

**Сборник сведений о железных дорогах в
России**

1875

УДК 93
ББК 63.3
С23

С23 Сборник сведений о железных дорогах в России: 1875 / – М.: Книга по Требованию, 2022. – 411 с.

ISBN 978-5-458-17122-9

ISBN 978-5-458-17122-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

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.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ОТДѢЛЪ П.

	Стр.		Стр.
А. Ходъ развитія желѣзно-дорожной сѣти	1	16) Либавская	60
Б. Общія свѣдѣнія о постепенномъ разрѣшеніи		17) Воронежско-Ростовская	65
и открытіи дорогъ	10	18) Бресто-Граевская	72
В. Частныя свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ:		19) Скопинская	70
1) Одесская	13	20) Кіево-Брестская	75
2) Московско-Курская	19	21) Ливенская узкоколейная	80
3) Иваново-Кинешемская	22	22) Новгородская узкоколейная	81
4) Поти-Тифлисская	24	23) Желѣзная дорога Путиловскаго Товарищества	83
5) Грязе-Царицынская	26	24) Ярославско-Вологодская узкоколейная	84
6) Орловско-Грязская	30	25) Риго-Болдерааская	—
7) Тамбовско-Козловская	33	26) Желѣзная дорога Гутуевскаго Товарищества	87
8) Рыбинско-Бологовская	34	27) Мюльграбенская вѣтвь Риго-Динабургской желѣз-	
9) Балтійская	38	ной дороги	—
10) Харьковско-Николаевская	43	28) Ландварово-Роменская	88
11) Московско-Ярославская	47	29) Лозово-Севастопольская	89
12) Тамбовско-Саратовская	50	30) Риго-Митавская	91
13) Московско-Брестская	53	31) Моршанско-Сызранская	92
14) Новоторжская	57	32) Ряжско-Вяземская	94
15) Константиновская	59	33) Ростово-Владикавказская	98

Къ этому Отдѣлу прилагается карта желѣзныхъ дорогъ по 1 января 1873 года.

ОТДѢЛЪ II.

Разныя свѣденія о желѣзныхъ дорогахъ за 1870, 1871 и 1872 годы.

А. Ходъ развитія желѣзно-дорожной сѣти.

23 Апрѣля 1866 года была утверждена сѣть желѣзныхъ дорогъ, въ которую вошло 14 линій: Московско-Курская, Курско-Кіевская, Кіево-Балтская съ Волочическою вѣтвю, Тирасполе-Кишиневская, Балто-Елисаветградская, Елисаветградско-Харьковская, Курско-Харьковско-Азовская, Рязско-Моршанская, Поти-Тифлисская, Козлово-Воронежская, Елецко-Орловская, Елецко-Грязская, Шуйско-Ивановская и Козлово-Тамбовская.

Постройка всѣхъ этихъ дорогъ была разрѣшена въ 1866—1868 годахъ.

Кромѣ того, по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, разрѣшено было въ тотъ же періодъ времени построение 12 желѣзныхъ дорогъ, не входившихъ въ сѣть 1866 года: Орловско-Витебской, Тересполь-Брестской, Риго-Митавской, Московско-Ярославской, Грязе-Борисоглѣбской, Аксайско-Ростовской, Финляндской, Рыбинско-Осѣченской (Бологовской), Московско-Смоленской, Балтійской, Новоторжской и Тамбово-Саратовской.

Въ то же время, вслѣдствіе частныхъ ходатайствъ производимы были изысканія по многимъ направленіямъ, причѣмъ нѣкоторыя линіи признавались Правительствомъ особенно важными. Таковы были:

Линія отъ *Харьково-Азовской* желѣзной дороги до *Севастополя* съ вѣтвями къ *Одосіи* и *Днѣпру*—по ея военному, политическому и будущему коммерческому значенію.

Линія отъ *Воронежа* до *Грушевки*—необходимая для обезпеченія юго-восточныхъ губерній минеральнымъ топливомъ и для развитія каменно-угольнаго промысла въ восточной части Донецкаго бассейна.

Линія: *Моршанско-Пензенско-Самарская* и *Борисоглѣбско-Царицынская*—долженствовавшія соединить существовавшую сѣть желѣзныхъ дорогъ съ Волгою, и *Самаро-Оренбургская*—какъ продолженіе Моршанско-Самарской.

Линія: *Ковно-Либавская* съ вѣтвю до Митавы; *Риго-Виндавская*; отъ *Витебска* до *Нѣжсина* чрезъ Оршу и Могилевъ; отъ *Бреста* до *Бердичева*, чрезъ Кобринъ, Пинскъ и Житомиръ; отъ *Бреста* до *Льва* (въ Пруссіи); *Смоленско-Бресткая*; *Кишиневско-Ясская*; линія отъ Бреста-Бердичевской дороги до *Бродъ* (въ Австріи); отъ *Рослава* до *Багмача*

Отд. II.

(на Курско-Кіевской дорогѣ); отъ *Серпухова* до *Орловско-Витебской* дороги.)

Линія отъ *Иваново* до *Кинешмы*, представляющая продолженіе Шуйско-Ивановской, необходимое для увеличенія доходности послѣдней и для снабженія мѣстности своего прохожденія дровами, лѣсомъ и вообще товарами подвозимыми по Волгѣ.

Линія: отъ *Ярослава* на *Кострому*, *Вятку* и *Перми*; отъ *Луневскихъ* каменноугольныхъ копей до *Камы*; отъ *Перми* до *Тюмени*; отъ *Ершовки* на *Камъ*, чрезъ Екатеринбургъ до *Тюмени*; отъ *Осы* до *Ямторовска*; отъ *Елтонскаго озера* до *Волги* противъ Камышина; отъ *Елтона* же до *Астрахани* и Бирючьей косы.

18 Октября 1868 года, одновременно съ утвержденіемъ новыхъ правилъ о выдачѣ желѣзно-дорожныхъ концессій, было Высочайше повелѣно: Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ внести въ Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ свои соображенія о тѣхъ важнѣйшихъ линіяхъ, на которыя возможно даровать концессіи съ содѣйствіемъ Правительства, и постановленіе по сему предмету Комитета желѣзныхъ дорогъ поднести чрезъ Комитетъ Министровъ на Высочайшее утвержденіе.

