подъѣздныхъ жел.
 путей въ Россіи, 41, 42, 43, 57,
 58, 63, 64, 84, 85, 114, 115, 116,
 119, 179, 180, 312.
 Первозвановка, м., 46, 47.
 Первозвановка-Колпаково, 46.
 Первозвановская вѣтвь, 45, 46, 48,
 210.
 Перевальная чрезъ Кавказскій хребетъ
 жел. дорога, 239.
 Перевы-Сачхери, 102.
 Перевиси-Чиатуры, 102.
 Передаточная-Александровскъ, 248.
 Переяславъ 91, 100, 110.
 Пермская жел. дорога, 234, 235, 236,
 237, 249, 250, 292, 293, 336, 337,
 338.
 Пермь-Вологда-С.-Петербургъ, 31.
 Пермь-Вятка-Котласъ, 31.
 Пермь-Котласская жел. дорога, 106.
 Пермь-Кыштымъ, 336.
 Пермь-Магнитная, 248.
 Пермь-Тюменская жел. дорога, 129,
 130, 185.
 Перновскій под. путь, 115, 116.
 Песочня-Брянскъ, 257.
 Петергофъ, гор., 182.
 Петровское каменноугольное мѣсто-
 рожденіе, 246.

Петроковско-Сулеевскій под. путь,
 160.
 Петроковъ, ст., 92.
 Петроковъ-Лодзь, 93.
 Петроковъ-Лодзь-Кутно, 92.
 Петроковъ-Сулеевъ, 159.
 Пивницкій, С. Е., 274, 276.
 Пишава-Бобруйскъ, 311, 312.
 Пиль-Кортъ, юрты, 322.
 Пимонова, А. П., 309, 310, 311.
 Пироговка, ст., 100.
 Пирятинъ, гор., 91, 109, 110.
 Плотова-Николаевскій рудникъ, 70.
 Плоцкъ-Кутно (Радзиве), 243, 244,
 274, 275.
 Плоцкъ-Лодзь, 243.
 Плоцкъ-Новогеоргіевскъ, 243, 274,
 275, 276.
 Плуды, дача, 131, 132.
 Погонь, 176.
 Подберезье, 117.
 Подгородная, раз. 43.
 Подгородная-Вознесенскъ, 57, 58.
 Поклонная Гора-с. Спасское, 171, 172.
 Покровская слобода-Фриденфельдъ, 194.
 Покровско-Уральская жел. дорога, 194.
 Покровъ-Муромъ, 188.
 Полигонъ-Бровары, 317.
 Полигонъ-Кіевъ, 317.
 Пологи, ст., 246, 247, 281.
 Поломошная-Гурьевскій заводъ, 212.
 Полонное-Проскуровъ, 73.
 Полтава, 297, 298.
 Полтава-Дарница, 111.
 Полтава-Екатеринославъ, 297, 298.
 Полтава-Кіевъ, 91, 109, 110, 111.
 Полтава-Константиноградъ, 111.
 Полтава-Нижнедѣпровскъ, 297.
 Полтаво-Екатеринославская жел. до-
 рога, 297.
 Полѣсскія жел. дороги, 99, 165.
 Поляковъ, 164.
 Поляковъ, Д. С., 215.
 Полярно-Уральская жел. дорога, 322.
 Поневѣжъ, ст., 63, 64.
 Поневѣжъ-Свѣнцианы, 63-64.
 Попасная, ст., 167.
 Попасная-Дебальцево, 81, 151, 152.
 Попасная-Никитовка, 80, 81, 82, 169,
 170, 171.

