

ЖУРНАЛЪ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Выходить еженедѣльно.

ДВИЖЕНІЕ ПО ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБѢ И НАГРАДЫ.

ВЫСОЧАЙШІЙ ПРИКАЗЪ.

Въ Гатчинѣ, апрѣля 21 дня 1887 года.

Производится, за отличіе по службѣ, *въ коллежскіе секретари*: причисленный къ Департаменту желѣзныхъ дорогъ, губернской секретарь и инженеръ путей сообщенія *фонъ-Дезенъ*.

Подписалъ: Министръ путей сообщенія,
Генераль-Адъютантъ *К. Посъетъ*.

ПРИКАЗЫ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Апрѣля 16 дня 1887 г.

№ 29.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Кавалерской думы ордена св. Анны, Всемилостивѣйше соизволилъ пожаловать, 3 февраля сего года, кавалеромъ ордена св. Анны 3-й ст. начальника 5-й судоходной дистанціи Кіевскаго отдѣленія Кіевскаго округа путей сообщенія, надворнаго совѣтника *Александрова*— за прослуженіе 12 лѣтъ сряду въ одной и той же должности не ниже VIII-го класса.

Подписалъ: Министръ путей сообщенія,
Генераль-Адъютантъ *К. Посъетъ*.

Апрѣля 20 дня 1887 года.

№ 30.

Государь Императоръ, по засвидѣтельствованію моему объ отлично - усердной и ревностной службѣ начальника работъ VI-го отдѣленія Кавказскаго округа путей сообщенія, статскаго совѣтника инженера путей сообщенія *Новомѣйскаго*, Всемилостивѣйше соизволилъ, 10 сего апрѣля, согласно удостоенію Комитета Министровъ, пожаловать сего инженера кавалеромъ ордена св. Анны 2-й степени.

Подписаль: Министръ путей сообщенія,
Генераль-Адъютантъ *К. Посъетъ*.

Апрѣля 20 дня 1887 года.

№ 31.

Назначаются: состоящій по Министерству штатнымъ инженеромъ IX-го класса, начальникъ участка службы пути Екатерининской желѣзной дороги, коллежскій секретарь инженеръ путей сообщенія *Борисовъ*—по Министерству штатнымъ инженеромъ VIII-го класса, съ оставленіемъ при исполненіи тѣхъ же обязанностей на Екатерининской желѣзной дорогѣ;

— инспекторъ работъ по улучшенію р. Западной Двины въ предѣлахъ Рижскаго порта, дѣйствительный статскій совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Беттихеръ*—начальникомъ работъ, и исправляющій должность помощника его, коллежскій ассесоръ инженеръ путей сообщенія *Нагель*—помощникомъ начальника работъ по устройству Рижскаго порта,—оба съ 1 марта сего года;

— состоящій въ распоряженіи правленія Могилевскаго округа инженеромъ VIII-го класса, титулярный совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Олендзскій* — начальникомъ 7-й шоссеиной дистанціи того же округа;

— состоящій по Министерству штатнымъ инженеромъ

VIII-го класса, коллежскій секретарь инженеръ путей сообщенія *Савицкий* 6-й и причисленный къ Министерству, титулярный совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Завадский* 2-й,—оба начальниками дистанцій 1-го разряда по постройкѣ участка Уфа-Златоустъ Самаро-уфимской желѣзной дороги, съ 1 мая сего года, съ оставленіемъ: перваго — по Министерству штатнымъ инженеромъ VIII-го класса, а послѣдняго причисленнымъ къ Министерству.

Опредѣляются въ службу: состоящіе въ запасѣ арміи подпоручики: Алексѣй *Мардаковъ* и Николай *Кельчевскій*,—оба въ Департаментъ шосейныхъ и водяныхъ сообщеній, первый—канцелярскимъ чиновникомъ съ 1 сего апрѣля, а послѣдній — чиновникомъ сверхъ штата, съ 9 сего апрѣля;

— исправляющій должность Ковенскаго губернскаго врачебнаго инспектора лекаръ, статскій совѣтникъ *Горляновъ* — медикомъ правленія Ковенскаго округа, съ оставленіемъ и въ занимаемой имъ должности.

Увольняются въ отпускъ: на 3 недѣли: причисленный къ Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, исполняющій обязанности помощника начальника участка службы пути Вильно-ровенской линіи Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ, коллежскій секретарь инженеръ путей сообщенія *Отто*—въ С.-Петербургѣ;

— на 1 мѣсяцъ: состоящій по Министерству штатнымъ инженеромъ IX-го класса, помощникъ начальника участка службы пути Харьково - николаевской желѣзной дороги, губернскій секретарь инженеръ путей сообщенія *Чмутьовъ* — въ разныя губерніи;

— на 2 мѣсяца: помощникъ начальника Казанскаго округа, дѣйствительный статскій совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Добронравовъ*—въ южныя губерніи Имперіи и за границу, съ 1 мая;

— инженеръ для техническихъ занятій VII-го класса Департамента желѣзныхъ дорогъ, надворный совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Холодковскій*—въ разныя губерніи, съ 28 мая;

— состоящій по Министерству штатнымъ инженеромъ

VIII-го класса, начальникъ участка службы пути Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ, титулярный совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Датіевъ*—въ разныя губерніи;

— причисленный къ Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, исполняющій обязанности дѣлопроизводителя означеннаго управленія, коллежскій секретарь *Кореньевъ*—за границу, съ 22 сего апрѣля;

— исправляющій должность начальника 2-й шоссейной дистанціи Вышневолоцкаго округа, коллежскій совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Соколовскій 1-й*—въ разныя губерніи.

Увольняется отъ службы, согласно прошенію: помощникъ столоначальника IX-го класса искусственного отдѣленія правленія Вытегорскаго округа, титулярный совѣтникъ *Горинъ*—по болѣзни.

Умершій исключается изъ списковъ: числящійся по спискамъ Министерства, уволенный въ общество Московско-брестской желѣзной дороги, дѣйствительный статскій совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Петерсъ 1-й*.

Подписалъ: Министръ путей сообщенія,

Генераль-Адъютантъ *К. Посыетъ*.

ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

Въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства, отъ 27 февраля, 3, 7 и 14 апрѣля 1887 г., № 19, 29, 30 и 33, напечатано:

ВЫСОЧАЙШІЯ ПОВЕЛѢНІЯ, ПРЕДЛОЖЕННЫЯ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМУ СЕНАТУ.

(Ст. 209).

О министерской деклараціи объ установленіи пароходнаго сообщенія между г.г. Вестервикъ—Либава.

Министръ юстиціи предложилъ Правительствующему Сенату сообщенную ему Министромъ иностранныхъ дѣлъ

копію, съ русскимъ переводомъ, съ Министерскоѣ деклараціи объ установленіи пароходнаго сообщенія между г.г. Вестервикъ-Либавъ, съ Высочайшаго Его Императорскаго Величества соизволенія подписанной статсъ-секретаремъ Гирсомъ съ Шведско-Норвежскимъ посланникомъ, въ С.-Петербургѣ, ^{14/}₂₆ января 1887 года.

ДЕКЛАРАЦІЯ.

Въ виду обоюднаго желанія Россійскаго ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства и Шведско-Норвежскаго Королевскаго Правительства способствовать успѣху и развитію торговыхъ сношеній между Россією и Швецією и особенно обезпечить правильность прямого сообщенія между городами Вестервикъ и Либавою, нижеподписавшіеся, надлежащимъ порядкомъ къ сему уполномоченные, постановили, по взаимному соглашенію, слѣдующія статьи:

СТАТЬЯ 1.

Королевско-Шведское Правительство, назначивъ пароходной компаніи „Вестервикъ - Либавъ“ ежегодную субсидію въ размѣрѣ сорока пяти тысячъ шведскихъ кронъ на пятилѣтній срокъ, начиная съ 21 ноября 1886 года, и принявъ на себя отвѣтственность за могущія быть потери названной компаніи въ суммѣ до двадцати пяти тысячъ кронъ въ годъ, подъ условіемъ содержанія этою компанією правильнаго сообщенія между городами Вестервикъ, Либавою и Висби, — обязывается принять необходимыя мѣры къ тому, чтобы пароходъ этой компаніи, приблизительно въ 200 тоннъ, совершалъ въ теченіи всѣхъ двѣнадцати мѣсяцевъ года, безъ

DÉCLARATION.

Le Gouvernement IMPÉRIAL de Russie et le Gouvernement Royal de Suède et de Norvège, désirant faciliter et développer les relations commerciales entre la Russie et la Suède et particulièrement assurer un service régulier de communication directe entre les villes de Vestervik et de Libau, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont arrêté d'un commun accord, les articles suivants:

ARTICLE 1.

Le Gouvernement Royal de Suède, ayant accordé à la Compagnie de bateaux à vapeur «Vestervik-Libau» pour une période de cinq années à partir du 21 Novembre 1886 une subvention annuelle de quarante cinq mille couronnes de Suède, ainsi qu'une garantie contre pertes éventuelles jusqu'à concurrence de vingt cinq mille couronnes par an, à condition que ladite Compagnie entretiendra un service régulier entre les villes de Vestervik, de Libau et de Visby, s'engage à prendre les dispositions nécessaires afin qu'un bateau à vapeur de cette Compagnie, d'environ 200 tonneaux, fasse pendant les douze mois de l'année, sans interruption, toutes les semaines une fois, à jour et heure fixe,

перерыва, каждую недѣлю, въ опредѣленный день и часъ, одинъ рейсъ туда и обратно, между портами Вестервикъ и Либавою, и чтобы онъ служилъ для перевозки пассажировъ, товаровъ и, буде потребуется, почты.

СТАТЬЯ 2.

При условіи установленія такими мѣрами правильнаго сообщенія по сказанной линіи, Россійское ИМПЕРАТОРСКОЕ Правительство, съ своей стороны, обязуется платить Королевско-Шведскому Правительству, какъ долю участія своего въ этомъ дѣлѣ и въ теченіи того же пятилѣтняго срока, съ 1887 по 1891 годъ включительно, въ январѣ мѣсяцѣ, сумму въ десять тысячъ шведскихъ кронъ ежегодно.

СТАТЬЯ 3.

Само собою разумѣется однако, что если вышеупомянутая компанія, по какому либо поводу, прекратитъ окончательно свои дѣйствія ранѣе ноября 1891 года, что повлечетъ за собой потерю права ея на субсидію, то со дня такого перерыва прекратятся и взаимныя обязательства Россійскаго и Шведскаго Правительствъ.

СТАТЬЯ 4.

Россійскимъ и Шведскимъ почтовымъ управленіямъ предоставляется входить въ непосредственныя между собою сношенія по вопросу о мѣрахъ, какія надлежитъ принять для перевозки почты (malles de poste) по новой ли-

un voyage, aller et retour, entre les ports de Vestervik et de Libau, ce bateau devant servir au transport de passagers, de marchandises et, s'il y a lieu, de la poste.

ARTICLE 2.

Le service régulier de cette ligne étant ainsi assuré et à cette condition, le Gouvernement IMPÉRIAL de Russie, de son côté, s'engage à payer au Gouvernement Royal de Suède, en participation à l'entreprise susmentionnée et pendant la même période de cinq ans, chaque année, de 1887 à 1891 inclusive-ment, au mois de Janvier, une somme de dix mille couronnes de Suède.

ARTICLE 3.

Il est bien entendu toutefois que si le service de la Compagnie venait à être définitivement interrompu, pour une cause quelconque, avant le mois de Novembre 1891, le droit de la Compagnie à la subvention devant cesser de ce fait, les engagements réciproques des Gouvernements de Russie et de Suède finiraient à partir du jour de cette interruption.

ARTICLE 4.

Les administrations des postes de Russie et de Suède auront la faculté de s'entendre directement sur les mesures à prendre concernant le transport des malles de poste par la nouvelle ligne. Le transport de ces malles, que ce soit de Libau

ни. Перевозка этой почты, какъ изъ Либавы въ Вестервикъ, такъ и изъ Вестервика въ Либаву, будетъ всегда производиться безъ особой платы со стороны Россійскаго ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства.

СТАТЬЯ 5.

Въ отношеніи платежа лас-
товыхъ и иныхъ пошлинъ компа-
ніи пароходства „Вестервикъ-Ли-
бава“ будетъ пользоваться въ Ли-
бавскомъ портѣ всякими льготами
наравнѣ съ прочими судоходными
компаніями, которыя совершаютъ
правильные рейсы между Россій-
скими и иностранными портами.

Учинено въ двухъ экземп-
лахъ въ С.-Петербургѣ 14/26 Ян-
варя 1887 года.

(Подписаль) *Гирсъ*. (Подписаль) *Дуэ*.

(М. П.)

(М. П.)

Эта декларация была обмѣнена
на такую же декларацию Шведско-
Норвежскаго Королевскаго Пра-
вительства, подписанную въ С.-Пе-
тербургѣ 14/26 января 1887 го-
да господиномъ Дуэ, чрезвычай-
нымъ посланникомъ и полномо-
чнымъ Министромъ Его Величества
Короля Швеціи и Норвегіи.

à Vestervik ou de Vestervik à Libau,
se fera toujours sans occasionner
de frais au Gouvernement IMPÉ-
RIAL de Russie.

ARTICLE 5.

La Compagnie de bateaux à
vapeur «Vestervik-Libau» jouira
quant au paiement des droits de
tonnage et autres, dans le port de
Libau, de toutes facilités à l'égal
des autres Compagnies de naviga-
tion faisant un service régulier en-
tre des ports russes et des ports
étrangers.

Fait en double à St.-Péters-
bourg, le 14/26 Janvier 1887.

(signé) *Giers*. (signé) *Due*.

(L. S.)

(L. S.)

Cette Déclaration a été échangée
contre une Déclaration analogue du
Gouvernement Royal de Suède et
de Norvège, signée à St.-Péters-
bourg le 14/26 Janvier 1887 par
Monsieur Due, Envoyé Extraor-
dinaire et Ministre Plénipotentiaire
de Sa Majesté le Roi de Suède
et de Norvège.

(Ст. 297).

*Объ измѣненіи въ старшинствѣ ношенія орденовъ, жалуемыхъ
за военныя отличія, и основныхъ положеніяхъ въ порядкѣ
ношенія орденовъ.*

Канцлеръ Россійскихъ Императорскихъ и Царскихъ
орденовъ увѣдомилъ Министра юстиціи, что Государь
Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу его, въ 28 день

февраля 1887 года, Высочайше утвердить соизволили: измѣненія въ старшинствѣ ношенія орденовъ, жалуемыхъ за военныя отличія, показанныя въ прилагаемой при семъ сравнительной вѣдомости, а равно нижеслѣдующія основныя положенія въ порядкѣ ношенія орденовъ:

1) Военный орденъ св. Георгія и всѣ ордена, жалуемые за военныя отличія съ мечами, равно какъ и орденъ св. Владиміра съ мечами и безъ мечей, при мундирахъ и вицемундирахъ никогда не снимаются и носятся таковыя всѣхъ степеней.

2) При сюртукахъ носятся:

а) военный орденъ св. Георгія;

б) всѣ ордена съ мечами, жалуемые за военныя отличія;

в) св. Владиміра безъ мечей (согласно статуту его ст. 459 учр. орд., изд. 1876 г.).

3) При сюртукахъ ордена могутъ носиться только на шеѣ и въ петлицѣ, исключая ордена св. Георгія 1-й степени, звѣзда котораго носится также на груди.

4) Изъ всѣхъ орденовъ, носимыхъ на сюртукахъ въ одно время, можетъ носиться только одинъ старшій орденъ, исключая св. Георгія, который носится въ одно время въ петлицѣ, на шеѣ и звѣзда 1-й степени на груди, а также св. Владиміра съ мечами или безъ нихъ, который можетъ носиться въ петлицѣ и на шеѣ въ одно время, въ томъ случаѣ, если у кавалера нѣтъ старшихъ орденовъ съ мечами, носимыхъ на шеѣ, и св. Георгія 4-й степени.

5) При сюртукахъ, кромѣ ордена св. Георгія и всѣхъ орденовъ съ мечами, носимыхъ на шеѣ, въ одно время съ ними можетъ носиться орденъ св. Владиміра 4-й степени съ мечами или безъ мечей, если у кавалера нѣтъ св. Георгія 4-й степени.

6) Крестъ ордена св. Георгія 4-й степени носится на мундирѣ и вицемундирѣ на груди первымъ, считая отъ правой руки къ лѣвой, даже и въ тѣхъ случаяхъ, когда кавалеръ имѣетъ ордена 1-й степени и они должны переходить на грудь (въ колодку).

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ВѢДОМОСТЬ

ПОРЯДКА НОШЕНИЯ ОРДЕНОВЪ — СОГЛАСНО ВЫСОЧАЙШАГО
УТВЕРЖДЕНІЯ 7 АПРѢЛЯ 1886 ГОДА И ПРЕДПОЛАГАЕМАГО ПОРЯДКА
НОШЕНИЯ ИХЪ — СОГЛАСНО ХОДАТАЙСТВА ВОЕННАГО МИНИСТРА О
ПРЕДОСТАВЛЕНІИ СТАРШИНСТВА НОШЕНИЯ ОРДЕНОВЪ, ЖАЛУЕМЫХЪ
ЗА ВОЕННЫЯ ОТЛИЧІЯ.

Сущесгвующій порядокъ ношенія орденовъ согласно Высочайше утвержденнымъ правиламъ 7 апрѣля 1886 г.			Предполагаемый порядокъ ношенія орденовъ.	
Наименованіе орденовъ.	На мундирѣ и вице-мундирѣ.	На сюртукѣ.	На мундирѣ и вице-мундирѣ.	На сюртукѣ.
Св. Андрей Первозван.	носятся.	не носятя.	носятся.	на шеѣ.
Св. Александръ Невскій	когда переходятъ на шею, то носятя выше 2 и 3 ст. св. Георгія.	не носятя.	когда переходятъ на шею, то должны носиться ниже 2 и 3 ст. св. Георгія.	на шеѣ.
Бѣлый Орелъ		не носятя.		на шеѣ.
Св. Георгія 1 степени.	носятся.	звѣзда.	носятся.	звѣзда.
„ „ 2 „ .	на шеѣ.	на шеѣ.	на шеѣ.	на шеѣ.
„ „ 3 „ .	на шеѣ.	на шеѣ.	на шеѣ.	на шеѣ.
„ „ 4 „ .	на груди.	въ петлицѣ.	на груди.	въ петлицѣ.
Св. Владиміра 1 ст. .	носятся выше св. Георгія 2 и 3 степени.	не носятя.	должны носиться ниже св. Георгія 2 и 3 степеней.	на шеѣ.
„ „ 2 „ .		на шеѣ.		на шеѣ.
„ „ 3 „ .		на шеѣ.		на шеѣ.
„ „ 4 „ .		въ петлицѣ.		въ петлицѣ.
Св. Анны 1 степени	младшія степени ордена при старшихъ степеняхъ того же ордена	не носятя.	младшія степени орденовъ при старшихъ степеняхъ того же ордена	на шеѣ.
„ „ 2 „		не носятя.		на шеѣ.
„ „ 3 „		въ петлицѣ.		въ петлицѣ.
Св. Станислава 1 ст.	го же ордена	не носятя.	должны носиться.	на шеѣ.
„ „ 2 „		не носятя.		на шеѣ.
„ „ 3 „		въ петлицѣ.		въ петлицѣ.

**ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ КОМИТЕТА
МИНИСТРОВЪ.**

(Ст. 300).

*О переименованіи Яскаго уѣзда, Бессарабской губерніи, въ
Бѣлецкій.*

Государь Императоръ, согласно положенію Комитета Министровъ, въ 6 день марта 1887 года, Всемилостивѣйше соизволилъ на переименованіе Яскаго уѣзда, Бессарабской губерніи, въ Бѣлецкій, съ соотвѣтственнымъ измѣненіемъ названій существующихъ въ ономъ учрежденій и властей.