Во исполненіе такого Высочайшаго повелѣнія, Министромъ Путей Сообщенія составлена была записка, внесенная въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ 6 Ноября 1868 года, въ которой объяснялось слѣдующее:

Не смотря на незначительное развитіе существовавшей желѣзно-дорожной сѣти, въ ней замѣчаются пробѣлы, пополненіе которыхъ необходимо для упроченія политическихъ и экономическихъ интересовъ государства. Таки напримѣръ: Севастополь не соединенъ съ производительными мѣстностями черноземной полосы и Крымъ съ его своеобразными богатствами остается отдѣленнымъ отъ внутренней Россіи. Не соединены съ внутреннею Россіею ни Оренбургскій край, чрезъ который идетъ Средне-Азіатская торговля, ни Каспійское море, служащее для торговли съ Персіею и сообщенія съ Кавказомъ. На Сѣверѣ нѣтъ рельсоваго пути ни къ Уралу, съ его горнозаводскими промыслами и минеральными богатствами, ни въ Вѣдоморскій край, нуждающійся въ продовольствіи. На за-

надѣ остаются не связанными съ желѣзнодорожною сѣтью лучшіе Балтійскіе порты—Либава и Виндава, тогда какъ Пруссія, при помощи желѣзныхъ путей и улучшенныхъ водяныхъ сообщеній, успѣла привлечь къ своимъ портамъ значительную часть произведеній Волыни и Литвы, въ ущербъ Либавской и Виндавской торговлѣ. Желѣзныя дороги Царства Польскаго не соединены съ Москвою и Киевомъ, тогда какъ подобное соединеніе важно въ военномъ и политическомъ отношеніяхъ. Для пополненія существовавшихъ пробѣловъ, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, было необходимо 5 или 6 тысячъ верстъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ; но какъ подобное сооруженіе, производимое при помощи Правительства, невозможно выполнить одновременно, то Министръ Путей Сообщенія раздѣлилъ признававшіяся имъ необходимыми желѣзныя дороги на двѣ категоріи.

Въ первую вошли дороги:

а) Отъ станціи Лозовой (на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ) до Севастополя	525	верстъ.
б) отъ Моршанска до Пензы	258	„
в) отъ Пензы до Самары	325	„
г) отъ Борисоглѣбска до Царицына	350	„

(хотя линія отъ Борисоглѣбска до Камышина на 73 версты короче Царицынской, и проходить по болѣе населенной и плодородной мѣстности, но при проведеніи Царицынской линіи, сходящейся съ Волго-Донскою дорогою, достигается соединеніе центральной Россіи съ Каспійскимъ и Азовскимъ морями и является возможность обезпеченія дороги антрацитомъ).

д) отъ Самары до Оренбурга	380	„
е) отъ Ковно до Либавы	285	„
ж) отъ Бердичева (на Киево-Балтской дорогѣ) до Бреста чрезъ Житомиръ и Пинскъ или Ковель	470	„

Послѣдняя линія, необходимая по военнымъ соображеніямъ, общаго и экономическаго выгоды въ случаѣ соединенія Пинска съ Вильною, такъ какъ, при совмѣстномъ существованіи Бресто-Бердичевской и Пинско-Вилеиной линіи, производительныя мѣстности Волыни и Литвы получили бы возможность прямого сбыта—вмѣсто Прусскихъ портовъ—въ Либаву.

Во вторую категорію включены были:

а) Линія отъ Воронежа до Грушевки	503	„
---	-----	---

(она не была включена въ первую категорію, вслѣдствіе возникшихъ предположеній о соединеніи Воронежа съ Харьковомъ, требовавшемъ менѣе длиннаго пути).

б) отъ Бахмута до Мариуполя, предположенная въ видахъ обезпеченія Азовской заграничной торговли и развитія заводской промышленности въ Бахмутскомъ и Мариупольскомъ уѣздахъ	240	верстъ
в) отъ Камышина до Елтона	140	„
г) отъ Кишинева въ Яссы	74	„
д) отъ Вильно чрезъ Пинскъ до Бресто-Бердичевской дороги	300	„
е) отъ Нѣжина до Витебска	485	„
ж) отъ Сарапула, Осы или Перми, чрезъ Екатеринбургъ, до Тюмени, Ялуторовска или иного пункта свободнаго судоходства по Сибирскимъ рѣкамъ	680	„
з) отъ Смоленска до Бреста	656	„
и) отъ Риги до Виндавы	170	„

По заключенію Министра Путей Сообщенія, дороги первой категоріи должны были быть разрѣшаемы послѣ обезпеченія всѣхъ разрѣшенныхъ уже прежде дорогъ и притомъ въ послѣдовательномъ порядкѣ, т. е. такъ, чтобы каждая дорога разрѣшалась не прежде, какъ по обезпеченіи средствъ для сооруженія предыдущей; всѣ линіи первой категоріи должны были быть исполнены въ теченіе 2—4 лѣтъ, причемъ къ нимъ возможно было бы присоединять небольшія питательныя вѣтви. Дороги же, не входящія ни въ первую, ни во вторую категорію, могли бы быть разрѣшаемы не иначе, какъ безъ правительственныхъ гарантій и пособій, и если притомъ онѣ будутъ признаны не вредящими существующимъ или строящимся желѣзнымъ путямъ.

Мнѣніе Министра Финансовъ расходилось съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія только по двумъ пунктамъ: 1) Министръ Финансовъ считалъ невозможнымъ устанавливать вторую категорію, такъ какъ объявленіе разомъ болѣе 6 тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ, для построенія которыхъ Правительство готово осодѣйствовать гарантію и другими пожертвованіями, повредило бы не только кредиту желѣзно-дорожнаго дѣла, но и кредиту государственному. По заявленію г. Министра, вслѣдствіе слуховъ о предстоящей выдачѣ огромнаго числа концессій, уже возникали съ разныхъ сторонъ опасенія. 2) Воронежско-Грушевскую дорогу Министръ Финансовъ признавалъ безотлагательно необходимою, во-первыхъ для облегченія правительственной гарантіи по Козлово-Воронежской дорогѣ, а во-вторыхъ для соединенія каменноугольнаго бассейна съ безлѣснымъ Воронежскимъ краемъ и этого послѣдняго съ Азовскимъ моремъ. Вмѣсто Воронежско-Грушевской, Министръ Финансовъ полагалъ возможнымъ исключить изъ сѣти самоуязвѣйшихъ дорогъ: Пензенско-Самарскую, Ковно-Либавскую и Бердичево-Житомирскую.

Въ то же время Военный Министръ внесъ въ Комитетъ свои соображенія о дорогахъ необходимыхъ въ военномъ от-

ношеніи; онъ признавалъ самонужнѣйшими: а) Севастопольскую; б) отъ Смоленска чрезъ Могилевъ и Минскъ до Бреста; в) отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской дороги, чрезъ Житомиръ и Ровно, до Бреста съ вѣтвію къ Бродамъ; г) отъ Кіева или Нѣжина чрезъ Могилевъ до Витебска, или чрезъ Минскъ до Вильны; д) отъ Бреста или Кобрина до Гродно, на соединеніе съ С.-Петербурго-Варшавскою дорогою.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, при обсужденіи всѣхъ возникшихъ такимъ образомъ предположеній, призналъ необходимымъ ограничить число желѣзныхъ дорогъ только настоятельно нужными, вовсе не присовокупляя къ нимъ второй категоріи. Соглашая военныя и экономическія требованія Комитетъ, изъ линій предложенныхъ Военнымъ Министерствомъ, призналъ настоятельными только три, окаймляющія болотныя пространства Польша: 1) линію проходящую по мѣстности, расположенной между Нѣжиномъ и Могилевомъ и представляющей, прикрытую Днѣпромъ, базу военныхъ дѣйствій; 2) линію отъ Могилева чрезъ Минскъ и Кобринъ до Бреста—какъ операціонный путь на сѣверной сторонѣ Польша и 3) линію отъ Кіево-Балтской дороги, чрезъ Житомиръ, Ровно и Ковель, до Бреста. Первая изъ названныхъ линій могла бы имѣть экономическое значеніе какъ торговый путь къ Ригѣ; часть второй, отъ Могилева до Минска, могла получить коммерческое значеніе при соединеніи Минска съ Вильною, какъ торговый путь изъ Малороссіи къ Либавскому порту; линія же отъ Житомира до Бреста могла бы служить путемъ слѣдованія произведеній Волини въ Царство Польское. Что же касается прочихъ предположенныхъ Военнымъ Министерствомъ участковъ, то Комитетъ призналъ возможнымъ исполненіе ихъ только безъ правительственной гарантіи; дорогу же Бресто-Гродненскую нашелъ нужнымъ отложить.

