

**Н.А. Кислинский, Куломгин**

**Наша железнодорожная политика по  
документам архива Комитета Министров**

**Том 1**

УДК 93  
ББК 63.3  
Н11

Н11 **Н.А. Кислинский**  
Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров: Том 1 / Н.А. Кислинский, Куломгин – М.: Книга по Требованию, 2021. – 353 с.

**ISBN 978-5-458-48660-6**

В книге рассматривается история развития железнодорожных сетей в России по документам архива Комитета Министров. В первых двух томах рассматривается история железнодорожного дела в России с 1835 по 1881 год : общее направление и результаты железнодорожной политики за время царствования императора Николая I, возникновение главного общества российских железных дорог, проект железнодорожной сети 1866 года, образование железнодорожного фонда, деятельность Комитета Министров по железнодорожной части в продолжение Турецкой кампании, и др. В книге содержатся карты железнодорожных сетей 1866, 1868, 1870, 1873, 1875 годов.

**ISBN 978-5-458-48660-6**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2021  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2021

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.



	<i>Стр.</i>
<b>ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ (1865—1867 г.г.) . . . . .</b>	<b>171</b>
<p>Назначеніе особой Коммисіи для разсмотрѣнія отчета по вѣдомству Путей Сообщенія за 1862—1863 г.г., выработанныя ею руководящія начала для дальнѣйшей желѣзнодорожной политики русскаго Правительства и результаты дѣятельности Коммисіи. Проектъ сѣти 1866 г. Приступъ къ выполненію новой сѣти. Появленіе земствъ въ роли учредителей желѣзнодорожныхъ компаній. Финансовый кризисъ 1865—1866 г.г. Разрѣшеніе Курско-Кіевской дороги и введеніе начала абсолютной гарантіи. Начало періода концессіонной горячки. Ограниченіе выдачъ концессій съ гарантіею Правительства. Линіи отклоненныя и отсроченныя. Проектъ соединенія Парижа съ Калькуттою черезъ Россію. Дальнѣйшія заботы Правительства по осуществленію сѣти 1866 г. Линіи, получившія условную гарантію.</p>	
<b>ГЛАВА ПЯТАЯ (1867—1868 г.г.) . . . . .</b>	<b>231</b>
<p>Образованіе желѣзнодорожнаго фонда. Работы по дальнѣйшему осуществленію проекта сѣти 1866 г. Линіи, гарантированныя земствами, и вопросъ о развитіи нашей желѣзнодорожной сѣти въ юго-восточномъ направленіи. Дороги Рыбинско-Бологовская и Балтійская. Завершеніе исполненія проекта сѣти 1866 г. и достройка Московско-Ярославской дороги. Нормальныя концессіи.</p>	
<b>ГЛАВА ШЕСТАЯ (1868 г. окончаніе) . . . . .</b>	<b>290</b>
<p>Итоги періода желѣзнодорожнаго строительства 1865—1868 г.г. Новыя правила для выдачи концессій. Отчужденіе Николаевской желѣзной дороги. Разрѣшеніе постройки Московско-Смоленской и Новоторжской желѣзныхъ дорогъ. Проектъ новой сѣти желѣзнодорожныхъ путей. Общій обзоръ нашей желѣзнодорожной политики со времени воцаренія Императора Александра II по 1868 г. включительно.</p>	

## ПРИЛОЖЕНІЯ.

Карты желѣзнодорожныхъ сѣтей 1857, 1862, 1866 и 1868 годовъ.