Попельня, ст., 160.
 Попова изба, 322.
 Порховъ гор., 49, 320.
 Порховъ-Новоселье-Нарва-Усть Нарова
 (Гунгербургъ), 319.
 Поръчье-Друсkenики, 195, 196.
 Потоцкій, гр., А. М., 216, 278, 324,
 326.
 Потуржинъ, сахарный заводъ, 272.
 Прага Привислинская, ст., 131, 132.
 Праусъ, Л., 216.
 Прашки, дер., 242.
 Пржисуха, м., 273.
 Привислинскія жел. дороги, 120, 121,
 243, 272, 276, 279, 280.
 Приднѣпровскія жел. дороги, 262, 292.
 Пришибъ, 262, 265, 280.
 Проня-Мосолово, 135.
 Проскуровъ-Каменецъ Подольскъ 77,
 78.
 Проскуровъ-Полонное, 73.
 Проскуровъ-Староконстантиновъ-Ше-
 петовка, 78.
 Проскуровъ-Шепетовка, 73, 74, 107,
 108.
 Прошовицы-Мѣховъ, 242, 271.
 Прусская граница-Калишъ, 219.
 Псарскій, С. П., 159, 160.
 Псары, копи, 176, 178.
 Птичино, ст., 257.
 Пулково, 182.
 Пулково-С.-Петербургъ, 142, 143.
 Пулковскій под. путь, 143, 144.
 Пултускъ-Вышковъ-Радиминъ, 243.
 Пултускъ-Згержъ, 242.
 Пултускъ-Яблонна, 242.
 Пустельникъ, с., 117, 118.
 Пустельникъ-Варшава, 118.
 Путилково сел., 135.
 Пьяный Боръ, 185.
 Пясечно, м., 278.
 Пясечно-Варшава, 280.
 Пясечно Вилянговъ, 224, 225.
 Пясечно-Гора Кальварія, 280.
 Пясечно-Голковъ, 226.
 Пясечно-Гройцы, 280.
 Пясечно-Гройцы-Радомъ, 223.
 Пясечно-Черскъ, 223, 224, 225.
 Пятихатка, хуторъ, 96, 152, 153.
 Пятихатка-Користовка, 95, 97.

Р.

Рава-Скерневицы, 242.
 Радиминъ, гор., 117, 118.
 Радиминъ-Варшава, 118.
 Радиминъ-Вышковъ-Пултускъ, 243.
 Радзиве, 243, 244, 274.
 Радзиве-Гамбинъ-Санники-Сохачевъ,
 244.
 Радомъ-Варшава, 244, 278, 279, 280,
 323, 327.
 Радомъ-Гройцы-Пясечно, 223.
 Радомъ-Домброва, 279.
 Радомысль-Фастовъ, 84.
 Разказово, ст., 78.
 Райгородъ, ст., 44, 179.
 Ракитное-Басы, 123.
 Ракитное-Бѣлгородъ, 123.
 Рамонская вѣтвь, 260, 261, 262.
 Рамонъ-Графская, 260, 262.
 Раушъ-фонъ-Траубенбергъ, Н. А., 256.
 Рашевскій, П. П., 206.
 Равдинскій заводъ, 249.
 Ревель-Феллинъ, 114, 115, 116.
 Редень, 176.
 Режевскій заводъ, 250.
 Ржевъ, гор., 40.
 Ржищевская жел. дорога, 230.
 Ржищевъ, м., 229, 230.
 Ржищевъ-Христиновка, 229.
 Рзговъ, 242, 286.
 Рига, гор., 63, 65, 75.
 Рига-Баускъ, 63, 64.
 Рига-Вильна, 64.
 Риге-Орловская жел. дорога, 62, 75,
 112, 113, 136, 257.
 Рижскій заливъ, 313.
 Ровенецкое, имѣние, 306.
 Ровеньки, ст., 70.
 Ровно, ст., 77.
 Рогачевъ, гор., 91.
 Рогачевъ-Булгаково-Ведерки, 202.
 Родысъ, Ю. Я., 223, 224, 225.
 Розенталь, А. С. 271, 272.
 Роковатая, постъ, 96.
 Романовъ, П. В., 89.
 Ромоданово-Нижній Новгородъ, 133,
 134, 187, 188.
 Роскошевка, полуст., 42.
 Россійское Общество водныхъ, шоссей-