Обращаясь къ разсмотрѣнію взаимно несогласныхъ мнѣній Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, касательно дорогъ: Ковно-Либавской, Воронежско-Ростовской и Пензенско-Самарской,—Комитетъ желѣзныхъ дорогъ пришелъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

Линія Ковно-Либавская имѣетъ особенную важность; еще въ 1857 году по Уставу Главнаго Общества положено было связать желѣзнымъ путемъ Либаву съ Курскомъ чрезъ Динабургъ. Ковно-Либавская желѣзная дорога, пользующаяся содѣйствіемъ Нѣманскаго судоходства, откроетъ путь къ Балтійскому морю изъ Литвы, Малороссіи и внутреннихъ губерній (для привлеченія Нѣманскихъ грузовъ, она должна наименѣе уклоняться отъ Ковно по направленію къ Вильнѣ). Въ виду соединенія Либавы съ средоточіемъ хлѣбныхъ избытковъ, въ Либавскомъ портѣ уже произведены большія портовые работы, стоимостью въ 2 милліона рублей, и портъ, приведенный въ удобное состояніе, ожидаетъ только рельсового пути, чтобы вступить въ состязаніе съ портами Пруссіи, особенно съ Пиллау. Воронежско-Грушевская линія, кромѣ возмож-

ности снабженія антрацитомъ Воронежской и окрестныхъ губерній, представляетъ кратчайшее сообщеніе съ Ростовомъ и Кавказомъ, почему имѣетъ государственную важность; не зависимо отъ возвышенія стоимости земель въ той мѣстности, чрезъ которую она пройдетъ, Воронежско-Грушевская линія можетъ поправить финансовое положеніе Донскаго войска, затратившаго войсковыя суммы на Грушевско-Аксайскую линію, приносящую ничтожный доходъ. Что же касается Моршанско-Пензенско-Самарской линіи, то въ виду состоявшаго разрѣшенія почти параллельной ей Тамбово-Саратовской желѣзной дороги, а также заявленій уполномоченныхъ Симбирскаго земства и Сызранскаго городского общества о большей полезности направленія изъ Сызрани на Московско-Нижегородскую дорогу, Комитетъ призналъ преждевременнымъ включеніе ея (т. е. Моршанско-Пензенско-Самарской линіи) въ число самонужнѣйшихъ.

За включеніемъ въ сѣть трехъ военныхъ и Воронежско-Грушевской—дорогъ, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ счелъ необходимымъ ограничить Самаро-Оренбургскую линію—однимъ Самаро-Бузулукскимъ участкомъ. По вопросу о направленіи желѣзной дороги отъ Борисоглѣбска на Камышинъ или Царицынъ—Комитетъ высказался въ пользу Царицынскаго направленія, какъ въ виду желанія правленія Грязе-Борисоглѣбскаго общества, такъ и потому что Царицынскія линія составятъ кратчайшее сообщеніе средоточія Россіи съ Астраханью, Каспійскимъ моремъ и обширнымъ райономъ хлѣбопашества, рыболовства, солепромышленности и скотоводства; кромѣ того соединеніе съ Волго-Донскою дорогою въ Царицынѣ общало увеличеніе дохода послѣдней, чрезъ усиленіе провоза Донецкаго антрацита.

Загѣмъ, Комитетомъ Желѣзныхъ Дорогъ, 25 Нолбріа 1868 г., утверждена слѣдующая сѣть желѣзныхъ дорогъ:

1) Лозово-Севастопольская, соединяющаяся съ Днѣпромъ выше и ниже пороговъ	588 верстъ
2) Отъ Либавы чрезъ Шавли до Ковно или ближайшаго пункта Ковно-Ландваровской линіи	275 „
3) Отъ Нѣжина (на Курско-Кіевской дорогѣ) чрезъ Черниговъ до Могилева	340 „
4) Отъ Могилева чрезъ Минскъ до Бреста	530 „
5) Отъ Борисоглѣбска до Царицына	350 „
6) Отъ Воронежа до Грушевки	503 „
7) Отъ Самары до Бузулука	150 „
8) Отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской дороги до Бреста	500 „

Всего 3236 верстъ

Вмѣстѣ съ этимъ Комитетъ постановилъ: концессіи выдавать въ такой постепенности, чтобы всѣ дороги были исполнены въ теченіе 3—4 лѣтъ; не выдавать концессіи ни на одну новую дорогу прежде обезпеченія денежныхъ средствъ предшествую-

щей линіи; не отвлекать денежныхъ средствъ и кредита государства на другія менѣе необходимыя дороги, за исключеніемъ небольшихъ питательныхъ вѣтвей, преимущественно могущихъ быть исполненными безъ правительственной гарантіи.

Заключеніе Комитета желѣзныхъ дорогъ было Высочайше утверждено, по журналу Комитета Министровъ, 27 Декабря 1868 года, съ тѣмъ, чтобы во избѣжаніе неудобствъ предрѣшенія направленія нѣкоторыхъ, не вполне изслѣдованныхъ, линій—это направленіе было обозначено только въ болѣе общихъ чертахъ.

Изъ состава объясненной выше сѣти желѣзныхъ дорогъ, въ теченіе 1869 года, къ постройкѣ были разрѣшены дороги: Ковно-Либавская, Борисоглѣбско-Царицынская и Воронежско-Грушевская. И сверхъ того, не входившія въ сѣть: Бресто-Граевская, Скопинская и Иваново-Кинишемская.

Затѣмъ, къ 1870 году, оставались не разрѣшенными пять линій.

Въ 1870 году, вопросъ о желѣзнодорожной сѣти подвергнутъ былъ новому разсмотрѣнію.

