

П.Х. Спасский

**История торговли и промышленности в
России**

Том II. Выпуск VII. Пути сообщения

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
П11

П11 **П.Х. Спасский**
История торговли и промышленности в России: Том II. Выпуск VII. Пути сообщения / П.Х. Спасский – М.: Книга по Тре-
бованию, 2014. – 48 с.

ISBN 978-5-458-29842-1

История торговли и промышленности в России.

ISBN 978-5-458-29842-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2014
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2014

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участ. въ верст.	Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участ. въ верст.
1892	Джанкой-Геодосійская	Джанкой-Геодосія	111 м		Юго-восточная	Харьковъ-Балашовъ	634 ч
	Самаро-Златоустовская	Златоустъ-Челябинск.	150 .		"	Копонинъ-Коротоякъ	7 .
	Баскунчакская	Владимірская-Ахтуба	2 .	1896	Юго-восточная	Кулякскъ-Лисичанскъ	117 .
	Югозападная	Жмеринка-Могилевъ	102 ч		"	Таловая-Бутурляновка	36 .
	Ириновская	Слободка-Рыбница	47 .		Полѣсская	Бутурляновка-Калачъ	51 .
1893	Сызрано-Вяземская	Охта-Ириновка	33 .		Московско-Нижегородск.	Жабинка-Брестъ	21 к
	Шуйско-Ивановская	Вернадовка-Земетчино	24 к		Сибирская	Москва-телегр. постъ	4 .
	С.-Петерб.-Сестрорѣцкая	Ермолино-Сергедъ	18 ч		Уральская	Челябинскъ-Обь	1333 .
	Екатерининская	Петербургъ-Озари	6 .		Курско-Харьково Севастопольская	Екатеринбургъ-Челябин.	226 .
	Варшаво-Тереспольская	Карнаватка-Рожоватая	16 к		"	Бѣлгородъ-Волчанскъ	43 .
	Уссурийская	Лалы-Остроленка	133 .		"	Удлин. Джанкой-Геодосія	1 .
	Кіево-Воронежская	Малкинъ	101 .		Закаспійская	Полтава-Карловка	44 .
	"	Владивостокъ-Ник.-Ус.	101 .		Либаво-Роменская	Краснозодскъ-Джебель *)	132 .
	"	Коренево-Суджа	38 ч		Ирковская	Осиновичъ-Ст. дороги	40 .
	Московско-Казанская	Конотопъ-Пироговка	92 .		"	Мельничная ручей - Шенеметевка	20 ч
	Московско-Ярославско-Архангельская	Круты-Пирагинъ	101 .		Московско-Ярославско-Архангельская	Ириновка-Борисова Грива	5 .
	Архангельская	Круты-Черниговъ	75 .		1-ое о-во подъѣздныхъ путей	Иваново-Тейково	31 .
	Юго-западная	Голутвинъ-Озери	37 .		Рязанско-Уральская	Вердичевъ-Житомиръ	50 .
	"	Рязань-Свяжскъ	750 .		"	Саратовъ II - Переправа	12 .
1894	Курско-Харьково-Азовск. Закавказская	Карабаново-Киржачъ	19 .		"	Князевка-Нефтяная	6 .
	Харьково-Николаевская	Бѣльцы-Липканы	174 .		"	Переправа-Аниновка	7 .
	Харьково-Николаевская	Могилевъ-Окница	38 .		"	Сердобскъ-Пенза	102 .
	Уссурийская	Липканы-Новоселицы	41 .		"	Ртишево-Таволжанка	96 .
	Кіево-Воронежская	Славянскъ-Радная	7 к		"	Летяжевка-Турки	12 .
	Брянское общество	Михайлово-Боржомъ	27 .	1897	Владикавказская	Привольская-Вольскъ	13 .
	Рязанско-Уральская	Кириковка-Ахтырка	16 .		Московско-Кіево-Воронежская	Кавказская-Ставрополь	144 .
	"	Воронка-Лебединская	33 .		"	Вештау-Желѣзноводскъ	5 .
	"	Лохвица-Гадячъ	40 .		1-ое о-во подъѣздныхъ путей	Львовъ-Брянскъ	192 .
	Владикавказская	Еягеньевка-Кауль	89 .		"	Пирятинъ-Днѣпръ Красное	92 .
	Московско-Казанская	Кауль-Муравьевъ Амур.	64 .		"	Валкъ-Перновъ	117 .
	С.-Петерб.-Сестрорѣцк.	Никол.-Уссур.-Еягеньев.	123 .		"	Феллинъ-Майзеколь	42 .
	Юго-западная	Курскъ-Воронежъ	229 ч		Юго-восточная	Поставы-Березвечъ	53 .
	"	Коренево-Рыльскъ	22 .		"	Елецъ-Валуйки	309 .
	"	Жуковка-Клѣтня	40 .		Моск.-Винд.-Рыбинская	Графская-Анка	83 .
	"	Лебедянь-Елецъ	74 .		Варшаво-Тереспольская	Бологое-Псковъ	334 .
	Владикавказская	Тамбовъ-Кахышинъ	444 .		Юго-западная	Остроленка-Пиллава	124 к
	Московско-Казанская	Ртишево-Сердобскъ	45 .		Самаро-Златоустовская	Гайновка-Бѣловѣжъ	21 .
	С.-Петерб.-Сестрорѣцк.	Покров. Сл.-Уральскъ	397 .		Уссурийская	Кротовка-Тимашево	7 .
	Юго-западная	Аткарскъ-Петровскъ	56 .		Харьково-Николаевск.	Иманъ-Хабаровскъ	329 .
	"	Бесланъ-Петровскъ	250 .	1898	Сибирская	Карповка-Константиног.	32 .
	"	Минер. воды-Кисловодскъ	60 .		"	Обь-Красноярскъ	708 .
	"	Зеленый долъ-Казань	34 .		Приволжская	Тайга-Черемшники	89 .
	"	С.-Петерб.-Сестрорѣцк.	24 .		Екатерининская	Луковъ-Люблинъ	103 .
	Юго-западная	Раздѣльная-Лисія Носъ	3 .		"	Верховцево-Колдчевск.	86 .
	"	Рыбница-Бѣльцы	115 .		Самаро-Златоустовская	Чаплино-Бердянскъ	195 .
	"	Луцкъ-Вѣтъ	2 .		Юго-восточная	Тимашево-Сургутъ	74 .
	"	Постъ Одесса-Пересыль	3 .		Рязанско-Уральская	Луганскъ-Миллерово	105 ч
	"	Вѣльскъ-Гайновка	25 .		"	Раненбургъ-Павеловъ	73 .
1895	Московско-Ярославско-Вологодская	Митищи-Щелково	16 .		Моск.-Винд.-Рыбинская	Астапово-Троенинское	27 .
	Уссурийская	Муравьевъ Амур.-Иманъ	9 к		Московско-Ярославско-Архангельская	Сонково-Кашинъ	53 .
	С.-Петербург.-Варшав.	Ораны-Потаранцы	36 к		"	Нерехта-Сергедъ	44 .
	Закавказская	Шаропанъ-Чіатуры	38 .		"	Ярославль-Рыбинскъ	75 .
	Юго-западная	Каменица-Кременецъ	31 к		"	Вѣльскъ-Юрьевъ Польск.	67 .
	Екатерининская	Рожоватая-Калачевская	3 к		"	Вологда-Архангельскъ	595 .
	Ириновская	Нева-Охта	1 ч		Московско-Кіево-Воронежская	Мармжиж-Ливны	65 .
	Рязанско-Уральская	Боговалевскъ-Сосновка	79 .		Московско-Казанская	Рузаевка-Сызрань	295 .
	"	Ершовъ-Николаевскъ	88 .		"	Инга-Сибирскъ	155 .
	"	Аткарскъ-Балада	75 .		"	Красноярскъ-Инокумент.	999 к
	"	Петровскъ-Привольскъ	165 .	1899	Сибирская	Инокумент.-Иркутскъ	9 .
	"	Урбахъ-Александровъ Гай	173 .		Забайкальская	"	"
	1-ое о-во подъѣздныхъ путей	Новосвѣтцы-Поставы	66 .		"	"	"
	Московско-Кіево-Воронежская	Ворожба-Хут. Михайл.	125 .		"	"	"
	"	Зерново-Хут. Михайлов.	16 .		"	"	"
	Московско-Казанская	Рузаевка-Пенза	131 .		"	"	"