## ПРЕДИСЛОВІЕ.

---

Съ возникновеніемъ первыхъ предположеній объ устройствѣ рельсовыхъ путей въ предѣлахъ Россіи начинается и дѣятельность Комитета Министровъ по обсужденію желѣзнодорожныхъ вопросовъ. Первоначально кругъ этой дѣятельности не былъ вполнѣ точно опредѣленъ: Комитетъ Министровъ участвовалъ въ разсмотрѣніи подобнаго рода вопросовъ наравнѣ съ другими специальными комитетами, одновременно учреждавшимися для представленія Государю своихъ заключеній по возникавшимъ предположеніямъ о дарованіи Россіи усовершенствованныхъ путей сообщенія. Мало по малу, однако, съ помощью указаній практики и опыта, было установлено болѣе точное разграниченіе компетенціи Комитета Министровъ и высшаго совѣщательнаго при Особѣ Монарха учрежденія по специально желѣзнодорожнымъ дѣламъ, созданнаго въ 1858 г.—Комитета желѣзныхъ дорогъ. Въ послѣднемъ стали разсматриваться преимущественно различныя предположенія о проложеніи тѣхъ или иныхъ рельсовыхъ путей въ связи съ вопросами объ экономическомъ и обще-государственномъ ихъ значеніи; вопросы же о способахъ осуществленія желѣзнодорожныхъ предпріятій обыкновенно представлялись въ Комитетъ Министровъ, а въ особо важныхъ случаяхъ—въ Совѣтъ Министровъ, образованный въ царствованіе Императора Александра II (въ 1857 г.) и засѣдавшій подъ Личнымъ Предсѣдательствомъ Государя. Такъ продолжалось до 1874 г., когда, съ упраздненіемъ Комитета желѣзныхъ дорогъ, всѣ дѣла, подлежащія его вѣдѣнію, были, по Высочайшему повелѣнію, переданы въ Комитетъ Министровъ, въ которомъ, такимъ образомъ, сосредоточилось разсмотрѣніе всѣхъ, касавшихся желѣзныхъ дорогъ, правительственныхъ мѣропріятій. Въ то время средства для выдачи авансовъ и покрытія расходовъ по постройкѣ новыхъ и усиленію про-

возоспособности существовавшихъ линій получались изъ учрежденнаго, исключительно съ этою цѣлью, въ 1868 г., спеціальнаго желѣзнодорожнаго фонда; но уже въ 1883 г. упомянутый фондъ было признано предпочтительнымъ закрыть, производившіяся же изъ него выдачи относить впредь на общія средства Государственнаго Казначейства, распоряженіе которыми, какъ извѣстно, сосредоточено въ Департаментѣ Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта. Въ виду этого часть желѣзнодорожныхъ дѣлъ отошла отъ Комитета Министровъ; въ вѣдѣніи его остались: выборъ линій, установленіе очередей ихъ сооруженія, опредѣленіе направленія новыхъ дорогъ и обсужденіе вопросовъ: о способахъ сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей, объ оставленіи уже открытыхъ для движенія желѣзныхъ дорогъ въ рукахъ частныхъ компаній или о выкупѣ ихъ въ казну и т. п. Предоставленіе же гарантіи желѣзнодорожнымъ обществамъ, назначеніе финансовыхъ средствъ на казенныя постройки, опредѣленіе условій выкупа частныхъ желѣзнодорожныхъ предприятий и назначеніе потребныхъ для этого суммъ было возложено на обязанности Департамента Государственной Экономіи.

При такомъ распредѣленіи занятій, нѣкоторыя дѣла по два раза представлялись на Высочайшее усмотрѣніе. Такъ, положенія Комитета Министровъ объ обращеніи желѣзныхъ дорогъ въ казну, по утвержденіи ихъ Государемъ Императоромъ, поступали въ Департаментъ Экономіи для опредѣленія условій выкупа, причѣмъ эти условія подлежали также утвержденію Высочайшей власти; подобнаго же порядка утвержденія требовали и нѣкоторыя другія предположенія по желѣзнодорожнымъ вопросамъ. Между тѣмъ въ большинствѣ такого рода дѣлъ всѣ части ихъ имѣютъ между собою тѣсную связь; поэтому оказывалось, что многія изъ такихъ дѣлъ, по обсужденіи ихъ въ Комитетѣ Министровъ, поступали въ Государственный Совѣтъ уже почти предрѣшенными. Для устраненія такого неудобства, въ 1891 г., по повелѣнію въ Бозѣ почившаго Императора Александра III-го, было образовано Соединенное Присутствіе изъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, существующее и понынѣ. Присутствіе это разсматриваетъ всѣ дѣла, возникающія отъ отдачи желѣзныхъ дорогъ частнымъ предпринимателямъ или обществамъ, съ правительственною гарантіею, суб-

сидією или инымъ пожертвованіемъ изъ средствъ казны, а равно вопросы о приступѣ къ сооруженію рельсовыхъ путей на счетъ казны и о ихъ направленіи. Дѣлопроизводство этого Присутствія, на ряду съ дѣлопроизводствомъ по Комитету Министровъ, сосредоточено въ Канцеляріи Комитета Министровъ, находящейся въ завѣдываніи Управляющаго дѣлами названнаго Комитета.