- ныхъ и второстепенныхъ рельсовыхъ путей, 138, 139.
- Руда Гузовская-Вискитки-Гузовъ-Сохачевъ, 244.
- Руда-Пабяницкая-Лодзь, 309.
- Рудникъ Васильева, 70.
- Рудникъ Епифанова, 167.
- Рудникъ Кгаевского, 70, 167, 169.
- Рудникъ Копылова, 247.
- Рудникъ Криворожскаго Общества жел. рудъ, 149.
- Рудникъ Маркова, 169.
- Рудникъ Пименова, 78, 167, 169.
- Рудникъ Устинова, 70.
- Рудница, ст., 42, 43, 44.
- Рудница-Голованевскъ-Голта, 42.
- Рудница-Ольвиополь, 44.
- Рудничная, ст., 303, 304, 305.
- Рудничная-Гришино (или Желанная) 166.
- Рудничная-Доля, 168.
- Рудничная-Журавка, 247.
- Рудничная-разъездъ № 14, 303, 304.
- Руднично-Лозовская жел. дорога, 305, 306.
- Ружицкій, Ю. А., 117, 203, 204, 271, 272, 273, 274, 278, 286.
- Рукавишниковъ, К. В., 250, 251.
- Руктешель-фонъ, В. Ф., 195, 196, 250, 251.
- Русско-Бельгійское анонимное Общество Орловскихъ доменныхъ печей и рудниковъ, 200, 329, 331, 332, 333, 335.
- Русское континентальное Общество транспортированія нефти, 290, 291.
- Рыба, М., 117, 203, 204, 271, 272, 273, 274, 278, 286.
- Рыбинская жел. дорога, 35, 36, 62.
- Рыбинско-Бологовская жел. дорога, 36.
- Рыбицкій, Э. П., 275.
- Рыковский горнопромышленникъ, 72.
- Рытвяны-Къльцы, 242.
- Рытвяны-Сташевъ, 242.
- Ряжскъ, гор., 75.
- Рязанско-Владимірская жел. дорога, 144, 276, 277.
- Рязанско-Казанская жел. дорога, 135.
- Рязанско-Тумскій под. путь, 45, 144, 146.
- Рязанско-Уральская жел. дорога, 74, 78, 135.
- Рязань, гор., 44, 45.
- Рязань-Владиміръ, 145.
- Рязань-Тума, 44, 45.

С.

- Саввино-Сторожевскій монастырь, 184, 185.
- Саввинскій монастырь, 184.
- Савелино-Капинъ, 35, 36, 37.
- Савелино-Красный Холмъ, 58, 59, 61.
- Савелово-Безкудниково, 39.
- Савелово-Дмитровъ-Москва, 38.
- Савелово-Москва, 37, 38, 39, 117.
- Садки, ст., 258.
- Садки-Нижне Крынское, 260.
- Садонскій мостъ, 237, 238, 239.
- Сокобо, дер., 239, 241.
- Саксаганская вѣтвь, 96, 97, 152, 153.
- Салдинскій заводъ-Нижній Тагиль, 234.
- Салерни, А. А., 82, 83.
- Самаро-Златоустовская жел. дорога, 128, 249, 292.
- Самоѣдскій берегъ, 321, 323.
- Сандоміръ-Островецъ, 242.
- Сандоміръ-Радомъ-Варшава, 278.
- С.-Петербургскіе пригородные подъездные пути, 182.
- С.-Петербургско-Варшавская жел. дорога, 49, 63, 97, 182, 195, 319.
- С.-Петербургско-Вятская жел. дорога, 103.
- С.-Петербургъ, 31, 32, 33, 34, 35, 105, 106, 107, 213, 214, 288, 289, 291, 336.
- С.-Петербургъ-Вологда, 107.
- С.-Петербургъ-Вологда-Вятка, 32, 33, 34, 35.
- С.-Петербургъ-Вологда-Пермь, 31.
- С.-Петербургъ-Вятка, 103, 104, 105, 106, 107, 125, 293.
- С.-Петербургъ-Дно, 112, 113, 114, 213, 214, 215.
- С.-Петербургъ-Галичъ-Вологда-Вятка, 34.