2 Января 1870 года, вслѣдствіе представленія Намѣстника Кавказскаго, состоялось Высочайшее повелѣніе о присоединеніи къ утвержденной сѣти желѣзныхъ дорогъ Ростово-Владикавказской линіи, для соединенія внутренней Россіи съ Кавказомъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, поручено было Министру Путей Сообщенія войти въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ съ представленіемъ проекта новой сѣти, въ которую должны были войти: во 1-хъ—2,800 верстъ неразрѣшенныхъ еще дорогъ, изъ состава сѣти 1868 года, и во 2-хъ—отъ 3,000 до 4,000 верстъ новыхъ дорогъ, полезныхъ въ торговомъ и промышленномъ отношеніяхъ. Сущность новаго проекта Министра Путей Сообщенія, составленнаго во исполненіе означеннаго Высочайшаго повѣленія, состояла въ слѣдующемъ:

Въ новую сѣть входили прежде всего пять неисполненныхъ дорогъ, изъ числа принадлежавшихъ къ сѣти 1868 года, при чемъ направленіе трехъ изъ нихъ предполагено было нѣсколько измѣнить, а именно:

а) Линія отъ Смоленска чрезъ Могилевъ до Бреста должна была получить направленіе не на Могилевъ, а на Минскъ, Оршу и Борисовъ; измѣненіе это сдѣлано въ тѣхъ видахъ, чтобы не предстояло надобности проводить желѣзно-дорожную линію чрезъ Днѣпръ, тогда какъ при Могилевскомъ направленіи ей пришлось бы переходить эту рѣку въ двухъ мѣстахъ; кромѣ того, новое направленіе представляло большія удобства, не только въ техническомъ, но и въ экономическомъ отношеніи, такъ какъ при немъ, желѣзная дорога должна была пройти по мѣстности болѣе населенной и производительной.

б) Линію отъ Кіево-Балтской дороги до Бреста предположено было вести не на Житомиръ и Новоградъ-Волинскъ, а отъ Бердичева кратчайшимъ путемъ на Ровно; это измѣненіе допускалось также въ видахъ болѣе техническихъ

удобствъ, большей населенности и производительности мѣстности новаго направленія. Кромѣ того, къ Кіево-Брестской линіи присоединилась вѣтвь къ Радзивилову, посредствомъ которой грузы изъ Галиціи могли бы направляться въ наши сѣверные порты.

в) Линія, которую прежде предполагалось вести отъ одного изъ пунктовъ Курско-Кіевской дороги на Могилевъ и Витебскъ—по новому проекту направлялась на Бобруйскъ, Минскъ и Ландварово (въ 20 верстахъ отъ Вильно), съ тою цѣлью, чтобы дать возможность произведеніямъ Малороссіи направляться къ Либавѣ; направленіе ея на Бобруйскъ удовлетворяло и стратегическимъ требованіямъ. — Относительно Лозово-Севастопольской и Самаро-Бузулукской—измѣненій предположено не было.

Къ исчисленнымъ пяти линіямъ присоединилась Ростово-Владикавказская и 18 новыхъ, а именно:

1) Линія отъ Кишинева до Скуляня (близъ Яссы), которая должна была открытъ Молдавскимъ и частью Австрійскимъ грузамъ путь въ наши Черноморскіе порты и ослабить конкуренцію Галаца.

2) Линія отъ того пункта Курско-Кіевской дороги, отъ котораго пойдетъ желѣзная дорога въ Ландварово, до—Харьково-Кременчугской желѣзной дороги.

3) Линія отъ одного изъ пунктовъ Елисаветградско-Кременчугской дороги до Николаева—необходимая для удобнѣйшаго направленія къ Черному морю грузовъ губерній: Кіевской и Полтавской и частей губерній: Харьковской, Черниговской и Херсонской.

4) Линія отъ станціи Фастова (на Кіево-Балтской дорогѣ) до одного изъ пунктовъ вблизи Елисаветграда, которая, проходя по населенной и производительной мѣстности, должна была усилить движеніе по Кременчугско-Елисаветградской и проектированной Николаевской дорогамъ.

5) Моршанско-Сызранская, и

6) Сызранско-Самарская.

Обѣ послѣднія линіи должны были пройти по мѣстности производящей лучшіе сорта хлѣба, восполнить пробѣлъ между Рязско-Моршанскою и Самаро-Бузулукскою дорогами и такимъ образомъ связать участки большой восточной Московско-Оренбургской линіи. Отъ проведенія этихъ линій ожидалось содѣйствіе развитію торговли съ Среднею Азією, направляющей-ся большею частью на Самару.

7) Отъ Бузулука до Оренбурга.

8) Отъ Скопина до Тулы, и

9) Отъ Тулы чрезъ Калугу до Вязьмы.

Двѣ послѣднія дороги, представляя западное продолженіе линіи Оренбургско-Самаро-Моршанско-Рязско-Скопинской, должны были служить для перевозки хлѣбныхъ произведеній къ Рижскому порту и сѣверо-западнымъ окраинамъ. Кромѣ того, онѣ проходили чрезъ каменно-угольныя копи и Калужскую губернію, совершенно обойденную желѣзными дорогами.

10) Линія отъ Ельда къ сѣверу до Скопино-Тульской или Тульско-Орловской дороги, проходящая чрезъ вновь открытыя залежи каменнаго угля — долженствовавшая служить путемъ слѣдованія для Елецкихъ грузовъ, которые въ значительномъ количествѣ направлялись къ Москвѣ гужемъ.

11) Отъ Ярославля до Вологды — необходимая для соединенія Волжскаго бассейна съ бассейномъ Сѣверной Двины, населеніе котораго нуждается въ хлѣбѣ и работѣ. Въ виду существовавшихъ издавна дѣятельныхъ сообщений (пассажирскихъ и товарныхъ) между Вологодскимъ краемъ и центральными губерніями, доходность Вологодско-Ярославской дороги полагалась обезпеченною; кромѣ того, необходимость этой дороги обуславливалась совершеннымъ отсутствіемъ въ сѣверномъ краѣ улучшенныхъ путей сообщенія.

12) Отъ одного изъ пунктовъ Курско-Азовской дороги до желѣзнаго завода Юза (на которую уже воспослѣдовало Высочайшее соизволеніе).

13) Уральская — необходимая для развитія горнозаводской промышленности. Направленіе ея въ точности не опредѣлялось.

14) Отъ Динабурга до Шавель, необходимая для того, чтобы часть грузовъ, пришедшая въ Динабургъ для отправки за границу, могла направляться въ Либаву, особенно въ то время когда Рижскій портъ покрывается льдомъ.

15) Отъ Грушевки до Калача — долженствовавшая обезпечить Грушевскимъ каменнымъ углемъ движеніе по Волгѣ и Царицынской дорогѣ. Съ обратными поѣздами по этой линіи долженъ былъ двигаться хлѣбъ, идущій уже въ значительномъ количествѣ по этому направленію, не смотря на неудобство сообщеній по Дону.

16) Отъ Елтонскаго озера до Волги — долженствовавшая увеличить и удешевить провозъ соли въ Европейскую Россію. По мѣстнымъ условіямъ предполагалось построить эту линію очень дешево.

17) Отъ Ливенъ до одного изъ пунктовъ Орловско-Грязской дороги.

18) Линія между Азовскою и Воронежско-Грушевскою желѣзными дорогами, проходившая чрезъ бассейнъ Сѣвернаго Донца, изобилующій богатыми желѣзными рудами и залежами каменнаго угля.