**РАСПОРЯЖЕНІЯ, ОБЪЯВЛЕННЫЯ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМУ
СЕНАТУ.**

УПРАВЛЯЮЩИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ ФИНАНСОВЪ.

(Ст. 303).

*О назначеніи цѣны акціямъ Оренбургской желѣзной дороги
для пріема въ залогъ по казеннымъ подрядамъ и поставкамъ
въ теченіи перваго полугодія 1887 года.*

Управляющій Министерствомъ финансовъ, 11 марта 1887 года, донесъ Правительствующему Сенату, что руководствуясь Высочайше утвержденнымъ 9 февраля 1868 года положеніемъ Комитета Министровъ о пріемѣ въ казенные залого акцій и облигацій обществъ желѣзныхъ дорогъ, пользующихся правительственною гарантіею, Министерство финансовъ назначило акціямъ Оренбургской желѣзной дороги цѣну въ сто сорокъ руб. (140 руб.) за 150 руб. кред. номинальной стоимости, для пріема сихъ бумагъ въ залогъ по казеннымъ подрядамъ и поставкамъ въ теченіи перваго полугодія 1887 года.

МИНИСТРОМЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.

(Ст. 306).

О нормальныхъ размѣрахъ убыли въ вѣсъ грузовъ при перевозкѣ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Министръ путей сообщенія представилъ Правительствующему Сенату въ концѣ постановленіе его, отъ 9 марта 1887 года за № 2.115, съ приложеніемъ списка нормальныхъ размѣровъ убыли въ вѣсъ грузовъ при перевозкѣ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ.

ПОСТАНОВЛЕНІЕ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.

№ 2.115.

9 марта 1887 года.

О нормальныхъ размѣрахъ убыли въ вѣсъ грузовъ при перевозкѣ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Одобривъ утвержденныя, въ силу ст. 106 Общ. устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, *срокомъ на одинъ годъ*, нормальные размѣры убыли въ вѣсъ грузовъ, при перевозкѣ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ, предлагаю всѣмъ казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ выставить списокъ оныхъ на видныхъ мѣстахъ при товарныхъ кассахъ и въ станціонныхъ пакгаузахъ.

На подлинномъ написано: „Въ силу статьи 106 Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, по журналу отъ 8 января 1887 года за № $\frac{1}{2}$, *впередъ на одинъ годъ*“.

СПИСОКЪ

нормальныхъ размѣровъ убыли въ вѣсъ грузовъ, при перевозкѣ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Для грузовъ, которые, по свойствамъ своимъ, подвержены убыли (естественной потерѣ) въ вѣсъ, во время перевозки ихъ по желѣзнымъ дорогамъ, устанавливаются, *впередъ на одинъ годъ*, слѣдующія нормы убыли:

- 1) для сухихъ предметовъ 1%
- 2) для предметовъ жидкихъ или принятыхъ дорогою въ сыромъ видѣ, а также особо поименованныхъ (какъ-то: всякаго рода лѣса, красильнаго дерева крошеннаго и тертаго, коры древесной, кореньевъ, солодковаго корня, крошеннаго табака, жирныхъ веществъ, мыла, твердаго масла, свѣжихъ плодовъ, табачныхъ листьевъ, шерсти, всѣхъ родовъ кожъ, мѣховъ, шкуръ, сушеной рыбы, плодовъ сушеныхъ и вареныхъ, жилъ животныхъ, роговъ и копытъ, кости цѣльной или молотой, хмѣля, мастики свѣжей, сала въ кутыряхъ, льна и пеньки) . . 2%
- и 3) для соли, рудъ, землеудобрительныхъ туковъ, земли, перевозимыхъ полными вагонами въ навалку . . 3%

ИМЕННОИ ВЫСОЧАЙШІЙ УКАЗЪ.

(Ст. 312).

Объ отчужденіи изъ частнаго владѣнія земли подг желѣзнодорожную вѣтвь отъ каменноугольныхъ копей, принадлежащихъ тайному совѣтнику Новосельскому, до станціи Тквибули Закавказской желѣзной дороги.

МИНИСТРУ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Для постройки соединительной желѣзнодорожной вѣтви отъ каменноугольныхъ копей, принадлежащихъ тайному совѣтнику Новосельскому, до станціи Тквибули Закавказской желѣзной дороги, оказывается необходимымъ занять изъ частнаго владѣнія одну десятину тысячу шестьсотъ десять квадратныхъ сажень земли. Вслѣдствіе сего повелѣваемъ: сдѣлать надлежащія распоряженія къ отчужденію этого количества земель и въ вознагражденіи владѣльцевъ поступить на точномъ основаніи существующихъ узаконеній объ имуществвахъ, отходящихъ изъ частнаго владѣнія по распоряженію правительства, но съ тѣмъ: 1) чтобы въ отношеніи правъ владѣльцевъ на выкупъ отчуждаемой земли, въ случаѣ упраздненія вышеупомянутой желѣзнодорожной вѣтви, были примѣнены имѣющія быть изданными по сему предмету по-

становленія, и 2) чтобы Новосельскій обязанъ былъ допускать, на условіяхъ, какія будутъ указаны правительствомъ, какъ пересѣченіе вышеозначенной вѣтви другими желѣзнодорожными вѣтвями или линіями, такъ и примыканіе къ ней другихъ вѣтвей и линій, а равно пропускъ по ней поѣздовъ и подвижнаго состава съ сихъ путей.

На подлинномъ Собственною Его Императорскаго Величества рукою подписано:

„АЛЕКСАНДРЪ“.

Въ Гатчинѣ.

4-го марта 1887 года.

РАСПОРЯЖЕНІЯ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

9) Апрѣля 10 дня 1887 года.

Испытаніе, предстоящее въ настоящемъ году учащимся въ двухъ высшихъ курсахъ Института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го, начать съ 13 текущего апрѣля мѣсяца.

Предсѣдателемъ экзаменной комисіи назначается дѣйствительный тайный совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Кербедзг*.

Членами: Инженеръ генераль-лейтенантъ *Серебряковъ*, тайные совѣтники: инженеръ путей сообщенія *Поземковский*, архитекторъ *Жиберъ*, дѣйствительные статскіе совѣтники: инженеры путей сообщенія: *Бентковский*, *Черняевскій*, *Венержиновичъ*, *Кологривовъ*, *Барминскій*, *Вплинскій* и статскій совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Зубовъ*.

Предлагаю членамъ конференціи Института принять также участіе въ этомъ испытаніи въ качествѣ членовъ той же комисіи.

Комисіа имѣетъ донести мнѣ о послѣдствіяхъ, по окончаніи испытанія двухъ высшихъ курсовъ, на точномъ основаніи § 62 Высочайше утвержденнаго 28 іюня 1864 года положенія объ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія. Для большаго удобства и успѣшности испытаній, предоставляю

господамъ членамъ комисіи раздѣлиться на подкомміи, по ближайшему усмотрѣнію председателя комисіи.

Подписалъ: Министръ путей сообщенія,
Генералъ-Адъютантъ *К. Посьетъ*.

ИЗВѢЩЕНІЯ.

ОТЪ ДЕПАРТАМЕНТА ШОССЕЙНЫХЪ И ВОДЯНЫХЪ СООБЩЕНІЙ.

Господинъ Министръ путей сообщенія изволилъ утвердить избранныхъ въ Моршанскую судоходную депутацію на 1887 годъ.

ДЕПУТАТАМИ:

Торгующаго по гильдейскому свидѣтельству крестьянина Муромскаго уѣзда Алексѣя *Фонталова* и Муромскаго купца Ивана *Скурыгина*.

ПОМОЩНИКАМИ ДЕПУТАТОВЪ.

Крестьянъ: Елатомскаго уѣзда Илью *Бахрова*, Меленковскаго уѣзда: Ивана *Дятлова* и Павла *Милова* и Моршанской пригородной слободы Филиппа *Власова*.

По докладу Департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній отъ 2 сего апрѣля № 165, утвержденному Господиномъ Министромъ, измѣнены границы 7 и 8 шоссейныхъ дистанцій С.-Петербургскаго округа путей сообщенія, причемъ районы сихъ дистанцій назначены слѣдующіе:

7-я дистанція.

1) Динабургское шоссе отъ Новоселья до поворота на Кіевское шоссе у г. Острова, съ вѣтвью отъ ст. Крестовъ до г. Пскова—121,24 вер.

2) Островскій заставный домъ.

3) Кіевское шоссе отъ Острова до Опочки 68,19 вер.
Начальникъ дистанціи въ г. Псковѣ.

8-я дистанція.

Динабургское шоссе отъ поворота на Кіевское шоссе у г. Острова до г. Динабурга, съ Динабургскою охранительною дамбою, въ которой 3 водоспуска, 195,70 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Динабургѣ.

ОТЪ КОМИССИИ ПО УСТРОЙСТВУ КОММЕРЧЕСКИХЪ ПОРТОВЪ.

Рѣка Пернова вскрылась отъ льда 26 марта сего года, при вѣтрѣ Nord 2 балла, по школѣ Бюфорта, при температурѣ $+4^{\circ}$ по Цельзію и при горизонтѣ воды на 8 дюймовъ ниже ординара; рейдъ же и бухта очистились отъ льда 28 марта при вѣтрѣ Nord 6 балловъ, по школѣ Бюфорта, при температурѣ $+2^{\circ}$ по Цельзію и при горизонтѣ на $+1$ дюймъ выше ординара. Съ сего же 1 апрѣля, съ уходомъ товаро-пассажирскаго парохода „Дагмаръ“, судоходство считается открытымъ.

ОТЪ ВРЕМЕННОГО УПРАВЛЕНІЯ КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛ. ДОРОГЪ.

Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ симъ объявляетъ, что, съ разрѣшенія г. Министра путей сообщенія, станція „Слонимъ“ Барановичи - бѣлостокскаго участка Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ переименовывается въ „Слонимъ-Альбертинъ“.

ЖУРНАЛЪ

МИНИСТЕРСТВА

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

№ 16

САНКТ-ПЕТЕРБУРГЪ

Типографія Министерства путей сообщенія (А. Бенке), Фонтанка 99

1887

Печатано по распоряженію Завѣдывающаго изданіемъ журнала
Министерства путей сообщенія.

ЖУРНАЛЬ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.

СОДЕРЖАНИЕ № 16.

I отдѣль. Официальный.

Стр.

Движеніе по государственной службѣ и награды. — Высочайшій приказъ. — Приказы Министра путей сообщенія.	159 — 162
Постановленія и распоряженія правительства. — Высочайшія повелѣнія, предложенія Правительствующему Сенату: 1) О министерской телеграммѣ объ установленіи пароходнаго сообщенія между гг. Вестервикъ-Либава (162) и 2) Объ измѣненіи въ старшинствѣ пошенія орденовъ, жалуемыхъ за военныя отличія, и основныхъ положеній въ порядкѣ пошенія орденовъ (165). — Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ: О переименованіи Лоскаго уѣзда, Бессарабской губерніи, въ Бѣлѣцкій (168). — Распоряженія, объявленныя Правительствующему Сенату: 1) О назначеніи цѣны акціямъ Оренбургской желѣзной дороги для приѣма въ залогъ по казеннымъ подрядамъ и поставкамъ въ теченіи перваго полугодія 1887 года (168) и 2) О нормальныхъ размѣрахъ убыли въ вѣсѣ грузовъ при перевозкѣ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ (169). — Именной Высочайшій указъ: Объ отчужденіи изъ частнаго владѣнія земли подъ желѣзнодорожную вѣтвь отъ каменноугольныхъ копей, принадлежащихъ тайному совѣтнику Новосельскому, до станціи Тквибули Закавказской желѣзной дороги	162 — 170
Распоряженія Министерства путей сообщенія. — Приказъ за № 9	171
Извѣщенія. — Отъ Департамента шоссеиныхъ и водныхъ сообщеній. — Отъ Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ. — Отъ Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	172

II отдѣль. Дѣятельность Министерства и его органовъ.

Журналы Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ 1887 г. № 14/106	287 — 325
Главнѣйшіе результаты эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1885 годъ	327 — 330

III отдѣль. Желѣзнодорожный.

Объ уширеніи пути, возвышеніи наружнаго рельса надъ внутреннимъ въ кривыхъ, величинахъ зазоровъ въ стыкахъ рельсовъ и стрѣлахъ изгиба рельсовъ въ кривыхъ	339 — 344
---	-----------

IV отдѣль. Водяныя сообщенія.

Рѣчные сторожа вѣдомства путей сообщенія во Франціи	109 — 118
---	-----------

XI отдѣль. Хроника.

Туннель черезъ р. Мерсей у Ливерпуля (209). — Гигіена водолазовъ и водолазничья (212). — Кравы съ подъемною силою въ 100 тоннъ (213). — Употребленіе сахара для известковыхъ растворовъ (214). — Причина вѣтровъ (съ полит. въ текстъ) (215). — Аэрографометръ (съ полит. въ текстъ) (216)	209 — 222
--	-----------

Вспомогательная касса инженеровъ путей сообщенія	1 — 4
Поправка.	

XV отдѣль. Извѣщенія и заявленія.

Свѣдѣнія о ходѣ работъ по сооруженію Обдлецъ-Малкинской желѣзной дороги къ 1 февраля 1887 года. — Свѣдѣнія о глубинѣ воды на барѣ Винавскаго порта. — Отчетъ о ходѣ работъ по устройству Ревельскаго порта, за мартъ мѣсяцъ 1887 года. — Свѣдѣнія о ходѣ и успѣхѣ работъ по сооруженію Мариупольскаго порта къ 1 апрѣля 1887 года. — Тамбово-саратовская желѣзная дорога. Движеніе и сборъ за февраль мѣсяцъ 1887 года. — Ливенская желѣзная дорога. Движеніе и сборъ за январь мѣсяцъ 1887 года.	
---	--

Объявленія.

№ 16.—1887.

Table des Matières:

	Page.
1. Partie officielle	159—172
2. Procès-verbaux des séances du Conseil des chemins de fer.	287—325
3. Résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat pendant l'exercice de 1885	327—330
4. Par rapport à l'élargissement de la voie et l'élévation du rail extérieur dans les courbes	339—344
5. Cantonniers de rivières en France	109—118
6. Chronique.	209—222
7. Comptes-rendus de la caisse de secours des ingénieurs des v. de com.	1—4
8. Comptes-rendus et avis officiels.	
9. Annonces.	

№ 16.—1887.

Inhalt:

	Seite.
1. Officielles	159—182
2. Protokolle des Rathes für Eisenbahn-Angelegenheiten	287—325
3. Die Betriebs ergebnisse des Staatseisenbahnen für das Jahr 1885	327—330
4. Ueber Spurerweiterung und Geleiseüberhöhung in den Curven.	339—344
5. Die Flussaufseher im französischen Strassenbaudienst	109—118
6. Notizen.	209—222
7. Die Hilfskasse der Strassenbauingenieure	1—4
8. Veröffentlichungen und Bekanntmachungen.	
9. Anzeigen.	

№ 16.—1887.

Table of Contents:

	Page.
1. Official part.	159—172
2. Proceedings on the meetings of the Railway's Board	287—325
3. Results of the exploitation of the State railways during the year 1885	327—330
4. About the widening of the way and the elevation of the exterior rail in the curves	339—344
5. River-wards in France	109—118
6. Chronicle.	209—222
7. Accounts of the assistance cash of the engineers of the w. of com.	1—4
8. Official accounts and notices.	
9. Advertisements.	

ЖУРНАЛЫ

СОВѢТА

ПО ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫМЪ ДѢЛАМЪ.

Журналъ 19 февраля 1887 года.

№ 14/106.

Слушанъ докладъ Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по Тарифному отдѣлу, отъ 15 декабря 1886 г. за № 21.255,—о разрѣшеніи казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, Екатерининской, Харьковско-николаевской и Полѣвскимъ, принять участіе въ новыхъ соглашенныхъ прямыхъ тарифахъ на перевозку соли въ Привислинскій край, съ однообразною провозною платою отъ станцій отправленія до станцій назначенія.

Въ теченіи 1885 г. во Временное управленіе поступили ходатайства солепромышленниковъ какъ Донецкаго, такъ и Крымскаго бассейновъ объ урегулированіи тарифовъ на перевозку соли въ Привислинскій край. Для обсужденія этого вопроса созвано было особое совѣщаніе изъ представителей Министерствъ путей сообщенія и государственныхъ имуществъ, отъ желѣзныхъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ, и отъ солепромышленниковъ различныхъ мѣстностей.

На этомъ совѣщаніи, происходившемъ съ 29 января по 12 февраля 1886 г., большинство представителей выразили мнѣніе о необходимости уравниванія тарифовъ на соль какъ Донецкаго, такъ и Крымскаго бассейновъ такимъ образомъ, чтобы провозныя платы съ дополнительными сборами со всѣхъ пунктовъ отправленія соли изъ

означенныхъ бассейновъ, по назначенію за Ковель или Брестъ, были одинаковыя и не выше 160 р. съ вагона до Варшавы *).

Вслѣдствіе протеста противъ такого уравниня тарифовъ, заявленнаго представителями славянскихъ и бахмутскихъ солепромышленниковъ, вопросъ о прямыхъ тарифахъ на перевозку соли въ Привислинскій край остался неразрѣшеннымъ, и дѣйствовавшіе до 1 января 1886 г. тарифы на соль были продолжены сперва до 1 іюля, а затѣмъ до 1 октября 1886 г.

Правленіе общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ виду измѣненія Курско-харьково-азовскою и Курско-киевскою дорогами своихъ тарифныхъ ставокъ на соль, признало необходимымъ составить новые спеціальные тарифы для перевозки соли въ Привислинскій край, по направленію чрезъ Мерэфу-Знаменку-Фастовъ-Ковель и чрезъ тѣ же станціи и Брестъ, съ уравнительными для всѣхъ станцій Донецкаго бассейна ставками, опредѣленными до Варшавы въ 160 р. съ вагона, каковыя тарифы, съ согласія дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ, объявлены дѣйствующими съ 1 октября (чрезъ Ковель) и 1 ноября 1886 г. (чрезъ Брестъ), срокомъ по 1 октября 1887 г.

Въ этихъ тарифахъ провозная плата отъ ст. Славянскъ и Бахмутъ, какъ ближайшихъ къ Варшавѣ, была нѣсколько повышена противъ дѣйствовавшей до 1 октября 1886 г., а именно до Варшавы отъ Славянска провозная плата повышена на 7 р. 86 к. и отъ Бахмута на 2 р. 92 к.

XI-й съѣздъ горнопромышленниковъ заявилъ противъ этого повышенія протестъ, по поводу котораго Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ пригласило всѣ дороги, участвующія въ перевозкѣ соли, въ новое совѣщаніе, которое и состоялось 20 ноября 1886 г.

Въ этомъ совѣщаніи представители всѣхъ дорогъ, кромѣ Курско-харьково-азовской и Курско-киевской, не прибывшихъ въ совѣщаніе, единогласно отвергли протестъ XI съѣзда горнопромышленниковъ, на которомъ, какъ оказалось, представителей соляныхъ промысловъ, разрабатывающихъ каменную соль, вовсе не было; протестъ же былъ заявленъ только представителями выварочной соли въ Славянскѣ. Основаніемъ къ опроверженію послужили свѣдѣнія

*) Такая стоимость провоза была назначена въ 1883 г. по соображенію съ цѣнами иностранной соли на рынкахъ Привислинскаго края и имѣла послѣдствіемъ то, что русская соль Донецкаго бассейна водворилась почти во всѣхъ пунктахъ Привислинскаго края и вытѣснила соль иностранную.

представителей Юго-западныхъ дорогъ и дорогъ Варшавскаго района, которые объяснили, что солеторговцы Привислинскаго края находятъ вполне справедливымъ уравненіе цѣнъ этихъ солей на рынкахъ.

