

Альбом исполнительных типовых чертежей 1903-1908

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
А56

А56 Альбом исполнительных типовых чертежей 1903-1908 / – М.: Книга по Требованию, 2025. – 259 с.

ISBN 978-5-519-83516-9

ISBN 978-5-519-83516-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2025
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2025

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 первоизданном 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.

Эфьлой домъ на т. п. № 5	158
Эфьлой домъ на т. п. Братцево	159
Домъ для дежурныхъ паровозныхъ бригадъ на ст. Лихоборы	160—161
Домъ для дежурныхъ кондукторскихъ бригадъ на ст. Лихоборы	162—163
Сарай и отхоное мѣсто	163
Ледникъ	164

ОТАНЦІОННЫЯ ПОСТРОЙКИ.

Баня на ст. Угрюшская и Лихоборы	164—165
Пріемный покой на ст. Угрюшская и Лихоборы	165
Магазинъ для склада матеріаловъ эксплоатации на ст. Лихоборы	166—167
Кузница со слесарной на ст. Угрюшская и Лихоборы	167
Товарныя открытая и крытая платформы и пакгаузы	168
Товарная контора	169

ПУТЕВЫЯ ПОСТРОЙКИ СО ОЛУНЬБАМИ.

Одиночный сторожевой домъ	170
Двойной сторожевой домъ	170—171
Полуказарма	171
Казарма	172

ЗДАНИЯ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО ПУНТА.

Домъ команданта	173—174
Казарма для команды	175
Кухня	176—177
Столовая на 800 человѣкъ	178
Хлѣбопекарня	179—180
Кладовая съ потребомъ	181
Навѣстъ для дровъ	182
Ледникъ	182
Мусорная и помойная яма	182
Отхоное мѣсто на 52 очка	183—184

Пассажирское здание на ст. Андроновка и Кутузово	112
Пассажирское здание на ст. Манатчиново	113—114
Пассажирское здание на ст. Воробьевы Горы	115—118
Пассажирское здание на о. п. Потылиха	119—121
Пассажирское здание на ст. Прѣзня	122—123
Пассажирское здание на о. п. Военное Поле	124—127
Пассажирское здание на ст. Серебряный Боръ	128—129
Пассажирское здание на т. п. Братцево	130
Пассажирское здание на ст. Лихоборы	131—132
Пассажирское здание на т. п. № 5	133
Пассажирское здание на т. п. № 2	134—135

ОЛУНЬБЫ ПРИ ПАССАЖИРСКИХЪ ЗДАНИЯХЪ.

Пакгаузы для хранения грузовъ большой скорости безъ подземника	135
Пакгаузы для хранения грузовъ большой скорости съ подземникомъ	136—137
Отхоное мѣсто при пассажирской платформѣ на 2 очка съ ламповой	137
Отхоное мѣсто при пассажирской платформѣ на 4 очка съ ламповой	138
Сарай для хранения помарныхъ инструментовъ	138—139
Потребъ для хранения версины	139
Будка центрального управленія стрѣлками и сигналами	140

ЖИЛЫЕ ДОМА СО ОЛУНЬБАМИ.

Эфьлой домъ типа № 1	141
Эфьлой домъ типа № 2	142—143
Эфьлой домъ типа № 3	143—144
Эфьлой домъ типа № 4	145—146
Эфьлой домъ типа № 5	147—148
Эфьлой домъ типа № 6	149—150
Эфьлой домъ типа № 8	151—152
Эфьлой домъ типа № 9	152—153
Эфьлой домъ типа № 10	154—155
Домъ Начальника участка Службы Пути на ст. Лихоборы	156—157

ТИПЫ ОНОНГ И ДВЕРЕЙ, ГОЛЛАНДСКИХ И РУССКОЙ ПЕЧЕЙ И ОГРАЖДЕНИЙ.

Детали оконг и дверей для пассажирских зданий, жилых домов и прочихъ станционныхъ построекъ	185
Типы голландскихъ печей для пассажирскихъ зданий, жилых домов и прочихъ станционныхъ построекъ	186
Типъ русской печи съ плитой на шестиъ для жилыхъ домовъ	186
Типы ограждений	187

М Е Б Л И Р О В А .

Меблировка пассажирскихъ зданий	188—190
Меблировка линейныхъ построекъ	190
Меблировка и оборудование зданий продовольственного пункта	191

В о д о с н а б ж е н и е .

Фильтры, галлерей и водоприемники на ст. Черкизово, Угряшская и Прёсна	192
Артезианская скважина съ железобетоннымъ резервуаромъ и шатромъ на ст. Лихоборы	192
Водоподъемное здание на ст. Черкизово и Прёсна съ оборудованиемъ	193
Водоподъемное здание на ст. Угряшская съ оборудованиемъ	194—195
Водоподъемное здание на ст. Лихоборы съ оборудованиемъ	196—197
Водоподъемное здание на ст. Серебряный Боръ съ оборудованиемъ	198
Типъ вертикальнаго парового котла системы Шухова и негтяною топкою	198
Паровой горизонтальный компрессоръ системы Компундъ въ водоподъемномъ здании на ст. Лихоборы	198
Типъ парового горизонтальнаго насоса Вортингтона системы Дуплексъ высокаго давления	199
Паровой горизонтальный насосъ Вортингтона системы Дуплексъ низкаго давления въ водоподъемномъ здании на ст. Угряшская	200
Американский механический фильтр системы Джукль, отстойникъ и баки для приготовления коагулянта въ водоподъемномъ здании на ст. Угряшская	201
Вертикальная одноцилиндровая паровая машина для малелки электра системы Джукль въ водоподъемномъ здании на ст. Угряшская	202
Американский фильтр системы Нептунъ въ водоподъемномъ здании на ст. Черкизово	202
Типъ подогрѣвателя для водоемныхъ баковъ	203
Водоемные баки емкостью на 10, 8 и 1 куб. саж. воды	203
Водоемное здание на два бака на ст. Лихоборы	204
Водоемное здание на одинъ бакъ на ст. Серебряный Боръ	205
Электрическая сигнализация между водоемнымъ и водоподъемнымъ зданиями	205
Путевой гидравлический кранъ	206

Пожарно-водоразборный кранъ	207
Водоразборный кранъ	207
Кранъ для водопоя лошадей	208
Пожарный кранъ	208
Горизонтальный Кельиорский насосъ въ здании пневматическаго водоснабжения по системѣ Гантке	209
Воздушный аккумуляторъ и водоемный котелъ въ здании пневматическаго водоснабжения по системѣ Гантке	209
Негтяной двигатель системы Урсуъ въ здании пневматическаго водоснабжения по системѣ Гантке	210—211
Приводный ременный компрессоръ въ здании пневматическаго водоснабжения по системѣ Гантке	210
Здание пневматическаго водоснабжения по системѣ Гантке съ оборудованиемъ	210—211

Н е ф т е с н а б ж е н и е .

Здание негтечки съ оборудованиемъ на ст. Лихоборы	212
Одинарный приводный насосъ системы Блэкъ	213
Подогрѣватель негте	213
Негтеочиститель	213
Негтекранилице	214

Паровозное здание и мастерскія.

Паровозное здание на 12 стойлъ на ст. Лихоборы	215—220
Ворота паровознаго здания	221—222
Оконные перемылеты паровознаго здания	223—224
Оконные перемылеты фонаря паровознаго здания	225
Подъемный мостовой кранъ въ паровозномъ здании	226
Здание малыхъ мастерскихъ на ст. Лихоборы	227—228

Телеграфъ и телефонъ.

Схема телеграфной и телефонной сѣти Московской Окружной ж. д.	229
Типы телеграфныхъ и телефонныхъ столбовъ и ревизионный кронштейнъ	230
Мачты и кронштейны для подвѣски проводовъ	231
Кабельный столбъ, кабельная мутья, громоотводный ящикъ и громоотводъ	232
Коммутаторъ, коммутационный шкафъ и схема коммутации проводовъ на станцияхъ	233

О с в ѣ щ е н и е .

Освѣщеніе воздушнымъ газомъ по системѣ инженера Курзенинскаго	234
---	-----

ВСТУПЛЕНИЕ.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА О СООРУЖЕНИИ МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

ЗНАЧЕНИЕ МОСКВЫ.

Москва, имя которой впервые встречается в летописях 1147 года по поводу свидания в ней князя Симеона Черниговского и Юрия Владимировича Долгорукого, была расположена не только в центре исторического развития России, но находилась и в географическом центре Русского Царства, а потому всегда была сосредоточением как управления, так и торговых операций страны. Постепенное развитие промышленности тоже сосредоточивалось около Москвы и, таким образом, она с давних пор стала торгово-промышленным центром Государства.

Совершенное ИМПЕРАТОРОМЪ ПЕТРОМЪ I перенесение административного центра в Петербург, на северъ, къ морю, не исключило торгово-промышленного значения Москвы. Замыслили уже торговые отношения между Москвою и окрестными (Сибирь и др.) твердо удержались и перенесение столицы в Петербургъ не лишило Москвы значения первенствующаго города въ вопросахъ торговли и промышленности. Еще за много лѣтъ до проведения сѣти желѣзныхъ дорогъ Москва уже имѣла массу фабрикъ и заводовъ и прочія торговые отношенія съ востокомъ (Китай), югомъ (Персія и Кавказъ) и была постояннымъ рынкомъ торговли съ этими далекими странами.