Такимъ образомъ, съ самаго водворенія у насъ желѣзнодорожнаго строительства, вплоть до послѣдняго времени, Комитетъ Министровъ не переставалъ принимать дѣятельное и непосредственное участіе въ обсужденіи важнѣйшихъ вопросовъ, касающихся желѣзнодорожнаго хозяйства.

Останавливаться на выясненіи того первостепеннаго значенія, которое принадлежитъ желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ общемъ строѣ государственнаго управленія, едва ли представляется надобность: желѣзныя дороги уже давно признаны однимъ изъ наиболѣе могучихъ двигателей экономическаго и культурнаго прогресса всѣхъ странъ и народовъ. Но, говоря о рельсовыхъ сообщеніяхъ, нельзя не отмѣтить того обстоятельства, что вопросы о ихъ сооруженіи и дальнѣйшемъ существованіи составляютъ вполнѣ самостоятельный и, до извѣстной степени, обособленный кругъ дѣлъ—не только съ точки зрѣнія специально технической, о которой въ данномъ случаѣ не идетъ рѣчи, но и въ смыслѣ оцѣнки вліянія желѣзныхъ дорогъ на складъ политической и хозяйственной жизни страны, а также изысканія способовъ наиболѣе согласнаго съ общегосударственными выгодами пользованія этимъ крупнымъ факторомъ преуспѣянія торговли и промышленности. Поэтому и въ исторіи Комитета Министровъ обсужденіе вопросовъ подобнаго рода составляетъ особую сторону дѣятельности Комитета, имѣющую свои отличительные признаки, какъ по самымъ приѣмамъ разсмотрѣнія такихъ вопросовъ, такъ и по тѣмъ руководящимъ взглядамъ, которые въ различныя эпохи служили основаніемъ для слѣдованія той или иной политикѣ въ дѣлахъ упомянутаго свойства.

Въ силу изложенныхъ соображеній, при разработкѣ проекта объ ознаменованіи исполняющагося въ 1902 г. столѣтія существованія Комитета Министровъ изданіемъ историческаго очерка, посвященнаго обзорѣ дѣятельности упомянутаго государственнаго учрежденія, было предположено вы-

дѣлать въ особый трудъ очеркъ исторіи дѣятельности Комитета Министровъ по вопросамъ специально желѣзнодорожной политики. О такомъ предположеніи было доложено Государю Императору Г. Предсѣдателемъ Комитета Министровъ Статсъ-Секретаремъ Дурново, 24 Мая 1899 г., причемъ Его Величеству угодно было одобрить означенное предположеніе.

Предлагаемый трудъ не преслѣдуетъ цѣли подробнаго перечисленія всѣхъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, бывшихъ когда либо на разсмотрѣніи Комитета Министровъ, или изложенія состоявшихся по каждому изъ такихъ дѣлъ сужденій. Задача эта можетъ считаться уже въ значительной мѣрѣ исполненною со времени изданія Министерствомъ Путей Сообщенія «Краткаго историческаго очерка начала и распространенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи по 1897 г. включительно» (Спб. 1898). Въ означенномъ очеркѣ собранъ обильный фактическій матеріалъ по исторіи развитія нашей желѣзнодорожной сѣти, причемъ по каждой отдѣльной дорогѣ приведены извлеченія изъ сужденій высшихъ государственныхъ учреждений, разсматривавшихъ вопросъ о ея осуществленіи или дальнѣйшей эксплуатаціи—въ томъ числѣ, конечно, многія сужденія Комитета Министровъ. То же можно сказать и о монографіи В. В. Салова: «Начало желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи», составленной на основаніи обнародованныхъ въ упомянутомъ изданіи Министерства Путей Сообщенія матеріаловъ (изъ эпохи царствованія Императора Николая I), съ прибавленіемъ нѣкоторыхъ новыхъ извлеченій изъ архивовъ того же Министерства. Настоящій историческій очеркъ представляетъ попытку прослѣдить не столько отдѣльные фазисы развитія нашего желѣзнодорожнаго строительства въ тѣсномъ смыслѣ слова, сколько главнѣйшія теченія, обозначавшіяся въ нашей желѣзнодорожной политикѣ со времени первоначальнаго возникновенія въ Россіи вопроса о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ до нашихъ дней. То или иное направленіе желѣзнодорожной политики каждаго государства опредѣляется сложнымъ взаимодействіемъ цѣлаго ряда факторовъ, съ которыми приходится считаться всякому правительству. Руководящія взгляды, положенные въ основаніе общей системы государственнаго управленія, экономическія и культурныя потребности населенія, политическіе виды, преслѣдуемые каждою отдѣльною страной, наконецъ, состояніе бюджетныхъ средствъ правительства—всѣ