По симъ соображеніямъ, представители дорогъ нашли правильнымъ и полезнымъ установить уравнительные тарифы отъ всѣхъ мѣстъ добычи соли Донецкаго и Крымскаго бассейновъ въ Привислинскій край по всѣмъ направленіямъ. Это мнѣніе подписали представители дорогъ, бывшіе на совѣщаніи 20 ноября, а именно: Юго-западныхъ, Варшавско-тереспольской, Ивангородо-домбровской и Донецкой; представитель Лозово-севастопольской дороги присоединился къ этому мнѣнію съ оговоркою, чтобы это уравненіе относилось не только къ соли, идущей въ Привислинскій край, но и къ соли, идущей въ другіе пункты Россіи. Представителя Курско-харьково-азовской дороги, какъ сказано выше, на совѣщаніи не было; затѣмъ, отношеніемъ отъ 25 октября, за № 956, правленіе общества Курско-харьково-азовской дороги увѣдомило Временное управленіе, что оно не раздѣляетъ мнѣнія о правильности уравненія тарифовъ на соль, и настаиваетъ на преимуществѣ для соли, идущей изъ Славянска, отстоящаго отъ Варшавы на 67 верстъ ближе, тѣмъ ст. Деконская.

Временное управленіе, съ своей стороны, сознавая правильность принципа установленія тарифовъ въ зависимости отъ разстояній перевозокъ, тѣмъ не менѣе, при нынѣшнемъ, еще недостаточно опредѣлившемся вліяніи правительства на регулированіе тарифовъ прямого сообщенія, не признало возможнымъ настаивать на этомъ принципѣ по слѣдующимъ соображеніямъ:

1) Всѣ участвующія въ перевозкѣ соли дороги, кромѣ одной Курско-харьково-азовской, настаиваютъ на установленіи тарифовъ уравнительныхъ, и по тѣмъ направленіямъ, въ которыхъ казенныя желѣзныя дороги участвуютъ относительно малыми протяженіями (направленіе Краматорская-Мерефа-Ворожба-Кіевъ-Ковель), или вовсе не участвуютъ (направленіе Краматорская-Курскъ-Кіевъ-Ковель), частныя же дороги уже установили уравнительные на соль тарифы и, такимъ образомъ, предрѣшили этотъ вопросъ. Съ другой стороны, по тѣмъ направленіямъ, въ которыхъ казенныя желѣзныя дороги участвуютъ наибольшими протяженіями (Ясиноватая-Долинская-Знаменка и Мерефа-Ворожба-Гомель-Жабинка-Брестъ), другія дороги, по которымъ должна совершаться перевозка, соглашаются принять участіе въ прямыхъ специальныхъ тарифахъ только при

условіи установленія уравнительныхъ тарифовъ; въ противномъ случаѣ, онѣ возвышаютъ свои тарифныя ставки до нормальныхъ и дѣлаютъ слѣдованіе соли по этимъ направленіямъ невыгоднымъ, сравнительно съ тѣми, въ которыхъ казенныя дороги не участвуютъ, или участвуютъ небольшими протяженіями.

При этомъ Временное управленіе приняло во вниманіе, что съ открытіемъ движенія по Полѣвскимъ дорогамъ, кратчайшимъ (на 152 версты) направленіемъ соли Донецкаго бассейна въ Привислинскій край является направленіе Мерефа-Ворожба-Бахмачъ-Гомель-Жабинка и Брестъ, до Варшавы, составляющее всего 1.486 верстъ, тогда какъ по направленію Мерефа-Знаменка-Фастовъ разстояніе до Варшавы составляетъ: чрезъ Ковель—1.640 и чрезъ Брестъ—1.638 верстъ. Въ виду сего Временное управленіе нашло необходимымъ установить одновременно спеціальныя тарифы и по кратчайшему направленію, отказавшись отъ тарифныхъ преимуществъ этого направленія, какъ кратчайшаго, на томъ основаніи, что всякое пониженіе провозной платы по этому направленію несомнѣнно вызоветъ соотвѣтственное пониженіе и по первымъ двумъ направленіямъ, главнымъ образомъ, со стороны Юго-западныхъ дорогъ, которыя по кратчайшему направленію, чрезъ Полѣвскія дороги, вовсе не участвуютъ въ перевозкахъ соли.

2) Одновременно съ установленіемъ тарифовъ на соль Донецкаго бассейна, Временное управленіе признало необходимымъ установить спеціальныя тарифы и на соль, идущую въ Привислинскій край чрезъ Екатерининскую, Харьковско-николаевскую, Фастовскую и Юго-западные дороги съ соляныхъ станцій Лозово-севастопольской дороги, съ тѣми же провозными платами, которыя предоставлены донецкой соли.

3) Придерживаясь принципа установленія тарифовъ по разстояніямъ, пришлось бы совсѣмъ отказаться отъ водворенія крымской соли въ Привислинскомъ краѣ, ибо эта соль, проходя большія разстоянія по желѣзнымъ дорогамъ, чѣмъ соль славянская и по качеству своему цѣняясь ниже славянской, будетъ стоять въ провозѣ дороже, и поэтому не въ состояніи будетъ конкурировать съ славянскою солью.

4) По дѣйствовавшимъ въ прежнее время тарифамъ, составленнымъ сообразно разстояніямъ, разница въ провозной платѣ между солью, отправляемою изъ Славянска или Деконской, составляла до Варшавы 7 р. 50 к. за вагонъ, или 1¼ к. за пудъ, тогда какъ славянская соль на рынкахъ Привислинскаго края продается до

роже 3-мя к. за пудъ каменной донецкой, вслѣдствіе болѣе высокаго своего качества. Слѣдовательно, нѣкоторое возвышеніе провозной платы для славянской соли не можетъ вредно отразиться на ея сбытѣ въ Привислинскомъ краѣ.

5) Незначительное разстояніе между конечными соляными пунктами Донецкаго бассейна (Славянскъ и Деконская), не превышающее 67 верстъ, даетъ полную возможность, при относительно значительномъ пробѣгѣ соли отъ пунктовъ производства до пунктовъ сбыта (отъ 1.400 до 1.700 верстъ), безъ особаго нарушенія принципа тарифовъ по разстояніямъ, уравнивать всѣ провозныя платы.

6) Переходя за сѣмъ къ вопросу о размѣрѣ провозной платы, Временное управленіе, основываясь на протоколахъ совѣщанія ^{29 января} 1886 г. и на результатахъ дѣйствовавшихъ съ 1884 г. ^{12 февраля} тарифовъ, находитъ опредѣленную на совѣщаніи плату съ дополнительными сборами отъ всѣхъ станцій добычи соли до Варшавы Привислинской въ 160 р. за вагонъ въ 600 пуд. вполне рациональною; но принимая во вниманіе, что въ этой платѣ заключаются 1 р. 80 к. за вѣтви, которыя взимаются только при отправкахъ соли со ст. Деконская и Ступки-Кудрявка, находитъ справедливымъ эту сумму изъ общей провозной платы исключить, и за сѣмъ опредѣлить общую плату до Варшавы Привислинской въ 158 р. 20 к. за вагонъ, а 1 р. 80 к. за вѣтви взимать только при отправкахъ соли со ст. Деконская и Ступки-Кудрявка.

Такая поправка въ опредѣленіи провозной платы оправдывается и тѣмъ, что другіе пункты добычи соли, какъ, напримѣръ, Славянскъ, вынуждены даже подвозить соль къ желѣзнодорожнымъ станціямъ на подводахъ; поэтому, если въ уравнительный тарифъ включить плату за вѣтви, то было бы справедливо въ тотъ же тарифъ включить плату за подвозъ соли гужемъ къ ст. Славянскъ, что едва ли оказалось бы удобнымъ.

7) Наконецъ, въ виду заявленій солепромышленниковъ Донецкаго бассейна и правленія общества Донецкой дороги, что отправленіе соли съ ея станцій весьма затруднено недостаточностью подвижнаго состава Курско-харьково-азовской дороги, Временное управленіе признало возможнымъ установить спеціальныя тарифы на соль Донецкаго бассейна еще и по другому направленію чрезъ Екатериининскую дорогу, въ которомъ Курско-харьково-азовская дорога не участвуетъ, съ единственною цѣлью облегчить отправки соли по другимъ направленіямъ, въ случаѣ недостатка подвижнаго состава Курско-харьково-азовской дороги.

8) Уравненіе провозныхъ платъ предположено начать съ тѣхъ станцій (Ковель и Брестъ), съ которыхъ начинается слѣдованіе соли по дорогамъ Привислинскаго края, и продолжить до Варшавы и за Варшаву до конечныхъ пунктовъ дорогъ Привислинскаго края; при этомъ къ провозной платѣ, опредѣленной до Ковеля или Бреста, прибавлять тарифныя ставки Привислинской и Варшавско тереспольской дорогъ, до всѣхъ ихъ станцій, лежащихъ ближе Варшавы, съ такимъ расчетомъ, чтобы общая провозная плата не была выше опредѣленной для Варшавы (158 р. 20 к. за вагонъ).

За симъ, къ общей провозной платѣ, данной Варшавѣ, прибавлять до конечныхъ пунктовъ дорогъ ихъ ставки по разстояніямъ для каждой станціи за Варшавою.

9) Если будетъ признано возможнымъ допустить, чтобы казенныя желѣзныя дороги приняли участіе въ прямыхъ тарифахъ на перевозку соли, установленныхъ на указанныхъ выше основаніяхъ, то тарифныя ставки отдѣльныхъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ соли по всѣмъ направленіямъ ея слѣдованія, будутъ опредѣлены по взаимному соглашенію этихъ дорогъ, при строгомъ соблюденіи уставныхъ обязательствъ желѣзныхъ дорогъ относительно предѣльныхъ тарифовъ.

На основаніи вышеизложеннаго, Временное управленіе полагало принять своими ставками участіе въ прямыхъ тарифахъ на перевозку соли на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Для соли, перевозимой по всѣмъ направленіямъ отъ ст. Славянскъ Курско-харьково-азовской дороги, ст. Ступки, Бахмутъ, Ступки-Кудрявка и Деконская Донецкой дороги и отъ ст. Лозово-севастопольской дороги Акимовка, Ново-Григорьевка, Рыково, Чонгаръ, Сивашъ, Танганашъ и Джанкой, провозная плата до Варшавы Привислинской съ дополнительными сборами (кромѣ сборовъ за вѣтви на ст. Деконская и Ступки-Кудрявка и дополнительной платы со ст. Джанкой) имѣетъ быть установлена однообразная въ размѣрѣ 158 руб. 20 коп. за вагонъ въ 600 пудовъ.

2) Соотвѣтственно провозной платѣ въ 158 р. 20 к. до Варшавы Привислинской, имѣетъ быть установлена провозная плата до всѣхъ станцій назначенія соли въ Привислинскій край, начиная отъ Ковеля и Бреста.

3) Къ опредѣленной такимъ образомъ одинаковой для всѣхъ станцій отправленія и до каждой изъ станцій назначенія провозной платѣ по всѣмъ направленіямъ для соли, идущей со ст. Ступ-

ки-Кудрявца и Девонская, будетъ прибавлено за вѣтви 1 р. 80 к. съ вагона, а для ст. Джанкой 1 р. 35 к. за вагонъ.

4) Желѣзныя дороги, участвующія въ перевозкѣ соли въ Привислинскій край, опредѣляютъ, по взаимному между собою соглашенію, свои тарифныя доли, въ предѣлахъ упомянутыхъ общихъ провозныхъ платъ.

5) Таблицы специальныхъ тарифовъ на соль по тѣмъ направленіямъ, по которымъ состоится соглашеніе между желѣзными дорогами, будутъ введены въ дѣйствіе съ 1 января 1887 г., срокомъ на одинъ годъ, съ тѣмъ, чтобы, по указаніямъ опыта, эти тарифы въ концѣ 1887 г. были вновь пересмотрѣны, и если выяснится необходимость въ измѣненіи нынѣ опредѣляемыхъ общихъ провозныхъ платъ, или въ отмѣнѣ уравнительныхъ на соль тарифовъ, то вопросъ о тарифахъ на соль, перевозимую въ Привислинскій край, будетъ пересмотрѣнъ.

Вышеозначенныя предположенія, изложенныя въ журнальномъ постановленіи Временнаго управленія отъ 2 декабря, за № 3.269, были представлены на благоусмотрѣніе Г. Министра путей сообщенія, и Его Высокопревосходительство, 3 декабря 1886 года, изволилъ приказать внести предположенія Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи 6 пункта 8 ст. положенія о Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, на разсмотрѣніе Совѣта, съ заключеніемъ по сему дѣлу Тарифной при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ комисіи.

Тарифная комисія приняла въ соображеніе, что вопросъ о полномъ уравниеніи провозныхъ платъ отъ разныхъ мѣсторожденій соли и отдѣльныхъ станцій ея отправленія безповоротно рѣшенъ большинствомъ участвовавшихъ въ соглашеніи желѣзныхъ дорогъ и что всякая попытка къ отступленію отъ такого рѣшенія со стороны ли Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ или Курско-харьково-азовской желѣзной дороги не повела бы ни къ какимъ практическимъ результатамъ. Съ другой стороны, и вопросъ о причитающихся въ пользу казенныхъ желѣзныхъ дорогъ доляхъ общей провозной платы, также не можетъ быть предметомъ ближайшаго обсужденія Совѣта, такъ какъ доли эти выяснятся лишь впослѣдствіи, при заключеніи особаго соглашенія между всѣми участвующими въ перевозкѣ соли желѣзными дорогами.

Не заключая, такимъ образомъ, въ конечныхъ своихъ положеніяхъ, предмета для непосредственнаго разрѣшенія, внесенное въ

Совѣтъ представленіе можетъ, по мнѣнію Тарифной комиссіи, послужить лишь къ обсужденію его съ слѣдующихъ двухъ сторонъ:

I. Въ какомъ направленіи слѣдовало бы разрѣшить настоящее дѣло, если бы тарифы прямаго сообщенія подлежали правительственному надзору, и

II. Содержитъ ли помянутое представленіе по отношенію къ разсматриваемому случаю все то, что можетъ послужить къ огражденію интересовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ при настоящемъ объемѣ правительственнаго воздѣйствія на тарифы и хозяйство частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

По I вопросу. Сознвая правильность установленія тарифовъ въ зависимости отъ разстояній перевозки, Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ не признаетъ, однако, возможнымъ отстаивать, въ данномъ случаѣ, принципъ разстояній, такъ какъ большинство участвующихъ въ перевозкѣ желѣзныхъ дорогъ предпрѣшило уже вопросъ въ неблагопріятномъ для помянутаго принципа смыслѣ.

За этимъ доводомъ Тарифная комиссія не могла не признать полной убѣдительности, исключаящей надобность въ подкрѣпленіи его дальнѣйшими соображеніями. За симъ, исходя изъ того предположенія, что безусловное уравниеніе платъ не предпрѣшено еще желѣзными дорогами,—Тарифная комиссія нашла, что въ интересахъ справедливости не слѣдовало бы лишать отдѣльныхъ мѣсторожденій соли естественныхъ преимуществъ ихъ географическаго положенія относительно мѣстъ сбыта, хотя бы къ участію въ перевозкѣ соли за установленную между извѣстными пунктами плату и были привлечены всѣ тѣ желѣзныя дороги, которыя заявляютъ нынѣ свое—на подобную перевозку—право. Иными словами: предлагая для каждаго мѣсторожденія соли установить размѣръ провозной платы въ извѣстной зависимости отъ проходимаго такою солью до извѣстнаго пункта сбыта—кратчайшаго разстоянія, Тарифная комиссія считала бы возможнымъ примѣнять эту плату независимо отъ того, по какому изъ допущенныхъ къ участію въ перевозкѣ направленій соль эта на самомъ дѣлѣ была бы перевезена.

Вышеизложенное привело Тарифную комиссію къ убѣжденію, что, при установленіи тарифовъ прямаго сообщенія по усмотрѣнію правительства, надлежало бы, въ видахъ справедливости и пользы государственной, назначить для разныхъ мѣсторожденій (какъ крымской, такъ и донецкой соли) общія провозныя платы до пунктовъ сбыта соли въ Привислинскій край въ извѣстной зависимости отъ

тѣхъ кратчайшихъ направленій, въ которыхъ соль могла бы быть перевезена.

По II вопросу. При установленіи желѣзными дорогами равныхъ провозныхъ платъ по нѣсколькимъ направленіямъ, предоставленное отправителю ст. 57 Общаго устава право указанія пути слѣдованія груза **теряетъ почти** всякое практическое значеніе и по существу переходить на дорогу и станцію отправления, отъ которыхъ вполнѣ зависитъ дать, если не отдѣльной отправкѣ, то главной массѣ груза, то или другое направленіе. А такъ какъ участвующія въ разныхъ направленіяхъ дороги бываютъ въ различной степени заинтересованы въ пробѣгѣ груза по этимъ направленіямъ, то установленіе равныхъ платъ неизбѣжно приводитъ дороги къ заключенію соглашеній о раздѣлѣ грузовъ, или чистой отъ перевозки ихъ прибыли; если же при этомъ въ перевозкахъ по каждому изъ направленій участвуетъ нѣсколько дорогъ, то соглашеніе должно коснуться и подраздѣленія общей провозной платы между участвующими въ **каждомъ направленіи отдѣльными** дорогами. Въ рассматриваемомъ случаѣ **казенныя желѣзныя дороги участвуютъ въ перевозкѣ** крымской и донецкой соли весьма неравными протяженіями, которыя колеблутся между 722 и 227 верстъ, причемъ донецкая соль, имѣющая кратчайшій доступъ въ Привислинскій край чрезъ Полѣвскія дороги, можетъ совсѣмъ миновать казенныя желѣзныя дороги, будучи направлена кружнымъ путемъ на Курскъ-Казатинъ. Между тѣмъ, не смотря на вполнѣ выяснившуюся—въ невыгодномъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ направленіи—группировку прочихъ участвующихъ въ перевозкѣ соли частныхъ желѣзныхъ дорогъ, рассматриваемое представленіе не содержитъ въ этомъ отношеніи никакихъ опредѣленныхъ указаній, кромѣ упоминанія о томъ, что участвующія въ перевозкѣ соли дороги опредѣляютъ по взаимному соглашенію свои тарифныя доли въ предѣлахъ упомянутыхъ провозныхъ платъ.

Поэтому, Тарифная коммисія находила внесенное Временнымъ управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ представленіе подлежащимъ дополненію въ указанныхъ выше существенныхъ его частяхъ (по раздѣлу грузовъ или чистой отъ перевозки ихъ прибыли и по опредѣленію долей провозной платы), послѣ чего представленіе это, облеченное въ форму соглашенія съ другими участвующими желѣзными дорогами, подлежало бы приведенію въ исполненіе порядкомъ, указаннымъ въ ст. 12 Общаго устава.

Справка. Въ засѣданіи 14 августа 1886 г., Совѣтомъ слушанъ докладъ Тарифной комисіи (журналъ № 48) объ уравниеніи тарифовъ на перевозку крымской соли съ тарифами на соль донецкую и по жалобѣ крымскихъ солепромышленниковъ на установленіе правленіемъ Курско-харьково-азовской желѣзной дороги монопольнаго тарифа для славянской соли. Совѣтъ склонился къ мнѣнію, что существованіе на этой дорогѣ разныхъ тарифовъ на соль крымскую и донецкую представляется ненормальнымъ и ведущимъ къ ущербу для крымскихъ солепромышленниковъ. Но прежде рѣшенія этого дѣла Совѣтъ призналъ желательнымъ предоставить правленію Курско-харьково-азовской дороги высказать, не найдетъ ли оно возможнымъ принять мѣры къ устраненію существующей разности въ тарифныхъ ставкахъ.