Наконецъ, во второй половинѣ истекшаго столѣтія развивается русская желѣзнодорожная сѣть и Москва, въ силу уже сложившагося ея значенія, сразу становится выходящимъ въ Россіи желѣзнодорожнымъ узломъ. Значеніе города и его роль въ государствахъ по своему характеру остались прежнія, но по размаху быстро возрасли до колоссальной степени. Усовершенствованные пути сообщенія необыкновенно расширили рынки сбыта Московскихъ фабрикатовъ и, съ другой стороны, умножили и раздвинули потребляющие въ Москву свое сырье районы. Торговые обороты Москвы не только стали называться сотнями милліоновъ, но, что гораздо важнѣе, стали совершаться съ безпримѣрно прогрессирующею быстротою. Потребность въ скорѣйшемъ и облегченномъ заключеніи торговыхъ сдѣлокъ создала множество, неизданныхъ до сихъ поръ, или не имѣвшихъ особенно важнаго значенія, коммерческихъ учрежденій. Возникли банки, биржи, конторы, агентства, комиссіонерства, представительства и проч. Число фабрикъ и заводовъ и вообще торгово-промышленныхъ заведеній увеличилось до громаднаго количества и торговая дѣятельность оживилась необыкновенно. Время стало цѣнностью и въ Москвѣ.

Ежегодный оборотъ торгово-промышленныхъ заведеній болѣе 2 милліардовъ рублей, а московскихъ банковъ, конторъ и проч. болѣе 1 милліарда рублей.

Проникшее посрѣдѣ отцѣны крепостного права общее пониженіе уровня русской культуры и гражданственности, въ свою очередь, создало во всѣхъ слояхъ и классахъ русскаго народа массу новыхъ нуждъ и требованій. Русская жизнь стала много сложнѣе. Обходящийся прежде одними лишь продуктами домашняго производства русской крестьянинъ и даже мелкопомѣстный дворянинъ шить, напротивъ того, все болѣе и болѣе нуждается, все болѣе и болѣе потребляетъ произведеній фабрично-заводской промышленности. Не потому, что, напримѣръ, ручная ткань хуже машинныхъ фабрикатовъ, а потому, что при усложнившихся условіяхъ экономической жизни захватъ ручной ткани соответствующимъ фабрикатомъ стала экономически выгодною.

Старая Москва не могла бы уже справиться съ народившимися вновь народными нуждами. Городу предстояло или раздѣлить свое торгово-промышленное значеніе съ другими, подчиненными ему до сихъ поръ и отъ него зависѣвшими, второстепенными и третъстепенными центрами, или же расширяться, развиться, вырасти. Стало послѣднее. Москва принялась быстро разрастаться. Вышло это, конечно, не по чьему-либо произволному рѣшенію, а въ силу все тѣхъ же великихъ, органическихъ причинъ, которыя вообще выдвинули Москву на степень перваго въ Россіи торгово-промышленнаго центра.

РОСТЬ И РАЗВИТІЕ МОСКВЫ.

Расширеніе фабрично-заводской производтельности и торговыхъ оборотовъ принесли въ городъ сотни тысячъ рабочаго люда и населеніе стало возрастать съ поразительной быстротою.

За послѣднія сто лѣтъ населеніе это увеличилось въ слѣдующей прогрессіи:

По переписи	1784 г.	въ Москвѣ	было	216.953 жителей;
-	1812	-	-	251.131
-	1830	-	-	305.631
-	1864	-	-	364.148
-	1871	-	-	601.969
-	1882	-	-	753.469
-	1897	-	-	1.035.000
-	1907	-	-	1.345.749

Средняя скорость возрастанія населенія по десятилѣтіямъ въ промежуткахъ между отдѣльными переписями выражается слѣдующими цифрами:

Въ періодъ 1784—1812 гг.	прибавало въ 10 лѣтъ по	12.200 человекъ;
1812—1830	»	30.300
1830—1864	»	17.200
1864—1871	»	339.700
1871—1882	»	137.700
1882—1897	»	187.688
1897—1907	»	310.749

Процентное отношеніе прироста населенія характеризуется слѣдующимъ образомъ:

Въ періодъ 1784—1812 гг.	прибавало въ 10 лѣтъ по	$5\frac{1}{2}\%$
1812—1830	—	$12\frac{1}{2}\%$
1830—1864	—	$5\frac{1}{2}\%$
1864—1871	—	$93\frac{1}{2}\%$
1871—1882	—	$18\frac{1}{2}\%$
1882—1897	—	$18\frac{1}{2}\%$
1897—1907	—	$24\frac{1}{2}\%$

Изъ этихъ двухъ послѣднихъ таблицъ мы видимъ, что возрастаніе населенія шло далеко не равномерно. Въ періодъ 1830—1864 годовъ средняя скорость прироста жителей значительно упала противъ непосредственно предшествовавшаго періода, а вслѣдъ за тѣмъ, населеніе Москвы вдругъ увеличивается необыкновеннымъ скачкомъ, почти удвоившись въ десятилѣтій промежуткахъ времени. Аномалія эти легко объясняются историческими причинами, именно, реформою 19 февраля 1861 года и постройки желѣзныхъ дорогъ. При крѣпостномъ правѣ въ Москвѣ всегда помногу жило дворянъ-помѣщиковъ, содержавшихъ многочисленныя дворни. Въ 1812 году дворянскихъ людей было въ Москвѣ 84.880 человекъ; въ 1830 году—70.920. Сверхъ того, прикосновенные помѣщики часто отпускали своихъ крестьянъ въ Москву то для обученія мастерству, то на оброкъ. Помимо дворянскихъ людей въ 1830 году въ Москвѣ оказалось еще 43.585 крѣпостныхъ, жившихъ на оброкѣ или въ обученіи. Послѣ манифеста 19 февраля 1861 года весь этотъ людъ возвратился домой, въ деревни. Но для многихъ въ деревнѣ уже не нашлось дѣла и новая народная волна широкихъ потоковъ обратилась хлынула въ Москву. Людямъ нужно было зарабатывать, нужна была средства къ жизни. Заработка въ Москвѣ какъ разъ оказалась очень много. Государство принялось за устройство желѣзнодорожной сѣти, главные луки которой сошлись въ Москвѣ, какъ въ своемъ естественномъ центръ. По новымъ путямъ направившись въ Москву со всѣхъ концовъ Россіи милліоны пудовъ сырья и товаровъ. Московская промышленность и торговля стали развиваться, какъ говорится, не по днямъ, а по часамъ и, въ свою очередь, потребовали множества рабочихъ рукъ. Что привлекаетъ въ Москву населеніе явствуетъ изъ того, что 40% живутъ промышленностью, 25%—торговлею, 25% занимается службою въ дѣлахъ и государству и свободными промыслами и 10% принадлежатъ къ домашней прислугѣ.

Начиная с 80-х годов, годовая рост Московского населения принимается, повидому, болѣе спокойный и нормальный характеръ. Среднюю прибыль можно считать приблизительно 20% въ 10 лѣтъ и надо полагать, что дѣтъ черезъ 40 Москва будетъ имѣть население въ три миллиона жителей. За последнее время построены четыре новыя, входящія въ Москву, желѣзныя дороги: Павелецкая, Бранская, Вилдавская и Савеловская, что значительно расширило русскую желѣзнодорожную сѣть вообще, при томъ такъ, что значение Москвы, не только какъ торгово-промышленнаго центра Имперіи, но и какъ хлѣбнаго центра—уничтоженію роста города, притока къ нему новыхъ народныхъ массъ.

Съ такимъ быстрымъ возрастаніемъ населенія увеличивалась численность населенія, а въслѣдъ за тѣмъ и смертность населенія Москвы увеличилась, нинѣ до 34 на 1000 жителей въ годъ. Въ Парижѣ на 1000 жителей въ годъ умираетъ 20, а въ нѣкоторыхъ нѣмецкихъ городахъ 16 и даже менѣе. Смертность дѣтей въ Москвѣ быстро увеличилась и выражается цифрою 500 на 1000 въ годъ. Вообще говоря, коренное населеніе Москвы болѣе вымираетъ и городъ возрастаетъ на счетъ притока людей изъ провинцій, что видно изъ того, что въ Москвѣ только 14% Московскихъ уроженцевъ, а остальные 86% принадлежатъ къ притоку населенія.

При прежнихъ незначительныхъ размѣрахъ города, при его тихой, сравнительно съ нынѣшней, торгово-промышленной дѣятельности не ощущалось надобности не только въ конно-желѣзныхъ дорогахъ или извозчиковъ, но даже не нужны были и мостовыя. Врѣмя было синонѣмъ дешево, конкуренція партизанская—торговля было нелегко и невыгодно. Нынѣ Москва до того развилась и разраслась, что уличные трамваи съ конною тягою стали окончательно недостаточны и ощущается настоятельная необходимость въ организаціи болѣе скорой и болѣе удобной передвиженія по городу, какъ населенія, такъ и множества грузовъ. Еще немного дѣтъ, времени и дальнѣйшей ростъ Москвы, при отсутствіи такого рода передвиженія, станетъ совершенно невозможнымъ и немыслимымъ.