- С.-Петербургъ-Галичъ-Вятка-Кострома, 104.
С.-Петербургъ - Лигово - Красное Село-Павловскъ - Колпино - Усть Ижора-Мурзинское, 183.
С.-Петербургъ-Лигово-Стрѣльна-Петергофъ-Ораніенбаумъ, 182, 183.
С.-Петербургъ-Ораніенбаумъ, 183.
С.-Петербургъ-Ораніенбаумъ-Красная Горка, 183.
С.-Петербургъ-Павловскъ, 215.
С.-Петербургъ-Пулково, 142, 143.
С.-Петербургъ-Пулково-Б. Виттолово, 142, 182.
С.-Петербургъ-Токсово, 153, 154.
Санники, 244.
Сарапуль, гор., 186.
Сарны, ст., 165.
Сарпейскъ, гор., 75.
Сачхери, м., 98.
Сачхери-Дарквети, 296, 297.
Сачхери-Переви, 102.
Свинарская вѣтвь, 296.
Свинарское каменноугольное мѣсторожденіе, 246.
Свинарское мѣсторожденіе-ст. Грачи, 295.
Свіязскъ, 340, 341, 343.
Свѣжавскій, Е. Э., 272.
Свѣженькая, ст., 202.
Свѣнцицкій, инж., 279.
Свѣнцяны-Поневѣжъ, 63, 64.
Свѣнцяны-Поневѣжъ-Баускъ-Торенбергъ, 63.
Себежъ-Ковна, 301.
Севастопольская жел. дорога, 280.
Севастополь-Ялта., 89, 90.
Сеймъ, р., 54.
„Селезневка“, имѣніе, 227, 228, 229.
Селезневская, вѣтвь, 227, 228, 229.
Сельце, 176, 178.
Сельце-Загурже, 268.
Семіоновка-Стародубъ, 99.
Семіоновка Черниговская-Новгородъ Сѣверскъ, 101.
Семіоновка - Черниговская - Новозыбковъ, 101.
Семичовъ, М. В., 203, 204, 205.
Семки-Холоневская, 86.
Семь-Колодезей, дер., 94.
Сенкоцинъ, 278.
Сергачъ, 185.
Сердоболь-Кемь, 31.
Серебряные пруды, с., 66, 67.
Сигнаевка-Златополь, 175.
Сигнаевка - Лебединскій заводъ, 174, 175.
Сигнахъ (Сакобо) - Верхніе Авчалы, 239.
Сименсъ и Гальске, 140, 176.
Симбергъ, К. Н. 239, 240.
Симбирскъ, 191.
Симскіе заводы, 126, 127.
Симферополь-Алушта, 86.
Симферополь-Алушта-Ялта, 89, 90.
Скадовскій, С. Б., 262.
Скадовскъ - Михайловка, 262, 263, 264.
Скадовскъ, портъ, 263, 264.
Скалеватая, дер., 150.
Скаржинъ, 275.
Скемпе, 275.
Скернавицы-Рава, 242.
Сколимовъ, 223.
Сероховскій, К. О. 204.
Сломняки, гор., 271.
Служевъ, ст., 223, 224, 225.
Слупецъ-Кутно, 242.
Смильтень - Вольмаръ - Гайнашъ, 312, 313, 315.
Смоленскъ, гор., 48, 49, 75.
Смоленскъ-Данковъ, 74, 75, 76.
Собь, р., 322.
Сокольникови, мѣст., 60.
Сокольникови-Дно, 58, 60, 62.
Сокольчи-Ходорковъ, 160, 161.
Солодче, с. 45.
Соломко, С. А., 183.
Солтановка, ст., 91.
Солтановка-Новобѣлицкая-Кіевъ, 163.
Солтановка-Орша-Витебскъ, 163.
Сончовъ - Зомбковицы, 266, 267, 269.
Сосновицко-Домбровскій районъ, 176.
Сосновицко-Домбровскіе трамваи, 178, 179, 267, 268, 302, 303.
Сосновицы, 176, 178.
Сосьва, р., 126, 237.
Сохачевъ, 125, 217, 218.
Сохачевъ-Гузовъ - Вискитки - Руда-Гузовская, 244.