Въ засѣданіи 28 августа Совѣту доложена справка, изъ которой видно, что правленіе Курско-харьково-азовской дороги представило новый спеціальный тарифъ на перевозку по этой дорогѣ соли, отправляемой со станцій Лозово-севастопольской дороги, который будетъ введенъ въ дѣйствіе съ 1 сентября, и что для всѣхъ станцій Курско-харьково-азовской дороги пудовѣрствныя ставки этого новаго тарифа не превышаютъ ставокъ, принятыхъ въ тарифѣ на перевозку соли со станцій Донецкой дороги.

Находя, что такимъ распоряженіемъ правленія устраняется разность тарифовъ на перевозку соли крымской и донецкой, почему настоящій частный вопросъ долженъ уже считаться разрѣшеннымъ, Совѣтъ призналъ, что представленіе Тарифной комисіи не требуетъ дальнѣйшаго разсмотрѣнія.

При разсмотрѣніи въ Совѣтѣ настоящаго дѣла, членъ отъ Министерства государственныхъ имуществъ сдѣлалъ слѣдующее заявленіе:

„Тарифъ, составляющій предметъ доклада (введенный уже въ дѣйствіе на частныхъ дорогахъ), нѣтъ ни основанія, ни надобности порицать или одобрять; основанія нѣтъ потому, что мы не знаемъ нѣкоторыхъ данныхъ, необходимыхъ для установленія правильнаго тарифа, такъ напр., во что обходится добыча соли на различныхъ промыслахъ и подвозъ ея къ желѣзнымъ дорогамъ и какъ велики чистые барыши промышленниковъ различныхъ мѣстностей, а надобности нѣтъ потому, что дороги имѣютъ пока право устанавливать тарифы внутренняго прямого сообщенія своею властью, если доли каждой изъ участвующихъ въ перевозкѣ дорогъ не превышаютъ

установленныхъ предѣльныхъ тарифовъ. Поэтому, не совсѣмъ даже понятно, **зачѣмъ нужно** мнѣніе Совѣта по этому вопросу; если для того только, чтобы разрѣшить въ принципѣ, слѣдуетъ ли дозволить казеннымъ дорогамъ принимать участіе въ перевозкѣ соли, то въ этомъ не можетъ быть сомнѣнія; для разрѣшенія же вопроса, выгодно ли казеннымъ дорогамъ перевозить соль по тарифу прямаго сообщенія, нѣтъ данныхъ, такъ какъ мы не знаемъ, какія долевая платы будутъ причитаться, по соглашенію дорогъ, казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ“.

„Если для порицанія тарифа выставляется только одно несоотвѣтствіе его разстояніямъ, то нельзя не указать на несомнѣнно выгодныя его свойства для казны: онъ содѣйствуетъ увеличенію доходности крымскихъ казенныхъ соляныхъ промысловъ и дастъ возможность казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ принять участіе въ перевозкѣ соли“.

„Очень можетъ быть, однако, что при тщательномъ изученіи вопроса окажется необходимымъ сдѣлать существенныя поправки въ дѣйствующемъ тарифѣ; но это прибавитъ только еще одно доказательство ко многимъ другимъ въ необходимости подчинить тарифы внутренняго прямаго сообщенія правительственному надзору и руководству, такъ какъ тарифы, имѣющіе возможность развивать промышленность въ одной мѣстности и наносить вредъ той же промышленности въ другой мѣстности или даже убивать ее, представляютъ орудіе, имѣющее государственную важность, а потому и должно находиться въ рукахъ правительства“.

„Необходимо просить желѣзныя дороги, участвующія въ перевозкѣ соли въ Привислинскій край, представить въ Министерство путей сообщенія долевая платы, причитающіяся на каждую изъ дорогъ, основанныя на взаимномъ ихъ соглашеніи, для того, чтобы Министерство могло судить о выгодности платъ, причитающихся на долю казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. При этомъ слѣдовало бы просить желѣзныя дороги, согласно ходатайству солепромышленниковъ, чтобы онѣ дозволяли грузить вагоны до полной нормы, т. е. до 610 п., взимая плату за 600 п., для того, чтобы отчасти покрывать убытки промышленниковъ отъ раструски соли. Такая мѣра была допущена на Баскунчакской солевозной дорогѣ и на Закавказской, съ утвержденія Совѣта, для перевозки нефти“.

Докладывавшій настоящее дѣло, начальникъ тарифнаго отдѣленія въ Временномъ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, коллежскій совѣтникъ Борисоглѣбскій объяснилъ, что мнѣніе Тарифной

коммисіи, будто при уравнительныхъ тарифахъ направленіе груза зависить не отъ отправителя, а отъ дороги и станціи отправленія, едва ли справедливо. Указаніе слѣдованія такихъ грузовъ, какъ уголь, соль и руда, на практикѣ, всегда дѣлается самими отправителями, которые, при равенствѣ провозныхъ платъ, указываютъ направленіе, соображаясь съ провозоспособностью дорогъ слѣдованія, съ временемъ, нужнымъ для перевозки, съ размѣромъ суточного обмѣна вагоновъ и иными коммерческими соображеніями. Поэтому, при обсужденіи тарифа на соль, вопросъ о раздѣлкѣ грузовъ или чистой прибыли никогда никѣмъ не возбуждался. Если въ настоящее время возбудить этотъ вопросъ, то разрѣшеніе его потребуетъ общаго соглашенія всѣхъ дорогъ слѣдованія, что замедлитъ установленіе настоятельно необходимыхъ какъ для солепромышленниковъ, такъ и для желѣзныхъ дорогъ специальныхъ табличныхъ тарифовъ на перевозку соли.

По второму пункту замѣчаній Тарифной коммисіи и по заявленію дѣйствительнаго статскаго совѣтника Осипова, начальникъ тарифнаго отдѣленія доложилъ, что представленіе Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ заключаетъ въ себѣ ходатайство о разрѣшеніи принципіальнаго вопроса: какая именно система тарифовъ для соли болѣе справедлива: система ли тарифовъ по разстояніямъ, или система уравнительныхъ тарифовъ, и въ этомъ послѣднемъ случаѣ можно ли считать одинаковый тарифъ для донецкой и крымской соли, идущей въ Варшаву, въ размѣрѣ 158 р. 20 к. за вагонъ, достаточнымъ для водворенія этой соли въ Привислинскомъ краѣ.

При такой постановкѣ вопроса, отдѣльныя тарифныя ставки какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ не внесены на разсмотрѣніе Совѣта, а ихъ предполагается установить по взаимному соглашенію дорогъ частныхъ, на основаніи ихъ уставовъ, и казенныхъ, согласно разрѣшенію г. Министра путей сообщенія 28 мая 1886 г., которымъ Временному управленію предоставлено, впредь до окончательной организаціи сего учрежденія, дѣйствовать, при установленіи тарифовъ, въ предѣлахъ правъ ему данныхъ Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ, при возложеніи на Временное управленіе завѣдыванія эксплуатаціею Харьковско-николаевской и другихъ желѣзныхъ дорогъ, поступившихъ въ казну.

Временное управленіе, не имѣя еще окончательно заявленныхъ другими желѣзными дорогами ихъ тарифныхъ ставокъ по различнымъ направленіямъ и не получивъ еще разрѣшенія перевозить соль

въ Варшаву по опредѣленной общей провозной платѣ въ 158 р. 20 к. за вагонъ, не можетъ точно опредѣлить своихъ тарифныхъ ставокъ, ибо всякое предрѣшеніе этихъ ставокъ, а тѣмъ болѣе утвержденіе ихъ **Совѣтомъ** по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, поставило бы Временное управленіе, по дѣлу соляныхъ тарифовъ, въ положеніе, **вполнѣ зависимое** отъ усмотрѣнія частныхъ желѣзныхъ дорогъ и, **весьма вѣроятно**, привело бы къ невозможности установленія тарифовъ по направленіямъ, болѣе для казенныхъ дорогъ выгоднымъ.

Предсѣдатель Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ представилъ **Совѣту** слѣдующія объясненія:

Прямые спеціальныя тарифы на донецкую соль, перевозимую въ Привислинскій край, по направленіямъ чрезъ Мерефу-Знаменку-Ковель, были объявлены дѣйствующими по 1 января 1886 года.

Вслѣдствіе разногласій на бывшемъ въ январѣ 1886 года совѣщаніи, воспрепятствовавшихъ установленію новыхъ спеціальныхъ тарифовъ на соль, дѣйствіе прежнихъ тарифовъ было продолжено **сначала по 1 мая, потомъ по 1 іюля, наконецъ по 1 октября 1886 года.**

Къ послѣднему сроку Юго-западными дорогами были составлены таблицы спеціальныхъ тарифовъ только по направленію чрезъ Мерефу-Знаменку-Ковель или Брестъ, которые и были введены въ дѣйствіе временно по 20 февраля 1887 года. По другимъ направленіямъ и, **главнымъ образомъ**, по кратчайшему направленію, чрезъ **Ворожбу-Гомель-Брестъ**, прямыхъ спеціальныхъ тарифовъ на соль **вовсе не имѣется**, ибо участвующія въ перевозкѣ дороги не согласились на сообщенные имъ Временнымъ управленіемъ проекты таблицъ **впредь до разрѣшенія** общаго вопроса объ установленіи **уравнительныхъ на соль тарифовъ.**

При установленіи для перевозки соли табличныхъ спеціальныхъ тарифовъ по извѣстнымъ направленіямъ, только по этимъ направленіямъ и **можетъ слѣдовать** соль большими партіями. При отсутствіи прямыхъ соглашенныхъ тарифовъ, соль въ этихъ направленіяхъ пришлось бы перевозить по мѣстнымъ тарифамъ дорогъ слѣдованія; а такъ какъ нѣкоторыя дороги таксируютъ при этомъ соль по $\frac{1}{24}$ к. съ пуда и версты, то перевозка соли по тѣмъ направленіямъ, по которымъ соглашенныхъ тарифовъ не существуетъ, **вовсе не можетъ имѣть мѣста**, за исключеніемъ того незначительнаго количества соли, которое потребляется въ районѣ каждой дороги.

Независимо сего, необходимость скорѣйшаго установленія согласенныхъ спеціальныхъ тарифовъ на соль вызывается и тѣмъ, что Юго-западные дороги согласіе свое на установленіе урегулированныхъ тарифовъ на сахаръ по Полѣвскимъ дорогамъ ставятъ въ зависимость отъ разрѣшенія вопроса объ уравнивательныхъ тарифахъ на соль.

Со стороны солепромышленниковъ и солеторговцевъ, въ продолженіи 1886 года, поступило нѣсколько ходатайствъ о скорѣйшемъ установленіи прямыхъ спеціальныхъ на соль тарифовъ по кратчайшимъ направленіямъ; но всѣ проекты соглашеній, составленные Временнымъ управленіемъ и посланные на соглашеніе дорогамъ, участвующимъ въ перевозкѣ, остаются безъ дальнѣйшаго движенія, такъ какъ дороги отказываются принять участіе въ прямыхъ тарифахъ, проектированныхъ Временнымъ управленіемъ, до разрѣшенія вопроса объ общемъ уравнительномъ на соль тарифѣ.

При такомъ положеніи дѣла и имѣя въ виду, что желѣзныя дороги и нѣкоторые изъ солепромышленниковъ настаиваютъ на принципѣ уравниенія провозныхъ платъ, тогда какъ другіе солепромышленники (главнымъ образомъ, славянскіе) находятъ этотъ принципъ несправедливымъ и вреднымъ для промышленности и ходатайствуютъ объ установленіи провозныхъ платъ сообразно разстояніямъ, общій вопросъ о соляныхъ тарифахъ и внесенъ, по приказанію г. Министра путей сообщенія, на основаніи пункта 6-го статьи 8-й положенія о Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, въ упомянутый Совѣтъ.

Въ настоящее время соль въ Привислинскій край не идетъ по Полѣвскимъ дорогамъ; проектированный уравнительный тарифъ, безспорно, выгоденъ для казенныхъ Полѣвскихъ дорогъ, ибо онъ, во всякомъ случаѣ, привлечетъ хотя какое-либо количество соли на это кратчайшее направленіе, по которому расходы перевозки противъ другихъ направленій наименьшіе. Съ этой точки зрѣнія, т. е. со стороны выгоды перевозки, предложенный на обсужденіе Совѣта вопросъ не можетъ быть, въ данномъ случаѣ, разрѣшенъ отрицательно. Если же Совѣтъ признаетъ, что проектированный уравнительный тарифъ не можетъ быть оправданъ, какъ представляющій противорѣчіе принципу разстояній, и укажетъ, что кратчайшее направленіе для соли Донецкаго бассейна, идущей въ Привислинскій край черезъ Полѣвскія дороги, должно воспользоваться своимъ преимуществомъ, то тарифная борьба за соль вступить въ новый фазисъ, казенныя дороги, несомнѣнно, будутъ обо-

дены и по прежнему не получать ни одного пуда соли, которая пойдет въ Привислинскій край по направленіямъ, болѣе дальнимъ.

Въ заключеніе тайн. сов. Саловъ сообщилъ, что по поводу одного изъ частныхъ случаевъ неравномѣрнаго примѣненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ при перевозкѣ соли крымской и донецкой, г. Министръ государственныхъ имуществъ, къ которому обратились съ жалобой крымскіе солепромышленники, замѣтилъ, что „желѣзныя дороги не могутъ имѣть права поощрять, по своему усмотрѣнію, какую-либо отрасль промышленности въ одной мѣстности, въ явную гибель той же отрасли промышленности въ другой части Имперіи“.

Выясняя значеніе внесеннаго на разсмотрѣніе Совѣта вопроса, предсѣдательствующій въ Совѣтѣ, статсъ-секретарь Селифонтовъ изложилъ свой взглядъ на настоящее дѣло и свое заключеніе по нему такъ:

Предположенія Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о принятіи сими послѣдними участія въ соглашенныхъ тарифахъ внутренняго прямаго сообщенія на перевозку донецкой и крымской соли въ Привислинскій край, при условіи установленія однообразной провозной платы отъ разныхъ, по своей отдаленности, мѣсторожденій и станцій отправленія сихъ солей до одной и той же станціи назначенія, можно было бы разсматривать съ двухъ разныхъ точекъ зрѣнія: а) съ точки зрѣнія чисто фискальной, т. е. по отношенію къ возможности увеличенія или уменьшенія чистаго дохода казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ зависимости отъ привлеченія къ нимъ новаго перевозочнаго груза, и б) съ точки зрѣнія обще-торгово-промышленной, а именно по отношенію къ расширенію районовъ рынка сбыта отечественной соли въ западной части Россіи и вообще къ правильному, равномѣрному и постепенному развитію и упроченію донецкой и крымской солепромышленностей.

Съ точки зрѣнія фискальной, предсѣдательствующій вполне раздѣляетъ возникшія со стороны нѣкоторыхъ членовъ Совѣта, при обсужденіи настоящаго дѣла, сомнѣнія въ томъ, что предполагаемое участіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ соглашенныхъ прямыхъ тарифахъ на донецкую и крымскую соль нисколько не обезпечить этимъ дорогамъ полученія новаго груза, такъ какъ казенныя желѣзныя дороги не составляютъ непрерывнаго пути отъ мѣсторожденій соли до мѣста ея сбыта, а отдѣлены отъ нихъ част-

ными желѣзными дорогами, которыя какъ при распредѣленіи солянаго груза по девяти возможнымъ направленіямъ, такъ и при по-
выхъ между собою соглашеніяхъ на пониженіе или повышеніе тари-
фныхъ на соль ставокъ, въ дозволенныхъ ихъ уставами предѣ-
лахъ, могутъ искусственными мѣрами отклонять грузы отъ пробѣга
по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ и даже отъ кратчайшаго пути,
какой представляютъ Полѣскія желѣзныя дороги, чему въ особен-
ности придетъ на помощь система равной тарификаціи, не смотря
на различныя разстоянія.

Не въ лучшемъ, однако, положеніи будутъ казенныя желѣзныя
дороги и въ томъ случаѣ, когда имъ будетъ воспрещено участіе въ
соглашенныхъ тарифахъ, ибо невыгодное ихъ въ данномъ случаѣ
центральное положеніе и возможность новыхъ соглашеній со сто-
роны частныхъ желѣзныхъ дорогъ, направленныхъ къ перехвату
грузовъ соли, нисколько не измѣнятся. Отсюда нельзя не придти
къ тому заключенію, что, съ точки зрѣнія чисто фискальной, воз-
никающій вопросъ не поддается вполнѣ ясному и сознательному
разрѣшенію.

Съ точки зрѣнія обще-торгово-промышленной предсѣдательствующей,
наоборотъ, не колеблется высказать свое глубокое убѣжденіе,
что будущее участіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ предполо-
женномъ соглашеніи не желательно потому, что самая система та-
рификаціи, не основанная на длинѣ пробѣга одного и того же гру-
за по одной и той же дорогѣ отъ однихъ и тѣхъ же точекъ, по
отношенію къ столь общеупотребительнымъ предметамъ, какъ соль,
хлѣбъ и т. п., есть система невѣрная, по нижеслѣдующимъ при-
чинамъ.

По состоявшемуся нынѣ соглашенію частныхъ желѣзныхъ до-
рогъ, провозъ вагона донецкой или крымской соли въ Варшаву,
откуда бы онъ ни былъ отправленъ, т. е. съ ближайшихъ ли до-
нецкихъ мѣсторожденій или съ болѣе отдаленныхъ отъ Варшавы
крымскихъ мѣсторожденій, а также съ станціи ли Курско-харьково-
азовской желѣзной дороги Славянскъ или болѣе отдаленной станціи
Донецкой дороги Деконской, а также съ ближайшей ли къ Вар-
шавѣ Акимовской станціи Лозово-севастопольской желѣзной дороги
или самой отдаленной станціи той же дороги Джанкой, а равно,
пройдетъ ли вагонъ кружнымъ путемъ 1.767 верстъ *) или по крат-

*) Отъ Таганаша черезъ Лозовую, Мерету, Знаменку, Фастово, Ковель,
Варшаву.

чайшему направленію 1.419 верстъ *), будетъ стоить во всѣхъ указанныхъ случаяхъ 158 р. 20 к., т. е. будетъ взиматься одна и та же плата, независимо отъ пробѣга числа верстъ.

Конечнымъ результатомъ такого тарифа будутъ, съ одной стороны, **безполезный пробѣгъ** грузовъ соли по наиболѣе длиннымъ разстояніямъ, а съ другой—премировка желѣзными дорогами на рынкахъ сбыта соли съ болѣе отдаленныхъ мѣсторожденій ея во вредъ соли, вырабатываемой на ближайшихъ промыслахъ. Такъ, для примѣра, можно привести. Станція Акимовка, Лозово-севастопольской желѣзной дороги, по кратчайшему разстоянію, отъ Варшавы отстоитъ на 1.482 версты **), а станція Джанкой на 1.562 ***). Для обѣихъ станцій при повагонной отправкѣ одна и та же провозная цѣна съ пуда—26,37 коп., между тѣмъ при системѣ разстояній, отъ станціи Акимовки слѣдовало бы платить только 24,4 коп. Точно также Славянскъ отстоитъ отъ Варшавы на 1.419 верстъ †), а станція Деконская на 1.486 верстъ ††). Плата та же съ пуда 26,37 коп., а по расчету разстоянія изъ Славянска слѣдовало бы взимать 25,18 коп. Такимъ образомъ, при рыночной цѣнѣ поваренной соли въ Варшавѣ отъ 46—48 к., желѣзные дороги будутъ выдавать крымской соли во вредъ соли донецкой премію въ 2,16 к. на пудъ, или болѣе 4%. Соль съ Деконской станціи получить премію во вредъ соли славянской 1,19 к. съ пуда, болѣе 2%. Наконецъ, крымская соль со станціи Джанкой будетъ премирована на счетъ соли съ Акимовской станціи на 2 к. съ пуда, или на 4%.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что именно эта самая премировка, истекающая не изъ естественныхъ условій того или другаго мѣсторожденія соли, способовъ ея добычи и степени ея натуральной доброкачественности, вызвала цѣлый рядъ протестовъ со стороны ближайшихъ къ Варшавѣ донецкихъ солепромышленниковъ противъ искусственныхъ соглашенныхъ тарифовъ, отрицающихъ разстоянія. Въ томъ же смыслѣ понимаетъ предсѣдательствующій и отзывъ, данный Министромъ государственныхъ имуществъ 9 февраля 1884 года, по поводу вопроса, доходившаго до Совѣта по желѣзнодоро-

*) Отъ Славянска черезъ Мерефу, Ворожбу, Бахмачъ, Гомель, Жабинку, Брестъ, Варшаву.