Но подобная остановка въ развитіи государства центра угрожаетъ не однимъ лишь чисто мѣстнымъ, чисто городскимъ интересамъ. Въ развитіи и процвѣтаніи Москвы заинтересована вся Россія, все обширное Русское Государство, потому что ростъ и процвѣтаніе Москвы—это значитъ ростъ и процвѣтаніе на торговли, на промышленности, успленіе на фабрично-заводской промышленности. Это значитъ возрастаніе притока въ Москву со всѣхъ концовъ Россіи дешеваго сырья и усиленіе вывоза изъ Москвы во всѣ уголки Имперіи всевозможныхъ фабрикатовъ, которыхъ русскому народу, кромя Москвы и тѣсно съ нею связаннаго нѣкоторыхъ второстепенныхъ центровъ, нѣтъ нигде. Богатая внутренняя провинція Россіи заинтересована въ ростѣ и развитіи Москвы, потому что отъ этого роста и развитія зависитъ успленіе спроса на производимые провинціями сырые материалы и удешевленіе идущихъ изъ Москвы фабрикатовъ. Остановка развитія Москвы неизбежно впадала бы въ остановку развитія производительности провинцій, а это, при все возрастающемъ населеніи Россіи, могло бы повлечь за собою самыя неожиданныя и крайне нежелательныя экономическія заминательства и затрудненія.

Какими бы, однако, путями ни шло дальнѣйшее развитіе русской обрабатывающей промышленности: сосредоточится ли она въ центральныхъ Московскомъ районѣ, или распредѣлится между Москвою и провинціей, сношенія Москвы съ остальной Россіей будутъ постоянно возрастать и къ такому росту нужно подготовиться, чтобы не быть захваченнымъ врасплохъ.

Въ ростѣ и развитіи Москвы заинтересована также вся русская желѣзнодорожная сѣть, перевозки по которой регулируются и опредѣляются торгово-промышленною ролью Москвы въ Государствѣ.

Заинтересована, наконецъ, въ развитіи и процвѣтаніи Москвы подчиненные ей второстепенные торгово-промышленные центры, работающіе, въ сущности, капиталами и кредитами Москвы и находящіе для своихъ фабрикатовъ сбытъ въ Москвѣ, а въ силу на громаднаго торговаго значенія, при посредствѣ, также и въ провинціи. Центры эти никогда не замѣняютъ Москву, какъ не замѣняютъ ее Петербургъ. Если Москва замѣнила для Россіи Великій Новгородъ и Псковъ, то, слѣдовательно, были же серьезныя причины, давшія преимущественно Москвѣ, а не Тулѣ, Твери, Смоленску или Нижнему. Второстепенные торгово-промышленные пункты, напротивъ того, будутъ всегда нуждаться въ поддержкѣ Москвы, будутъ вѣдѣть съ нею подыматься и падать. Плохи дѣла въ Москвѣ—еще хуже они будутъ въ Твери; хороши дѣла въ Москвѣ—окажутся Тьеръ и Тула.

Такимъ образомъ, Москва есть крупнѣйшій центръ въ Россіи какъ потребления, такъ переработки и отпуски товаровъ, большая часть которыхъ привозится въ Москву и вывозится изъ нея по желѣзнымъ дорогамъ. Она есть складочное мѣсто сырья, перерабатываемаго фабриками и заводами, находящимися въ предѣлахъ Москвы, въ окружающихъ ее промышленныхъ пунктахъ, и, наконецъ, въ другихъ городахъ и

селахъ, удаленныхъ отъ нея на значительныя растоянія. Хлопокъ, шерсть, шелкъ, кони, металлы, сало, растительныя и минеральныя масла, грѣлье и проч. поступаютъ сначала въ Москву и изъ нея развозятся по разнымъ направленіямъ. Отпавые склады этихъ товаровъ помѣщаются въ разныхъ частяхъ города, гдѣ есть свободныя мѣста, и оттуда по мѣрѣ требованія отправляются грузовыя или по желѣзнымъ, дорогамъ къ пунктамъ ихъ переработки. Въслѣдъ за тѣмъ, Москва есть обширный складочный пунктъ товаровъ, потребныхъ какъ въ жителни, такъ и тѣмъ, кто имѣетъ въ ней потребными районами. Отпавые склады этихъ товаровъ, какъ-то: чаю, сахару, бакалеи, мануфактуры, металлическихъ издѣлій, посуды и проч. помѣщаются преимущественно въ центральныхъ частяхъ города, куда они доставляются со станцій желѣзныхъ дорогъ и оттуда развозятся въ предѣлахъ города и отправляются грузовыя или по желѣзнымъ, дорогамъ, по мѣрѣ ихъ потребностей.

Перевозка товаровъ, въ особенности сырья, со станцій желѣзныхъ дорогъ въ склады и обратно, съ точки зрѣнія благоустройства экономіи, не выдерживаетъ никакой критики и напрасно удорожаетъ товары. Между тѣмъ при настоящемъ расположеніи желѣзнодорожныхъ складовъ и въ особенности при ихъ тѣснотѣ, нельзя и поминать объ устраненіи этого неормальнаго явленія.

По изложеннымъ выше причинамъ въ предѣлахъ Москвы происходитъ необычайно большое движеніе грузовъ между желѣзнодорожными вокзалами и пунктами складовъ потребления и переработки товаровъ. При большой площади, занимаемой городомъ, грузовыя перевозки совершаются на большаго разстоянія и движеніе локомотивъ фуры по кривымъ и тѣснымъ улицамъ Москвы стѣсняетъ весьма оклеветанное движеніе по городу экипажей и людей. Большие расходы на грузовую доставку товаровъ ложатся какъ на потребителей товаровъ, такъ и на нашу производительность, и ухудшаютъ ее положеніе на рынкѣ сбыта. Стоимость перевозки одного пуда груза со станцій желѣзныхъ дорогъ въ городъ и обратно достигнетъ, зачастую, 3 коп. въ одинъ конецъ.

Загроможденность нашихъ товарныхъ станцій и отсутствіе правильной организаціи Московскаго желѣзнодорожнаго узла отащивается на операціяхъ храненія и транспортировки товаровъ болшими неудобствами и затрудненіями.

Причины этого кроются въ тѣснотѣ нашихъ товарныхъ станцій и въ медленности перехода грузовъ съ одной Московской станціи на другую, а также и въ томъ, что, за неимѣніемъ у желѣзнодорожныхъ станцій мѣстъ, всѣ склады находятся внутри города.

Въ 1897 году прошло транзитомъ черезъ Москву около 232 миллионовъ пудовъ, разнаго рода грузовъ, и, сверхъ того, скота около 250.000 головъ, что составило около 13 миллионовъ пудовъ. Такимъ образомъ, транзитъ Московскаго узла въ 1897 году при 6 магистральныхъ дорогахъ выражается цифрою въ 245 миллионовъ пудовъ, при годовомъ обмѣнѣ въ 882.000 вагоновъ, откуда получается, что средняя нагрузка вагона составила 275 пудовъ, а средний дневной обмѣнъ 2450 вагоновъ, въ 1905 году количество грузовъ, уже при 10 магистральныхъ, составило около 500 миллионовъ пудовъ, при годовомъ обмѣнѣ въ 1.434.628 вагоновъ, что даетъ среднее въ день около 4000 вагоновъ, а максимумъ около 6500 вагоновъ, при средней нагрузкѣ вагона около 350 пудовъ.

Мѣстныя грузовыя въ 1897 году въ Москвѣ было по отправленію изъ Москвы около 54 миллионовъ пудовъ и по прибытію около 286 миллионовъ пудовъ, изъ коихъ около 80% составляютъ либо продукты продовольствія населенія, либо топливо и продукты, перерабатываемые на заводахъ и фабрикахъ.

Въ 1905 году количество мѣстныхъ грузовъ достигло до 500 миллионовъ пудовъ въ годъ.

Пассажировъ въ 1907 году прибыло въ Москву около 3½ миллионовъ, а отправлено изъ Москвы около 4 миллионовъ; въ 1905 году число пассажировъ по прибытію и отправленію достигло цифры около 15 миллионовъ.

Изъ изложеннаго нельзя не усмотрѣть, что Москва представляетъ изъ себя громадный центръ какъ коммерческій, такъ и торгово-промышленный, съ громаднымъ количествомъ грузовъ достигшихъ почтенной цифры одного милліарда пудовъ въ годъ и, что для отправки и полученія грузовъ со станцій зашто въ Москвѣ около 20.000 локомотивъ извозчиковъ и, что доставка или отвозка грузовъ со станцій обходится около 3 коп. съ пуда, а посему Москва не могла не требовать надлежащаго вниманія на оборудованіе ее соответственными путевыми устройствами, такъ какъ существовавшая устройства далеко не удовлетворяли ее потребностямъ, какъ это вполнѣ ясно и характерно показало 1894 годъ, когда вслѣдствіе недостаточнаго оборудованія Московскаго узла, всл русская сѣть была забота грузовымъ и вагонами, для станцій инженеръ П. И. Раппельсбергъ приводитъ цифры вагоновъ, деловъ между входящими въ Москвѣ дорогами за врѣмя съ сентября 1894 года по октябрь 1895 года.

Николаевская желѣзная дорога въ Москвѣ должна была вагоно-дней:

	Казанск.	Курск.	Нижегород.-свѣт.	итого.
Въ сентябрѣ 1894 г.	1390	7531	3758	13679 вагоно-дней;
" октябрѣ " " " "	10174	2142	478	12974 "
" декабрѣ " " " "	32799	1944	363	35106 "
" январѣ 1895 г.	40619	6810	1073	48502 "
" февралѣ " " " "	18107	4591	1002	23700 "
" мартѣ " " " "	4597	9541	576	14714 "
" апрѣлѣ " " " "	2269	8041	832	11142 "
" сентябрѣ " " " "	—	8658	8395	17523 "
Итого	—	—	—	177340 вагоно-дней;

тогда какъ Николаевской желѣзной дорогѣ за указанное время были должны нижеслѣдующія желѣзныя дороги:

Въ декабрѣ 1894 г. Балтійская 5557 вагоно-дней;

" январѣ 1895 г. Рязанская и Балтійская 4200 "

" февралѣ 1895 г. Ярославская 3100 "

Итого 12857 вагоно-дней.