*) Начало Закаспійской дороги отъ Узунъ-Ада до Джебела. постройки 1881 г. разобрано въ 1896 г., почему итегъ уменьшенъ на 54 версты.

Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.	Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.
1900	С.-Петербург-Варшав.	Олита-Потаранцы	6	1902	Вѣлгородъ-Сумская	Басы-Рахитное	80
	Средне-Азіатская	Олита-Гродно	184		Лодзинск. электр. путь	Радитное-Вѣлгородъ	59
	Пермская	Самариандъ-Ташкентъ	332		Московско-Казанская	Лодзь-Згержъ	8
	Екатерининская	Чернаево-Андижанъ	305		Владикавказская	Лодзь-Пабяницы	10
	Закавказская	Горчаково-Сибобелево	8		Моск.-Винн.-Рыбинская	Кустаревка-Заметчино	96
	Орѣховскій под. путь	Пермь-Котласъ	812		Московское о-во п. п.	Тимирязево-Н. Новгород	284
	Владикавказская	Мушкетово-Доля	32		Московско-Кіево-Воро- нежская	Кавказская-Екатеринино Дно-Новосokolъники	127 165
	1-ое о-во под. путей	Тифлисъ-Карсъ	279		Забайкальская	Москва-Зилянъ	740
	Юго-восточная	Орѣхово-Ильин. пог.	38		Тукумъ-Виндзавъ	Тумская-Владиміръ	103 110
	Новозыбковскій под п. Московско-Кіево-Воро- нежская	Тихорѣцкая-Царицынъ	501		Кіевъ-Полтава	Кіевъ-Полтава	315
	Моск.-Винн.-Рыбинская	Рудница-Ольвиополь	184		Боржомъ-Вакурыянк	Боржомъ-Вакурыянк	37
	Рязанско-Уральская	Попасная Никитовка	49		Александрополь-Эриванъ	Александрополь-Эриванъ	145
	Московское о-во п. п.	Колпаково-Первозвановъ	34		Московско-Ярославско- Архангельская	Москва-Безкудниково	10
	Архангельская	Новозыбковъ-Семіоновъ	56		Юго-Западная	Кіевъ-Ковель	418
	С.-Петербург.-Сестрорѣцъ	Охотевка-Холмны	55		Рига-Орловская	Витебскъ-Жлобинъ	263
	Уссурийская	Москва-Брянскъ	355		Мелекесскій п. п.	Часовня-Мелекесъ	86
	Закавказская	Льговъ-Артаково	5		Юго-Восточная	Никитовка-Очеретинно	44
	Средне-Азіатская	Зинѣево-Жиздръ	9		Забайкальская	Танхой-Мисовая	54
	Забайкальская	Сонково-Красн. Холмъ	30		Уссурийская	Гр. Имперіи-Манчжурія	20
	Юго-западная	Иноковка-Иижавино	38		Лифляндскіе п. п.	Гродково-Пограничная	24
	Курско-Харьково-Сева- стопольская	Данковъ-Смоленскъ	498		Гербъ-Келецкая	Варшава-Калишъ	238
	Самаро-Златоустовская	Рязань-Тумская	86		С.-Петербург.-Сестрорѣцкая	Слотины-Лодзь	34
	Владикавказская	Юрьевъ под.-Тейково	77		Московско-Винн.-Рыбин	Видзель-Лодзь	14
	Рязанско-Уральская	Розлиль-Сестрорѣцъ	2		Питрохов.-Сулеевъ, п. п.	Валкъ-Штокмансгофъ	197
	Стародубскій под. путь	Никольскъ-Уссур.-Гро- деково	90		Варшавскій п. п.	Гербъ-Ченстоховъ	16
	Новозыбковскій п. п.	Чатуры-Даркветы	6		Московское о-во п. п.	Страдомъ-Гантке	5
	Юго-восточная	Мервъ-Кушка	294		Гроецкій п. п.	Острова-Влаховни	2
	1-ое о-во под. путей	Мисовая-Китайск. раз.	781		Ташкентская	Сестрорѣцъ-Доны	4
	Московско-Ярославско- Архангельская	Иркутскъ-Байкаль	61		Забайкальская	Пыталово-Сита	63
	Харьково-Николаевская	Китайск. раз. Срѣтенскъ	253		Екатерининская	Даркветы-Салхери	6
1901	Пермская	Сингаевка-Златополь	12	1904	Питрохов.-Сулеевъ, п. п.	Долгинцево-Кичкавъ	164
	Курско-Харьково-Сева- стопольская	Озеряны-Мизочъ	9		Варшавскій п. п.	Карванная-Иловайская	33
	Самаро-Златоустовская	Владиславовка-Керчь	85		Московское о-во п. п.	Александровскъ-Волно- наха	224
	Владикавказская	Беряушъ-Бакаль	49		Варшава-Вѣнская	Иловайская-Чернухино	80
	Рязанско-Уральская	Петровскъ-портъ-Дер- бентъ	121		Московско-Винн.-Рыбин	Апостолово-Николо- козельскъ	40
	Стародубскій под. путь	Дербентъ-Баладжары	216		Гроецкій п. п.	Петроховъ-Сулеевъ	14
	Новозыбковскій п. п.	Павелецъ-Вирюлево	220		Ташкентская	Яблонна-Ваверь	25
	Юго-восточная	Москва-Вирюлево	17		Забайкальская	Царское Село-Дно	208
	1-ое о-во под. путей	Кашира-Венежъ	61		Балтійская	Новосokolъники-Витебск	140
	Московско-Ярославско- Архангельская	Стародубъ-Унеча	32		Самаро-Златоустовская	Зилянъ-Тукумъ	193
	Харьково-Николаевская	Либавъ-Газенпотъ	45		Московско-Курская	Варшава-Гора-Кальварія	31
	Пермская	Семіоновна-Н.-Сѣверскъ	57		Моск. Общество п. п.	Пясеино-Голково	3
	Курско-Харьково-Сева- стопольская	Штеровка-Криндачевка	12		Ташкентская	Оренбургъ-Кубень	946
	Екатерининская	Лихая-Кривомузгінская	302		Николаевская	Слюдянка-Танхой	101
	Средне-Азіатская	Графская-Рамонъ	16		Привислинскія	Байналь-Слюдянка	89
	Юго-западная	Бердичевъ-Калиновка	68		Либаво-Роменская	Кегель-Гапсаль	73
	Забайкальская	Холомовская-Семми	40		Сѣверная	Вязовая-Кат. Иванъ зав.	34
	1-ое о-во под. путей	Калиновка-Гайворонъ	205		Петроховъ-Сулеевъ, п. п.	Глазуновка-Дьячье	34
	Московско-Ярославско- Архангельская	Гумельное-Винница	15		Вогословская	Тула-Лихвинъ	105
	Харьково-Николаевская	Безкудниково-Савелово	112		Варшава-Вѣнская	Кубакъ-Ташкентъ	790
	Пермская	Користовка-Пятилатки	69		Харьково-Николаевская	Обухово-Вологда	551
	Курско-Харьково-Сева- стопольская	Константиноградъ-По- зовая	90		Николаевская	Злинка-Гостинополье	12
	Екатерининская	Калино-Лисьявинск. зав.	20		Либаво-Роменская	Андреевцы-Сѣдлецъ	175
	Средне-Азіатская	Волчанскъ-Купянскъ	105		Сѣверная	Андреевцы-Волковыскъ	8
	Юго-западная	Кривой Рогъ-Николо- Козельскъ	29		Петроховъ-Сулеевъ, п. п.	Ст. Дороги-Верхутино	18
	Забайкальская	Каганъ-Бухара	12		Вогословская	Вологда-Вятка	594
	1-ое о-во под. путей	Вирзуля-Побережье	5		Либаво-Роменская	Сулеевъ-Тартакъ	2
		Китайскій раз.-Граница	321			Гороблагодатская Надеж. зав.	182
		Н. Свѣтлицы-Поневѣжъ	136			Калишъ-Шнигorno	3
		Долно-Чечельникъ	12			Херсонъ-Николаевъ	58
		Федлинъ-Ревель	141			Белогое-Волковыскъ	842
		Алленхоль-Вейсенштейнъ	12			Гроцко-Мосты	55
						Верхутино-Урьѣе	10

Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.	Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.
1908	Московско-Винд.-Рыбин.	Вырица-Поселокъ . . .	6 ч	1910	Сибирская	Удлиненіе линіи	8 к
	Марковск. п. п.	Варшава-Радиминъ . .	18 .		Пермская	Н.-Тагилъ-Н.-Салда . . .	50 к
	Рязанско-Уральская . .	Красный Куть-Бузанъ . .	478 .		Забайкальская	Нерчинскъ-Нерч. гор. . .	10 к
	Москов.-Кіево-Воронеж.	Навля-Зерново	75 .		Кушников. под. путь . .	Ст. Торжокъ-Кушиново . .	55 ч
	"	Терещенская - Хут. Ми- ханлов.	42 .	1911	Горбы-Калецкая	Гантк.-Кальци	102 ч
1909	Закавказскія	Улунханлу-Джульфа . . .	177 х		Ейская	Сосыка-Ейскъ	135 ч
	Полѣвскія	Люца Каналь	28 х		Владикавказская	Батайскъ-Азовъ	29 ч
	Ковель-Владим.-Волын.	Ковель-Владимиръ В. . .	54 .		Сѣверо-Донецкая	Льговъ-Радиково	503 ч
	Екатерининская	Кичкасъ-Александр. . .	12 .		"	Основа-Харьковъ	11 ч
1909	Николаевская	Московская Окружн. . . .	51 .	Полѣвскія	Лиманъ-Краматорск. . .	Василевичи-Хоймики . .	42 к
	Пермская	Пермь II - Кунгуръ Ека- теринбургъ	367 .		Либаво-Роменская . . .	Веренич-Гродзянка . . .	32 к
	Рязанско-Уральская . .	Бузанъ-Астрахань	40 ч		Волго-Богучинская . . .	Жорновка-Завишинъ . .	17 к
						Мелекесь-Богучьма . . .	254 ч

Всего къ 1 му декабря 1911 года 62910

Первая желѣзная дорога въ Россіи—*Царско-сельская*—построена почти одновременно съ появленіемъ желѣзныхъ дорогъ на Западѣ.

Въ 1834 г. пріѣхалъ въ Россію профессоръ Вѣнскаго Политехническаго Института инженеръ Францъ-Антонъ фонъ-Герстнеръ. Путешествуя по Россіи, по дѣламъ горнаго вѣдомства, Герстнеръ пришелъ къ убѣжденію, что Россія, столь обширная по своей территоріи, болѣе всякаго другого государства нуждается въ желѣзныхъ дорогахъ. 6 Января 1835 г. онъ обратился съ докладной запиской къ Государю Николаю Павловичу, въ которой, излагая пользу введенія въ Россію рельсовыхъ путей сообщенія, въ особенности между Петербургомъ, Москвой, Нижнимъ-Новгородомъ и Казанью, испрашивалъ Высочайшее соизволеніе на предоставленіе ему привилегіи для постройки по-исемѣстно въ Россіи желѣзныхъ дорогъ въ теченіи 20 лѣтъ. Предложеніе это, однако, было отклонено, но зато Герстнеру предоставлено право образовать особое общество для постройки въ видѣ опыта желѣзной дороги отъ С.-Петербурга черезъ Царское Село до Павловска, каковымъ правомъ Герстнеръ и не замедлилъ воспользоваться. 15 Апр. 1836 г. обнародовано Высочайше утвержденное «Положеніе объ учрежденіи общества акціонеровъ для соору-

женія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села съ продолженіемъ до Павловска».

По ст. I этого положенія компанія получала «исключительное право на постройку дороги съ тѣмъ, чтобы въ продолженіи 10 лѣтъ по выдачѣ привилегіи никто не имѣлъ права строить на означенномъ разстояніи подобной дороги, а по истеченіи тѣхъ 10 лѣтъ устроенная компаніею дорога оставалась бы ея собственностью» (т. е. на неопредѣленное время). 12 Августа 1837 г. Высочайше утвержденъ уставъ «Общества Царскосельской желѣзной дороги» съ основнымъ капиталомъ въ 3½ мил. руб. ассигнац. (17.500 акцій). Учредителями Общества помимо Герстнера состояли: графъ Алексѣй Алексѣвичъ Бобринскій, негоціанты: Бенедиктъ Крамеръ и Иванъ Конрадъ Плигъ.

Работы по постройкѣ дороги, начатыя весною 1836 года, производились подъ руководствомъ и наблюденіемъ самого фонъ Герстнера. Къ концу Сентября 1837 г. работы были окончены, но паровозы изъ за границы еще не прибыли, почему рѣшено было производить движеніе вагоновъ конною тягою, открытіе каковаго и послѣдовало 27 Сентября того же года. Въ Октябрѣ мѣсяцѣ прибылъ первый паровозъ Гакфорта, а вслѣдъ затѣмъ прибыли паровозы Стефенсона и Кокерля.