**) Черезъ Нижнеднѣпровскъ, Долинскую, Знаменку, Фастово, Ковель.

***) По тому же направленію.

†) Черезъ Мерефу, Ворожбу, Бахмачъ, Гомель, Жабинку, Брестъ.

††) По тому же направленію.

рожнымъ дѣламъ, о перевозкѣ крымской соли по Курско-харьково-азовской желѣзной дорогѣ, а именно, что желѣзныя дороги „не могутъ имѣть права поощрять, по своему собственному усмотрѣнію, какую-либо отрасль промышленности въ одной мѣстности, въ явную гибель той же отрасли промышленности въ другой части Имперіи“.

Такимъ образомъ, если даже и допустить, что искусственное поощреніе на рынкѣ соли съ извѣстнаго промысла и могло бы быть допущено съ болѣею или мѣньшею цѣлесообразностью въ видѣ исключительной мѣры, то починъ принятія таковой долженъ исходить только отъ правительства, имѣющаго полную возможность отбѣивать мѣру съ обще-государственной точки зрѣнія, а не отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, преслѣдующихъ неизбѣжно ихъ частные интересы, могущіе и не совпадать съ общегосударственными.

По сему, по мнѣнію предсѣдательствующаго, Министерству путей сообщенія не только неудобно (хотя бы косвенно) одобрять тарификацію, подобную предлагаемой частными желѣзными дорогами на донецкую и крымскую соль, но слѣдовало бы идти нѣсколько далѣе, а именно воспрепятствовать существованію такой тарификаціи, какъ несогласной съ началомъ, изложеннымъ въ ст. 71 Общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ и воспрепятствующимъ всякія льготы и изыятія отдѣльнымъ грузоотправителямъ.

Буквальный смыслъ ст. 71, на первый взглядъ, запрещаетъ рефакцію въ довольно узкихъ рамкахъ, а именно, желѣзнымъ дорогамъ запрещается: а) дѣлать грузоотправителямъ уступки противъ дѣйствующихъ тарифовъ подъ условіемъ перевозки однимъ и тѣмъ же лицомъ извѣстнаго количества груза въ опредѣленный срокъ, и б) предоставлять тѣмъ или другимъ грузоотправителямъ какія-либо исключительныя преимущества въ перевозкахъ, „независимо отъ тарифной платы“. Въ пунктѣ а признакомъ запрещенной рефакціи служить частный поводъ, по которому оказывается льгота отправителю, въ пунктѣ б всякія льготы запрещены, буде онѣ не оправдываются тарифомъ. Ближайшее затѣмъ разсмотрѣніе текста 71 ст. суживаетъ и эти крайне ограниченныя рамки, если принять во вниманіе, что мотивировать поводы къ тому или другому изытію изъ условій перевозки зависитъ отъ свободнаго соглашенія отправителя съ желѣзною дорогою, а установленіе самыхъ тарифовъ внутренняго сообщенія, въ болѣе части случаевъ, принадлежитъ самимъ желѣзнымъ дорогамъ. При наличности обоихъ вышеприведенныхъ условій, буквальный смыслъ ст. 71 дастъ право заклю-

чить, что никакая рефакція не запрещена, ибо стоит только прикрыть ее новым тарифом и не мотивировать частным случайным поводом, упомянутым въ законѣ. Между тѣмъ, Государственный Совѣтъ, обсуждая ст. 71 (журн. соед. департ. Госуд. Совѣта, стр. 30), осудилъ всякія рефакціи, назвавъ ихъ „неоспоримымъ зломъ, причиняемымъ торговлѣ и промышленности“, и призналъ необходимымъ воспретить ихъ закономъ, не ожидая отдѣльнаго пересмотра тарифныхъ вопросовъ. Устанавливая текстъ ст. 71, Государственный Совѣтъ, въ первой части перваго періода этой статьи, дѣйствительно, имѣлъ въ виду конкретный случай заявленія грузоотправителемъ опредѣленнаго количества груза, причемъ находилъ, что такой поводъ (взятый, конечно, изъ практики желѣзныхъ дорогъ) недостаточенъ, чтобы отступать отъ объявленнаго тарифа, но во второй части того же перваго періода той же 71 статьи, Государственный Совѣтъ несомнѣнно предположилъ воспретить всякія вообще льготы одному отправителю передъ другимъ безусловно, не указывая на прикрытіе или неприкрытіе ихъ новыми тарифами. Слова же, помѣщенные въ концѣ перваго періода ст. 71: „независимо отъ тарифной платы“, поставленные вмѣсто соотвѣтствующаго имъ въ соображеніяхъ къ статьѣ выраженія „безусловно“, можно понимать лишь въ томъ смыслѣ, что общія тарифныя изъятія въ смыслѣ дифференціальныхъ скидокъ, прямаго сообщенія и т. п., не считаются за рефакцію, ибо относятся ко всѣмъ рѣшительно грузоотправителямъ.

Все вышеизложенное приводитъ предсѣдательствующаго къ заключенію, что Министерству путей сообщенія, независимо отъ временнаго неразрѣшенія казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ принять участіе въ соглашенныхъ на донецкую и крымскую соль ставкахъ, слѣдовало бы войти въ предварительное сношеніе съ Министерствами финансовъ и государственныхъ имуществъ, прося ихъ сообщить отзывы по существу вопроса о премировкѣ желѣзными дорогами, при посредствѣ уравнительныхъ тарифовъ, крымской соли передъ донецкою вообще и въ частности соли изъ болѣе отдаленныхъ мѣсторожденій Крымскаго и Донецкаго районовъ, передъ солью ближайшихъ къ Варшавѣ мѣсторожденій тѣхъ же соляныхъ районовъ.

Затѣмъ, въ случаѣ несочувствія указанныхъ Министерствъ къ предоставленію частнымъ желѣзнымъ дорогамъ права, по своему усмотрѣнію, поощрять крымскій соляной промыселъ вообще передъ донецкимъ и въ частности болѣе отдаленныя мѣсторожденія соли крымской и донецкой передъ менѣе отдаленными, предложить под-

лежащимъ желѣзнымъ дорогамъ въ опредѣленный срокъ измѣнить соглашенные между ними тарифы на донецкую и крымскую соль, отправляемую по направленію къ Варшавѣ, въ томъ смыслѣ, чтобы въ одномъ и томъ же направленіи и на одной и той же дорогѣ тарифъ на перевозку въ прямомъ внутреннемъ сообщеніи вагона донецкой или крымской соли соответствовалъ бы разстоянію пробѣга вагона, иначе сказать, чтобы тарифъ на каждой желѣзной дорогѣ опредѣлялся одною общою пудоверстною ставкою.

При несогласіи желѣзныхъ дорогъ, въ виду буквального смысла ст. 71 Общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ, подчиниться такому требованію правительства—возбудить законодательный вопросъ о пересмотрѣ редакціи 71 ст. Общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ и, смотря по послѣдствіямъ сего пересмотра, дать соответствующее направленіе разсматриваемому нынѣ представленію Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 15 декабря 1886 г., № 21.255.

Представитель земледѣльской промышленности, д. ст. сов. баронъ Корфъ обратилъ вниманіе Совѣта на не разъ указывавшееся уже имъ неудобство разрѣшенія отдѣльных тарифныхъ вопросовъ, случайно выхватывающихся изъ общаго громадной важности вопроса о регулированіи правительствомъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Настоящій, случайно дошедшій до разсмотрѣнія Совѣта, вопросъ представляется вовсе не столь простымъ, какъ это кажется съ перваго взгляда. Съ перваго взгляда можетъ казаться, что цѣль представленнаго Временнымъ управленіемъ уравнительнаго тарифа на соль есть цѣль хорошая: помочь доступу въ Западный край соли съ болѣе отдаленныхъ мѣсторожденій, т. е. изъ Крыма. Но почему же здѣсь рѣчь идетъ лишь о Крымѣ, а не о еще болѣе отдаленныхъ мѣсторожденіяхъ соли, каковы, напр., Элтонъ и Илецъ. И почему, наконецъ, на ряду съ облегченіемъ крымской соли доступа къ Варшавѣ, не облегчается доступъ ея къ Москвѣ и другимъ центрамъ сбыта? Правильное регулированіе тарифнаго дѣла возможно будетъ только по окончательномъ разрѣшеніи вопроса о правѣ правительства на установленіе всѣхъ тарифовъ прямаго сообщенія и по общей разработкѣ тарифныхъ вопросовъ во всей ихъ совокупности. Безъ этого же поощрять при помощи тарифовъ ту или другую отрасль промышленности, той или другой мѣстности, значило бы отдать положеніе всѣхъ отраслей промышленности въ жертву случайностямъ, поставивъ ихъ въ зависимость отъ болѣе или меньшей инициативы правленій желѣзнодорожныхъ обществъ

въ дѣлѣ установленія тарифовъ. Это указываетъ на необходимость твердаго соблюденія извѣстныхъ принциповъ, въ числѣ которыхъ принципъ кратчайшаго разстоянія представляется однимъ изъ самыхъ безспорныхъ. Находя по симъ основаніямъ, что проектированный по соглашенію дорогъ уравнительный тарифъ на перевозку соли въ Привислинскій край по 9-ти направленіямъ являлся бы, въ случаѣ его утвержденія, опаснымъ прецедентомъ, д. ст. сов. баронъ Корфъ полагалъ необходимымъ высказаться противъ утвержденія этого тарифа.

Членъ отъ Государственнаго контроля замѣтилъ, что, съ проведеніемъ Полѣвскихъ дорогъ, эти дороги составили линію кратчайшаго разстоянія для донецкой соли, перевозимой въ Привислинскій край. Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отказывается отъ этого преимущества Полѣвскихъ дорогъ въ пользу конкурирующихъ направленій въ той же перевозкѣ, причѣмъ остаются невыясненными послѣдствія такой уступки. Въ числѣ доводовъ указывается, что установленіе болѣе дешевой общей провозной платы по кратчайшему направленію вызоветъ пониженіе тарифа по болѣе дальнимъ направленіямъ со стороны дорогъ, которыя пожелаютъ сохранить за собою перевозку соли, послѣдствіемъ чего будетъ бесполезное уменьшеніе доходности желѣзныхъ дорогъ, тогда какъ при настоящихъ цѣнахъ провоза соль донецкая свободно достигаетъ отдаленнѣйшихъ пунктовъ Привислинскаго края и вытѣсняетъ соль иностранную. Не видно, однако, на чемъ Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ основываетъ увѣренность, что то же самое послѣдствіе не будетъ сопровождать введенія и проектированныхъ уравнительныхъ тарифовъ. Дорога Курско-харьково-азовская не присоединилась къ соглашенію и, весьма можетъ быть, что вслѣдъ за объявленіемъ уравнительнаго тарифа, правленіе этой дороги произведетъ пониженіе своего тарифа и обойдетъ какъ Сумскій участокъ Харьково-николаевской дороги, такъ и дороги, Полѣвскія. Такимъ образомъ, далеко не очевидно, что проектированный тарифъ привлечетъ грузъ къ Полѣвскимъ дорогамъ. Если же предполагаемое соглашеніе дорогъ имѣетъ въ виду интересы соляной промышленности, то должно не упускать изъ виду, что солепромышленники крымскіе и донецкіе заинтересованы въ этомъ дѣлѣ различно, какъ это и выяснилось изъ предшествовавшихъ заявленій. Для разрѣшенія поставленнаго вопроса необходимо предварительное собраніе и изученіе всѣхъ данныхъ, касающихся какъ условій перевозки соли по разнымъ конкур-

рирующимъ направленимъ, такъ и тѣхъ особенностей, которыя присущи отдѣльнымъ солянымъ промысламъ.

Далѣе, докладъ Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ наводитъ на сомнѣнiе въ необходимости распространенiя пониженнаго тарифа и на крымскую соль, перевозимую въ Варшаву. При доставкѣ крымской соли въ Варшаву по цѣнѣ 158 р. за вагонъ, солеторговцы, какъ видно изъ справокъ, приведенныхъ въ докладѣ Временнаго управленія, могутъ получить 117 р. за вагонъ соли (въ 600 п.), что составитъ барышъ слишкомъ высокiй; нельзя отсюда не придти къ заключенiю, что такая провозная плата, какъ слишкомъ низкая, можетъ быть, съ выгодой для желѣзныхъ дорогъ, повышена. Независимо того, должно имѣть въ виду, что крымской соли идетъ на западъ по желѣзнымъ дорогамъ всего только $\frac{1}{4}$ всего добываемаго количества, по преимуществу съ сѣверныхъ промысловъ, а $\frac{3}{4}$ вывозится моремъ въ Балтiйскiе порты. Поэтому, представляется совершенно неяснымъ, чѣмъ вызывается необходимость водворенiя крымской соли въ Привислинскомъ краѣ, когда она и безъ того имѣетъ обезпеченный сбытъ.

По всѣмъ этимъ соображенiямъ д. ст. сов. Штрикъ признаетъ, что въ настоящемъ дѣлѣ не заключается данныхъ для категорическаго отвѣта на предложенный Совѣту, по докладу Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 15 декабря 1886 г., за № 21.255, вопросъ.

По обсужденiи всѣхъ вышеизложенныхъ замѣчанiй, Совѣтъ, большинствомъ голосовъ, нашелъ, что представленныя ему въ докладѣ Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (№ 21.255) и въ журналѣ Тарифной коммисii отъ 11 сего февраля, за № 337, соображенiя убѣждаютъ въ необходимости, при томъ неопредѣленномъ еще положенiи, въ которомъ находится нынѣ общiй вопросъ о воздѣйствиiи правительства на тарифы внутренняго прямаго сообщенiя, принятiя казенными желѣзными дорогами участiя, срокомъ на одинъ годъ, въ тарифахъ прямаго сообщенiя на перевозку донецкой и крымской соли въ Привислинскiй край, соглашенныхъ при условiи установленiя однообразной провозной платы отъ разныхъ мѣсторожденiй и станцiй отправленiя соли до одной и той же станцiи назначенiя.

Хотя такой тарифъ и не согласуется съ принципомъ кратчайшаго разстоянiя, за принятiе коего въ руководство при установленiи тарифовъ прямаго сообщенiя Совѣтъ неоднократно высказывался, тѣмъ не менѣе, нельзя не присоединиться къ мнѣнiю Вре-

менного управления казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о неизбѣжной для сихъ дорогъ необходимости согласиться на равенство провозныхъ платъ по всѣмъ направленіямъ перевозки соли въ Привислинскій край, ибо, въ виду установленія желѣзными дорогами тарифовъ внутреннихъ сообщений по своему собственному усмотрѣнію, актъ правительственнаго воздѣйствія, казенныя дороги, отказавшись отъ соглашенія, не будутъ имѣть участія въ сказанныхъ перевозкахъ и утратятъ извѣстную часть возможнаго для нихъ отъ перевозки соли дохода.

Заключительными преніями возникшее разномысліе устранено не было.

Меньшинство членовъ, а именно: членъ отъ Министерства внутреннихъ дѣлъ, д. ст. сов. Вергопуло, и отъ Министерства путей сообщенія, т. сов. Журавскій, нашли, что настоящее дѣло не заключаетъ въ себѣ достаточныхъ данныхъ для категорическаго отвѣта на предложенный Совѣту вопросъ.

Большинство, а именно семь членовъ, гг. Половцовъ, Гернгроссъ, Головинъ, Шнейдеръ, Михневичъ, Саловъ и Кербедзъ признали, что переданное на обсужденіе Совѣта по распоряженію Министра путей сообщенія представленіе Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о разрѣшеніи дорогамъ Екатерининской, Харьковско-николаевской и Полѣвскимъ принять, срокомъ на одинъ годъ, участіе въ согласенныхъ прямыхъ тарифахъ на перевозку соли въ Привислинскій край, съ однообразною провозною платой, слѣдуетъ разрѣшить въ утвердительномъ смыслѣ и что при примѣненіи проектированнаго тарифа должны быть соблюдены условія, перечисленныя въ заключительной части доклада Временнаго управленія отъ 15 декабря 1886 г. за № 21.255.

Предсѣдательствующій въ Совѣтѣ, статсъ-секретарь Селифонтовъ, представитель земледѣльской промышленности баронъ П. Л. Корфъ и членъ отъ Министерства государственныхъ имуществъ остались при особыхъ мнѣніяхъ, заявленныхъ ими въ засѣданіи и выше сего въ журналѣ прописанныхъ. Особые мнѣнія поданы членомъ отъ Государственнаго контроля д. ст. сов. Штрикомъ и отъ Министерства внутреннихъ дѣлъ д. ст. сов. Вергопуло.

Подлинный журналъ за надлежащимъ подписаніемъ.

Особое мнѣніе дѣйств. ст. сов. Штрика.

Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, журнальнымъ постановленіемъ 2 декабря прошлаго года, испросило у г. Министра путей сообщенія согласіе на внесеніе въ Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, согласно 6 пун. 8 ст. Высочайше утвержденнаго положенія объ означенномъ Совѣтѣ, предположенія о разрѣшеніи казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, Екатерининской, Харьково-николаевской и Полѣвскимъ, принять участіе въ новыхъ соглашеніяхъ тарифахъ прямаго сообщенія на перевозку соли въ Привислинскій край съ однообразною провозною платою отъ всѣхъ станцій отправленія.

Обстоятельства настоящаго дѣла слѣдующія.

Съ 1 января 1884 года на соль Донецкаго бассейна, отправляемую до Варшавы, былъ установленъ тарифъ въ направленіяхъ черезъ Мерефу-Ворожбу-Кіевъ-Ковель и черезъ Мерефу-Знаменку-Фастовъ-Ковель, въ разныхъ ставкахъ провозныхъ платъ, въ зависимости отъ разстояній: отъ Славянска до Варшавы въ 152 р. 14 к. и отъ станціи Деконской до Варшавы 159 р. 94 к., включая дополнительные сборы.

Дѣйствіе этихъ тарифовъ было продолжено по 1 января 1886 г., а вмѣстѣ съ тѣмъ были установлены спеціальныя тарифы на крымскую соль со станціи Лозово-севастопольской дороги въ Привислинскій край черезъ Екатерининскую и Харьково-николаевскую желѣзныя дороги и черезъ Елисаветградъ, съ провозною платою до Варшавы 158 р. 40 к.

На происходившихъ, въ началѣ 1886 года, во Временномъ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ совѣщаніяхъ объ урегулированіи тарифовъ на соль, большинство представителей желѣзныхъ дорогъ и солепромышленниковъ выразили мнѣніе о необходимости уравниванія тарифовъ на соль, какъ донецкую, такъ и крымскую, съ тѣмъ, чтобы провозная плата съ дополнительными сборами со всѣхъ пунктовъ отправленія соли по назначенію за Ковель или за Брестъ была одинакова и не выше 160 р. съ вагона до Варшавы.

Вслѣдствіе протеста противъ такого уравниванія тарифовъ, заявленнаго представителями славянскихъ и бахмутскихъ солепромышленниковъ, окончательное рѣшеніе вопроса было отложено и дѣйствующие тарифы были продолжены до 1 октября 1886 года.