Были значительны долги у Николаевской желѣзной дороги и въ 1896 году; такъ, напримеръ, за мартъ 1896 года она задолжала Казанской и Курской желѣзнымъ дорогамъ 20.000 вагоновъ.

Такого рода затрудненія происходили отчасти отъ недостаточнаго развитія ст. Москва Николаевской желѣзной дороги и недостатка вагоновъ, но главная причина задержки заключалась въ томъ, что всѣ дороги, обѣщавшіяся съ Николаевской, Казанской и Ярославской дорогами, за исключеніемъ обмена между Казанской съ Курской и Нижегородской, производили передачу вагоновъ посредствомъ Николаевской дороги съ пересѣченіемъ главныхъ путей Николаевской дороги, которые были заняты 32 поѣздами, какъ пассажирскими собственно Николаевской дороги, такъ и передаточными поѣздами по соединительнымъ вѣтвямъ.

Если же принять во вниманіе мобилизацію войскъ, при которой количество поѣздовъ по некоторымъ жосковскимъ вѣтвямъ увеличилось до 150%, а также, если принять въ соображеніе, что проходившія черезъ Москву войска будутъ продовольствоваться въ ней, то Московскій узелъ долженъ былъ бы быть совершенно забитымъ, такъ какъ врядъ ли представится возможнымъ направить всѣ транзитные грузы въ обходъ Москвы.

Изъ изложеннаго нельзя не заключить, что приведеніе Московскаго узла въ надлежащее состояніе требовалось безъ малѣйшаго промедленія.

На упомянутыя затрудненія въ обмѣнъ вагоновъ въ Москвѣ неоднократно обращало вниманіе Правительство и частныя общества желѣзныхъ дорогъ: были назначены Министерствомъ Путей Сообщенія Комиссія для изученія дѣла на мѣстѣ, послѣдствіемъ чего разрабатывались значительныя суммы. Такъ, напримеръ: для расширенія станціи Москва Николаевской дороги было отпущено 2 милліона рублей, для расширенія ст. Москва II Курской дороги 1½ милліона рублей и для расширенія ст. Москва Брестской дороги исчислено около 1 милліона рублей. Независимо отъ сего и частныя общества производили громадную затрату. Такъ, напримеръ: Ярославская дорога построила Москву III, а на 9-й вѣрстѣ—сортировочную станцію; Казанская дорога построила сортировочную станцію въ Перовѣ; кромѣ того, Николаевская дорога, а также и Курская, совместно съ Нижегородскою, запроектировали сортировочныя станціи близъ Москвы.

Такъ какъ всѣ, исполненныя въ Московскомъ желѣзнодорожномъ узлѣ, улучшенія произвоились каждой дорогой безъ общаго руководящаго начала, а лишь только соображались со своими нуждами, то въ результатѣ получилось, что денегъ израсходовано много, а радикальнаго улучшенія Московскаго узла не произошло ни для грузового, ни для воинскаго и ни для пассажирскаго движенія.

Упомянувъ о воинскомъ движеніи, нельзя не сказать, что это сообщеніе въ Москвѣ въ высшей степени затруднительно, особенно при массовыхъ перемѣнахъ и при продовольствіи войскъ въ Москвѣ, гдѣ, напримеръ, прибывши по Николаевской дорогѣ войска и подлежащая имъ послѣ продовольствія, напримеръ, въ Хамовническихъ казармахъ отправиться въ Брестъ, должны проходить слѣдующую манипуляцію: высадиться на ст. Москва Николаевской дороги и пѣшкомъ пройти до Хамовническихъ казармъ

спешкомъ шесть верстъ, затѣмъ, послѣ продовольствія, сдѣлать пѣшкомъ же около пяти верстъ къ Брестскому вокзалу и, такимъ образомъ, въ Московскомъ узлѣ потерять не менѣе 12-ти часовъ, каковая громадная потеря времени врядъ ли можетъ быть допущена, особенно, во время военныхъ дѣйствій и притоку въ такомъ важномъ узлѣ, какъ Московскій.

Въ виду такого громаднаго, можно сказать, общегосударственнаго значенія вопроса объ облегченіи передвиженія грузовъ, какъ черезъ Московскій узелъ, транзитомъ, такъ и въ предѣлахъ узла по желѣзнодорожнымъ путямъ, русское Правительство давно уже было озабочено вопросомъ о развѣтлѣ этого узла и съ большимъ вниманіемъ относилось къ проявленію частной инициативы въ этомъ направленіи, подстрекая истребительныя разработки появившіяся, въремѣя отъ времени, проекты развѣтки Московскаго узла посредствомъ постройки Московской Окружной желѣзной дороги.

ПЕРВЫЕ ПРОЕКТЫ МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

Первый проектъ Московской Городской дороги появился въ 1869 году: это проектъ Московскаго купца Сушкина. Затѣмъ въ 1872 году выступили съ проектомъ Московской Окружной дороги инженеры Горчаковъ и Пороховишниковъ: этотъ проектъ былъ разработанъ, и по этому проекту Окружная дорога почти вездѣ шла по Камеръ-Коллежскому валу, т.-е. по границѣ города; длина ея была 25 верстъ.

Всѣмъ за проектомъ г.г. Горчакова и Пороховишкова выступило съ проектомъ Московскій Окружной дороги Общество Московско-Курской желѣзной дороги; по этому проекту линія Окружной дороги шла отъ Курской дороги у Страховскаго переулка, направлялась мимо Роговской, Покровской и Спасской заставъ, пороховыхъ потребовъ и Симонова монастыря черезъ р. Москву и, проходя дагдѣ, близъ Даниловскаго монастыря, направлялась къ Серпуховской заставѣ и Донскому монастырю; за Донскимъ монастыремъ линія шла мимо Каукуской заставы, пересѣки второй разъ р. Москву, шла по Девичьему полю, позади Ново-Девичьяго монастыря, третій разъ пересѣкала р. Москву и направлялась къ Рогово-Ильинской заставѣ, за ней проходила черезъ р. Москву въ четвертый разъ и направлялась къ Прибрежной заставѣ, откуда по Камеръ-Коллежскому валу—къ Мусковской и Крестовской заставамъ; не доходя до Николаевской желѣзной дороги, поворачивала къ лу и шла параллельно съ ней до Соколинскаго шоссе и потомъ по Курской соединительной вѣтви.

Затѣмъ, Окружную дорогу проектировала Ярославская дорога; по ея проекту линія, начиная отъ вокзала Ярославской дороги, что на Каланчевской площади, направлялась къ Николаевской дорогѣ, которую пересѣкала по верху у Крестовскаго вокзала, послѣ чего соединялась съ путями Брестской вѣтви, шла по этой вѣтви до Брестскаго вокзала, откуда направлялась къ Холмскому полю, поворачивала къ юго-востоку, пересѣкала у Дорогомиловскаго кладбища р. Москву, шла мимо Ново-Девичьяго монастыря, Нескучнаго сада, Серпуховской заставы, Даниловскаго монастыря и направлялась на соединеніе съ Курской дорогой на 5-й вѣрстѣ. Кромѣ того, былъ проектированъ и диаметръ, который начинался отъ Ярославскаго вокзала, направлялся подъ Мясницкую улицу, Лубянской протѣжъ, Лубинскую площадь, между Городской Думой и Московской гостиницей, входилъ въ Александровскій садъ и затѣмъ, выйдя изъ тоннеля, подходилъ къ Кремлевской набережной, гдѣ, пересѣкая р. Москву, направлялся къ Серпуховской заставѣ. Включивъ въ этотъ проектъ и Курскую вѣтвь, получалось кольцо въ 39 верстъ и диаметръ въ 10 верстъ.

Послѣ этихъ трехъ проектовъ выступило въ 1897 году со своимъ проектомъ Общество Рязанско-Уральской дороги, по которому Окружная дорога проходила по саому городу и имѣла два пути, диаметръ же, въ три пути, проходилъ черезъ центръ города тоннелемъ, начинающимся у Трубиной площади и оканчивающимся у Ильинки. Длина кольца Окружной дороги Рязанско-Уральскаго Общества—36,48 верстъ, а диаметръ 6,48 верстъ.

Одновременно съ этимъ проектомъ явился и проектъ инженера Антоновича, кольцо котораго значительно больше, а именно 57 верстъ.

Сопоставляя количество проходящихъ черезъ Москву транзитныхъ грузовъ, количество приходящихъ и отправляемыхъ изъ Москвы грузовъ, а также количество пассажировъ прямого и мѣстнаго сообщенія съ тѣми работами, которыя были произведены для улучшенія Московскаго узла и, вмѣстѣ съ тѣмъ, принимая во вниманіе всѣ упомянутые проекты Московской Окружной дороги и отбѣившихъ соединительныхъ вѣтвей, нельзя было не вывести заключенія, что крайняя необходимость постройки Московской Окружной дороги давно наурѣла и необходимость эта усугубилась настолько, что постройка Московской Окружной дороги явилась дѣломъ совершенно неотложнымъ.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМ ИЗЫСКАНИИ МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ 1898 ГОДА.