Одновременно съ объясненнымъ представленіемъ Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по Высочайшему повелѣнію, внесенъ былъ Министромъ Императорскаго двора проектъ Сызранско-Нижегородской желѣзной дороги, полезной для интересовъ удѣльнаго вѣдомства, съ тѣмъ чтобы Комитетъ обсудилъ ея значеніе для Государственныхъ выгодъ, при разсмотрѣніи новой желѣзно-дорожной сѣти.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ обратился прежде всего къ обсужденію линій, входившихъ въ составъ прежде утвержденной сѣти и оставшихся еще не разрѣшенными къ постройкѣ.

По Высочайше утвержденному 1 Марта 1870 года журналу Комитета, предположенія Министра Путей Сообщенія были одобрены съ добавленіемъ слѣдующихъ условій: Лозово-Севастопольская желѣзная дорога должна быть соединена съ Днѣпромъ выше и ниже пороговъ, а Крымская ея часть должна получить направленіе удобное для проведенія отъ нея вѣтвей къ Керчи и Феодосіи; такъ какъ Ландваровская желѣзная дорога не можетъ кончиться при соединеніи съ Курско-Кіевскою, а должна продолжиться дальше въ Полтавскую губернію, гдѣ пройти чрезъ Ромны, то конечнымъ пунктомъ ея долженъ быть назначенъ этотъ послѣдній городъ. — Такимъ образомъ, первая часть новой сѣти, составила изъ слѣдующихъ шести линій:

1) Смоленско-Брестской	620	верстѣ.
2) Бресто-Бердичевской	445	„
3) Лозово-Севастопольской	600	„
4) Самаро-Бузулукской	150	„
5) Ландварово-Роменской	725	„
6) Ростово-Владикавказской	700	„

Всего 3240 верстѣ.

Остальныя 18 линій обсуждались въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ 6, 13 и 20 Марта 1870 года. Противъ проекта Министра Путей Сообщенія, Генераль-Адъютантъ Зеленый и Инженеръ Генераль Мельниковъ, представили особыя письменныя мнѣнія.

Первый изъ нихъ указывалъ на отсутствіе въ новой сѣти желѣзной дороги въ Архангельскую губернію, тогда какъ эта дорога необходима для обезпеченія продовольствія названной губерніи, и могла бы принести пользу обширному сѣверному краю; еще въ 1868 году коммиссія, учрежденная для пособія пострадавшему отъ неурожая сѣверному краю, признала необходимость сооруженія Вятско-Двинской желѣзной дороги; потребность въ послѣдней еще болѣе подтвердилась въ 1869 году особымъ изслѣдованіемъ о мѣрахъ къ обезпеченію продовольствія сѣвернаго населенія. Генераль-Адъютантъ Зеленый считалъ возможнымъ исключить изъ сѣти, какъ второстепенныя, дороги: Елисаветградско-Фастовскую, Скопино-Вяземскую, Елецко-Тульскую и соединительную между Воронежско-Грушевскою и Азовскою, а взамѣнъ того включить въ сѣть: Вятско-Двинскую и Сибирскую или иную.

Инженеръ Генераль Мельниковъ, въ виду того, что существовавшія и разрѣшенныя желѣзныя дороги уже примыкали къ 7 пунктамъ на Волгѣ, къ 5 Балтійскимъ портамъ, къ главнымъ портамъ Чернаго и Азовскаго морей, а также къ 6 пунктамъ выходили на западную границу, указывалъ на необходимость соединенія съ желѣзно-дорожною сѣтью — Сибири и Архангельскаго порта. Сибирская линія отъ Тобола чрезъ Пермь до Волги, по мнѣнію Генерала Мельникова, имѣетъ государственное значеніе, такъ какъ она можетъ приблизить къ центру госу-

дарства не одинъ Зауральскій край, но—при посредствѣ пространной водной системы—и дальнѣйшія части Сибири. Кромѣ того, она откроетъ удобный обмѣвъ сырыхъ Сибирскихъ продуктовъ на произведенія русскихъ мануфактуръ и предметы заграничнаго привоза; въ тоже время она обезпечитъ продовольствіемъ Уральское горнозаводское населеніе, а главное—дастъ возможность къ такому развитію горнаго и механическаго производства, въ изобилующемъ минеральными богатствами краѣ, которое освободитъ наши желѣзныя дороги отъ зависимости отъ иностранныхъ заводовъ, сопряженной съ ущербомъ для денежнаго курса и могущей имѣть гибельныя послѣдствія въ случаѣ долгаго политическаго разрыва. Линію къ Архангельскому порту, которая должна идти отъ Вятки или Котельнича до слиянія рѣки Вычегды съ Сѣвѣрною Двиною, Генераль Мельниковъ считалъ необходимою, какъ для обезпеченія продовольствіемъ Архангельской губерніи, такъ и для оживленія упадающей промышленности и земледѣлія Вятской губерніи. Эта линія, войдя въ связь съ Сибирскою, сдѣлается сѣвѣрною вѣтвью послѣдней, причѣмъ будетъ обезпечена и относительно своей доходности. Взаимнѣ Сибирской и Вятско-Двинской дорогъ, Генераль Мельниковъ полагалъ возможнымъ исключить изъ сѣти тѣже линіи, на которыя указывалъ и Генераль Адъютантъ Зеленый. Скопинско-Вяземская дорога, по его мнѣнію, представляла только спрямленіе пути отъ Рязанки чрезъ Москву до Вязьмы и, проходя въ мѣстности обальной желѣзными дорогами, могла нанести ущербъ линіямъ существующимъ и гарантированнымъ Правительствомъ; ожидаемое отъ нея развитіе каменно-угольнаго промысла на пространствѣ между Скопиномъ и Тулою могло бы быть удобнѣе достигнуто устройствомъ нѣсколькихъ, короткихъ, не дорогихъ и специально для того приспособленныхъ вѣтвей—отъ копей къ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ; кромѣ того, предполагаемая выгода Вяземской линіи для Калуги—не встрѣтила подтвержденія въ заявленіяхъ представителей города Калуги, домогающихся ближайшаго соединенія не съ Вязьмою, а съ Москвою.—Линія отъ Ельца до Туло-Скопинской дороги—предположена въ пространствѣ между тремя желѣзными дорогами, гдѣ среднее разстояніе гужевою подвозки къ каждой изъ нихъ не превышаетъ 40—65 верстъ. Въ такихъ же условіяхъ находится и Фастовская линія, находящаяся между дорогами Кіево-Балтскою и Елисаветградско-Кременчугскою, къ каждой изъ которыхъ, гужевою подвозъ требуется не болѣе 55 верстъ.—Соединеніе Воронежско-Грушево-Азовскою—не обѣщаетъ существенной пользы, такъ какъ развитіе въ ея мѣстности каменно-угольнаго промысла можетъ быть достигнуто специальными небольшими вѣтвями.—Генераль Мельниковъ полагалъ также нужнымъ отложить устройство Самаро-Моршанской линіи, а между тѣмъ войти въ подробное изслѣдованіе сравнительныхъ выгодъ, представляемыхъ этою линіею и Самаро-Нижегородскою, такъ какъ по-