эти пружины государственного механизма оказываютъ въ разной мѣрѣ вліяніе на ходъ желѣзнодорожнаго дѣла. А такъ какъ жизнь каждаго государственнаго организма въ своемъ поступательномъ развитіи проходитъ рядъ эволюціонныхъ стадій, совокупность которыхъ и составляетъ исторію политически обособленнаго существованія каждаго отдѣльнаго государства,— то естественно, что и желѣзнодорожная политика, нося на себѣ отпечатокъ каждой данной эпохи, переживаетъ различные фазисы, типическія черты которыхъ мѣняются въ зависимости отъ видоизмѣненія основъ политики обще-государственной. Настоящее изслѣдованіе ставитъ себѣ задачею отмѣтить именно такія типическія черты и, наряду съ этимъ, охарактеризовать, преимущественно на основаніи оффиціальныхъ источниковъ, отношеніе руководящихъ государственныхъ дѣятелей, въ каждую данную эпоху, къ вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Въ заключеніе необходимо замѣтить, что въ настоящемъ очеркѣ читатель не найдетъ свѣдѣній, относящихся до исторіи сооруженія Великой Сибирской дороги. Во вниманіе къ тому совершенно обособленному положенію, которое названной магистрали суждено занять въ исторіи не только отечественной, но и міровой торговли и культуры, Сибирской дорогѣ, въ связи съ дорогами, являющимися ея началомъ въ предѣлахъ Европейской Россіи, посвящается особое изслѣдованіе, составленное, какъ и настоящій очеркъ, на основаніи документовъ архива Комитета Министровъ.

Труды по собиранію матеріаловъ для выпускаемаго изданія были возложены на причисленныхъ къ Канцеляріи Комитета Министровъ: П. Ю. Левинсона-Лессинга, К. А. Никитина, В. Н. Писарева и Графа А. Д. Гендрикова. Задача ихъ— въ той части ея, которая не касалась оффиціальныхъ документовъ,—была значительно облегчена благодаря данному Ген. Лейт. Шильдеромъ согласію на допущеніе названныхъ лицъ къ занятіямъ въ Русскомъ Отдѣлѣ Императорской Публичной Библиотеки, гдѣ имъ неоднократно оказывалъ существенное содѣйствіе завѣдующій этимъ Отдѣломъ В. П. Ламбинъ.

## ГЛАВА ПЕРВАЯ.

(1835—1855 г. г.).

---

Важнѣйшимъ актомъ желѣзнодорожной политики русскаго Правительства за время царствованія Императора Николая I-го несомнѣнно слѣдуетъ признать Высочайшее повелѣніе о сооруженіи рельсоваго пути между С.-Петербургомъ и Москвою. Принятое Государемъ въ этомъ дѣлѣ рѣшеніе имѣло первостепенное значеніе для всего дальнѣйшаго хода желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. До обнародованія упомянутаго Высочайшаго повелѣнія, состоявшагося 1-го Февраля 1842 г., у насъ была открыта для движенія только одна желѣзнодорожная линія—Царскосельская (съ продолженіемъ до Павловска) \*),—разрѣшенная къ постройкѣ исключительно въ видѣ опыта, съ цѣлью испробовать, насколько наши климатическія условія допускаютъ вообще возможность сооруженія у насъ рельсовыхъ путей. Несмотря, однако, на то, что опытъ первыхъ же лѣтъ эксплуатаціи Царскосельской дороги наглядно доказалъ возможность безпрепятственнаго движенія по ней во всякое время года,—все же установленіе желѣзнодорожнаго сообщенія между С.-Петербургомъ и Павловскомъ оказалось безсильнымъ разсѣять укоренившееся въ нѣкоторыхъ кругахъ Правительства и общества того времени предубѣжденіе противъ желѣзныхъ дорогъ. Сомнѣнія въ этомъ отношеніи высказывались преимущественно лицами, принадлежавшими къ заинтересованнымъ въ рассматриваемомъ дѣлѣ правительственнымъ вѣдомствамъ, и основывались главнымъ образомъ на соображеніяхъ экономическихъ; между тѣмъ Царскосельская дорога

---

\*) Варшавско-Вѣнская линія хотя и была въ то время начата постройкою, но не была еще завершена.