Курско-харьково-азовская желѣзная дорога, не присоединившаяся къ желѣзнымъ дорогамъ, заявившимъ требованіе объ уравниваніи ставокъ, выразила намѣреніе установить провозныя платы въ зависи-

мости отъ разстояній. Вслѣдствіе этого Юго-западные дороги издали для перевозки донецкой соли въ Привислинскій край черезъ Мерепу-Знаменку, Фастовъ-Ковель и въ Брестъ, черезъ тѣ же станціи тарифы съ уравнительными для всѣхъ станцій Донецкаго бассейна ставками, опредѣленными до Варшавы въ 160 р. съ вагона. Эти тарифы, съ согласія дорогъ, объявлены дѣйствующими черезъ Ковель съ 1 октября, а черезъ Брестъ съ 1 ноября, срокомъ по 1 октября 1887 года.

Вновь установленными тарифами провозная плата отъ ст. Славянскъ и Бахмутъ повышена противъ тарифа, дѣйствовавшего до 1 октября, а именно: до Варшавы отъ Славянска на 7 р. 86 к., а отъ Бахмута на 2 р. 92 к. и отъ Деконской на 6 к. съ вагона.

Вслѣдствіе заявленнаго XI съѣздомъ горнопромышленниковъ протеста противъ такового повышенія, Временное управленіе вновь собрало совѣщаніе представителей желѣзнодорожныхъ обществъ, которое, на основаніи заявленія представителя Юго-западныхъ дорогъ о томъ, что привислинскіе солеторговцы находятъ вполне справедливымъ уравниеніе на рынкѣ цѣнъ соли, идущей изъ разныхъ мѣстностей, рѣшило установить уравнительные тарифы отъ всѣхъ мѣстъ добычи соли Донецкаго и Крымскаго бассейновъ въ Привислинскій край по всѣмъ направленіямъ.

Представители Курско-киевской и Курско-харьково-азовской дорогъ на этомъ совѣщаніи не присутствовали. Правленіе же Курско-харьково-азовской желѣзной дороги сообщило Временному управленію, что введенные въ дѣйствіе съ 1 октября тарифы съ уравнительными ставками на перевозку донецкой и славянской соли будутъ имѣть послѣдствіемъ сокращеніе, а со временемъ, и уничтоженіе производства славянской соли, и предложило Временному управленію установить специальный тарифъ по вновь открывшемуся кратчайшему пути слѣдованія соли въ Привислинскій край черезъ Мерепу-Ворожбу-Гомель и Брестъ. Ставки по этому направленію могли, по мнѣнію правленія Курско-харьково-азовской дороги, быть установлены слѣдующія: по Харьковско-николаевской дорогѣ оставлены ставки прежде дѣйствовавшія, а для Полѣвскихъ дорогъ въ предѣлахъ до $\frac{1}{70}$ к. до Варшавы, а на станціи, за Варшавою расположенныя, до $\frac{1}{80}$ к.

Временное управленіе въ своемъ заключеніи, по поводу установленія тарифа на соль, говоритъ слѣдующее:

Сознавая правильность принципа установленія тарифовъ въ зависимости отъ разстоянія, тѣмъ не менѣе, при нынѣшнемъ, еще

недостаточно опредѣлившемся вліяніи правительства на регулирование тарифовъ прямаго сообщенія, Временное управленіе не признало возможнымъ настаивать на этомъ принципѣ, потому что частныя дороги, участвующія вмѣстѣ съ казенными въ перевозкѣ соли въ Привислинскій край, установили уравнительные тарифы и такимъ образомъ предпрѣлили этотъ вопросъ. Всѣ дороги, кромѣ Курско-харьково-азовской, настаиваютъ на установленіи уравнительныхъ тарифовъ по тѣмъ направленіямъ, въ которыхъ казенныя дороги участвуютъ относительно малыми протяженіями *). Съ другой стороны, по тѣмъ направленіямъ, въ которыхъ казенныя дороги участвуютъ наибольшимъ протяженіемъ **), другія дороги, по которымъ совершается перевозка, соглашаются принять участіе въ прямыхъ специальныхъ тарифахъ только при условіи установленія уравнительныхъ провозныхъ платъ, въ противномъ случаѣ, онѣ повышаютъ свои тарифныя ставки до нормальныхъ и дѣлаютъ слѣдованіе соли по этимъ направленіямъ невыгоднымъ сравнительно съ тѣми, въ которыхъ казенныя дороги не участвуютъ или участвуютъ небольшими разстояніями ***).

Принимая затѣмъ во вниманіе: а) что при установленіи тарифовъ по разстояніямъ, крымская соль, проходя большее разстояніе, чѣмъ соль славянская и цѣнимая менѣе послѣдней, не можетъ конкурировать въ Привислинскомъ краѣ съ славянскою; б) что славянская соль, по своимъ качествамъ, выше донецкой, потому что повышение провозной платы на славянскую соль не можетъ вредно отразиться на ея сбытѣ въ Привислинскомъ краѣ; в) что незначительное разстояніе между славянскою и деконскою, не превышающее 67 верстъ, даетъ возможность, при относительно значительномъ пробѣгѣ соли отъ пунктовъ производства до пунктовъ сбыта, безъ особаго нарушенія основаній принципа тарифовъ по разстояніямъ уравнивать всѣ провозныя платы, — Временное управленіе сочло себя какъ бы вынужденнымъ изъяснить согласіе на участіе въ перевозкахъ соли по уравнительнымъ тарифамъ. При этомъ Времен-

*) При направленіи Краматоровка-Мерефа-Ворожба-Кіевъ-Ковель, Харьково-николаевская участвуетъ протяженіемъ Мерефа-Ворожба 229 вер., или 14% всего протяженія.

**) Въ направленіяхъ: Ясиновата-Донецкая-Знаменка, казенныя дороги участвуютъ протяженіемъ 554 вер., или 33% всего протяженія, а въ направленіи Мерефа-Ворожба-Гомель-Жабинка-Брестъ казенныя дороги участвуютъ протяженіемъ 699 вер., или 47% всего протяженія.

***) Страница 22 доклада Временнаго управленія.

ное управленіе признало справедливымъ провозную плату со всѣхъ станцій отправленія соли, а именно: Славянскъ, Ступки, Бахмутъ, Кудрявка, Деконская и отъ 6 станцій Лозово-севастопольской дороги, до станцій Варшава съ дополнительными сборами назначить не 160 р., какъ проектировало совѣщаніе, а въ 158 р. 20 к. за вагонъ въ 600 пудовъ, взимая 1 р. 80 к. только при отправкахъ соли со стан. Деконская, Ступки и Кудрявка, для стан. же Джанкой 1 р. 35 к. Распредѣленіе тарифныхъ долей въ предѣлахъ упомянутыхъ провозныхъ платъ участвующія въ перевозкѣ соли дороги произведутъ по взаимному между собою соглашенію.

Тарифы предстоить составить соотвѣтственно слѣдующихъ на-правленій перевозки соли.

Для донецкой соли отъ ст. Деконской до Варшавы:

1) Краматорская		Общее разстояніе	2) Краматорская		Общее разстояніе
Мерефа . . .	1.486 верстъ, изъ		Мерефа . . .	1.596 верстъ, изъ	
Ворожба . . .	нихъ по казеннымъ		Ворожба . . .	нихъ по казенной	
Бахмачъ . . .	дорогамъ:		Кіевъ . . .	Харьково - никола-	
Гомель . . .	Харьково-ни-		Ковель . . .	евской . . . 229	
Жабинка . . .	колаевской . 229		Варшава . . .	а по Юго-зап. 494	
Брестъ . . .	Полѣскимъ . 470				
Варшава . . .	Всего . . 699				
3) Краматорская		Общее разстояніе	4) Ясиноватая		Общее разстояніе
Мерефа . . .	1.640 верстъ, изъ		Долинская . .	1.735 в., изъ нихъ	
Знаменка . . .	нихъ по казенной		Знаменка . . .	по казеннымъ: Ека-	
Фастовъ . . .	Харьково - никола-		Фастовъ . . .	терининской . 479	
Ковель . . .	евской . . . 328		Ковель . . .	по Хар.-ниев. 75	
Варшава . . .	а по Юго-зап. 434		Варшава . . .	Всего . . 554	
				и по Юго-зап. 434	
5) Краматорская		Общее разстояніе 1.781			
Курскъ . . .	верста, изъ нихъ: по казен-				
Кіевъ . . .	нымъ дорогамъ грузъ не				
Ковель . . .	проходить, а по Юго-запад-				
Варшава . . .	нымъ проходить . . . 494				

Для крымской соли отъ ст. Таганашъ до Варшавы:

1) Нижне - днѣ- провскъ. . .	Общее разстояніе	2) Лозовая . . .	Общее разстояніе
Долинская . .	1.686 вер. *), изъ	Мерефа . . .	1.713 верстъ *),
Знаменка . . .	нихъ по каз. дорог.:	Ворожба . . .	изъ нихъ по казен-
Фастовъ . . .	Екатери́нинск. 232	Бахмачъ . . .	нымъ дорогамъ:
Ковель . . .	Харьк.-никол. 75	Гомель . . .	Харьково-ни-
Варшава. . .	и по Юго-зап. и	Жабинка . . .	колаевской . 229
	Привислинской 753	Брестъ . . .	Полѣвскимъ . 470
		Варшава. . .	Всего . . 699
3) Лозовая . . .	Общее разстояніе	4) Лозовая . . .	Общее разстояніе
Мерефа . . .	1.824 вер. *), изъ	Мерефа . . .	1.873 вер. *), изъ
Ворожба . . .	нихъ по казеннымъ	Знаменка . . .	нихъ по казенной
Кіевъ	дорогамъ. . . 229	Фастовъ . . .	дорогъ. . . 328
Ковель . . .	а по Юго-зап. и	Ковель . . .	а по Юго-зап. и
Варшава. . .	Привислинской 813	Варшава. . .	Привислинской 753

Такимъ образомъ, славянская, донецкая и крымская соль въ Привислинскій край будетъ перевозиться по девяти направленіямъ, причемъ кратчайшее разстояніе составитъ 1.486 верстъ и длиннѣйшее 1.873 версты. При одинаковой платѣ за провозъ по всѣмъ разстояніямъ 158 р. 20 к. за вагонъ, средняя нудо-верстная ставка опредѣляется: при наименьшемъ разстояніи въ $\frac{1}{56}$, а при наибольшемъ въ $\frac{1}{71}$.

При обсужденіи дѣла въ Совѣтѣ было заявлено объ отсутствіи въ докладѣ Временнаго управленія слѣдующихъ данныхъ, необходимыхъ для окончательнаго рѣшенія вопроса:

1) Чѣмъ обусловливается желаніе нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ установить одинаковыя провозныя платы отъ разныхъ мѣстъ разработки соли: а) потребностями ли желѣзныхъ дорогъ или б) потребностями соляной промышленности?

2) На какихъ основаніяхъ разсчитана общая провозная плата въ 160 р. за вагонъ?

3) Въ какомъ размѣрѣ установлены отдѣльныя ставки для желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ направленіяхъ?

*) Показанныя въ докладѣ Временнаго управленія казенныхъ жж. дорогъ общія разстоянія крымской соли значительно уменьшены противъ дѣйствительности.

4) Какими мѣрами казенныя дороги предполагають гарантировать себя въ томъ, что соль пойдетъ по эксплуатируемымъ казною линіямъ, такъ какъ, съ установленіемъ одинаковыхъ ставокъ по всѣмъ направленіямъ, указаніе направленія груза фактически переходитъ на станцію отправленія?

По всѣмъ возбужденнымъ вопросамъ было признано возможнымъ ограничиться слѣдующими разъясненіями:

что равенство тарифныхъ ставокъ признано необходимымъ установить для предупрежденія тарифной борьбы;

что провозная плата въ 160 р. съ вагона исчислена съѣздомъ представителей желѣзныхъ дорогъ и солепромышленниковъ на основаніи подробнаго изслѣдованія цѣнъ производства соли на мѣстахъ добычи и продажныхъ цѣнъ на мѣстахъ сбыта;

что таблица распределенія долей между дорогами по разнымъ направленіямъ не составлена, но что, по примѣрному исчисленію, для эти для казенныхъ дорогъ опредѣлятся слѣдующимъ образомъ: для Харьковско-николовской въ направленіи Мерефа-Знаменка за 327 верстъ отъ $\frac{1}{100}$ до $\frac{1}{10}$, въ направленіи Мерефа-Ворожба за 227 верстъ въ $\frac{1}{100}$, для Екатерининской дороги $\frac{1}{100}$, а для Полѣскихъ дорогъ отъ Гомеля до Бреста отъ $\frac{1}{100}$ до $\frac{1}{91}$ коп., и

что равенство провозныхъ платъ не устраняетъ права грузоотправителей указывать направленіе груза, хотя при такомъ равенствѣ интересъ грузоотправителей въ направленіи груза уменьшается, но не упраздняется, такъ какъ при выборѣ направленія грузоотправители будутъ руководствоваться соображеніями объ относительной исправности и быстротѣ доставки груза въ томъ или другомъ направленіи.

Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, согласно мнѣнію Министровъ путей сообщенія и финансовъ, уже призналъ, что установленіе тарифовъ въ зависимости отъ разстояній представляется болѣе справедливымъ, какъ въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ интересахъ торговли, пока практикою не будутъ выработаны другія начала для составленія тарифовъ.

Данный докладъ Временнаго управленія, а также объясненія, представленныя во время разсмотрѣнія дѣла въ Совѣтъ, не указывая на неудобство и невыгодность существовавшихъ до сихъ поръ тарифовъ, не только представляютъ никакихъ основаній къ необходимости отступить отъ принятаго уже Совѣтомъ принципа установленія тарифовъ въ зависимости отъ разстояній, а напротивъ, во многихъ случаяхъ убѣждаютъ въ противномъ.

Существовавшими тарифами было установлено всего три направленія движенія соли и пробѣгъ соли по разнымъ направленіямъ опредѣлялся слѣдующимъ образомъ:

Для донецкой соли:

1) Черезъ: Ме-	Всего 1.596 вер.,	2) Черезъ: Ме-	Общее протяже-
рефу . . .	изъ нихъ по Юго-	рефу . . .	ніе 1.640 верстъ,
Ворожбу . . .	западнымъ доро-	Знаменку . . .	изъ нихъ по Юго-
Кіевъ	гамъ 494	Фастовъ . . .	западнымъ . . 434
Ковель . . .	по Привислин-	Ковель . . .	по Привислин-
до Варшавы . .	ской 319	до Варшавы . .	ской 319

Для крымской соли:

3) Черезъ: Нижне-дѣпровскъ . .	Общее разстояніе 1.923
Долинскую	версты, изъ нихъ по Юго-
Елисаветградъ	западн. дорогамъ . 904
Ковель	и по Привислин-
до Варшавы	ской 319

Такимъ образомъ, по существовавшимъ тарифамъ соль проходила въ Привислинскій край обязательно по Юго-западнымъ и Привислинской дорогамъ, черезъ Кіевъ, Фастовъ или Елисаветградъ. Съ открытіемъ же съ 1 января 1886 г. движенія по Полѣскимъ дорогамъ отъ Гомеля на западъ, открылся для донецкой соли ближайшій путь въ 1.486 верстъ, изъ которыхъ наибольшее протяженіе приходится на долю казенныхъ дорогъ, а Юго-западные и Привислинская дороги въ этомъ направленіи не участвуютъ въ перевозкѣ соли. Одновременно съ этимъ возникъ вопросъ и объ установленіи одинаковыхъ провозныхъ платъ со всѣхъ мѣстъ добычи во всѣхъ направленіяхъ. Вслѣдствіе возникновенія этого вопроса, не смотря на то, что участокъ Гомель-Лунинецъ открытъ въ январѣ 1886 г., до сего времени не существуетъ спеціальнаго согласнаго тарифа на перевозку соли въ этомъ направленіи и соль по Полѣскимъ дорогамъ въ Привислинскій край не перевозится, хотя этотъ путь самый короткій.

Установленіе одинаковыхъ ставокъ для предупрежденія тарифной борьбы можетъ имѣть мѣсто при томъ положеніи желѣзныхъ дорогъ, при которомъ грузы доставляются изъ разныхъ мѣстъ про-

изводства въ одно мѣсто сбыта, по разнымъ дорогамъ, для которыхъ привлеченіе груза на свои линіи можетъ быть достигнуто только путемъ пониженія провозныхъ платъ. Подобное положеніе занимали желѣзныя дороги въ перевозкѣ заграничныхъ грузовъ въ Москву. Для прекращенія дальнѣйшаго пониженія провозныхъ платъ съ цѣлью привлеченія грузовъ даже на дальнѣйшіе пути, всѣ, безъ исключенія, желѣзныя дороги, перевозящія заграничные грузы, согласились установить одинаковыя провозныя платы отъ разныхъ балтійскихъ портовъ до Москвы, независимо отъ разстояній. Въ данномъ же дѣлѣ положеніе дорогъ нѣсколько иное: изъ всѣхъ заинтересованныхъ въ перевозкѣ соли дорогъ не признали правильнымъ установленіе уравнительныхъ тарифовъ Курско-харьково-азовская и казенныя дороги, т. е. дороги, помимо которыхъ ни одинъ пудъ не можетъ пройти въ Привислинскій край въ проектированныхъ направленіяхъ. Такимъ образомъ, въ установленіи уравнительныхъ провозныхъ платъ оказываются заинтересованными только нѣкоторыя дороги. Последнія дороги желаютъ воздѣйствовать на несогласныя съ ними дороги не путемъ пониженія своихъ провозныхъ платъ, а угрозою повышенія своихъ долей до предѣловъ нормальныхъ тарифовъ въ направленіи, не только наивыгодномъ для несогласныхъ дорогъ, но и наивыгодномъ для торговли, какъ ближайшемъ отъ мѣста производства до мѣста сбыта.

Сѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ установилъ общую для всѣхъ разстояній провозную плату, включая всѣ дополнительные сборы, отъ мѣстъ добычи соли до Варшавы въ 160 р. Временное управленіе признаетъ справедливымъ установить для всѣхъ разстояній провозную плату въ 158 р. 20 к., но съ тѣмъ, чтобы къ этой платѣ за соль, идущую со станцій Деконская и Ступки-Кудравка будетъ прибавлено по 1 р. 80 к., а для Джанкой 1 р. 35 к. Такимъ образомъ, Временное управленіе хотя и косвенно, дѣлаетъ нѣкоторую уступку славянской соли, назначая для Деконской болѣе дорогую провозную плату, но въ отношеніи Деконской идетъ далѣе желаній крымскихъ солепромышленниковъ, настаивавшихъ лишь на равенствѣ провозныхъ платъ, такъ какъ Деконская соль на ближайшихъ разстояніяхъ будетъ перевозиться дороже чѣмъ крымская соль съ дальнѣйшихъ разстояній.

Сѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ и другихъ учреждений, разсматривавшій вопросъ объ установленіи однообразныхъ провозныхъ платъ, призналъ, что установленныя Юго-западными дорогами тарифныя разницы для донецкой и крымской соли, отправляе-

мой изъ Одессы въ Привислинскій край, и соли Одесскаго бассейна (ставки до $\frac{1}{108}$), достигающія 11 к. съ пуда въ пользу послѣдней, слишкомъ велики и могутъ быть понижены до 8 к.

На это указаніе представитель Юго-западныхъ дорогъ заявилъ, что „относительно одесской соли Юго-западные дороги не могутъ принять никакихъ ограничительныхъ условій и предоставляютъ себѣ полную свободу дѣйствія по отношенію тарифовъ на перевозку этой соли и даже можетъ быть будутъ вынуждены, въ видахъ поддержанія соляной промышленности, сдѣлать дальнѣйшее пониженіе тарифа на соль, отправляемую черезъ Одессу“ *).