30 Октября проследовал первый поезд отъ Петербурга до Царскаго Села при помощи паровозовъ, затѣмъ движеніе это стало производиться по воскреснымъ и праздничнымъ днямъ. 30 Января 1838 г. установлено ежедневное отправленіе, при чемъ по будничнымъ днямъ движеніе производилось конною тягою.



Францъ-Антонъ фонъ-Герстнеръ.

4 Апрѣля конная тяга замѣнена паровозами и движеніе открыто по всей линіи до Павловска.

Весь порядокъ движенія на новой дорогѣ установленъ самимъ фонъ Герстнеромъ. На первыхъ пробныхъ паровозахъ онъ же исполнялъ обязанности машиниста.

Такимъ образомъ фонъ Герстнеръ является инициаторомъ постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, первымъ строителемъ, первымъ кондукторомъ и первымъ машинистомъ.

Въ 1839 г. утверждено положеніе о постройкѣ второй въ нашемъ отечествѣ желѣзной дороги *Варшаво-Вѣнской* отъ—Варшавы до Австрійской границы по направленію къ Освѣнциму. Работы по постройкѣ дороги начались въ томъ же 1839 г. подъ главнымъ наблюденіемъ инженера Станислава Высоцкаго. Въ виду невозможности найти въ Царствѣ Польскомъ достаточные капиталы для осуществленія предпріятія, учредители общества В.-В. ж. д. старались привлечь къ участию въ дѣлѣ иностранныхъ капиталистовъ. Однако попытки эти по причинѣ ухудшенія къ тому времени заграничныхъ рынковъ успѣха не имѣли и Общество Вар.-В. ж. д., исполнивъ значительную часть работъ, 31 Мая 1842 г. должно было отказаться отъ ея окончанія.

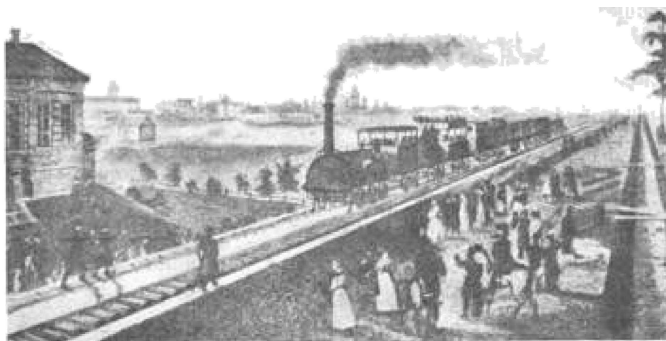
Въ Октябрѣ 1843 г. послѣдовалъ Высочайшій указъ о дальнѣйшемъ продолженіи дороги средствами Правительства, при чемъ Правительство возвратило Обществу затраченный имъ капиталъ съ приплатою 4%. Затративъ еще 4 мил. руб. сер. казна въ 1848 г. окончила дорогу. Эксплуатація ея конною производилась, однако, настолько неудачно,

что дорога давала одинъ убытокъ. Въ 1857 г. дѣло дошло до того, что для приведенія дороги въ соотвѣтствующія потребности эксплуатаціи видѣ, потребовалось не менѣе 4 мил. руб.

Въ виду этого эксплуатація дороги передана въ руки частныхъ компаній, для каковой цѣли были образованы два акціонер. общества: Варшаво-Вѣнской и Варшаво-Бромбергской дороги *), уставы которыхъ утверждены 28 Сент. 1857 г. Учредителями этихъ обществъ состояли: Германъ Эйштейнъ, Карлъ Августъ Мильде, Гр. Андрей Ренаръ, Бар. Германъ Мушвицъ. Основной капиталъ обществъ былъ опредѣленъ въ общей сложности въ 10 мил. руб., при чемъ акціонеры внесли лишь 60%, а 40% образовали правительственную часть, такъ какъ сооруженіи дороги были оценены въ 4 мил. руб.; на эту сумму общества обязались выплачивать ежегодно Правительству около 6%.

Общества вступили въ управленіе дорогою 1-го Сентября 1857 г. и благодаря умѣлой постановкѣ дѣла сразу значительно подняли доходность дороги. Такъ чистый доходъ 1856 года (последній годъ правительственной эксплуатаціи) опредѣлился въ 175 тыс. руб., а въ 1858 г. онъ достигъ 509 тыс. руб., т. е. почти утроился. Цифры эти ясно показываютъ, насколько тогда было несовершенно правительственное управленіе дороги.

Николаевская ж. д. всецѣло обязана своимъ



Первый поездъ Царскосельской ж. д.

возникновеніемъ непреклонной воли Императора Николая I. Когда въ 1842 г. возникъ вопросъ о соединеніи столицъ непрерывнымъ рельсовымъ путемъ,

*) Въ 1860 г. соединены въ одно „Общество Варшаво-Вѣнской дороги“.

то Комитетъ Министровъ значительнымъ большинствомъ голосовъ призналъ постройку желѣзной дороги между Петербургомъ и Москвою невозможной и бесполезной. Главноуправляющій путями сообщения графъ Толь находилъ, что „мѣстные трудности при переходѣ болотъ въ Новгородской губ. и Валдайскихъ возвышенностей будутъ непреодолимы, а если бы даже дорогу и удалось построить, то наши морозы и снѣга будутъ препятствовать движенію по ней.“ Министръ Финансовъ гр. Канкринъ говорилъ, что Сиб.-Московская ж. д. „не составляетъ предмета естественной потребности, а только искусственную надобность и роскошь, она усилитъ наклонность къ ненужному передвиженію съ мѣста на мѣсто, выманивая при этомъ лишніе со стороны публики издержки“.

Тѣмъ не менѣе, когда 1-го февраля 1842 г. происходило въ присутствіи Государя послѣднее засѣданіе Комитета Министровъ по этому поводу, Государь рѣшительно заявилъ, что находитъ впол-



Медаль выбитая въ память постройки Царскосельской ж. д.

нѣ возможнымъ устройство желѣзной дороги между столицами и повелѣлъ немедленно приступить къ ея сооруженію. Того же числа послѣдовалъ Высочайшій указъ, въ которомъ говорилось: «Признавъ за благо даровать Отечеству нашему сообщеніе, котораго устройство хотя и сопряжено съ значительными расходами, но обѣщаетъ Государству выгоды многоразличныя и соединитъ обѣ столицы какъ бы воедино, мы положили возвести желѣзную дорогу отъ С.-Петербурга до Москвы, и по примѣру другихъ державъ, возвести оную на счетъ казны, дабы удержатъ постоянно въ рукахъ Правительства и на пользу общую сообщеніе, столь важное для всей промышленной и дѣятельной жизни Государства».

Для заведыванія сооруженіемъ С.-Петербурго-Московской *) ж. д. былъ учрежденъ особый Коми-

*) Названіе Николаевской она получила 8-го Сентября 1853 г. Въ Высочайшемъ повелѣніи по этому поводу было сказано: путь этотъ по своему устройству „достоинъ нести Имя Высочайшаго Основателя его“.

тетъ подъ предѣлательствомъ Пасадника Цесаревича.