Сохачевъ-Санники-Гамбинъ-Радзивье, 244.
 Сочи, пос., 155.
 Спасская, развѣздъ, 93.
 Спасское, сел., 135.
 Спасское село-Поклонная Гора, 171, 172.
 Спасъ-Клепики, с., 44, 45.
 Средне-Сибирская жел. дорога, 212.
 Станкевичъ, Ф. П., 140.
 Старая Русса, гор., 48.
 Старая Русса-Витебскъ, 49, 50.
 Стародубъ-Корюковка, 99, 100.
 Стародубъ-Новгородъ Сѣверскъ, 99.
 Стародубъ-Семіоновка, 99.
 Стародубъ-Унеча, 99, 100.
 Староконстантиновъ, гор., 73, 74, 77, 107, 108.
 Старыя Дороги-Верхутино, 310, 311.
 Старыя Дороги-Урѣчье, 309.
 Старь, ст., 257, 258.
 Сташевъ, гор., 242.
 Сташевъ-Андреевъ, 242.
 Сташевъ-Рытвяны, 242.
 Степановскій заводъ, раз., 119.
 Степановскій заводъ - Винница, 119, 120.
 Стопница, 242.
 Страдомъ-Заводъ Гантке, 205.
 Стржемешницы, ст., 267.
 Стржемешницы-Зомбковицы, 266, 267, 269.
 Стржемешницы-Мортимеръ, 303, 392.
 Стржижевъ, сахарный заводъ, 272, 273.
 Стромынь-Москва, 251.
 Стрѣлецкая Слобода, 146, 147.
 Стрѣльна, ст., 182.
 Стрѣльна - Красное Село - Бол. Витто-
 лово-Царское Село-Павловскъ, 182.
 Стрѣльна-Красное Село-Царское Село-
 Саперный лагерь, 183.
 Сулеевъ-Петроковъ, 159.
 Сумовскій, I. А., 122, 226.
 Сумы-Бѣлгородъ, 122, 123.
 Сурдегскій монастырь, 65.
 Сухиничи, гор., 75.
 Сухумъ, 252.
 Сухумъ-Новороссійскъ, 155.
 Сухумъ-Очемчиры, 253.

Сухумъ - Сочи - Туапсе - Афипская (или
 Энемъ), 155, 156, 157.
 Сучковъ, П. В., 263.
 Сызрано-Вяземская жел. дорога, 75,
 133, 135.
 Сысертскіе заводы, 127.
 Сѣверная жел. дорога, 336, 337,
 338.
 Сѣрадзъ, 124, 217, 218.

Т.

Таборинское, с., 249.
 Таборинское-Ирбитъ-Невьянскъ, 249,
 250.
 Табурно, I. П., 304, 305.
 Тавда, р., 248, 249.
 Тавда - Ирбитъ - Алапаевскіе заводы-
 Невьянскъ, 249.
 Таганрогская линія, 246, 247.
 Таганрогъ, гор., 246.
 Талдомъ, с., 117.
 Тамбово-Саратовская жел. дорога, 80.
 Тамбовъ, 290.
 Тарасково, ст., 126.
 Тараща, гор., 230.
 Таргувекъ, с., 117.
 Тарчина, 278.
 Тадино, пос., 299.
 Тацинская вѣтвь, 298, 299, 300.
 Тейково-Юрьевъ Польскій, 65, 66.
 Телавъ-Верхніе Авчалы, 239, 241.
 Темкинъ, М. М., 216, 286.
 Теряева Слобода-Клинъ, 146, 147.
 Тизенгаузенъ, О. Г., 123, 216, 217,
 279, 326, 327, 328.
 Тимирязево-Арзамасъ, 134.
 Тимирязево-Нижній Новгородъ, 340,
 341, 342, 343.
 Тіонетскій переваль, 239.
 Тифлисъ-Кареская жел. дорога, 174.
 Тихвинъ, гор., 105, 106.
 Тихорѣцкая-Новороссійскъ, 155, 156.
 Тобольскъ-Тавда-Тура-Кушва, 248.
 Товарищество Ходоровскаго свекло-
 сахарнаго и рафинаднаго завода,
 160.
 Товарищество Яроповичскаго сахар-
 наго завода, 160.