На такого рода обстоятельства было обращено внимание Правительства и в происшедшем 7 ноября 1897 года из ВЫСОЧАЙШЕГО ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА присутствии Сойсания было признано желательным приступить къ постройкѣ Московской Окружной железной дороги уже въ слѣдующемъ 1898 году, вслѣдствіе чего, для обсужденія вопроса о постройкѣ Московской Окружной железной дороги была созвана при Министерствѣ Путей Сообщенія Комиссія подъ предсѣдательствомъ Тайного Советника, нинѣ Товарища Министра, Н. А. Мисюкова-Иванова, избранна засѣданія 2, 6 и 28 ноября 1898 года; крокъ этой Комиссіи имѣли хѣстоже двѣ Подкомиссіи: одна подъ предсѣдательствомъ Циректора Николаевской дороги Тайного Советника П. П. Михайлова, засѣданія въ ноябѣ 1898 года, а другая подъ предсѣдательствомъ вице-директора Департамента Железныхъ дорогъ К. К. Губера, избранна засѣданія 10, 11 и 15 июля 1898 года. Въ Комиссіи и Подкомиссіяхъ участвовали представители отъ разныхъ вѣдомствъ и представители отъ сходящихся въ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ.

Въ упомянутыхъ журналахъ Комиссіи Тайного Советника В. А. Мисюкова-Иванова были выработаны условія проектированія Московской Окружной дороги, при чемъ были указаны точныя посылечія Московской Окружной дороги съ существующими и строящимися желѣзными дорогами, Подкомиссіе же Тайного Советника П. П. Михайлова были выработаны техническія условія для изысканія и Подкомиссіей вице-директора Департамента Железныхъ дорогъ К. К. Губера—условія эксплуатаціи дороги.

Затѣмъ 7 августа 1898 года состоялось ВЫСОЧАЙШЕЕ соизволеніе на производствѣ изысканій дороги на казенный счетъ, а въ началѣ сентября того же 1898 года было приступлено къ изысканіямъ.

Наблюдая за изысканіями и предсѣдательствуя мѣстной Московской Комиссіи, состоящей изъ представителей сходящихся въ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ и заинтересованныхъ вѣдомствъ и лицъ и образованной для обсужденія направленія Московской Окружной железной дороги, были назначены члены Инженернаго Сойста. Предсѣдатель Московско-Кіево-Воронежской железной дороги, Инженеръ Путей Сообщенія, Тайный Советникъ В. Н. Коконцовъ.

Изысканія были начаты въ началѣ сентября 1898 года назначеннымъ въспѣдствіемъ Начальникомъ работъ по сооруженію Московской Окружной железной дороги, Действительнымъ Статскимъ Советникомъ, Инженеромъ П. И. Рапшенскимъ и въ ноябрѣ того же года Инженеромъ П. И. Рапшенскимъ было представлено Министру Путей Сообщенія кн. М. И. Хилкову направленіе Московской Окружной железной дороги, каноническая проектировалась по VII колуу, пересѣкавшему магистраль на слѣдующихъ вѣрстахъ:

Жѣ по порядку.	Названіе магистралей желѣзныхъ дорогъ.	Номера вѣрстъ, магистраль, М. П. О. Ж. А.
1.	Никольская	на 5 вѣрстъ;
2.	Савеловская	" 2 "
3.	Ярославская	" 5 "
4.	Казанская	" 5 "
5.	Нижгородская	" 2 "
6.	Курская	" 5 "
7.	Павеловская	" 5 "
8.	Брянская	" 2 "
9.	Брестская	" 5 "
10.	Виндавская	" 4 "

Колуу это длиною около 41 вѣрсты опоясывало г. Москву и, находясь внѣ города, пересѣкало Николаевскую желѣзную дорогу на 3-ой вѣрстѣ, отибая Сокольники и задѣвая село Богородское, шло черезъ Черниаво, мимо городскихъ бѣговъ и Солонова монастыря, кърѣсь деревни Кокушково, черезъ Дѣдовскую свободу, кърѣсь Несучаго сада, черезъ Ново-Давыдовское поле, деревню Спасъ-Стеупи, близъ Дорогомиловское кладбища, близъ села Шеленихи, черезъ Ходинское поле, близъ Ходинской водокачки, начало Петровскаго парка и, отибая Бутырки, оставая ихъ внутри колуа, доходило до начальной стоей точки у Николаевской желѣзной дороги. Такиа образокъ, линия представляла собою затворное колцо, пересѣкавшее р. Москву четыре раза. Площаль, окаймленная дорогой, превращала на 60%, площадь города въ предѣлахъ Камеръ-Колѣскаго вала.

При этомъ колуу Окружной дороги изъ имѣющихся въ Москвѣ 500 фабрикъ и заводовъ, только 27 осталось внѣ колуа; при томъ даже тѣ немногіе фабрики и заводы, которые нынѣшніе изъ города, заняли или внутри колуа, какъ, напримеръ, заводъ Бари (на югѣ) и заводъ Лисинскіе изъ города, окая колуа, какъ, напримеръ, сталелитейный заводъ Общества "Сталь" (на востокѣ).

По проекту предполагалось, что въ 1902 году въ Москвѣ будетъ грузовыя транзитныхъ 320 милліоновъ пудовъ и мѣстныхъ 420 милліоновъ пудовъ.

РАСХОДАТЫ ПРОЕКТА МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО ИЗЫСКИАНІЯМЪ 1898 ГОДА.

Выработанный правительственной Комиссіей проектъ Окружной дороги былъ рассмотрѣнъ 1 мая 1899 года при Департаментѣ Железнодорожныхъ Дѣлъ при Министерствѣ Финансовъ, въ Комиссіи о посылкахъ желѣзныхъ дорогахъ, подъ предсѣдательствомъ бывшаго Директора Департамента, Тайного Советника В. В. Максимова, съ участіемъ представителей Управленія Московскаго Генераль-Губернатора и представителей всѣхъ, примыкающихъ къ Москвѣ, частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Комиссія эта высказалась за постройку Московской Окружной дороги по расхотранному ею проекту въ четыре пути, стоимостью около 50 милліоновъ рублей, т.-е. по пригородному колуу, составу правительственныхъ изысканій, произведенныхъ въ 1898 и 1899 г.г. При этомъ Комиссія полагала необходимымъ произвести отпущеніе на всѣ четыре пути по всей линіи Окружной дороги; затѣмъ, на тѣхъ участкахъ, гдѣ на первое время и двухъ путей будетъ достаточно для удовлетворенія потребностей движенья, проложить лишь два пути, гдѣ же движенье ожидается уже на первое время въ болѣешихъ размѣрахъ, проложить всѣ четыре пути при самой постройкѣ дороги.

Затѣмъ, вслѣдствіе наменія финансовою положенію, Министръ Финансовъ С. Ю. Витте, при рассмотрѣніи проекта Московской Окружной железной дороги, въ отнѣхъ своемъ на имя Министра Путей Сообщенія отъ 9 июля 1899 года сообщилъ, что онъ затрудняется дать дальнѣйшій ходъ дѣлу о сооруженіи Московской Окружной железной дороги, такъ какъ, по мнѣнію Статс-Секретаря Витте, къ постройкѣ Московской Окружной железной дороги можно будетъ приступить лишь при полномъ убѣжденіи въ томъ, что намеренія при ея проектированіи цѣли не могутъ быть достигнуты нишаъ путей, какъ осуществленіемъ столь дорогого предприятия и что затрата на это предприятие можетъ быть оправдана только тѣми преимуществами, которыя при этомъ будутъ достигнуты. Между тѣмъ, проектъ Московской Окружной дороги, по мнѣнію Г. Министра Финансовъ, не устраняетъ сомнѣній въ томъ, что цѣли, преслѣдуемая при сооруженіи Московской Окружной дороги, могутъ быть достигнуты сооруженіемъ дешовѣе соединительныхъ между сходящихся въ Москвѣ дорогами вѣтвей, расположенныхъ въ нѣкоторомъ отъ города разстояніи, почему и полагать вопросъ объ Окружной дорогѣ подвергнуть дополнительному обсужденію въ особомъ совѣщаніи при Министерствѣ Путей Сообщенія подъ предсѣдательствомъ бывшаго Товарища Министра Путей Сообщенія Инженер-Генераль-Лейтенанта Н. П. Петрова.

Для изысканія возбуденнаго Г. Министромъ Финансовъ вопроса, были сдѣланы соображенія относительно сооруженія Окружной дороги на разстояніи около 20, 60 и 100 вѣрстъ отъ Москвы, а также были запроектированы, по указанію бывшаго Товарища Министра, соединительныя желѣзнодорожныя линіи между слѣдующими пунктами:

1) Орелъ—Вязьма.....	280 вѣрстъ;
2) Нижній-Новгородъ—Ермолино.....	190 "
3) Вязьма—Голутичъ.....	180 "
4) Киржачъ—Покровъ.....	36 "
и 5) Ильинскій Погостъ—Егорьевскъ.....	20 "

Итого..... 706 вѣрстъ.

Оказалось, однако же, что всѣ эти соединительныя желѣзнодорожныя линіи не могутъ дать удовлетворительныхъ результатовъ, такъ какъ изъ всѣхъ, направленныхъ черезъ Московскій узелъ, транзитныхъ грузовъ онѣ отсыски ба около 17%, а такъ какъ притокъ грузооборота Московскаго узла составляетъ болѣе 5% въ годъ, то тогда черезъ три года встрѣчающа въ Московскомъ узлѣ затрудненія снова оказались бы въ томъ же положеніи.

Имѣя въ виду то важное государственное значеніе, которое представляетъ сооруженіе Московской Окружной железной дороги для правильного объѣма грузовъ въ Московскомъ узлѣ, 31 декабря 1899 года, по докладу въ Высѣ починашаго, бывшаго АВГУСТЪИПАГО Генераль-Губернатора, ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ СЕРГІЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА, ВЫСОЧАЙШЕ повелѣно было образоватъ подъ предсѣдательствомъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Сойсаніе въ составѣ Министровъ: Военнаго, Путей Сообщенія и Финансовъ, Управляющаго Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнаго Контролера.