слѣдняя имѣетъ много въ свою пользу; будучи частью прямого сообщенія Оренбурга съ Москвою и Балтійскимъ моремъ—Самаро-Нижегородская линія не длиннѣе Моршанской, и не входитъ подобно Моршанской въ районъ Саратовской дороги, какъ путь для хлѣбныхъ грузовъ; она дастъ направленіе Оренбургскому хлѣбу не въ хлѣбородныя, а въ пущающіяся въ продовольствіи мѣстности Нижегородской и Владимірской губерніи. Кромѣ того, Самаро-Нижегородская линія можетъ служить установившемуся обмѣну Заволжскихъ товаровъ на мануфактурныя издѣлія Владимірской и Нижегородской губерній и на предметы отправляемые съ Нижегородской армарки, и удовлетворитъ интересамъ удѣльнаго вѣдомства, пересѣкая хлѣбныя пространства, остающіяся непронизываемыми за недостаткомъ сообщеній. Относительно прочихъ желѣзныхъ дорогъ, Генераль Мельниковъ соглашался съ проектомъ Министра Путей Сообщенія, прибавивъ только, что Елтонскую линію слѣдуетъ направить не къ Камышину, а къ Царицыну, такъ какъ при послѣднемъ направленіи соль можетъ быть отправляема въ теченіе всего года безъ посредства воднаго пути, прекращающагося въ зимнее время. При этомъ также усилится и движеніе по гарантированной правительствомъ Грязе-Царицынской дорогѣ.

Комитетъ Желѣзныхъ дорогъ, приступивъ къ обсужденію всѣхъ поступившихъ въ него заявленій, прежде всего обратилъ къ тѣмъ дорогамъ, которыми пожелалась большая линія, долженствовавшая соединить Оренбургъ съ Балтійскими портами, а именно: Оренбурго-Бузулукскою, Самаро-Сызранско-Моршанскою, Скопино-Тульско-Вяземскою и Динабурго-Шавельскою.

Противъ Оренбурго-Бузулукскою, составлявшей вмѣстѣ съ включенною въ прежнюю сѣть Самаро-Бузулукскою—одну Самаро-Оренбургскую дорогу, не было заявлено никакихъ возраженій. Обращаясь къ Самаро-Сызранскому участку, Комитетъ нашелъ, что этотъ участокъ составляетъ соединительное звено между Заволжскою Самаро-Оренбургскою линіею и тою дорогою, которая примкнетъ къ Волгѣ изнутри Россіи. На этомъ участкѣ долженъ быть непремѣнно построенъ мостъ черезъ Волгу, причѣмъ выборъ пункта для моста вполне зависитъ отъ направленія, какое приметъ продолженіе Оренбурго-Самарской дороги во внутреннія губерніи; вопросъ о Самаро-Сызранскомъ участкѣ, такимъ образомъ долженъ быть рассмотрѣнъ вмѣстѣ съ вопросомъ о Сызранско-Моршанскомъ. По вопросу же о направленіи желѣзнодорожнаго пути отъ Самары внутрь Россіи—мнѣнія въ Комитетѣ раздѣлились: 4 члена Комитета признавали необходимымъ вести этотъ путь на Нижній-Новгородъ, согласно проекту внесенному Министромъ Императорскаго двора, а 10 членовъ высказывались за направленіе на Пензу и Моршанскъ, согласно предположеніямъ Министра Путей Сообщенія.

Въ пользу Самаро-Нижегородскаго направленія, 4 члена Комитета приводили слѣдующія соображенія: Самаро-Нижегородская линія, соединяя Оренбургскій край съ мануфактурными, фабричными и ремесленными округами Нижегородской, Владимірской и сосѣднихъ съ ними губерній, совпадаетъ съ установившимся направленіемъ Средне-азиатской торговли. Хлопокъ, шелкъ и другіе азіатскіе товары, также какъ и отправляемые изъ Оренбурга сырые продукты (хлѣбъ, мясо, рыба, кожи) идутъ въ эти округа, высылающіе въ замѣнъ того въ Азію—свои дешевыя мануфактурныя произведенія, а въ Оренбургскій край—различныя ремесленныя издѣлія. Никогда предметы Средне-азиатской и Оренбургской торговли не шли на Моршанскъ и не могутъ принять подобнаго направленія. Самаро-Моршанская дорога не можетъ быть полезна и для движенія хлѣбныхъ продуктовъ Оренбургскаго и Самарскаго края къ Либавскому порту, такъ какъ перевозка столь малозначительныхъ предметовъ въ портъ, отстоящій отъ Оренбурга за 2,400 а отъ Самары за 2,000 верстъ, не мыслима при существованіи параллельной Самаро-Моршанскому направленію Саратовско-Козловской желѣзной дороги, по которой путь отъ Волги до Ливавы составляетъ только 1,800 верстъ. Самаро-Моршанская линія не нужна и для сбыта Пензенскаго хлѣба, такъ какъ южные плодородные уѣзды Пензенской губерніи входятъ въ районъ дороги Саратовско-Козловской. При совместномъ же существованіи параллельныхъ Саратовско-Козловской и Самаро-Моршанской дорогъ—одна будетъ подрывать другую. По Самаро-Моршанской линіи вообще не возможно ожидать значительнаго движенія, такъ какъ мѣстность, по которой она проходитъ, не нуждается въ привозномъ хлѣбѣ, а сбыта продуктовъ Оренбургскаго края можно ожидать не въ Моршанскѣ и не въ Балтійскихъ портахъ, но именно въ мануфактурныхъ, фабричныхъ и ремесленныхъ округахъ Нижегородской, Владимірской и сосѣднихъ губерній; для такого сбыта можетъ быть полезна дорога Самаро-Нижегородская, имѣющая то преимущество предъ существующимъ между Самарою и Нижнимъ воднымъ путемъ, что послѣдній вдвое длиннѣе, имѣетъ мели и перекаты и кромѣ того закрывается на 6 мѣсяцевъ въ году. Совмѣщеніе на Самаро-Нижегородской дорогѣ движенія Среднеазиатской и Оренбургской торговли съ перевозкою хлѣба изъ Заволжья въ мануфактурные округа—обеспечиваетъ за этою дорогою такую доходность, какой никогда не можетъ имѣть дорога Самаро-Моршанская; кромѣ того Самаро-Нижегородская линія не повредитъ—подобно Самаро-Моршанской—доходности Саратовской дороги. Независимо отъ всего сказаннаго, Самаро-Нижегородская дорога пройдетъ по обширнымъ лѣснымъ дачамъ удѣльнаго вѣдомства, находящимся въ Симбирской и Нижегородской губерніяхъ, занимающимъ до 700 тысячъ десятинъ и остающимся мертвымъ капиталомъ, вслѣдствіе недостатка сбыта лѣсныхъ матеріаловъ.