Токмакская жел. дорога, 264, 265, 292.
Токмакъ, 280.
Токсово-С.-Петербургъ, 153, 154.
Токсовскій под. путь, 154, 155.
Толлочко, Ю. Э., 271, 272.
Толь, гр., А. А., 286, 287.
Томашовская жел. дорога, 189, 190, 191, 279.
Томашовъ, гор., 120, 121, 242.
Томашовъ-Куровице, 242.
Томашовъ-Травники, 120.
Торенсбергъ-Баускъ, 63.
Торенсбергъ - Баускъ-Поневъжь-Свѣн-
цяны, 63.
Травники-Томашовъ, 120.
Троицкій, А. А., 182.
Троицкій, рудникъ, 231.
Туапсе, пос., 155, 156, 157.
Тукумъ, гор., 112, 113.
Тукумъ-Виндава, 50, 51, 59, 60, 62, 63.
Тукумъ-Зиланъ, 114.
Тукумъ-Крейцбургъ, 63, 114.
Тукумъ-Штокмансгофъ, 59, 61.
Тула-Лихвинскій под. путь, 158, 159.
Тула-Лихвинъ, 157, 158.
Тума, с., 44, 45.
Тума-Владимиръ, 144, 145, 146.
Тума-Елатомская жел. дорога, 277, 278.
Тума-Елатьма, 276, 277.
Тума-Рязань, 44, 45.
Тура, р., 248.
Туробинъ, 120.
Тушино, сел., 135.
Тушинъ, 242.
Тюменская жел. дорога, 248.

У.

Уваровъ, С. А., 83, 84, 164.
Угольники-Баскачи, 38.
Узловая-Москва, 67.
Уладовскій свеклосахарный заводъ, 84.
Улеборгъ-Сѣверный океанъ, 31.
Улукханлу-Эриванъ, 174.
Унеча-Стародубъ, 99, 100.

Ураль, 248, 322, 336, 337.
Урочь-Даниловъ, 107.
Урѣчье-Верхутино, 310, 311.
Урѣчье-Старыя Дороги, 309.
Успенскія угольныя мѣстороженія, 210.
Усса, р., 322.
Усть-Бѣлокалитвенская станица, 72.
Устье, с., 43.
Усть-Ижора, 182.
Усть-Ижора-Шлиссельбургъ, 182.
Усть-Нарова-Дно, 319, 320.
Усть-Нарова - Нарва - Новоселье - Пор-
ховъ, 319.
Уфа, гор., 249.
Уфалейская - Нязепетровскій заводъ, 127.
Уфа-Магнитная, 125, 249.
Ухтымъ-Кинешма, 32.
Ухтымъ-Кострома, 32, 33.
Ухтымъ-Нижній Новгородъ, 32.
Ушаковъ, П. Н., 155, 156, 157, 252.

Ф.

Фадѣевъ, А., 195.
Фальцъ-Фейнъ, В. Э., 263.
Фальцъ-Фейнъ, Ф. Э., 263.
Фастовъ-Домбровицы, 83, 84, 164.
Фастовъ-Кіевъ, 165.
Фастовъ-Радомысль, 84.
Федоровскій посадъ, 183.
Федотовъ, Н. П., 251.
Феллинъ-Ревель, 114, 115, 116.
Филипповъ, С. Т., 197.
Фильковичъ, Н. В., 237, 238, 239.
Франко - Русское Горное Общество, 245.
Фриденфельдъ - Покровская Слобода, 194.

Х.

Харитоненко, П. И., 122.
Харьково-Николаевская жел. дорога, 95, 96, 97, 111, 153.
Харьковъ, гор., 151.
Харьковъ-Бѣлгородъ, 93.
Хацепетовка, ст., 167.
Хацепетовка-Алексѣевка, 210.

Хацепетовка-Дебальцево-Попасная Никитова, 80, 81.
 Херсонъ, 262.
 Херсонъ-Николаевъ, 263.
 Хилице, кирпичный заводъ, 223.
 Хмѣльникъ, М., 84, 242.
 Ходорковскій под. путь., 160, 161, 162.
 Ходорковскій сахарный заводъ, 160, 161.
 Ходорковъ-Сокольчи, 160, 161.
 Холмъ-Белжець, 120, 121, 189.
 Холмъ-Грубешовъ, 272, 273.
 Холмъ-Грубешовъ-Крыловъ, 244.
 Холмъ-Грубешовъ-Крыловъ-Новоселки, 272.
 Холмъ-Люблинъ, 189.
 Холоневская-Семки, 86.
 Хороль, гор., 109.
 Хорлы-Михайловка, 262, 263.
 Храпуновы-Новыхъ, А. и Я., 186.
 Христиновка, ст., 229.
 Христиновка-Ржищевъ, 229.
 Хрусталинскія угольныя мѣсторожденія, 70, 71.