Въ томъ же 1842 г. были произведены изысканія проектируемой дороги, которыя производились по двумъ направленіямъ: 1) по прямому — черезъ В. Волочекъ **) и 2) по окружному — черезъ Новгородъ. Въ виду возникшихъ въ Комитетѣ разногласій, который изъ двухъ вариантовъ слѣдуетъ предпочесть, Николай I положилъ слѣдующую резолюцію: «дорогу устроить по прямому направленію, ибо не нахожу ни одной уважительной причины вести ее на Новгородъ».

Для распорядженія по сооруженію дороги и вообще для управленія и исполненія всего, до желѣзныхъ дорогъ относящагося, въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій образованъ особый «Департаментъ желѣзныхъ дорогъ».

Главное Управленіе приступило къ сооруженію дороги среди всеобщаго недоумѣнія къ пользѣ этого предпріятія, не имѣя ни доста-



точного числа техникувъ, ни заводовъ для оборудованія дороги необходимыми принадлежностями. Большую часть матеріаловъ и принадлежностей для дороги приходилось выписывать изъ за границы, такъ какъ русскіе заводы, несмотря на выгодныя условія, далеко не были въ состояніи доставить всего потребнаго количества матеріаловъ для сооруженія и эксплуатаціи дороги. Даже рельсы были выписаны изъ за границы; образовавшееся для доставленія рельсовъ Общество Русскихъ Горнозаводчиковъ за періодъ времени до 1850 г. едва успѣло доставить до 50 тыс. пуд. рельсовъ.

Постройка дороги была начата въ іюнь 1843 г. Открытіе движенія производилось участками. Въ 1850 г. дорога была открыта на протяженіи отъ

**) Съ этой цѣлью была даже сдѣлана попытка, правда не увѣнчавшаяся успѣхомъ, найти протѣку по совершенно прямому направленію сдѣланную еще Петромъ Великимъ. Послѣдній уже предвидѣлъ важное значеніе кратчайшаго пути между столицами.

Петербург до ст. Бологое и между Тверью и В. Волочкомъ.

Вотъ какъ описываетъ А. Штукенбергъ *) открытие паровознаго движенія по послѣднему участку:

„При первомъ проѣздѣ на паракъ по рельсамъ изъ В. Волочка въ Тверь на Вышневолоцкой станціи собралось много народа. Многие изъ зрителей просили позволенія прокатиться по чугункѣ; для нихъ была прицеплена платформа и она мигомъ наполнилась любопытными. Инженеры помѣстившись частью на другой платформѣ, частью на паровозѣ и тендерѣ. Поездъ былъ очень короткій. Наконецъ паровозъ просвисталъ сигналъ, открыли регуляторъ и поездъ пошелъ шипя и стуча. Народу представилось невиданное дотошъ зрѣлище; впечатлѣніе было невыразимо сильное. Мы летѣли все быстрѣе и быстрѣе, увѣренные, что рельсы лежатъ на мѣстѣ твердо и ровно и что мосты благонадежны“.

„Случайные спутники изъ простого народа объясняли движеніе поезда тѣмъ, что бѣсовскую силу зачурали въ котлѣ, такъ что ей нѣтъ выхода и она по неволѣ работаетъ; на пути и на станціяхъ и въ особенности около селеній стояли по сторонамъ дороги толпы зѣвакъ. У деревни Перелѣсовой три старухъ бабы, махая руками, неистово кричали и кричались въ какой то дикой пляскѣ, желая напугать и прогнать бѣса изъ родимыхъ мѣстъ. Собаки близъ деревни забѣгали на путь впереди поезда, облавная его, какъ лошадей: нѣкоторые изъ нихъ попадали подъ колеса, другія же отбрасывались въ стороны метельниками паровоза“.

„На каждой станціи поездъ останавливался для набора дровъ и воды. Съ замедленіемъ сердца проѣхали мосты черезъ Тверцу и Волгу, которымъ еще не было сдѣлано испытаній нагрузкою и наконецъ прибыли въ Тверь“.

18 августа 1851 г. пришелъ изъ Петербурга въ Москву первый поездъ, на которомъ прибылъ Государь Императоръ съ Августѣйшей фамиліей, для присутствія на ирздрованіи двадцатинятилѣтія со дня Священнаго Коронованія Ихъ Величествъ.

Открытие дороги для пассажирскаго и грузового движенія состоялось 1-го ноября 1851 г. Такимъ образомъ дорога строилась около 8 лѣтъ. Медленность постройки объясняется естественными условіями мѣстности, низкою цѣною, а главнымъ образомъ денежными затрудненіями.

По первоначальной смѣтѣ предполагалось, что дорога будетъ стоить отъ 40 до 60 мил. руб.; сред-

*) Очерки сооруженія и эксплуатаціи Николаевской жел. дор.

ства для постройки рѣшено было приобретать путемъ займовъ; займами же долженъ былъ покрываться первоначально платежъ процентовъ и погашенія, а по окончаніи постройки изъ доходовъ дороги. Однако доходы дороги въ первое время оказались настолько незначительными, что уплата % по займамъ могла быть произведена только при посредствѣ новыхъ займовъ. Когда въ 1857 г. подвели итоги всѣхъ займовъ, то оказалось, что ихъ сдѣлано всего на 99,963 т. руб. номинальнаго капитала, въ дѣйствительности же поступило 93,948 т. р. мет.; изъ этой суммы собственно на сооруженіе дороги пошло 66.854 т. р. *). Доходы же дороги въ сравненіи съ огромными затратами на нее были крайне незначительны: такъ въ 1859 г. дох. 9.095 т. р., расх. 6.682 т. р., чист. дох. 2.462 т. р., въ 1863 г. дох. 9.701 т. р., расх. 4.890 т. р., чист. дох. 4.802 т. р.

Вопросъ объ убыточности Николаевской жел. дор. послужилъ предметомъ особаго обсужденія въ Комитетѣ Финансовъ. Комитетъ, полагая, что доходы дороги особенно еще при болѣешемъ накопленіи долга врядъ ли „когда либо могли быть достаточны на покрытие ежегодныхъ по этому долгу платежей“ постановилъ всѣ займы, сдѣланные для Николаевской дороги, причислить къ долгамъ Государственнаго Казначейства, платежи по нимъ ежегодно вносить въ смѣту, а доходъ дороги ставить по государственнымъ росписаніямъ въ приходъ.

Опытъ постройки Николаевской ж. д., значительные займы, заключенные Правительствомъ съ этой цѣлью, медленность постройки и убыточность эксплуатаціи утвердили въ Обществѣ мнѣніе, что дѣло постройки желѣз. дорогъ не мыслимо для частныхъ лицъ, а потому частныхъ предпринимателей для постройки дорогъ въ то время не находилось. Между тѣмъ развитіе желѣзнодорожной сѣти на Западѣ ясно указывало на ту роль, какую эти пути должны играть въ общемъ развитіи человѣчества. У насъ же въ Россіи при нашихъ огромныхъ пространствахъ онѣ были уже и въ то время положительно необходимы. Поэтому Правительство, не взирая на огромныя жертвы имъ принесенныя для Николаевской ж. д. рѣшило продолжать дѣло постройки, почему 15 февраля 1851 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о постройкѣ *С.-Петербург-Варшавской* ж. д. также на счетъ Правительства. Трудно понять, почему выборъ Правительства остановился именно на этой дорогѣ, такъ какъ эконо-

*) Въ общемъ постройка Николаевской дороги обошлась въ 152,5 т. мет. руб. на версту, каковая сумма является необычайно высокой даже для того времени.