Напротивъ, 10 членовъ Комитета признавали за Самаро-Моршанскою линіею слѣдующія преимущества предъ Самаро-Нижегородскою: по изысканіямъ, произведеннымъ въ 1869 году, послѣдняя, по причинѣ пересѣченной и волнистой мѣстности, требуетъ дорого стоящихъ работъ и сооружений, въ томъ числѣ большаго моста чрезъ Оку у Нижняго; кромѣ того, протяженіе ея—675 верстъ—длиннѣе линіи Самаро-Моршанской, равняющейся 580 верстамъ. Самаро-Моршанская линія проходитъ чрезъ хлѣбородныя и населенныя мѣстности, не имѣющія сбыта по недостатку сообщеній; между тѣмъ, Самаро-Нижегородская, составляя хорду дуги образуемой Волгою, проходитъ по мѣстности имѣющей кромѣ Волги еще судоходную рѣку Суру и не будетъ въ состояніи конкурировать съ дешевымъ воднымъ путемъ; доставка грузовъ водою отъ Самары до Нижняго обходится по 7 коп. съ пуда, тогда какъ по желѣзной дорогѣ, имѣющей протяженіе въ 675 верстъ, провозъ пуда по самому низшему тарифу будетъ стоить неменѣе 13 $\frac{1}{2}$ коп. Хотя зимою водное сообщеніе и прекращается, но это обстоятельство не важно, такъ какъ въ зимнее время самъ Нижній не производитъ большихъ торговыхъ оборотовъ; значеніе этого города важно преимущественно во время ярмарки, когда судоходство по Волгѣ не представляетъ затрудненій. Азіатскіе товары, хлопокъ, шелкъ и др. требуются не для самаго Нижняго, а для мануфактурныхъ уѣздовъ Владимірской, Московской и сосѣднихъ губерній и преимущественно для Москвы; эти же мѣстности, а не собственно Нижній, отправляютъ въ Азію свои мануфактурныя товары; а какъ разстояніе отъ Самары до Москвы чрезъ Нижній (1,085 верстъ) длиннѣе разстоянія отъ Самары до Москвы чрезъ Моршанскъ и Рязанскъ (994 версты), то азіатскіе товары, по всей вѣроятности, предпочтутъ Самаро-Моршанскій путь. Съ этимъ совпадаетъ и мнѣніе Оренбургскаго Генераль-Губернатора, который полагаетъ что интересы вѣрнѣе ему края требуютъ соединенія этого послѣдняго съ Москвою чрезъ Самару и Моршанскъ. По продолженіи Самаро-Моршанской линіи, отъ Скопина чрезъ Тулу и Калугу до Вязьмы и далѣе отъ Динабурга до Ливавы, образуется прямой путь отъ Оренбурга—начала транзита съ Среднею Азіею—до незамерзающаго западнаго порта—Ливавы. Еслибы этотъ путь, составляющій важную государственную артерію, уклонился на Нижній Новгородъ, Москву и Вязьму, то послѣдствіемъ того было бы удлинненіе его на 200 верстъ, которое увеличило бы провозную плату на 4—5 коп. съ пуда; подобное же увеличеніе легло бы тяжелымъ бременемъ на нашу хлѣбную торговлю и затруднило бы возможность конкуренціи съ другими государствами. Что касается снабженія хлѣбомъ мануфактурныхъ уѣздовъ Владимірской и сосѣднихъ губерній, то для этого существуетъ дешевый водный путь по Волгѣ; если же со временемъ оказалась бы для той же цѣли надобность въ желѣзной дорогѣ, то выгодиѣ провести эту дорогу отъ одного изъ пунктовъ Сызрано-Моршанской линіи, напр. отъ Пензы чрезъ Муромъ

къ Коврову, или къ началу Шуйско-Ивановской дороги; подобная линия составитъ удобнѣйшій путь для хлопка и другихъ азиатскихъ товаровъ, идущихъ на Владимірскія фабрики и въ Москву, а между тѣмъ она возможна только при осуществленіи Самаро-Моршанской дороги; при устройствѣ же Самаро-Нижегородской—едва ли возможно проведеніе еще другой дороги, имѣющей такое же значеніе какъ Пензенско-Ковровская. Не отрицая выгоды того обстоятельства, что Нижегородская линия могла бы увеличить доходность удѣльныхъ имѣній, 10 членовъ Комитета находили, что Самаро-Моршанская линия, въ свою очередь, переѣзжаетъ уѣзды, въ которыхъ много удѣльныхъ имѣній, и изъ числа которыхъ Сызранскій, Сенгилеевскій и Корсунскій—не имѣютъ ни шоссеиныхъ, ни водяныхъ сообщеній.

Относительно Скопинско-Тульско-Вяземской линии, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, не соглашался съ мнѣніемъ Генераловъ Мельникова и Зеленаго, нашелъ, что линия эта открываетъ прямой и кратчайшій путь отъ Средней Волги въ Сѣверо-Западную окраину и Балтійскіе порты; кромѣ того, она будетъ содѣйствовать развитію каменно-угольной промышленности, пройдетъ чрезъ Калугу и сдѣлается сообщеніемъ Моршанскаго хлѣбнаго рынка съ нуждающимися мѣстностями Калужской, Смоленской и Витебской губерній. Относительно каменнаго угля, не столько важно проложеніе желѣзно-дорожныхъ вѣтвей отъ копей уже разрабатываемыхъ вблизи существующихъ дорогъ, сколько открытіе новыхъ разработокъ каменнаго угля хорошаго качества, каковымъ изобилуютъ мѣстности Скопино-Тульско-Калужской линии; эти богатые мѣстороженія, въ которыхъ обнаружено и присутствіе желѣзной руды, при осуществленіи названной линии, будутъ разрабатываемы въ большемъ размѣрѣ. — Линію Динабургско-Шавельскую Комитетъ призналъ необходимымъ, для кратчайшаго соединенія Ливавы съ желѣзно-дорожною сѣтью.

Обращаясь къ прочимъ частямъ проектированной Министромъ Путей Сообщенія сѣти, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ считалъ необходимымъ сдѣлать нижеслѣдующія замѣчанія относительно двухъ сѣверныхъ дорогъ (Вологодской и Вятско-Двинской), Уральской, Елтонской, продолженія Ландварово-Роменской (до пресѣченія съ Харьковско-Кременчугскою) и соединительной линіи между Азовскою и Воронежско-Грушевскою дорогами:

Линія Ярославско-Вологодская не можетъ удовлетворить всѣмъ нуждамъ сѣвера, почему независимо отъ нея слѣдуетъ желать проведенія желѣзной дороги соединяющей Сѣверную Двину съ южною производительною частью Вятской губерніи. Еще въ 1868 году Комитетъ Министровъ призналъ важность Вятско-Двинской линіи для огражденія сѣвернаго населенія отъ голода и для оживленія мѣстныхъ промысловъ и торговли. Эта линія (длина которой при принятіи за ея конечный пунктъ Вятки или Орлова составитъ 350, Котельнича—396 и села Отары, гдѣ начинается свободное судоходство по Вяткѣ,—500 верстъ) можетъ возстановить и упавшую Бѣломорскую тор-

говлю, такъ какъ при ней весенніе Камскіе и Волжскіе грузы отпускной торговли успѣвали бы къ Архангельскому порту 2—3-мя мѣсяцами раньше, чѣмъ успѣваютъ нынѣ водою въ Петербургъ. Однако въ виду того, что трудно рассчитывать на значительное движеніе какъ по Вологодской, такъ и по Вятско-Двинской линіямъ, осуществленіе обѣихъ ихъ слѣдуетъ поставить въ зависимость отъ возможнаго удешевленія ихъ сооруженія, посредствомъ примѣненія системы путей узкоколейныхъ.