Ц.

Цагвери, с., 88.
 Цагвери-Дабы, 87, 88.
 Цареконстантиновка, ст., 266.
 цареконстантиновка-Волоноваха, 281.
 Царицынъ, гор., 71, 290.
 Царицынъ-Атаманская станица, 192, 193.
 Царицынъ-Оренбургъ-Магнитная-Челябинскъ, 194.
 Царицынъ - Оренбургъ - Омскъ-Челябинскъ, 194.
 Царицынъ - Челябинскъ, 127, 194, 195.
 Царское Село, 182.
 Царское Село-Дно, 213, 214, 215, 216.
 Царское Село-Пулково-Лигово, 182.
 Царскосельская жел. дорога, 213, 214, 215.
 Цвѣтково-Шпола, 174.
 Цементный заводъ, ст., 257.
 Центральный вокзалъ въ С.-Петербурѣ, 288.

Церетели, кн. Г. Д., 101, 103.
 Цинамонъ, П. Г., 286.
 Цирквали-Чиатуры, 102.
 Цна, р., 135, 202.
 Цѣхановскій, 302, 303.
 Цѣхановскій, С. И., 176, 177, 178, 179, 266, 268.

Ч.

Чавчавадзе, кн. Н. Д., 239, 240.
 Чаевъ, С. Н. 333, 334, 335.
 Чарновскій, К. Ю., 275.
 Часовенская, слоб., 191.
 Часовня-Мелекесъ, 192.
 Часовня, пристань, 192.
 Челябинскъ-Екатеринбургъ, 185, 336.
 Челябинскъ-Магнитная, 249.
 Челябинскъ - Царицынъ, 127, 194, 195.
 Челядзь, 176, 178.
 Ченстоховъ-Вѣрушовъ, 242.
 Ченстоховъ-Гербы, 203.
 Чепцы-Кыштымъ, 336.
 Череповець, гор., 105, 106.
 Черкассы, 91.
 Чермозскій заводъ, 126.
 Чермозскій заводъ-Богословскій заводъ, 231.
 Черниговъ, гор., 91.
 Черноморская желѣзная дорога, 155, 156, 252, 253, 254, 255.
 Черноморское побережье, 155.
 Чернухино-Иловайская, 248.
 Черскъ, сахарный заводъ, 222, 279, 280.
 Черскъ-Голковъ, 325.
 Черскъ-Пясечно, 223, 224, 225.
 Чечельникъ, мѣст., 119.
 Чечельникъ-Дахно, 120.
 Чечельникъ раз. - Чечельникъ мѣст., 119, 120.
 Чечельницкій свежлосахарный заводъ, 42.
 Чиатурская вѣтвь, 98, 99, 101, 102, 103, 296, 297.
 Чиатуры-Дарквети, 98, 99, 296.
 Чиатуры-Перевиси, 102.
 Чиатуры-Сачхери, 102.
 Чиатуры-Цирквали, 102.

Чиатуры-Шаропань, 102.
Чирь, ст., 73.
Чмутовъ, С. А., 142, 143, 144.
Чорохъ, р., 82.
Чудово, ст., 49.
Чумаково-Обиточная, 209, 211.
Чумаковская вѣтвь, 211.

Ш.