ни по протяженію своему (25 верстъ), ни по положенію связываемыхъ ею конечныхъ пунктовъ пути не могла имѣть сколько нибудь серьезнаго торгово-промышленнаго значенія, и, слѣдовательно, была не въ состояніи, даже послѣ открытія по ней движенія, ни подтвердить безусловно ходячее мнѣніе о безполезности желѣзнодорожныхъ сообщеній для развитія производительныхъ силъ нашего отечества, ни опровергнуть это мнѣніе на практикѣ.

Такимъ образомъ, вопросъ о степени пригодности желѣзныхъ дорогъ для Россіи оставался открытымъ до тѣхъ поръ, пока Державная воля Императора Николая Павловича не положила предѣла всякимъ колебаніямъ путемъ изданія Высочайшаго повелѣнія отъ 1 Февраля 1842 г., объявившаго о признаніи Монархомъ важнаго обще-государственнаго значенія рельсовыхъ сообщеній и о приступѣ къ постройкѣ, на средства казны, С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги.

Въ зависимости отъ изложеннаго хода событій, дѣятельность высшихъ государственныхъ учреждений, призванныхъ за время царствованія Императора Николая I-го къ обсужденію желѣзнодорожныхъ вопросовъ, можно раздѣлить на два періода: первый начинается съ 1835 года, — времени первоначальнаго возникновенія у насъ, въ оффиціальномъ порядкѣ, вопроса о цѣлесообразности проложенія рельсовыхъ путей между различными пунктами Имперіи, — и заканчивается признаніемъ за желѣзными дорогами значенія одного изъ важнѣйшихъ факторовъ въ дѣлѣ развитія экономической жизни Государства (1842 г.); второй простирается отъ 1842 г. до кончины Императора Николая Павловича и представляетъ собою эпоху сосредоточеннаго труда надъ выработкою главнѣйшихъ основаній, на которыхъ Правительство считало въ то время возможнымъ допустить сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Первоначальныя предположенія о участіи въ сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. 1835 годъ открываетъ собою періодъ непосредственнаго участія правительственныхъ учреждений въ обсужденіи дѣлъ, касающихся желѣзнодорожнаго строительства. Въ началѣ этого года профессоръ Вѣнскаго политехническаго института Францъ Антонъ фонъ-Герстнеръ, находившійся тогда въ Россіи, подалъ Императору Николаю Павловичу особую

записку, въ которой возбуждалъ вопросъ о желательности сооруженія цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Русской Имперіи. Герстнеръ былъ извѣстенъ за границею не только какъ профессоръ математическихъ наукъ, но и какъ концессионеръ первой желѣзной дороги на европейскомъ материкѣ, между Матгаузеномъ и Будвейсомъ въ Австріи, осуществленной на первомъ ея участкѣ въ 1827 году, а затѣмъ отстроеной, съ нѣкоторымъ измѣненіемъ направленія, въ 1833 г. Онъ былъ приглашенъ въ Россію въ 1834 г. тогдашнимъ начальникомъ штаба корпуса горныхъ инженеровъ — впоследствии Главнуправляющимъ Путиами Сообщенія—К. В. Чевкинымъ, причемъ, однако, главная цѣль его посѣщенія не имѣла непосредственнаго отношенія къ желѣзнодорожному дѣлу: онъ пріѣхалъ собственно для ознакомленія съ дѣятельностью нашихъ металлургическихъ заводовъ на Уралѣ \*). Пораженный естественными богатствами края, который ему пришлось посѣтить, Герстнеръ совершилъ затѣмъ большое путешествіе по Россіи, результатомъ котораго и явилась записка, представленная Государю. Въ ней Герстнеръ выражалъ убѣжденіе, что такая обильная природными богатствами страна, какъ Россія, можетъ использовать свои производительныя силы не иначе, какъ при помощи обширной сѣти рельсовыхъ сообщеній, изъ которыхъ наиболѣе необходимыми представлялись Герстнеру линіи отъ Москвы на Петербургъ, Нижній Новгородъ и Казань. Герстнеръ, будучи самъ причастенъ къ желѣзнодорожному дѣлу, и, кромѣ того, какъ европейскій ученый, находясь въ центрѣ возникшаго на западѣ въ 30-хъ годахъ движенія въ пользу теоретическаго и практическаго изученія вопроса о будущности рельсовыхъ путей, усердно стремился убѣдить и русское Правительство въ справедливости тѣхъ взглядовъ, окончательное усвоеніе которыхъ всѣми европейскими государствами, несмотря на протесты отдѣльныхъ — нерѣдко весьма авторитетныхъ — лицъ, все же, по убѣжденію Герстнера, могло составлять лишь вопросъ времени. Въ началѣ 30-хъ годовъ изъ европейскихъ державъ только Англія и Франція—да отчасти Бельгія и Нидерланды — уже вступили на путь правильнаго развитія рельсовой сѣти, вводя въ дѣйствіе паровыя