Не имѣя возможности провѣрить правильность основаній, приводимыхъ въ подтвержденіе сдѣланнаго представителемъ Юго-западныхъ дорогъ заявленія, самый фактъ сохраненія Юго-западными дорогами свободы дѣйствія по установленію тарифовъ на соль отъ Одессы служить достаточнымъ доказательствомъ тому, что требованіе объ установленіи одинаковыхъ ставокъ для крымской и донецкой соли въ направленіяхъ къ сѣверо-западу вызывалось нежеланіемъ предупредить тарифную борьбу. Это соображеніе находитъ подтвержденіе въ томъ обстоятельстве, что въ опубликованныхъ Юго-западными дорогами тарифахъ съ 1 октября, доли Юго-западныхъ дорогъ отъ Фастова до Ковеля, для донецкой соли, направляющейся черезъ Мерефу-Знаменку-Фастовъ, исчислены отъ 36 р. 57 к. до 39 р. 63 к., а для крымской соли (направляющейся черезъ Нижнеднѣпровскъ, Долинскую, Знаменку, Фастовъ) отъ 41 р. до 48 р. 71 к. Если принять во вниманіе, что второе изъ указанныхъ направленій длиннѣе перваго, при одинаковости пробѣга по Юго-западнымъ дорогамъ, то увеличеніе провозныхъ платъ въ пользу Юго-западныхъ дорогъ, на счетъ другихъ дорогъ, можетъ быть объяснено единственно конкуренціею направленія крымской соли черезъ Одессу.

Вопросъ о томъ, насколько уравниеніе тарифовъ изъ всѣхъ мѣстъ добычи необходимо въ интересахъ торговли—имѣющій въ данномъ случаѣ первенствующее значеніе—остается невыясненнымъ.

При разныхъ условіяхъ добычи соли выварочной, каменной и самосадочной, стоимость производства соли можетъ быть одинакова. Ближайшія къ мѣсту сбыта, соли донецкая и славянская—каменная и выварочная, какъ требующія значительныхъ затратъ, по видимому имѣли бы право воспользоваться своимъ географиче-

*) Протоколъ Совѣщанія, стр. 28.

скимъ положеніемъ и перевозить соль за провозныя платы меньшія, чѣмъ соль крымская самосадочная.

Между прочимъ, матеріаломъ для разрѣшенія этого вопроса могли служить труды XI съѣзда горнопромышленниковъ и ходатайства славянскихъ солепромышленниковъ, поддержанныя Министерствомъ внутреннихъ дѣлъ.

То обстоятельство, что Юго-западные дороги оставили за собою свободу дѣйствій въ установленіи тарифовъ отъ Одессы вообще и пониженія тарифовъ на соль отъ Одессы въ частности, въ видахъ именно поддержанія соляной промышленности—въ значительной степени опровергаетъ необходимость уравнинія тарифовъ на крымскую соль въ интересахъ развитія солянаго промысла.

Цѣны на соль на мѣстахъ разработки слѣдующія:

На крымскую немолотую	5 *)	к. за пудъ.
„ славянскую и бахмутскую	9 1/2 **)	„ „ „

Прибавляя къ означеннымъ цѣнамъ стоимость перевозки 160 р. за вагонъ, стоимость русской соли въ Варшавѣ опредѣляется:

Крымской въ 190 р. за вагонъ въ 600 пуд., славянской и бахмутской—217-руб.

Заграничная соль въ Варшавѣ продается по 51 к. за пудъ или за вагонъ 306 р. Разница цѣнъ на соль русскую и заграничную указываетъ на то, что провозная плата, безъ ущерба для промышленности, могла быть повышена къ выгодѣ желѣзныхъ дорогъ, имѣя въ виду, что таможенная пошлина на заграничную соль (20 коп. золотомъ), равняющаяся почти продажной цѣнѣ русской соли въ Варшавѣ, вполне ограждаетъ край отъ ввоза соли. Тѣмъ менѣе представляется основаній къ пониженію опредѣленной совѣщаніемъ провозной платы 160 р. на 1 р. 80 к., предложенному Временнымъ управленіемъ.

При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что вообще доли желѣзныхъ дорогъ въ провозныхъ платахъ весьма низки. Уравниеніемъ общихъ провозныхъ платъ доли еще значительно должны понизиться, особенно до дальнихъ пунктовъ назначенія. Такъ, на примѣръ, по объявленному Юго-западными дорогами тарифу для дѣйствія съ 1 января 1887 г., въ направленіи Мерефа-Ворожба доли Харьковско-николаевской желѣзной дороги до ближайшихъ мѣстъ назначенія почти одинаковы съ дѣйствовавшимъ тарифомъ въ этомъ направ-

*) Докладъ Временнаго управленія, стр. 18.

**) Протоколъ Совѣщанія о тарифахъ на перевозку соли, стр. 7 и 9.

леніи, но на дальнѣйшія мѣста назначенія (наприм. на ст. Ивангородо-домбровской дороги—19 р. 78 к.) понижены до 2 р. 60 к. съ вагона, т. е. до $\frac{1}{70}$; такой тарифъ для Сумскаго участка положительно невыгоденъ.

Предположеніе Временнаго управленія установить для Полѣвскихъ дорогъ ставку въ предѣлахъ до $\frac{1}{91}$, т. е. довести пониженіе ставокъ до размѣровъ, признаваемыхъ невыгодными и дорогими съ большимъ движеніемъ, можетъ быть объяснено единственно только желаніемъ достигнуть, путемъ пожертвованій, соглашенія съ дорогами получить грузъ въ направленіи не только выгодномъ для желѣзныхъ дорогъ, но и въ направленіи кратчайшемъ отъ мѣста разработки до мѣста сбыта.

Относительная выгодность провозныхъ платъ служить единственнымъ мѣриломъ при выборѣ грузоотправителями направленія груза, а вмѣстѣ съ тѣмъ обезпеченіемъ для дорогъ, установившихъ болѣе выгодные тарифы, въ томъ, что грузъ пойдетъ именно по этимъ дорогамъ. Съ уравниемъ провозныхъ платъ въ разныхъ направленіяхъ и по разнымъ разстояніямъ, интересъ грузоотправителя въ избраніи направленія совершенно упраздняется и указаніе направленій фактически перейдетъ на дороги отправленія. Для соли донецкаго бассейна проектируется 5 направленій, а для крымской 4 направленія. Въ разныхъ направленіяхъ участіе отдѣльныхъ дорогъ въ перевозкѣ соли различно: въ одномъ изъ направленій участвуютъ казенныя дороги большимъ протяженіемъ, но не участвуютъ Юго-западные, Привислиинская и Фастовская, въ другомъ направленіи, наоборотъ, казенныя дороги совершенно не участвуютъ; въ нѣкоторыхъ направленіяхъ участвуютъ Фастовская и Ливагородоменская дороги, между тѣмъ какъ въ другихъ направленіяхъ эти дороги совершенно не участвуютъ въ перевозкѣ соли.

При такихъ условіяхъ каждая дорога, заинтересованная въ полученіи груза на свою дорогу, должна будетъ изыскивать тѣ или иные способы для привлеченія грузовъ.

Такое положеніе дѣла несомнѣнно повлечетъ за собою необходимость раздѣла груза между дорогами, а этотъ способъ закрѣпленія грузовъ за дорогами служить ступенью къ переходу раздѣленія чистаго дохода отъ перевозки груза въ одномъ наивыгоднѣйшемъ направленіи между дорогами, претендующими на право перевозить этотъ грузъ въ разныхъ направленіяхъ.

Не касаясь вопроса о томъ, насколько подобный способъ привлеченія грузовъ на дороги, а затѣмъ извлеченія дорогами доходовъ

путемъ разсчета чистыхъ прибылей, выгоденъ для государства и согласенъ съ дѣйствующимъ уставомъ, я привожу это обстоятельство въ подтвержденіе того, что вопросъ объ уравниеніи провозныхъ платъ долженъ быть строго обсужденъ и со стороны послѣдствій подобнаго способа установленія тарифовъ.

По соображеніи всего вышеизложеннаго, можно придти къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) что требованіе нѣкоторыхъ только дорогъ объ установленіи одинаковыхъ провозныхъ платъ отъ разныхъ мѣстъ добычи, независимо отъ разстоянія, вытекало не изъ желанія предупредить тарифную борьбу;

2) что предположенными мѣрами уравниеніе провозныхъ платъ не достигается;

3) что уравниеніе провозныхъ платъ можетъ послужить къ выгодѣ крымской соли въ прямой ущербъ славянской соли, а потому не можетъ быть признано полезнымъ вообще для развитія солянаго промысла;

4) что уравниеніемъ провозныхъ платъ не достигается правильное распредѣленіе груза между желѣзными дорогами, заинтересованными въ перевозкѣ соли въ той мѣрѣ, въ какой разныя дороги, сообразно своему положенію, могутъ пользоваться этимъ грузомъ;

5) что казенныя дороги, не смотря на тѣ пожертвованія, которыя онѣ должны были сдѣлать для достиженія соглашенія, не обезпечены въ полученіи груза.

По изложеннымъ соображеніямъ я бы полагалъ, что въ выгодахъ казны и въ интересахъ торговли было бы болѣе цѣлесообразно отклонить предложеніе Временнаго управленія относительно участія казенныхъ дорогъ въ перевозкѣ соли на проектированныхъ основаніяхъ.

Обращаясь за симъ къ тому, какія мѣры должны принять казенныя дороги въ томъ случаѣ, если бы вопросъ о проектируемой Временнымъ управленіемъ перевозкѣ соли по однообразнымъ ставкамъ получилъ отрицательное рѣшеніе, я бы полагалъ, что, въ интересахъ торговли и казенныхъ дорогъ, затрудненія, создаваемые въ этомъ отношеніи другими дорогами, могли бы быть устранены такимъ образомъ.

Въ виду отсутствія какихъ-либо указаній въ отношеніи права желѣзныхъ дорогъ устанавливать тѣ или другіе тарифы, казенныя дороги должны пользоваться полною равноправностью и свободою, наравнѣ съ частными дорогами, въ отношеніи тарифной конкур-

ренціи, и нѣтъ основаній къ водворенію особой покровительственной системы для частныхъ дорогъ, въ ущербъ интересамъ казенныхъ дорогъ. Всякое, въ этомъ отношеніи, стѣсненіе казенныхъ дорогъ прямо ведетъ къ уменьшенію доходности ихъ, что можетъ ошибочно служить однимъ изъ доводовъ въ пользу мнѣнія о невыгодности для казны перехода желѣзныхъ дорогъ вообще въ завѣдываніе правительства.

Настоящее дѣло служить доказательствомъ, что казенное управленіе считаетъ себя стѣсненнымъ въ принятіи тарифныхъ мѣропріятій, обеспечивающихъ доходность казенныхъ дорогъ. Въ то время, когда Временное управленіе въ теченіе болѣе года хлопотало, чтобы, путемъ уступокъ, достигнуть выгодныхъ для себя тарифовъ, другія дороги воспользовались временемъ, и не давъ спеціальнаго тарифа на Полѣвскія дороги, по которымъ со времени открытія ихъ соль не идетъ въ Привислинскій край, притянули соль со всѣхъ мѣстъ добычи на Фастовъ и Ковель.

Я полагаю, что казенныя дороги должны выйти изъ несоотвѣтственнаго имъ положенія и стать руководителями тарифнаго дѣла.

Исходя изъ означенныхъ соображеній, я полагаю, что наилучшимъ разрѣшеніемъ даннаго вопроса было бы установленіе казеннымъ управленіемъ, по соглашенію съ Курско-харьково-азовскою, Курско-кѣвскою и Либаво-роменскою дорогами, спеціальнаго тарифа черезъ Мерефу-Ворожбу-Бахмачъ, — Гомель-Брестъ-Варшава, независимо отъ соглашеній съ дорогами въ направленіи Ковель. Если общая провозная плата въ этомъ направленіи и не будетъ выше 160 р., то и тогда средняя пудоверстная ставка опредѣлится въ $\frac{1}{56}$ к., что дастъ возможность уравнивать частныя пудоверстныя ставки отъ пробѣга груза по каждой дорогѣ. При этомъ для Донецкой соли провозныя платы должны быть выше ставокъ для славянской соли, а разница между ставками должна быть опредѣлена на точномъ изслѣдованіи стоимости производства той или другой соли. Относительно крымской соли я бы полагалъ предоставить заинтересованнымъ дорогамъ выработать спеціальныя тарифы черезъ Нижнеднѣпровскъ-Долинскую-Знаменку, Фастовъ или Елисаветградъ съ провозными платами высшими, чѣмъ провозныя платы на донецкую соль черезъ Гомель. При этомъ слѣдовало бы объявить, что если такіе тарифы не будутъ выработаны къ извѣстному сроку, то казенныя дороги установятъ спеціальныя тарифы и на крымскую соль черезъ Гомель, а въ направленіи къ Ковелю будутъ примѣнять предѣльный тарифъ.

Установленіемъ тарифовъ указаннымъ способомъ достигается распределеніе грузовъ между двумя направленіями соотвѣтственно географическому положенію мѣстъ добычи соли, и правильное и соотвѣтственное пробѣгу груза опредѣленіе тарифныхъ платъ. А затѣмъ устраняется причина къ провозу груза на кружные пути за платы, одинаковыя съ кратчайшими путями, а слѣдовательно, достигается экономія во времени и въ расходахъ.

Курско-харьково-азовская дорога, какъ видно изъ доклада Временнаго управленія, предлагала установить прямой тарифъ на Донецкую соль черезъ Мерефу-Ворожбу и Гомель. Слѣдовательно, нѣтъ основаній полагать, чтобы этотъ тарифъ былъ неосуществимъ; но почему Временное управленіе признало это предложеніе незаслуживающимъ вниманія—въ докладѣ не упомянуто.

Подписаль: *В. Штрикъ.*

Особое мнѣніе д. ст. сов. Вергопуло.

Установленными съ октября и ноября мѣсяцевъ прошлаго года уравнительными тарифами на перевозку соли, добываемой въ Донецкомъ и Крымскомъ бассейнахъ, въ Привислинскій край провозная плата понижается для крымской самосадочной соли, значительно повышается для выварочной соли славянской и остается почти безъ измѣненія для соли, отправляемой со станцій Донецкой дороги, причемъ, само собою разумѣется, помимо интересовъ той или другой дороги, участвующей въ перевозкѣ, такая мѣра затрогиваетъ интересы и торговые, тѣсно связанныя съ интересами мѣстнаго, въ мѣстахъ производства, населенія.

Изъ содержанія доклада по настоящему дѣлу, нельзя вывести положительнаго заключенія, къ какимъ результатамъ въ этомъ отношеніи поведетъ введеніе уравнительныхъ тарифовъ, можно только съ увѣренностью сказать, что крымская соль дешевая по расходамъ производства и имѣющая для своего распространенія водные пути, которыми и пользуются другія мѣсторожденія, приобретаетъ новыя, болѣе выгодныя для сбыта своего, условія, тогда какъ славянская соль, дорогая по расходамъ производства, теряетъ всѣ преимущества центрального положенія своихъ заводовъ по отношенію къ рынкамъ сбыта.

Изъ доклада видно, что крымская соль на станціяхъ Лозово-севастопольской дороги цѣнится въ 5 копѣекъ за пудъ, въ Варшавѣ та же соль продается на рынкахъ по 40 коп. за пудъ. Во

что обходится донецкая и славянская соль на станціяхъ отправленія—данныхъ не имѣется; извѣстны только варшавскія рыночныя цѣны, а именно: русская соль въ кускахъ продается по цѣнѣ отъ 41 до 42 к. и поваренная отъ 44 до 45 к. за пудъ, вслѣдствіе чего не представляется возможности опредѣлить хотя приблизительно коммерческія условія, въ которыхъ находятся различныя мѣсторожденія Донецкаго бассейна. Провозная повагонная плата, предлагаемая Временнымъ управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 158 р. 20 к. для всѣхъ направленій до Варшавы, составляетъ съ дополнительными сборами около 2,63 к. съ пуда за все разстояніе; сравнивая эту цифру за провозъ съ цѣнами на Варшавскихъ рынкахъ для крымской соли въ 40 к. и для русской отъ 41 до 45 к., разница доходитъ отъ 14 до 19 к. на пудъ; при существующей цѣнѣ для крымской соли на станціяхъ Лозово-севастопольской дороги въ 5 к., остающіяся 9 копѣекъ на пудъ признаются, слѣдуетъ полагать, крымскими солепромышленниками достаточнымъ вознагражденіемъ, для успѣшнаго веденія дѣла. Подобнаго расчета для другихъ солей, по недостатку данныхъ, сдѣлать я не могъ, но въ дѣлахъ имѣются весьма вѣсскіе доводы славянскихъ солепромышленниковъ, изложенные въ прошеніяхъ къ Министрамъ внутреннихъ дѣлъ и путей сообщенія, и поддержанные отзывами Харьковскаго губернатора и съѣзда горнозаводчиковъ, противъ уравнинія тарифовъ, оставлять которые безъ вниманія было бы неосторожно, такъ какъ сокращеніе, а можетъ быть и совершенное прекращеніе солянаго производства въ тѣхъ мѣстахъ, на которыхъ невыгодно повліяетъ уравниеніе тарифовъ, можетъ имѣть серьезныя послѣдствія.

Славянскіе солепромышленники заявляютъ въ своихъ прошеніяхъ, что, съ введеніемъ уравнительныхъ тарифовъ, они должны нести 1½ копѣйки на каждомъ пудѣ убытка и, слѣдовательно, прекратить дальнѣйшее производство на своихъ заводахъ, между тѣмъ извѣстно, что славянскіе заводы устроены 3—4 года тому назадъ и успѣли достигнуть значительнаго развитія, вырабатывая до 6 милліоновъ пудовъ соли ежегодно; что на устройство этихъ заводовъ вложены значительные капиталы, которые въ такое короткое время не могли быть погашены; что возникнуть могло солевареніе въ Славянскѣ, только на основаніи того расчета, что провозная плата для славянской соли была на 10 руб. съ вагона дешевле, чѣмъ для бахмутской и что другаго рынка для сбыта этой соли, кромѣ Привислицкаго края, не существуетъ. Принимая все вышеизложенное

въ соображеніе, я полагалъ бы необходимымъ, для всесторонняго обсужденія этого дѣла, имѣть болѣе подробныя свѣдѣнія о тѣхъ коммерческихъ условіяхъ, въ которыхъ находятся различныя мѣсто-рожденія соли; тогда только можно опредѣлить, какими послѣд-ствіями для **каждаго** изъ нихъ отзовется введеніе уравнильных та-рифовъ, и **если бы** дѣйствительно, мѣра эта, какъ утверждаютъ сла-вянскіе солепромышленники, могла угрожать, въ томъ или въ дру-гомъ мѣстѣ производства, торговыми кризисами, раззореніемъ мѣст-наго населенія и потерями для казны и городовъ отъ уменьшенія получаемыхъ съ заводовъ установленныхъ налоговъ, принося въ тоже время пользу лишь нѣсколькимъ владѣльцамъ Бахмутскаго уѣзда и арендаторамъ крымскихъ озеръ, то казалось бы слѣдуетъ принять всѣ мѣры, имѣющіяся въ распоряженіи правительства, для воспре-пятствованія такому искусственному и вредному перевороту въ про-мышленности, только что установившейся на прочныхъ основа-ніяхъ.—Если бы и за тѣмъ, не смотря на вышеприведенныя об-стоятельства, признано было полезнымъ, въ интересахъ казенныхъ дорогъ, предоставить имъ участіе въ соглашеніяхъ съ другими до-рогами по перевозкѣ соли, то желательно было бы знать, до окон-чательнаго рѣшенія этого вопроса, въ какой мѣрѣ казенныя дороги могутъ на свою долю воспользоваться выгодами отъ означеннаго участія и не представляется ли возможнымъ выработать, по согла-шенію съ другими, не сочувствующими уравнильнымъ тарифамъ, дорогами, болѣе выгодныя, какъ для казенныхъ дорогъ, такъ и для государственной пользы условія, между прочимъ, согласно предло-женію Курско-харьково-азовской дороги, проектирующей специаль-ный тарифъ на перевозку соли, по кратчайшему разстоянію, при участіи дорогъ Харьковско-николаевской и Полѣвскихъ.