мическіи и стратегическіи выгоды требовали постройки ж. д. изъ Москвы далѣе къ югу къ Черному и Азовскому морямъ. Впрочемъ на постройку этой линіи израсходовано лишь 18 мил. руб.; въ 1853 г. въ виду разразившихся военныхъ дѣйствій дальнѣйшія работы приостановились. Къ этому времени на дорогѣ были произведены слѣдующія работы: совершенно готовъ участокъ Петербургъ—Гатчина, на которомъ въ томъ же году открылось движеніе, на участкѣ Гатчина—Луга готовы мосты и земляное полотно; на остальныхъ участкахъ начаты лишь земляныя работы.

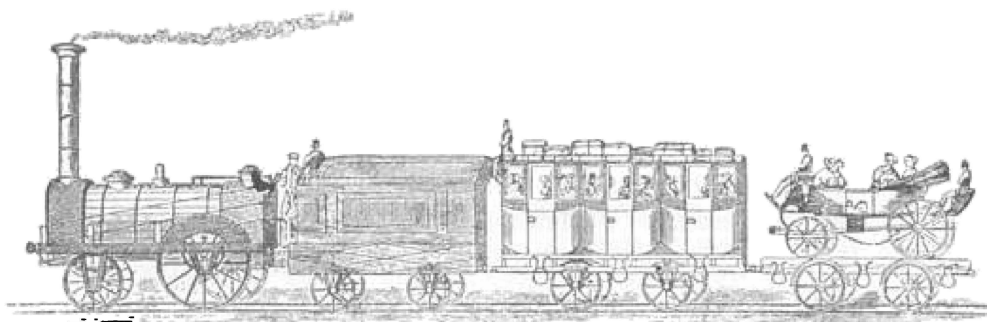
Крымская война вскрыла такіе беспорядки въ казенномъ хозяйствѣ, что въ обществѣ появилось всеобщее убѣжденіе о невозможности правительственной инициативы въ дѣлѣ постройки ж. д. Само Правительство, казалось, прониклось увлеченіемъ общества; но крайней мѣрѣ со времени Крымской кампаніи и вплоть до конца восьмидесятыхъ годовъ правительственная инициатива въ дѣлѣ сооружения желѣзныхъ дорогъ почти вовсе отсутствовала.

Вѣроятно подъ вліяніемъ этого настроенія образовалось «Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ», уставъ коего утвержденъ 26 января 1857 г. Учредителями этого Общества состояли банкиры: Штиглицъ (СПБ.), Френкель (Варшава), бр. Берингъ (Лондонъ), Мендельсонъ (Берлинъ) и др. Капиталъ общества опредѣленъ въ 275 мил. р.; на него Правительство дало гарантію въ 5%. Общество обязалось выстроить 4 линіи: 1) СПБ.—Варшавск. (уже начатую постройкою отъ казны, при чемъ казна уступила Обществу всѣ сдѣланныя сооружения за 18 мил. руб., каковыя были зачислены долгомъ за Обществомъ). 2) Московско-Нижегородскую, 3) Московско-Феодосійскую и 4) Либавскую (Либава—Орель или Либава—Курскъ). Такимъ образомъ Общество обязалось строить магистральныя линіи, проведеніемъ которыхъ обуславливалось дальнѣйшее развитіе цѣлой сѣти ж. д. Въ указѣ

28 янв. 1857 г., которымъ учреждалось Главное Общество, обращеніе къ иностранной промышленности мотивируется необходимостью «воспользоваться значительною опытностью, приобретенною при устройствѣ многихъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ на Западѣ Европы». Главному Обществу помимо гарантіи на акціи была дана другая важная льгота, именно—никто не могъ безъ согласія Общества строить желѣзнодорожныя линіи, которыя бы соприкасались съ линіями Главнаго Общества.

Центромъ распорядительной дѣятельности Общества являлся комитетъ въ Парижѣ. Для исполненія предпріятія Общество пригласило почти на всѣ должности французскихъ инженеровъ, техниковъ и пр., главное же распоряженіе поручило французскому инженеру дорогъ и мостовъ Колинъону съ званіемъ главнаго директора.

Дѣла Общества пошли очень неудачно. Акціонернаго капитала удалось собрать только 75 мил. руб., да и тотъ по истеченіи года оказался израсходованнымъ. Въ 1858 г. были выпущены облигаціи на 35 мил. руб. съ гарантіей Правительства 4½%; вырученные деньги скоро также оказались израсходованными. Такіе расходы, совершенно не входившіе въ программу Главнаго Общества, зависѣли отъ значительнаго превышенія дѣйствительной стоимости постройки дорогъ противъ смѣтныхъ предположеній; такъ постройка СПБ.—Варш. ж. д. обошлась въ 104 т. р. верста (на 57% болѣе



Видъ первоначальныхъ поѣздовъ Царскосельской ж. д.

предположенной); Московско-Нижегородской 88 тыс. руб. (на 41% болѣе предположенной).

Почему дороги эти, сооруженныя такими знатоками дѣла, каковыми являлись тогда французскіе инженеры, стоили очень дорого—вопросъ спорный. Одни изъ изслѣдователей (Головачевъ) предполагаютъ, что приглашенные обществомъ французскіе инженеры мало отъсчитались въ расходахъ и транжировали обществен-

ныя деньги, какъ свои собственныя, вдобавокъ они совершенно не были знакомы съ условіями мѣстнаго рынка и платили за все въ тридорога, допустили массу злоупотребленій при постройкѣ и пр.; другіе же изслѣдователи (Блюхъ), не отрицая многихъ промаховъ французскихъ инженероу, значительную долю вины видятъ въ дѣйствіяхъ нижепероу и чиноу Министерства Путей Сообщенія, которые, будучи устранены отъ постройки, ставили всяческія препятствія своимъ французскимъ собратьямъ.

Къ 1861 г. ресурсу Общества вновь изсякли, а между тѣмъ оно не достроило и 2-хъ линій СПб.-Варшавской и Нижегородской. Выпущенныя въ 61 г. 4½% облигаціи не могли найти себѣ помѣщенія, такъ какъ условія нашего денежнаго рынка въ эту пору значительно измѣнились къ худшему, да и кредитъ Главнаго Общества сильно палъ во мнѣніи публики.

При такихъ условіяхъ Обществу не оставалось другого выхода, какъ обратиться къ помощи Правительства, которое и не замедлило придти на помощь Обществу. Былъ выработанъ новый уставъ, Высочайше утвержденный 2 ноября 1861 г. По этому уставу Общество освобождалось отъ обязательства строить Θεодосійскую и Либавскую линіи; произведенные на изысканія этихъ линій расходы въ суммѣ 6 мил. р. поимъ въ зачетъ долга казнѣ, за работы послѣдней на СПб.-Варшавской дорогѣ (въ размѣрѣ 18 мил. р.). Помимо того, для продолженія этой послѣдней линіи и Нижегородской выдано сначала 28 мил. р., затѣмъ еще 6 мил. субсидій. Суммы эти должны были погашаться изъ чистыхъ прибылей Общества. Срокъ концессіи определенъ въ 85 лѣтъ, считая съ 1 января 1867 г.