---

\*) В. Саловъ. Начало желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Вѣстникъ Европы, Мартъ—Май 1899г.

двигатели \*); другія государства (Австрія, Баварія) хотя и дѣлали попытки проложенія рельсовыхъ путей, однако не измѣняли еще первоначально принятаго, по примѣру той же Англій, способа движенія по нимъ—съ помощью конной тяги; тѣмъ не менѣе, въ виду успѣховъ, которыми сопровождались первые опыты примѣненія паровыхъ двигателей, не оставалось сомнѣнія, что будущее принадлежитъ этимъ послѣднимъ.

Наше Правительство, для котораго и конножелѣзныя дороги были тогда еще новостью \*\*), отнеслось къ проекту Герстнера съ особою осторожностью. Первоначально этотъ проектъ былъ разсмотрѣнъ Коммисіею, образованною по Высочайшему повелѣнію 14 Января 1835 г., при Главномъ Управленіи Путиами Сообщенія подъ предсѣдательствомъ директора Института инженеровъ путей сообщенія Генералъ-Лейтенанта Потье; въ числѣ членовъ Коммисіи состоялъ между прочимъ и будущій Министръ Путей Сообщенія, въ то время еще подполковникъ, Мельниковъ. Коммисія признала, что предложеніе Герстнера, ходатайствовавшего о дарованіи ему 20-ти-лѣтней привилегіи на устройство желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, не можетъ быть принято, какъ невыгодное для Правительства; относительно же принципиальнаго вопроса о пригодности вообще желѣзныхъ дорогъ для нашего отечества Коммисія высказалась въ благопріятномъ смыслѣ, находя, что климатическія условія Россіи едва ли могутъ служить препятствіемъ къ устройству у насъ рельсовыхъ путей, ровная же большею частью поверхность даже благопріятствуетъ такимъ сооруженіямъ. Затѣмъ былъ поднятъ вопросъ о паровыхъ двигателяхъ. Болѣе чѣмъ вѣроятно, что члены Коммисіи въ то время были весьма поверхностно знакомы съ этимъ новымъ способомъ передвиженія, чѣмъ и можно объяснить состоявшееся по этому предмету заключеніе: Коммисія признала, что паровая тяга можетъ быть примѣнена только къ пасса-

---

\*) Въ Англій къ 1835 г. было уже разрѣшено къ постройкѣ 643 километра паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ; конножелѣзнодорожныхъ же линій уже въ 1825 г. существовало 29, общимъ протяженіемъ въ 256 километровъ.

Во Франціи механическіе двигатели были примѣнены въ 1832 г. на линіи между Лиономъ и St-Etienne и съ тѣхъ поръ вошли во всеобщее употребленіе; до того же времени существовали лишь конножелѣзныя дороги, изъ которыхъ первая была сооружена въ 1828 г.

\*\*) У насъ въ то время существовалъ всего одинъ подъѣздный рельсовый путь съ конною тягою въ Колыванскомъ округѣ на Уралѣ; онъ служилъ для заводскихъ надобностей и имѣлъ протяженіе въ 1 версту 336 саж.