9 февраля 1900 года в упомянутом особом Совещании были подвергнуты всестороннему обсуждению те условия, которым должна удовлетворять Московская Окружная желѣзная дорога, а также рассматривались вопросы, в какомъ разстояніи отъ Москвы должна быть сооружена Московская Окружная желѣзная дорога. По обсужденіи высказанныхъ соображеній, особое Совѣщаніе пришло къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) Принять сооруженіе въ Москвѣ Окружной желѣзной дороги въ два пути, съ полнымъ оборудованіемъ товарами и сортировочными станціями, необходимымъ съ тѣмъ, чтобы эта дорога была сооружена внѣ предѣловъ города, но на разстояніи не свыше 8—10 верстъ отъ него, располагаясь и на средстве казны. Дорога должна быть построена по техническимъ условіямъ, для магистральныхъ линій и, если наисканія покажутъ необходимость для соблюденія нѣхъ условій мѣстами и превзойти установленное, предѣльное въ 10 верстъ, удаленіе линіи отъ города, то, въ исключительныхъ случаяхъ, сіе допускается.

2) Предоставить Министру Путей Сообщенія озабочиться немедленнымъ производствомъ новыхъ техническихъ изысканій по Окружной дорогѣ на указанныхъ въ пунктѣ 1-мъ основаніяхъ, съ исполненіемъ нѣмъ же ВЫСОЧАЙШАГО Указа о принудительномъ отчужденіи требующихъ недвижимыхъ имуществъ, и, по мѣрѣ возможности, неотлагательно производить отчужденіе и приступить къ работамъ по самому сооруженію дороги.

3) Предоставить Министру Путей Сообщенія и Финансовъ изыскать необходимыя для производства изысканія и работъ въ текущемъ году средства путемъ временнаго поземельнаго изъ сѣхъ обремененныхъ и чрезвычайныхъ расходовъ 1900 года на желѣзнодорожное дѣло съ тѣмъ, чтобы поземельно-кредитныя были возстановлены по государственной росписи 1901 года.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЯ ИЗЫСКАНИЯ МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ 1901 ГОДА

Во исполненіе постановленія Особата Совѣщанія, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 15 февраля 1901 года, Г. Министромъ Путей Сообщенія было сдѣлано распоряженіе о производствѣ новыхъ изысканій на основаніи данныхъ, выработанныхъ особымъ Совѣщаніемъ. Производство изысканій снова было поручено Инженеру П. И. Рахвескому, а наблюдающимъ за изысканіями, какъ ранѣе, оставался В. Н. Коковцовъ.

РАСМОТРѢНІЕ ПРОЕКТА МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И ВЪ ИНЖЕНЕРНОМЪ СОВѢТѢ ПО ИЗЫСКАНІЯМЪ 1901 ГОДА.

Для всесторонняго изученія вопроса о направленіи Московской Окружной желѣзной дороги, а также са стоимости и сравнительной выгоды ея въ эксплуатационномъ отношеніи при различныхъ направленіяхъ дороги, дѣло о выборѣ колыца Окружной дороги было поручено Министромъ Путей Сообщенія Инженерному Совѣту, въ виду чего и результаты новыхъ изысканій (собственно реконструированъ) Московской Окружной дороги, по указанному Особымъ Совѣщаніемъ направленію, были представлены 27 марта 1900 года въ Инженерный Совѣтъ.

Дѣлѣ, во исполненіе постановленія Инженернаго Совѣта, 14 ноября 1900 года были представлены въ Инженерный Совѣтъ результаты новыхъ изысканій по четвертому колыцу, которое при различныхъ сочетаніяхъ съ первымъ, пригороднымъ, колыцомъ дало 11 вариантовъ колыцъ, длина коихъ колебалась между 40,33 (пригородное колыцо) и 62,50 (IV колыцо) верстами, при заключающейся въ предѣлахъ колыца площади отъ 10650 десятинъ (пригородное колыцо) до 23470 десятинъ (IV колыцо). Такъ какъ площадь города Москвы въ предѣлахъ Камеръ-Коллежскаго вала составляетъ нѣтъ 6539 десятинъ, то площадь пригороднаго колыца болѣе площади города на 60%, а площадь IV-го колыца болѣе площади города въ 3½ раза.

Инженерный Совѣтъ въ засѣданіи своемъ отъ 14 февраля 1901 года, подвергнувъ подробному разсмотрѣнію представленныя варианты и исключивъ изъ коихъ, какъ излишніе ихъ дороговизны, пробѣга грунтовъ по Окружной дорогѣ, остановился лишь на четырехъ колыцахъ, указанныхъ въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Номера колыцъ.	Длина колыцъ.	Площадь колыцъ.	Что составляетъ сравнительно съ площадью города.	Стоимость изм. упр.
	Версты.	Десятинъ.		
V	48,97	14.570	2,24	40 ^{1/2} ;
VII	40,33	10.910	1,68	41;
IX	51,23	18.320	2,82	40 ^{1/2} ;
XI	59,39	22.170	3,41	41.

При обсужденіи означенныхъ проектовъ (колыцъ) Окружной дороги въ засѣданіи Инженернаго Совѣта Генераль-Контролеръ Департамента желѣзнодорожной отчетности, Тайный Совѣтникъ М. П. Мининъ, обративъ вниманіе на желательность устройства Московской Окружной желѣзной дороги по дальнему (III-му колыцу длиной 97 верстъ), дабы не препятствовать расширенію самого г. Москвы, высказавъ сомнѣніе въ томъ, что въпротѣвъ Окружной дорогѣ по тѣхъ поръ не получатъ хода, пока стоимость этой дороги не будетъ значительно понижена, прибѣжно до 15 или 18 миллионовъ рублей, каковая сумма, по набѣгающимъ въ Государственному Контролю сѣдѣніямъ, уже и предпринята въ Министерствѣ Финансовъ на означенную постройку. Указанное пониженіе стоимости сооруженія Московской Окружной желѣзной дороги можетъ быть достигнуто, по мнѣнію Тайнаго Совѣтника Минина, главнымъ образомъ, возможнымъ уменьшеніемъ стоимости отчужденія, а стоимости отчужденія находится въ прямой зависимости отъ того, по какому колыцу идти и, конечно, при дальнемъ колыцѣ отчужденіе обогатится значительно дешевле противъ пригороднаго колыца. Засмѣявъ, при дальнемъ колыцѣ, въ виду уменьшенія кожнаго движенія по дорогамъ гужового проѣзда, можно не строить путепроводовъ черезъ шоссе и пробѣжки Окружной, что опять уменьшитъ въ значительной степени расходы по сооруженію Окружной дороги.

Инженерный Совѣтъ, несмотря на такое заявленіе Генераль-Контролера, Тайнаго Совѣтника М. П. Минина, и принимая во вниманіе предстоящее въ 1905 году громадное количество грузовъ какъ транзитныхъ (500 миллионовъ пудовъ), такъ и мѣстныхъ (500 миллионовъ пудовъ), пришелъ къ заключенію, что для набѣгания заторможенія Московскаго узла, необходимо сейчасъ же приступить къ сооруженію, хотя бы части Окружной дороги.

Во исполненіе означеннаго постановленія были составлены расцѣпочная ведомости на всѣ помеченные варианты, которая была представлена въ учрежденную при Инженерномъ Совѣтѣ Комиссію. Комиссія, рассмотрѣвъ колыца V, VII, IX и XI, а также вышеупомянутые варианты въ засѣданіи своемъ отъ 20 марта 1901 года, пришла къ заключенію о полной невыгодности направленія Окружной дороги въ обходъ Воробьевыхъ Горъ, на основаніи чего къ расцѣпочнѣ остались лишь только тѣ колыца и варианты, по которымъ направленіе Московской Окружной дороги проектировано черезъ Ново-Давычье поле, а именно: VII и IX колыца.

Въ засѣданіи Инженернаго Совѣта были подробно рассмотрѣны VII и IX колыца, какъ въ техническомъ, такъ и экономическомъ и эксплуатационномъ отношеніяхъ, при чемъ выяснилось, что изъ 500 миллионовъ пудовъ транзитныхъ грузовъ, расчитанныхъ на 1905 годъ (предполагаемый годъ окончанія постройки Московской Окружной дороги) пройдетъ по Окружной дорогѣ, при сооруженіи VII колыца всего около половины транзитныхъ грузовъ, при сооруженіи же IX колыца значительно менѣе, при чемъ объемы транзитными грузами будутъ производиться при VII колыцѣ гораздо скорѣе и удобнѣе, такъ какъ всѣ существующія устройства будутъ почти у самой Окружной дороги, тогда какъ при IX колыцѣ пробѣги отъ существующихъ устройствъ до Окружной дороги и, затѣмъ, по самой Окружной дорогѣ будутъ значительныя.

Такъ какъ означенное движеніе транзитныхъ грузовъ не въ состояніи будетъ окупать большихъ затратъ на сооруженіе Окружной дороги, то необходимо принять всѣ мѣры къ тому, чтобы захватить какъ можно болѣе мѣстныхъ грузовъ, прибывающихъ и отправляемыхъ изъ Москвы, количество коихъ на 1905 годъ исчислено до 500 миллионовъ пудовъ. Цѣль эта достигается при VII колыцѣ значительно легче, чѣмъ при IX.