Послѣ этого Главное Общество къ концу 62 г. закончило линіи Варшавскую и Нижегородскую.

Не смотря на ссуду, данную Главному Обществу, не смотря на сдѣланныя льготы, пособие Правительства оказалось недостаточнымъ и долгъ Общества Правительству возросъ къ 1867 г. до 47.238 тыс. руб., независимо отъ уплаты ½% по гарантіи, на что Правительствомъ употреблено около 32 мил. руб.

Съ цѣлью поправленія своего финансоваго положенія Главное Общество еще въ 1861 г. обращалось къ Правительству съ предложеніемъ о покупке Николаевской ж. д., но безуспѣшно. Намѣреніе Общества удалось лишь въ 1867 г., когда

Правительство само рѣшило продать Николаевскую ж. д. въ частныя руки. Поводомъ къ такому рѣшенію послужило плачевное состояніе нашихъ финансовъ. Нѣсколько лѣтъ подъ рядъ бюджетъ сводился съ дефицитомъ, на постройку же новыхъ линій, продолженіе старыхъ, а также для платежей по желѣзнодорожнымъ займамъ требовалось ежегодно около 30 мил. руб. При такихъ обстоятельствахъ Министерство Финансовъ 3 февраля 1867 г. предложило продать Николаевскую ж. д. въ частныя руки и изъ вырученной суммы образовать фондъ, изъ котораго должны были черпаться средства для сооруженія новыхъ линій. Минист. Пут. Сообщ., однако, этотъ проектъ отклонило. Тѣмъ не менѣе продажа дороги была рѣшена въ принципѣ. Съ этою цѣлью Правительство вело переговоры съ представителями Главнаго Общества. Результатомъ переговоровъ явилась, однако, не продажа дороги, а проектъ договора о новомъ государственномъ займѣ въ видѣ выпуска отъ имени Правительства облигацій Николаевской ж. д., указъ о выпускѣ каковыхъ и обнародованъ 18 іюля 1867 г. Условія выпуска займа оказались крайне неблагопріятными для Правительства. Заемъ выпущенъ на 75 мил. мет., но отъ реализаціи его получилось только 58¾% чистыми деньгами; заемъ долженъ погашаться въ 84 ежегодныхъ тиража по номинальной цѣнѣ. Засѣвъ однако не исключилъ вопроса о продажѣ Николаевской дороги. Теперь конкурентами Главному Обществу явилась компанія, состоящая изъ 58 важнѣйшихъ московскихъ фирмъ. Въ концѣ концовъ 1 сентября 1868 г. Николаевская ж. д. была передана Главному Обществу на слѣдующихъ условіяхъ: дорога передается на 84 года т. е. до 1952 г.; для исправленія дороги Правительство даетъ 13¼ мил. р. въ безвозвратное пособіе; Главное Общество обязуется вносить изъ чистаго дохода для уплаты ½% и погашенія по облигаціямъ ежегодно 7,2 мил. руб., но если чистаго дохода не хватитъ, то Правительство недостающую сумму вносить отъ себя; начиная съ 1-го сентября 1888 г. Правительство имѣло право взять линію въ свои руки, но за это оно должно было выплачивать вплоть до 1952 г. ежегодно сумму, равную той долѣ чистаго дохода Николаевской ж. д., которая причиталась на долю акціонеровъ въ среднемъ за 5 лучшихъ изъ 7 послѣднихъ передъ отобраніемъ дороги лѣтъ.

Такимъ образомъ для поправленія своего финансоваго положенія казна продала дорогу, а Главное Общество для той же цѣли купило дорогу. Ясно, что при подобной комбинаціи одна изъ сторонъ должна была програть. Програло во всѣхъ отношеніяхъ Правительство, такъ какъ не трудно видѣть, насколько вышеизложенныя условія были для него невыгодны. Только всеобщимъ въ то время убѣжденіемъ въ невозможности казенной эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и можно объяснить подобную нецѣлесообразную передачу.

Главное Общество владело Николаевскою дорогою вплоть до 1894 г., когда всѣ его линіи были взяты изъ казны.

Хотя, какъ это видно на примѣрѣ Главнаго Общества, опытъ постройки желѣзныхъ дорогъ частными предпринимателями оказался далеко не блестящимъ, тѣмъ не менѣе надобность въ подобныхъ путяхъ сообщенія была настолько значительна, что желѣзныя дороги продолжали понемногу строиться и при томъ исключительно на средства частныхъ лицъ. Къ 61 — 63 г.г.

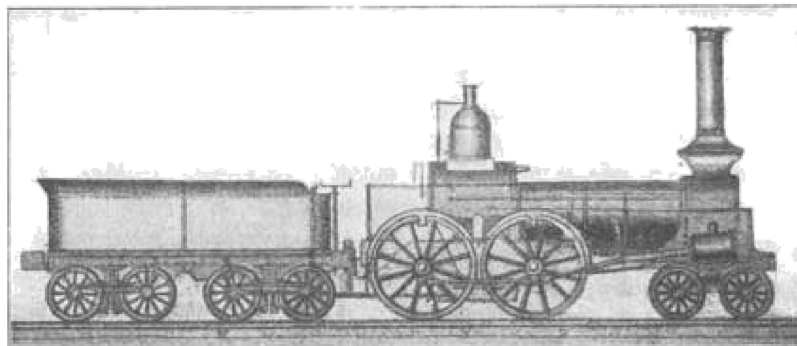
относится постройка Риги-Динабургской и Московско-Рязанской дороги.

Риги-Динабургская линія. Проектъ Главнаго Общества провести ж. д. отъ Орла или Курска до Либавы встревожилъ Рижскій Биржевой Комитетъ, который, опасаясь, что при такихъ условіяхъ Либава подорветъ торговое значеніе Риги и не дожидаясь осуществленія вышеупомянутой линіи, рѣшилъ парализовать проектъ Главнаго Общества, проведя линію Рига—Динабургъ, пунктъ лежавшій въ точкѣ пересѣченія СПБ.-Варшавской и будущей Либавской линіи. Въ виду того, что Динабургъ стоитъ гораздо ближе къ Ригѣ, чѣмъ къ Либавѣ, можно было ожидать, что грузы пойдутъ въ Ригу, а не Либаву, что впоследствии и случилось. Дорога строилась англійскими инженерами подряднымъ способомъ и обошлась въ 53,561 т. руб. на версту. Правительство дало $4\frac{1}{2}\%$ гарантія на акціи

дороги. Дорога открыта 12 сент. 1861 г.; открытіе ея надолго задержало постройку дороги къ Либавѣ.