Шаропань, ст., 98.
Шаропань-Чиатуры, 102.
Шахтахты, 173.
Шахтенная вѣтвь, 257, 258.
Шейблеръ, К. К., 140.
Шень, Ф. Б., 327, 328.
Шень, К. Г., Торговый домъ, 123,
176, 177, 178, 216, 217, 327, 328.
Шепетовка, ст., 163.
Шепетовка-Проскуровъ, 73, 74, 107,
108.
Шепетовка - Староконстантиновъ-Про-
скуровъ, 78.
Шешминцевъ, А. К. 256.
Шидловецкій под. путь, 273, 274.
Шилово-Нижне Мальцово, 135.
Шимскъ-Витебскъ, 49.
Широково, раз., 210, 211.
Широковская вѣтвь, 211.
Шихраны, 185, 337, 338, 342.
Шихраны-Арзамасъ, 341.
Шихраны-Казань, 186.
Шихраны-Люберцы, 339, 340, 341,
342.
Шихраны-Москва, 186, 293.
Шлиссельбургъ-Усть Ижора, 182.
Шоманскій, А. П., 311, 312.
Шостагъ, О., 203, 204, 216.
Шостаковъ-Козлова Руда, 97.
Шпола-Цвѣтково, 174.
Шренява, сахарный заводъ, 242, 271,
272.
Штокмансгофъ - Альтъ Шваненбургъ,
136, 137.
Штокмансгофъ - Воскресенскъ-Москва,
41.
Штокмансгофъ-Москва, 59, 60.
Штокмансгофъ-Тукумъ, 59, 61.

Шуваловъ, гр. П. П., 129, 130.
Шукруты, 102.
Шуша, 173.

Щ.

Щебрешинъ, 120.
Щетовская вѣтвь, 167, 169, 170, 171,
210, 247.
Щетовскій постъ, 167.

Э.

Эйзертъ, Э. К., 139.
Энемъ, ст., 155, 156, 157.
Энемъ-Туапсе-Сухумъ, 157.
Эриванъ-Александрополь, 174.
Эриванъ-Джульфа, 173.
Эриванъ-Улукханлу, 174.
Эспехо, М. М., 99, 100.

Ю.

Юго-Восточныя жел. дороги, 46, 47,
81, 93, 94, 151, 169, 209, 210,
227, 228, 229, 260, 261, 262,
269, 270, 293, 295.
Юго-Западныя жел. дороги, 41, 42,
43, 55, 57, 73, 74, 77, 84, 97,
107, 119, 138, 160, 161, 162, 165,
174, 175, 179, 229.
Югорскій Шаръ, 322.
Южно-Русское металлургическое Об-
щество, 295, 296.
Южки-Ланское, 171, 172.
Юрезанскій заводъ, 128.
Юрковка, ст., 41, 44, 179.
Юрьевка, ст., 227, 228, 229, 267,
270.
Юрьевка-Алмазная, 151.
Юрьевъ Польскій-Тейково, 65, 66.
Юскино, ст., 70, 169, 298, 299.
Юскино-рудникъ Алексѣевского Об-
щества, 209.
Юсупова, кн. З. Н., графиня Сума-
рокова-Эльстонъ, 306.
Юсуповъ, кн. Ф. Ф., графъ Сумаро-
вовъ-Эльстонъ, 122.

Я.

Яблонна, сел., 130, 131, 132.
Яблонна-Варшава, 130, 132, 242.
Яблонна-Пултускъ, 242.
Яблоннскій под. путь, 132.
Яворовскій, А. Ю., 275.
Ялта, 89.
Ялта-Алушта-Симферополь, 89, 90.
Ялта-Бахчисарай, 87, 89, 90.
Ялта-Бахчисарайскій под. путь, 90.
Ялта-Гурзуфъ, 86.
Ялта-Севастополь, 89, 90.
Ямполь, гор., 41, 44.

Ямпольскій под. путь, 41, 44, 179,
180.

Яновъ, заводъ, 273.

Яновъ-Бердичевъ, 84, 85.

Яроповичи, сел., 162.

Яроповичскій сахарный заводъ, 160,
161.

Ярославль, 107.

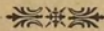
Ясенецъ, дер., 225.

Ясиноватая, ст., 81, 167.

Яфимовичъ, Н. Н., 286, 287.

Ѳ.

Ѳеодосія, 94.



Замѣченныя опечатки.

Напечатано:

Слѣдуетъ читать:

Стран. 28, строка 5 сверху (Гунгенбургъ)

(Гунгербургъ)

„ 91, „ 9 снизу Переяславль

Переяславль

„ 256, „ 11 „ Калишской вѣтви

Колюшкинской вѣтви