Высѣтъ съ сѣмъ при VII колыцѣ будетъ обслужено и пассажирское движеніе, какъ прямое, такъ и мѣстное, что не можетъ быть оставлено безъ вниманія, такъ какъ пассажировъ въ 1905 году будетъ отправляться и прибывать въ Москву не менѣе 12 миллионовъ. На IX же колыцѣ, которое на сѣбѣ отстоитъ отъ VII колыца почти на 4½ версты, мѣстныхъ Московскихъ грузовъ будетъ самое незначительное количество, пассажировъ же почти не будетъ.

Всѣ эти соображенія привели значительное большинство Инженернаго Совѣта (предсѣдателя и всѣхъ его членовъ, а также и представителя отъ Военнаго Вѣдомства и Государственнаго Контроля, отъ Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ двухъ (представителя отъ Министерства Финансовъ, Директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, Э. К. Циглера-фонъ-Шафрауэна и Члена Инженернаго Совѣта, Н. Е. Адаурова), къ мнѣнію, что Московская Окружная дорога должна быть построена предпочтительно по VII пригородному колыцу, какъ удовлетворяющему всѣмъ представляемымъ къ Московской Окружной дорогѣ требованіямъ принадлежащихъ къ Москвѣ желѣзнодорожныхъ линій, Военнаго Вѣдомства и Городского Управленія и какъ не противорѣчающее требованію, выраженному въ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденномъ журналѣ отъ 9 февраля 1900 года Особата Совѣщанія, подъ АБН УСТУПИМЫМЪ представителямъ

ствомъ въ Бозѣ почившаго ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ СЕРГІЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА, такъ какъ уѣ пригородное кольцо находится внѣ города и отстоитъ отъ него не далѣе 8—10 верстъ.

Въ прилагаемой ведомости показаны разстояния точекъ пересѣченія Московской Окружной дороги съ магистральными желѣзнодорожными линіями, принимающими къ Москвѣ.

ВЪДОМОСТЬ

точкам пересечения VII и IX колец Московской Окружной дороги с магистральными железнодорожными линиями, примыкающими к Москве.

№ п/п по плану	Наименование хозяйств (интеррайоны)	В VII колхоз.	В колхозе мясострой.	В п. с. т. м. IX колхоз.	В п. с. т. м. IX колхоз.	В п. с. т. м. IX колхоз.
1.	Никольская.....	0	4 в+347,50 с.	0	9 в+163,00 с.	
2.	Ярославская.....	4 н+35,69 с.	4 +487,00 н	6 в+429,50 с.	7 н+254,70 н	
3.	Капская.....	11 + 85,83	4 +272,00	19 +182,65	7 н+254,50 н	
4.	Никогородская.....	15 + 59,69	2 + 2,70	21 +317,81	2 + 2,70	
5.	Курская.....	15 +423,63	4 +437,70	22 +186,71	4 +437,70 н	
6.	Павеловская.....	22 +418,33	4 -271,36	29 +152,97	4 -271,36	
7.	Брянская.....	29 +310,05	1 +372,00	36 + 54,76	1 +352,00	
8.	Брестская.....	31 +47,90	4 +296,40	37 +392,52	4 +296,40	
9.	Савеловская.....	38 +381,49	1 +325,00	0	4 +257,33	
10.	Индальская.....	39 + 34,74	3 +300,00	4 +262,04	10 + 43,70	

Длина VII кольца получилась в 40,78 верст, длина же IX кольца—50,64 верст и приблизительная стоимость этого последнего была определена расчётною ведомостью около 381/2 миллионов рублей.

Ведствие указанного заключения въ Инженерномъ Свѣтѣ, для его по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелѣнію было поручено разработать въ Комисіи въ составъ Министровъ—Пути Сообщенія, Военнаго, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнаго Контроля, податъ АВГУСТЪИШІМЪ представителемъ въ Бѣзѣ починающаго ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЫСОЧЕСТВА ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ СЕРГІЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА, какъ она Комисіи, имѣя въ виду интересы промышленности и исхода изъ общаго соображенія, высказавало, что надлежитъ отплатъ предпочтенію широкую колѣю, а именно IX, дающую возможность значительнаго расширения Г. Москвъ въ предѣлахъ этого колѣя, а также возможность столь необходимаго, по санитарнымъ соображеніямъ, выселенія фабрикъ и заводовъ изъ города на окраины.

Московская Окружная железная дорога предназначалась, главным образом, для обслуживания транзитного и грузового движения и, вместе с тем, предполагалось обслужить отчасти местное товарное и пассажирское движение.

ОКОНЧАТЕЛЬНЫМ ИЗЫСКАНИЯ МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

Послѣ этого были произведены Инженеромъ П. И. Рашевскимъ окончательныя изысканія на основаніи утвержденныхъ 7 сентября 1900 года Министерствомъ Путей Сообщенія техническихъ условій, по коимъ:

- 1) допущены на главный линии радиус не менее 200 саж., а подъема не выше 0,008;
- 2) ширина полотна для двух путей не менее 5,50 саж.;
- 3) все мосты и путепроводы должны быть на каменных опорах с металлических фермами;
- 4) пересечения въездов железнодорожного пути с проезжими и пбыходными дорогами на главный линии не допущены, на въездах разрушены;
- 5) пассажирские здания должны быть каменные или кирпичные.

3

15

По окончательнымъ изысканьямъ точки пересѣченія IX кольца съ магистральми опредѣлились слѣдующія:

слідуючі:

№№ по дорожному району	Наименование населенных пунктов, расположенных на территории дорожной зоны	Номера верев, маршрутов, указывающих на начало и конец маршрута
1.	Николаевская	9 в, +346,93 С.
2.	Савеловская	6 " +170,10 "
3.	Ярославская	6 " +421,00 "

ИСТОРИЯ СОСТАВЛЕНИЯ И УТВЕРЖДЕНИЯ РАСЧЕТНОЙ ВЪЕДОМОСТИ.

Составляя первоначальную расчётную сумму в 62.112.615 рублей, Начальник работ провоздвигать ту мысль, что на Московскую Окружную желательную дорогу нельзя смотреть только с точки зрения Государственного Казначейства, т.е. убирать её стоимость, исключительное руководство только лишь соображением, чтобы она давала непосредственный прямой доход, и необходимо иметь в виду, что, если вообще всё же желательна дорога, считается предприятием, имеющими большое Государственное значение, то тем же более должна считаться предприятие Государственного значения Московской Окружной дороги и Государственное значение её должно стоять на первом плане, а потому названная дорога должна была быть во всех отношениях надлежащим образом построена.

Иногда даже в виду, что сооружение дороги оспаривали своим колыхать красавицу Москву, центром государства, древний первопрестольный городок, нельзя было не обратить внимания и на красоту и наизящество сооружений Московской Окружной железной дороги, особенно богатые ее мостовые через реку Москву. Вообще первоначальный проект Московской железной дороги был разработан из довольно широкого предположения, колыхание, т. е. предположилось положить вокруг всей Москвы ее полосу отчуждения Московской Окружной железной дороги для колыхания водопроводных труб, поочередно водопроводных труб, из артезианских колодезней, на юг из реки Москвы и соединяя, кроме того, это колыхание водоснабжение с городскими водопроводами; тогда пришлось бы полная обеспеченность водоем не только всей Московской Окружной железной дороги, но и магистральных железных дорог, тоже находящихся в воде, а также и на случай застрявшего возрастающего движения по Московской Окружной дороге, что особенно важно, если принять в соображение, что через Московский уезд проходило до ¼ транзита всей русской сены, при чем весьма возможны случаи задержки грузовых и Московского сажа, вследствие которых может возникнуть необходимость сразу значительно увеличить пропускную способность через Московскую Окружную железную дорогу, для чего сразу понадобятся усиленные водоснабжение по всей линии, а это безо всяких затруднений было бы достигнимо при устройстве колыхающего водоснабжения. Кроме того, снабжение дорожкою водоем полосу отчуждения дороги, само собою, могло бы крайне полезно, как мосту бы озабоченному окрестности столица Москвы, а равным образом, могло бы сослужить большую службу и при скорейшем освоении района Окружной дороги и при привлечении коварства промышленных заведений, фабрик и заводов к выселению этих заведений из города в район Окружной дороги, где они могли бы от Московской Окружной дороги получать вод.

Первоначально также предполагалось, что установка кругового электрического кабеля с той целью, чтобы избежать опасности для жизни людей, не оправдалась. Поэтому в настоящее время на территории завода в районе расположения дороги, где они могли бы находиться, не было никаких признаков опасности.

[illegible]

Причина в соображении все изложенное, а также в предположении, что весь 500 миллионный объемный транзитного груза, проходящего через Московский узел, должны пройти через Московскую Окружную железную дорогу, так и равно как узел.

Гражданские сооружения.

На I, II и III подп. уч.—Шинку и Солуну;

на IV—Перцову;

на V—Маскову;

на VI и IX—Заблунину;

на VII—Вдовину;

на VIII—Ситникову;

на X—часть Зыбину и часть Волкову.

Металлические фермы мостов и путепроводов.

Заводу К. Рудай и К^о въ Варшаву на I, III, IV, V и VI уч., всего 247.382 пудов;

Николаевскому заводу на части VII, VIII и IX уч., всего 140.814 пудов;

Коломенскому заводу на X уч., всего 101.477 пудов;

Брянскому заводу на II уч. и ферма моста через р. Москву на 38 верст^х, всего 100.406 пудов;

Дебальцовскому заводу на части VII, VIII и IX уч., всего 34.829 пудов;

Сормовскому заводу два моста через р. Москву на 29 и 36 верстах, всего 224.893 пудов;

Канско-Воткинскому заводу—мост^х через р. Москву на 33 верст^х, всего 97.603 пудов.