Такимъ образомъ въ дѣлѣ постройки Риги-Динабургской линіи впервые магистральная линія, выработанная обще-государственными интересами, уступила мѣсто линіи, обслуживающей лишь интересы одного города. Отсюда слѣдуетъ, что твердаго основанія при начертаніи главной сѣти не было. Это колебаніе проходитъ черезъ всю исторію нашего желѣзнодорожнаго строительства. Впослѣдствіи 3 раза утверждались планы самыхъ необходимыхъ линій и ни одинъ изъ нихъ не былъ исполненъ въ точности. Напротивъ того, дороги, не входившія въ сѣть, строились вслѣдствіе особыхъ распоряженій, между тѣмъ какъ сооруженіе признанныхъ самонужнѣйшими отсрачивалось, а затѣмъ

при утвержденіи новой сѣти вообще изъ нея исключалось, такъ что существующая сѣть нашихъ желѣзныхъ дорогъ представляетъ послѣдствіе случайныхъ распоряженій, а вовсе не есть испол-



Типъ первыхъ пассажирскихъ паровозовъ С-Петербургско-Московской ж. д.

неніе строго обдуманнаго плана. Риги-Динабургская дорога была первымъ примѣромъ; вторымъ примѣромъ служить постройка *Московско-Саратовской ж. д.*

Такъ какъ постройка ж. д. отъ Москвы къ югу (Феодосія) была отдана Главному Обществу, которое спустя 4 года послѣ своего образованія все еще не приступало къ постройкѣ, а потребность въ южныхъ ж. д. была настоятельна, то обрвалось общество русскихъ капиталистовъ съ цѣлью вести ж. д. отъ Москвы на Рязань—Моршанскъ—Саратовъ. Основной капиталъ Общества опредѣленъ въ 45 мил. руб. съ гарантіей $4\frac{1}{2}\%$; концессія выдана на 80 лѣтъ. Но въ это время въ виду выяснившейся несостоятельности Главнаго Общества, русская публика уже не вѣрила въ блестящіе доходы ж. д. и реализовать весь капиталъ не представлялось возможнымъ. Общество могло

реализовать только 10 т. акций по 100 руб. да на 5 мил. облигаций. На эту сумму нить былъ выстроенъ участокъ Москва—Рязань, тѣмъ дѣло и ограничилось, почему Общество 8 января 1863 г. получило новое названіе *Московско-Рязанской* дороги. Постройка ея обошлась 81.632 р. на версту. Эта цифра значительно ниже линій Главнаго Общества, но все же и она чрезмерно велика. Объясняется это новизною дѣла, продолжительностью сооружения, а главное—дорожною реализацией акций.

Печальные результаты постройки Николаевской ж. д., линій Главнаго Общества, Московско-Саратовской дороги не могли конечно вселить въ публикѣ довѣрія къ выгодамъ желѣзнодорожнаго строительства и образованіе новыхъ обществъ въ ту пору стало встрѣчать непреодолимые затрудненія, въ виду полной невозможности реализаціи капитала. Въ январѣ 1863 г. былъ составленъ первый проектъ сѣти самоуправляемыхъ дорогъ: 1) Южной (Москва—Севастополь *), 2) восточной (Орелъ—Саратовъ), 3) западной (Орелъ—Динабургъ), 4) юго-западной (Одесса—Валта—Кіевъ), 5) юго-восточной (Екатеринославъ—Грушевка). Съ цѣлью постройки этихъ линій образовалось нѣсколько желѣзнодорожныхъ обществъ (Орлово-Витебской, Одесско-Валтской и др. др.), но всѣ эти общества не состоялись. Въ виду этого въ 1864 г. казна рѣшила строить на свои средства линію отъ *Москвы* до *Орла*, а затѣмъ до *Курска* и линію *Одесса—Валта* что и было приведено постепенно въ исполненіе, при чемъ Москов.-Курская дорога обошлась въ 76.821 руб. на версту (съ прибавленіемъ 18% на реализацію капитала).

Медленность въ разрѣшеніи вопроса о сооруженіи ж. д. отъ Москвы къ Черному морю способствовала возникновенію новой линіи Рязань—Ростовъ, которая строилась по частямъ и сдѣлалась впоследствии конкурентомъ правительственной линіи. Первый ея участокъ *Рязань—Козловъ* разрѣшенъ къ постройкѣ 12 марта 1865 г. и уже 5 сентября 1866 г. открытъ для движенія. Концессія на эту дорогу была выдана П. Г. Фонъ-Дервизу, постройка дороги обошлась въ 75.965 руб. мет. на версту, при чемъ строительная стоимость дороги была по-

крыта $\frac{3}{4}$ облигационнаго капитала и лишь на $\frac{1}{4}$ акціонернаго.

Постройка Рязанско-Козловской дороги открыла новую эру въ желѣзнодорожномъ строительствѣ, показавъ, насколько дѣло это при существующихъ условіяхъ выгодно для предпринимателя. Вся суть дѣла состояла въ томъ, что Правительство, не имѣя изысканій, вѣрило предпринимателямъ въ расчетѣ поверстной стоимости дороги. Необычайно увеличивъ эту стоимость предприниматель имѣлъ возможность дѣлать большія скидки банкирамъ съ цѣлью болѣе легкой реализаціи капитала. Мало того, при нѣкоторой ловкости можно было построить дорогу на одинъ облигационный капиталъ, оставивъ всѣ акціи за собою, не внося за нихъ ни копѣйки. Затѣмъ та же Рязанско-Козловская линія показала, что желѣзные дороги, входяція въ черноземную полосу получаютъ большіе количества грузовъ и, наконецъ, что постройку ж. д. и въ Россіи можно производить быстро.

Всѣ эти обстоятельства, конечно, скоро были учтены предпринимателями и съ половины 60-хъ годовъ число ихъ стало быстро возрастать.

Правительство, признавая пользу желѣзныхъ дорогъ, охотно шло на встрѣчу концессионерамъ.

Такъ какъ денегъ въ то время у Правительства не было (бюджетъ нѣсколько лѣтъ подъ рядъ сводился съ дефицитомъ), то заключались займы; большая часть выигршнаго займа 66 г. пошла на содѣйствіе желѣзнодорожнымъ концессионерамъ.

15-го ноября 1866 г. утверждена концессія за П. Г. фонъ-Дервизомъ, княземъ С. А. Долгоруковымъ и К. Ф. фонъ-Меккомъ на постройку *Курско-Кіевской дороги*. Выдача этой концессіи интересна въ томъ отношеніи, что въ ней впервые дѣло постройки отдѣлено отъ дѣла эксплуатаціи.

Учредители обязывались: 1) построить дорогу и по постройкѣ передать Правительству, 2) образовать акц. общество, которое беретъ отъ Правительства вновь выстроенную дорогу для эксплуатаціи. Исполненіе всѣхъ условленныхъ работъ и поставокъ должно быть произведено строителями за оптовую плату 23.899.261 мет. р. что составляло 67.794 кредитныхъ на версту. Источниками платежей имѣли служить: 1) суммы государств. казначейства, изъ которыхъ поступали 15 тыс. акцій, выпущенныхъ учредителями на сумму 1500 тыс. фунт. стерл. Акціи эти Правительство, уплативъ за нихъ деньги, оставляло за собою, за

*) За освобожденіемъ Главнаго Общества отъ обязанности строить Московско-Феодосійскую линію не представлялось болѣе пріятнаго для постройки Южной ж. д. отъ Москвы.