По крайней противоположности показаній частныхъ лицъ, производившихъ изысканія по Уральской линіи, трудно опредѣлить выгоднѣйшее ея направленіе. По этому, признавъ необходимою желѣзно-дорожную линію отъ Камы до Тобола (700 верстъ), слѣдуетъ, не опредѣляя окончательно ея направленія, командировать на мѣсто специальную комиссію изъ инженеровъ и техниковъ Путей Сообщенія и Горнаго вѣдомства, указавъ послѣдней, что главнымъ условіемъ Уральской дороги—должно быть удовлетвореніе нуждамъ горнозаводской промышленности, въ связи съ обезпеченіемъ заводовъ хорошимъ и дешевымъ каменнымъ углемъ. вмѣстѣ съ тѣмъ, Уральская линія должна соотвѣтствовать потребностямъ Сибирскаго транзита, подходить къ Камѣ, въ мѣстѣ удобномъ для перехода этой рѣки (въ виду будущаго продолженія линіи), и удовлетворять условіямъ наиболѣе дешевой системы построенія.

Въ виду того, что для Елтонской дороги предлагается три направленія: на Камышинъ, на Царицынъ и на Саратовъ—слѣдуетъ, не предрѣшая, ни направленія Елтонской линіи, ни самаго признанія именно озера Елтона выгоднѣйшимъ изъ всѣхъ Нижне-Волжскихъ соляныхъ мѣсторожденій, предоставить Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ ближе разъяснить этотъ вопросъ и затѣмъ войти съ особымъ представленіемъ.

Признавая необходимымъ продолженіе Ландварово-Роменской линіи, отъ Роменъ до Харьковско-Кременчугской дороги, слѣдуетъ предоставить Министру Путей Сообщенія ближе разъяснить вопросъ о направленіи этого продолженія и о выборѣ пункта соединенія съ Харьковско-Кременчугскою дорогою, имѣя въ виду выгоды мѣстнаго населенія и необходимость дальнѣйшаго продолженія линіи до Екатеринослава, для соединенія съ Севастопольскою дорогою и для сокращенія провоза Донецкаго угля съ Азовской дороги въ Кременчугъ и Новороссійскій край.

Направленіе соединительной линіи между Азовскою и Воронежско-Грушевскою дорогою должно быть измѣнено такимъ образомъ, чтобы она проходила по каменно-угольнымъ залежамъ Донецкаго края.

Линія отъ Азовской дороги до завода Юза, уже разрѣшенная въ 1869 году, должна быть продоложена къ Мариуполю, въ виду предположеній объ устройствѣ порта въ Мариуполѣ.

Противъ остальныхъ линій проектированной новой сѣти—возраженій заявлено небыло.

Затѣмъ, на основаніи заключенія большинства членовъ Комитета желѣзныхъ дорогъ, удостоившагося 27 Марта 1870 года Высочайшаго утвержденія, въ дополненіе къ утвержденной 1 Марта того же года первой части новой сѣти—составилась вторая часть, въ которую вошли нижеслѣдующія желѣзныя дороги:

1) Оренбурго-Бузулукская	240	версть
2) Самаро-Пензенско-Моршанская	580	„
3) Скопино-Тулская	145	„
4) Тульско-Калужско-Вяземская	240	„
5) Динабургско-Шавельская	200	„
6) Отъ Орловско-Грязской до Скопино-Тулской дороги	135	„
7) Отъ Ливенъ до Елецко-Орловской дороги	54	„
8) Кишиневско-Прутская	103	„
9) Отъ Николаева до Елисаветградско-Кременчугской дороги	215	„
10) Отъ Елисаветграда - Кременчугской до одного изъ пунктовъ на Кіево-Балтской дорогѣ (Фастовская)	220	„
11) Отъ Ромень до Харьково-Кременчугской дороги	160	„
12) Отъ Азовской дороги чрезъ заводъ Юза до Мариуполя	185	„
13) Отъ Азовской до Воронежско-Грушевской (Ростовской) дороги	200	„
14) Отъ Грушевки до Калача	270	„
15) Уральская	} 1000	„
16) Вологодская		
17) Вятско-Двинская		
18) Соляная Нижне-Воложская		
<i>Вѣтви:</i>		
1) Радзивилловская	90	„
2 и 3) Требуемая Военнымъ Министерствомъ вѣтви: отъ Праги до Новогоріевска и отъ Лугова до Ивангорода	90	„

Всего 4,127 верствъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ предоставлялъ Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, входить о питательныхъ вѣтвяхъ съ особыми представленіями.

Въ теченіе 1870, 1871 и 1872 годовъ, изъ числа всѣхъ 24 дорогъ и трехъ вѣтвей, входившихъ въ составъ утвержденной 1 и 27 Марта 1870 года сѣти, разрѣшены были къ постройкѣ:

- 1) Смоленско-Брестская.
- 2) Бресто-Бердичевская вмѣстѣ съ Радзивилловскою вѣтвю.
- 3) Лозово-Севастопольская.
- 4) Ландварово-Роменская.
- 5) Ливенская.
- 6) Кишиневско-Прутская.
- 7) Отъ Николаева до Знаменки (на Елисаветградско-Кременчугской).
- 8) Вологодская узкоколейная.
- 9) Моршанско-Сызранская (вмѣсто Моршанско-Самарской).
- 10) Ростово-Владикавказская.
- 11) Скопинско-Тулско-Вяземская.
- 12) Второй участокъ Либавской (вмѣсто Динабургско-Шавельской).

Затѣмъ, изъ состава означенной сѣти, къ 1873 году остались не разрѣшенными 11 желѣзныхъ дорогъ съ двумя вѣтвями:

- 1) Самаро-Бузулукская.
- 2) Оренбурго-Бузулукская.
- 3) Фастовская.
- 4) Отъ Ромень до Харьково-Кременчугской.
- 5) Мариупольская.
- 6) Отъ Азовской до Воронезско-Грушевской.
- 7) Отъ Орловско-Грязской до Скопино Тульской.
- 8) Отъ Грушевки до Калача.
- 9) Уральская.
- 10) Вятско-Двинская.
- 11) Нижне-Волжская.

Вѣтви: Новогоріевская и Ивангородская.

Въ теченіе того же періода (1870—1872) разрѣшены были слѣдующія дороги, не входившія въ сѣть:

- 1) Новгородская узкоколейная.
- 2) Риго-Болдерааская.
- 3) Путиловская.
- 4) Гутуская.
- 5) Участокъ отъ Митавы до Можейки.
- 6) Боровичская.
- 7) Продолженіе Новоторжской, отъ Торжка до Ржева.

В.