Работы производились во всем согласно утвержденным техническим условиям изъ материалов, выдержавших установленные нормы для испытаний. При производстве земляных работ въ виду того, что Московская Окружная желѣзная дорога проходит или въ чертѣ города, или неподалеку отъ нея, резервы и каналы вообще не допускались, вслѣдствіе крайней дороговизны откушения; поэтому окла залосъ необходимымъ перебить землю изъ выемокъ въ насыпи, на разстояніи до 5 верст^х.

При производствѣ земляныхъ работъ, между прочимъ, работали пять экскаваторовъ, нагнетанныхъ: одинъ на Путловскихъ заводахъ, два въ Англіи и два въ Германіи. Работа экскаваторовъ была экономична тамъ, гдѣ выемки достигали трехъ сажень, т. е. гдѣ экскаваторы работали полной производительностью.

Для перевозки болѣе 150.000 куб. саж. земли изъ выемокъ около Нескучнаго сада и со ст. Канатчиково на ст. Воробьевы Горы, во избѣжаніе задержки въ окончаніи работъ, былъ построенъ черезъ р. Москву на 33 верст^х временный деревянный мостъ длиною 130 саж. подъ нормальную двухпутную колею, съ пролетами до 15 саж., съ фермами досчатой привилегированной системы инженера Лембе и стоимостью около 100.000 рублей.

Постройка моста этой системы имѣла оправданіе предположеніе Управленія работами о его выгоды и целесообразности, по сравнению съ обычно принимаемою для временныхъ мостовъ подкосную систему. Этотъ мостъ былъ необходимъ для производства земляныхъ работъ въ теченіи трехъ строительныхъ периодовъ, при такихъ условіяхъ, если бы онъ былъ построенъ по обыкновенной подкосной системѣ, то его пришлось бы разбирать два раза на время лежода, для чего потребовался бы весьма значительный расходъ, каковой былъ избѣгнутъ, вслѣдствіе постройки этого моста по системѣ инженера Лембе.

Имѣя въ виду, что Московская Окружная желѣзная дорога транслирована частью въ предѣлахъ города и частью у самаго города, и притомъ Первопрестольной столицы Москвы, въ сердцѣ Россіи, и что эта дорога предназначена для обслуживания такого громаднаго и весьма важнаго, какъ въ коммерческомъ, такъ и въ желѣзнодорожномъ отношеніяхъ, промышленнаго и торговаго центра,—Начальникъ работъ старался и постройки Окружной дороги придать, сообразно ея значенію, облику, и мѣсто немного отличающій ее отъ принятыхъ на желѣзнодорожныхъ линіяхъ, типовъ построекъ.

Для руководства при составленіи проектовъ сооружений и знаній дороги были привлечены лучшія техническія силы, а именно, заслуженный профессоръ Института Инженеровъ Путей Сообщенія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I инженеръ Н. А. Енисейскій, спроектировавшій ферму моста отъ 112 саж. на 29 верст^х черезъ р. Москву, написавшаго АЛЕКСѢВСКИМЪ въ честь ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВѢЩЕСТВА НАСЛѢДНИКА ЦЕСАРЕВИЧА АЛЕКСІЯ НИКОЛАЕВИЧА; профессоръ ИМПЕРАТОРСКАГО Московскаго Инженернаго училища, инженеръ Л. Л. Проскураковъ, по проекту котораго построены два арочныхъ моста черезъ р. Москву, отверстіемъ каждый по 62,89 саж., изъ нихъ мостъ на 36 верст^х наименованъ мостомъ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II въ честь ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, имѣя благопоучно царствующаго ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II а мостъ на 33 верст^х наименованъ СЕРГѢЕВСКИМЪ въ память въ Божѣ почившаго ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВѢЩЕСТВА ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ СЕРГІЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА, бывшаго Московскаго Генералъ-Гу-

бератора, профессоръ ИМПЕРАТОРСКОЙ Академіи Художествъ А. Н. Померанцевъ, спроектировавшій и разрабатывавшій художественную отдѣлку опоръ арочныхъ мостовъ и порталовъ АЛЕКСѢВСКАГО моста. Всѣ проекты искусственныхъ и гражданскихъ сооружений разрабатывались подъ руководствомъ упомянутыхъ лицъ.

Всѣ гражданскія заданія, кромѣ службъ, кирпичныхъ, крытыхъ черепицей Марсельскаго и Варшавскаго типовъ, на крышахъ двухэтажныхъ зданій поставлены перила, на трубахъ пассажирскихъ зданій и жилищъ домовъ установлены дефлекторы патентованной системы „Фемиксъ“.

УЧРЕЖДЕНІЕ МѢСТНАГО КОМИТЕТА ПРИ УПРАВЛЕНІИ РАБОТАМИ МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Для ускоренія рѣшенія нѣкоторыхъ дѣлъ на мѣстѣ, быть организовавъ при Управленіи работами, въ видѣ опыта, мѣстный Комитетъ, которому перейти часть функций, выполнявшихся Комитетомъ Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

Означенный мѣстный Комитетъ состоялъ изъ представителей отъ Министерствъ: Военнаго, Путей Сообщенія, отъ Государственнаго Контроля, Генералъ-Губернатора, отъ Канцеляріи Министра Путей Сообщенія (по откушению земель) и г. Москвы.

Кромѣ сего, при разсмотрѣніи расцѣпной нѣдомости въ Комитетѣ участвовали съ своимъ голосомъ и Начальники казенныхъ, сходящихся въ Москвѣ, желѣзныхъ дорогъ, Управляющіе же частныхъ дорогъ въ Москвѣ участвовали въ разсмотрѣніи расцѣпной нѣдомости лишь по вопросамъ, касающимся ихъ дорогъ.

Изъ опыта существованія этого Комитета приходится вывести заключеніе, что кромѣ нѣкоторой пользы, изъ разсмотрѣнія и рѣшенія на мѣстѣ вопросовъ по откушенію имущества, которую названный Комитетъ, несомнѣнно, оказалъ Управленію по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, нельзя болѣе указать ни на какіе факты, которые могли бы оправдать расходы по его содержанію, ибо, несмотря на то, что въ составъ Комитета съ участіемъ чиновъ мѣстнаго Государственнаго Контроля итудирована договоры съ подрядчиками весьма подробно, но, тѣмъ не менѣе, это обстоятельство совершенно не помѣшало возникновенію недоразумѣній по поводу оплаты отказа подрядчиковъ отъ казеннаго подвижнаго состава, недоразумѣній, восходящихъ по разсмотрѣнію Министровъ Путей Сообщенія Финансовъ и Государственнаго Контроля и оставшихся вѣстами неразрѣшеннымъ.

Подобнымъ же образомъ было совершенно безосновно разсмотрѣніе расцѣпной нѣдомости въ мѣстномъ Комитетѣ, ибо, слѣдя общими тенденціи, представителямъ Министерства Финансовъ и Контроля на стояли на ея значительномъ сокращеніи, ради экономіи образъ расцѣпную нѣдомость, представленную Начальникомъ работъ. Между тѣмъ, во время производства работъ, все равно, въ виду требованій жизни, пришлось исполнить рядъ работъ, предусматривавшихся представившейся Начальникомъ работъ расцѣпкой и исключенныхъ мѣстнымъ Комитетомъ, а черезъ это, естественно, произошла нехватка кредита и перерасхода противъ отпущенныхъ на постройку средствъ, хотя предусмотрѣнная расцѣпная нѣдомостью работы и были выполнены съ значительнымъ сбереженіемъ противъ общей суммы ихъ стоимости.

Вообще опытъ постройки Московскою Окружной желѣзной дороги показываетъ, что целесообразная работа и выполненіе заранѣе намѣченнаго плана постройки возможно добиться только при отсутствіи вѣдательства въ дѣла постройки коллегіальныхъ началъ, ибо отвѣтственность за все произведенное остается все равно на распорядителей кредита, т. е. на Начальникѣ работъ, а между тѣмъ, всѣ его мѣропріятія, подвѣргаясь измѣненіямъ со стороны коллегіальныхъ учрежденій, иногда бывають не целесообразно наведены, а иногда въ значительной степени заторможенны, что, несомнѣнно, страшно вредитъ дѣлу^{*)}.

Всѣмъ тормозящимъ дѣло постройки оказались также предварительный контроль. Предварительный контроль не въ состояніи предотвратить никакихъ перерасходовъ и неправильныхъ уплатъ со стороны Начальника работъ, ибо, въ силу инструкцій, Начальникъ работъ имѣетъ право промасти, подлѣжную отвѣтственность, какой угодно платежъ изъ кредита, распорядителемъ коего состоитъ. Какова же роль предварительнаго контроля, если онъ не въ состояніи предотвратить перерасхода и неправильныхъ платежей? Обнаружить же это и слѣдуетъ нанести на Начальника работъ можетъ и послѣдующій контроль.

Что же касается предварительнаго контроля, то онъ является только инстанціей, тормозящей ходъ живого дѣла и приносящей этому живому дѣлу, пользу и интересъ коего онъ должеитъ оберегать,—существенный вредъ.

^{*)} Особенно разительный примеръ представляетъ утвержденіе договора на откушение съ фирмою Савиныхъ в Галицкѣ, каковой договоръ утверждѣн въ продолженіи болѣе 6 мѣсяцевъ, вслѣдствіе чего исполненіе этихъ работъ было задержано открытіе дороги для пассажирскаго движенія.