Подписалъ: *Ив. Веригуло.*

ГЛАВНѢЙШІЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1885 годъ.

Въ отчетномъ (третьемъ) году сѣтъ эксплуатируемыхъ дорогъ, состоящихъ въ завѣдываніи Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, увеличилась противъ предъидущаго года на 981 версту и къ концу 1885 года состояло 8 такихъ дорогъ общимъ протяженіемъ 2.909 вер., а именно: Харьковско-николаевская, Екатерининская, Тамбово-саратовская, Баскунчакская, Вильно-ровенская и Пинская, Ливенская, Муромская и Екатеринбургско-тюменская. Последняя, будучи открыта лишь 28 іюля 1886 г., эксплуатировалась на всемъ протяженіи только въ теченіи 4 послѣднихъ дней декабря мѣсяца.

Сверхъ означенныхъ самостоятельныхъ дорогъ, въ вѣдѣніи Временнаго управленія состоитъ съ 1885 г. небольшая портовая вѣтвь Николаевской дороги, протяженіемъ 37 вер., находящаяся въ арендномъ содержаніи у главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Послѣдствія эксплуатаціи первыхъ семи линій за 1885 годъ были слѣдующія:

1) Харьковско-николаевская желѣзная дорога (830 вер.).

Валовой доходъ	6.225.318 р.
Расходъ	4.269.531 „
Чистый доходъ	1.955.787 „

2) Екатерининская желѣзная дорога (471 вер.).

Валовой доходъ	1.886.563 р.
Расходъ	1.578.618 „
Чистый доходъ	307.945 „

3) Тамбово-саратовская желѣзная дорога (365 вер.).

Валовой доходъ	2.476.925 р.
Расходъ	2.042.499 „
Чистый доходъ	434.426 „

4) Баскунчакская (солевозная) желѣзная дорога (72 вер.).

Валовой доходъ	292.695 р.
Расходъ	153.037 „
Чистый доходъ	139.658 „

5) Вильно-ровенская и Пинская желѣзныя дороги (666 вер.).

Средняя эксплуатаціонная длина этихъ дорогъ въ отчетномъ году, вслѣдствіе открытія участка Лунинецъ-Ровно, только въ августѣ 1885 г. составляла 560 вер.

Валовой доходъ	663.071 р.
Расходъ	974.000 „
Превышеніе расхода надъ доходомъ	310.929 „

Такое отношеніе объясняется весьма неблагоприятными экономическими условіями, въ коихъ находятся эти дороги, пролегающія въ слабо населенной и мало промышленной мѣстности и находящіяся среди сѣти уже давно эксплуатируемыхъ частныхъ дорогъ, стремящихся сохранить за собою грузы тяготеющихъ къ нимъ районовъ.

6) Ливенская желѣзная дорога (57 вер.).

Валовой доходъ	149.391 р.
Расходъ	133.670 „
Чистый доходъ	15.721 „

7) Муромская (за послѣднюю четверть года) (106 вер.).

Валовой доходъ	61.157 р.
Расходъ	47.301 „
Чистый доходъ	13.856 „

Такимъ образомъ, въ отчетномъ году чистаго дохода по эксплуатаціи казенныхъ дорогъ получено 2.556.464 руб., болѣе предвидѣннаго по государственной росписи на 880.529 руб.

Объясненныя послѣдствія эксплуатаціи казенныхъ дорогъ, не смотря на небольшой дефицитъ по Полѣскимъ дорогамъ, нельзя не признать довольно удовлетворительными, хотя оказавшееся на казенныхъ дорогахъ, начиная съ 1883 г., постепенное увеличеніе чистаго дохода приостановилось въ отчетномъ году по всѣмъ этимъ дорогамъ, исключая Харьковско-николаевской.

Но обзоръ эксплуатаціонныхъ расходовъ этихъ дорогъ за три послѣдніе года показываетъ постепенное по всѣмъ почти статьямъ смѣты главнѣйшихъ изъ нихъ уменьшеніе въ 1885 г. расходовъ на единицы движенія и перевозки; сокращеніе же въ отчетномъ

году цифры чистой выручки по отдѣльнымъ дорогамъ является послѣдствіемъ уменьшенія валоваго дохода и поэтому уменьшеніе чистаго дохода въ отчетномъ году не указываетъ на ухудшеніе эксплуатаціи казенныхъ дорогъ. Кромѣ основныхъ причинъ, которыя коренятся какъ въ положеніи, занимаемомъ казенными дорогами во всей сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ нынѣшней системѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, на доходность всѣхъ вообще русскихъ желѣзныхъ дорогъ повліялъ общій застой торговли и промышленности, усугубившійся для казенныхъ дорогъ еще особенно слабымъ урожаемъ въ ихъ районахъ.

Принимавшіяся для противодѣйствія такимъ неблагопріятнымъ обстоятельствамъ тарифныя мѣры и улучшенія условій перевозки оказали лишь слабое вліяніе на поддержаніе цифры валоваго дохода; только особенно бережливое, безъ ущерба техническому состоянію дорогъ, расходование дало возможность удержать почти то же процентное отношеніе расхода къ валовому доходу, какое установилось при болѣе благопріятныхъ условіяхъ перевозки.

Изъ сравненія доходовъ и расходовъ за послѣднія 10 лѣтъ по главнымъ и старѣйшимъ изъ казенныхъ дорогъ, Харьковско-николаевской и Тамбово-саратовской, усматривается, что процентное отношеніе расхода къ доходу въ среднемъ выводѣ значительно понизилось за время казенной эксплуатаціи.

Такъ, на Харьковско-николаевской дорогѣ до поступленія ея въ вѣдѣніе Временнаго управленія (съ 1876 по 1882 г.) отношеніе расхода къ валовому доходу составляло въ среднемъ 91,7%, а за время завѣдыванія дорогою Временнымъ управленіемъ (1883—1885 гг.) это отношеніе составляетъ въ среднемъ лишь 73,8%; на Тамбово-саратовской дорогѣ тоже отношеніе выражается цифрами: за время 1876—1882 гг. 104,9%, а съ 1883—1885 гг. 81,9%.

Сравненіе результатовъ казенной эксплуатаціи къ такимъ же результатамъ тѣхъ изъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя близко подходят къ эксплуатируемымъ казеннымъ по движенію и прочимъ условіямъ и даже пользующихся болѣе благопріятными обстоятельствами, дастъ слѣдующіе выводы, ясно свидѣтельствующіе объ успѣшности эксплуатаціи непосредственнымъ распоряженіемъ казны. По свѣдѣніямъ за 1885 годъ, опубликованнымъ Государственнымъ контролемъ, расходы по движенію на 100.000 пудовъ верстъ на шести *)

*) Въ свѣдѣнія Государственного контроля не включена Баскунчакская солевозная дорога, съ присоединеніемъ которой выводы для казенной сѣти будутъ еще болѣе благопріятны.

казенныхъ дорогахъ составляютъ 29 р. 85 к., а на соответствующихъ по размѣрамъ движенія частныхъ дорогахъ — 39 р. 20 к.; хотя поперстные сборы на сравниваемыхъ частныхъ дорогахъ превышали сборы казенныхъ, тѣмъ не менѣе, поперстный чистый доходъ казенныхъ дорогъ былъ больше, нежели частныхъ, а именно: на первыхъ составлялъ 891 р., а на вторыхъ всего 611 рублей. По расчету пудоверсты перевозокъ, эксплуатація казенныхъ желѣзныхъ дорогъ обошлась въ 1885 г. дешевле эксплуатаціи соответствующихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ на 24%.

Приведенныя данныя позволяютъ выразить увѣренность, что если бы сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ была усилена линіями съ болѣе значительнымъ движеніемъ, нежели нынѣ входящія въ ея составъ, и составляла бы болѣе или менѣе округленныя группы, а не разрозненныя отдѣльныя дороги, то послѣдствія эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ казною выказались бы еще болѣе рѣшительнымъ образомъ.

Подписка на 1887 годъ

НА ЖУРНАЛЪ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Съ 1-го января 1887 года журналъ Министерства путей сообщенія, состоявшій изъ двухъ частей: „Указателя правительственныхъ распоряженій по Министерству“ и „Инженера“, выходитъ еженедѣльно подъ общимъ наименованіемъ: журналъ „Министерства путей сообщенія“.

Подписная цѣна на 1887 годъ.

Съ доставк. въ Петербургъ и пересылкою во всѣ гор. Россійской Имперіи:	Безъ пересылки и доставки:	Съ пересылкою за границу:
На годъ . . . 12 р.	На годъ . . 10 р. 50 к.	На годъ . . . 16 р.
На полгода . . 8 »	На полгода 7 » — »	На полгода . . 10 »

Подписка на „журналъ Министерства путей сообщенія“ принимается: въ Канцеляріи Министра п. с.—въ зданіи Министерства. Фонтанка 99 и въ книжномъ магазинѣ комисіонера Министерства *Н. Г. Мартынова*—Невскій пр., д. № 46.

Подписныя деньги могутъ быть высылаемы и представляемы по желанію, или въ специальную кассу Канцеляріи Министра п. с., или въ мѣстныя казначейства, для причисленія къ спеціальнымъ средствамъ Министерства п. с. въ „суммы по изданіямъ журнала Министерства путей сообщенія“, въ Канцелярію же, въ послѣднемъ случаѣ, должны быть присылаемы только квитанціи во взносѣ сихъ денегъ.

За объявленія, помѣщаемыя въ журналѣ, взимается по 10 к. за строку петита; за разсылку-же таковыхъ отдѣльно—по $\frac{1}{2}$ коп. съ лота вѣса каждаго экземпляра.

За перемѣну адреса платится 30 к., а за переходъ городскихъ подписчиковъ въ иногородные 1 рубль.

Жалобы на неполученіе какого-либо нумера журнала „Министерства путей сообщенія“ препровождаются своевременно въ Канцелярію Министра п. с., съ приложеніемъ удостовѣренія мѣстной почтовой конторы въ томъ, что № дѣйствительно не былъ полученъ конторой. По распоряженію почтоваго вѣдомства, жалобы должны быть сообщаемы не позже полученія слѣдующаго нумера.

Редакція помѣщается въ зданіи Института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I.

ОБЪ УШИРЕНИИ ПУТИ,

возвышеніи наружнаго рельса надъ внутреннимъ въ кривыхъ, величинахъ зазоровъ въ стыкахъ рельсовъ и стрѣлахъ изгиба рельсовъ въ кривыхъ.

Отъ Редакціи.

Полагаемъ, что не безъ интереснымъ будетъ ознакомить нашихъ читателей съ вновь принятыми на Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогахъ нормами уширенія пути и повышенія наружнаго рейса въ кривыхъ, и поэтому приводимъ какъ выдержки изъ приказа управляющаго этими дорогами С. Ю. Витте, такъ и протокола, послужившаго основаніемъ этому приказу.

Разсмотрѣвши всесторонне вопросъ о прохожденіи подвижнаго состава въ кривыхъ частяхъ пути и соображаясь какъ съ литературою предмета, такъ и съ матеріалами, собранными инженерами Юго-западныхъ дорогъ, и съ данными, добытыми практикою по сему предмету, какъ на Юго-западныхъ, такъ и на другихъ русскихъ и иностранныхъ желѣзныхъ дорогахъ, управленіе Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ *) пришло къ слѣдующимъ практическимъ заключеніямъ въ примѣненіи къ Юго-западнымъ дорогамъ:

I. Относительно уширенія пути въ закругленіяхъ:

1) что для соблюденія условія *проходимости* подвижнаго состава въ кривыхъ частяхъ пути при наиболѣе невыгодныхъ типахъ

*) Подлинный протоколъ подписали: управляющій дорогами Витте. Инженеры путей сообщенія: Холодецкій, Циглеръ, А. Воронинъ, А. Абрагамсонъ, М. Погребинскій, Ф. Косецкій, Дмитріевъ и Бр. Скуневскій.

подвижнаго состава (6-ти-колесный пассажирскій вагонъ съ новыми бандажами) и весьма малыхъ радіусахъ (75 саж.) достаточно весьма небольшое уширеніе (10—12 миллиметровъ);

2) что, такимъ образомъ, для опредѣленія наиболѣе практическихъ результатовъ уширенія слѣдуетъ имѣть въ виду, съ одной стороны, уменьшеніе тренія колесъ о рельсы въ закругленіяхъ, а слѣдовательно, и уменьшеніе изнашиваемости рельсовъ и бандажей, а съ другой—опасность, которую слишкомъ широкій путь представляетъ въ отношеніи схода подвижнаго состава.

Принимая во вниманіе эти условія и то, что и при самомъ тщательномъ содержаніи пути всегда замѣчается нѣкоторое расширеніе колеи сравнительно съ шаблономъ, по которому произведена укладка, слѣдуетъ давать уширенія пути, начиная съ закругленій, радіусомъ не болѣе 200—300 сажень, какъ то рекомендуютъ французскія и нѣмецкія дороги.

Что касается размѣра уширеній для радіусовъ отъ 300 до 75 саж., то таковой, по расчету по формулѣ Neusinger'a ($p = \frac{t^2}{2R} - 6$), опредѣляется въ 6—12 тысячныхъ сажени; принимая же во вниманіе практическія данныя и желательность ограничиться возможно меньшимъ числомъ шаблоновъ, можно признать соответственнымъ для Юго-западныхъ дорогъ установить таковыхъ три (кромѣ нормального): шаблонъ въ 0,717 саж. для кривыхъ радіусами отъ 250 до 200 саж. включительно, шаблонъ въ 0,720 саж. для кривыхъ радіусами отъ 200 до 125 саж. включительно и, наконецъ, шаблонъ въ 0,723 для кривыхъ радіусами менѣе 125 саж. При этомъ слѣдуетъ установить, что уширеніе пути, соответствующее извѣстному радіусу, должно быть полное въ началѣ кривой, а разгонка уширенія пути дѣлалась бы плавно и постепенно по $\frac{1}{1000}$ саж. на протяженіи каждой погонной сажени пути.

II. *Относительно повышенія наружнаго рельса надъ внутреннимъ въ закругленіяхъ слѣдуетъ заключить:*

1) что всѣ почти дороги вычисляютъ повышенія наружнаго рельса въ кривыхъ по формулѣ $h = \frac{sv^2}{gR}$ (гдѣ s —ширина колеи, g —ускореніе силы тяжести, v —секундная скорость поѣзда, R —радіусъ кривой), установленной для русскихъ желѣзныхъ дорогъ приказомъ министра путей сообщенія;

2) что практика доказала возможность примѣненія повышеній, и большихъ, и меньшихъ противъ вычисленныхъ теоретически;

3) что однѣ дороги рассчитываютъ повышенія по наибольшимъ скоростямъ самыхъ скорыхъ поѣздовъ на участкѣ, другія по среднимъ скоростямъ наиболѣе скорыхъ поѣздовъ на участкѣ, третьи по наибольшимъ скоростямъ наиболѣе тяжелыхъ поѣздовъ.

Изъ всего этого можно заключить:

а) что въ извѣстныхъ предѣлахъ повышение наружнаго рельса въ кривыхъ имѣетъ существенное значеніе лишь относительно изнашиваемости рельсовъ и ребордъ колесъ;

б) что повышение, рассчитанное для максимальной скорости самаго скорого на участкѣ поѣзда, являясь излишнимъ для многочисленныхъ поѣздовъ, идущихъ съ меньшею скоростью, вредно отзывается на службѣ рельсовъ (внутренней колеи) и бандажей;

в) что, поэтому, слѣдовало бы признать наиболѣе раціональнымъ введеніе въ расчетъ дѣйствительныхъ скоростей наиболѣе тяжелыхъ и многочисленныхъ, т. е. товарныхъ поѣздовъ.

Но принимая во вниманіе, кромѣ вышеизложеннаго, и необходимость спокойной и плавной ѣзды для пассажирскихъ поѣздовъ, слѣдуетъ въ расчетъ повышеній вводить среднюю скорость самыхъ скорыхъ поѣздовъ на участкѣ.

Поэтому, соображаясь съ данными, полученными на Юго-западныхъ дорогахъ помощью аппарата Графтіс, для Юго-западныхъ дорогъ повышенія раціонально рассчитывать по слѣдующимъ скоростямъ: 1) на участкахъ Кіевъ-Одесса-Жмеринка-Волочискъ—50 вер. въ часъ, 2) на участкахъ Казатинъ-Бѣлостокъ, Бирзула-Елисаветградъ и Раздѣльная-Кишиневъ 40 вер. въ часъ и 3) для остальныхъ участковъ 30 вер. въ часъ. Для повышеній въ закругленіяхъ на станціяхъ слѣдуетъ принимать въ расчетъ скорость въ 18 в. въ часъ.

При входѣ на кривую повышение должно быть полное; разгонка же его должна дѣлаться отъ начала кривой въ сторону прямой на протяженіи 1.000 повышеній.

На основаніи сего, приказомъ управляющаго Юго-западными желѣзными дорогами С. Ю. Витте, отъ 28 марта сего года, установлены нормы уширеній и повышеній, переходъ къ которымъ обязательно долженъ совершиться не позже 1 сентября 1888 года. Нормы эти должны примѣняться при первой къ тому возможности, которую представили ремонтныя работы на всѣхъ линіяхъ Юго-западныхъ дорогъ, причемъ для руководства выработаны нижеслѣдующія 3 таблицы.

Уширенія колеи и повышенія наружнаго рельса надъ внутреннимъ въ закругленіяхъ.

№ по порядку.	Радиусъ закругленій въ саженяхъ.	Соотвѣтствующая ширина колеи въ саженяхъ.	Повышеніе наружнаго рельса надъ внутреннимъ, исчисленное по средней скорости самыхъ скорыхъ поѣздовъ между станціями.			
			50 вер.	40 вер.	30 вер.	18 вер.
1	бол. 2.000	0,714	0,000	0,000	0,000	0,000
2	2.000	0,714	0,004	0,002	0,001	0,000
3	1.750	0,714	0,004	0,003	0,002	0,001
4	1.500	0,714	0,005	0,003	0,002	0,001
5	1.250	0,714	0,006	0,004	0,002	0,001
6	1.000	0,714	0,008	0,005	0,003	0,001
7	900	0,714	0,008	0,005	0,003	0,001
8	800	0,714	0,009	0,006	0,003	0,001
9	750	0,714	0,010	0,006	0,004	0,001
10	700	0,714	0,011	0,007	0,004	0,001
11	650	0,714	0,012	0,007	0,004	0,001
12	600	0,714	0,013	0,008	0,005	0,002
13	550	0,714	0,014	0,009	0,005	0,002
14	500	0,714	0,015	0,010	0,005	0,002
15	450	0,714	0,017	0,011	0,006	0,002
16	400	0,714	0,019	0,012	0,007	0,002
17	350	0,714	0,021	0,014	0,008	0,003
18	300	0,714	0,025	0,016	0,009	0,003
19	250	0,717	0,030	0,019	0,011	0,004
20	200	0,717	0,038	0,024	0,014	0,005
21	175	0,720	0,043	0,027	0,015	0,006
22	150	0,720	0,050	0,032	0,018	0,006
23	125	0,720	0,060	0,038	0,022	0,008
24	120	0,723	0,063	0,040	0,023	0,008
25	100	0,723	0,075	0,048	0,027	0,010
26	80	0,723	—	—	—	0,012
27	75	0,723	—	—	—	0,013

Примечаніе:

1) Для $R = 300$ и больше саженей уширеній пути дѣлать не нужно и путь укладывается по нормальному шаблону прямыхъ частей.

2) Ширина пути большая чѣмъ 0,723 саж. ни въ какомъ случаѣ допускаема быть не можетъ.

3) Уширеніе пути, соответствующее извѣстному радіусу закругленія, должно быть полное въ началѣ кривой, переходъ-же отъ уширенного пути въ закругленіи къ нормальной ширинѣ пути въ прямыхъ частяхъ долженъ быть сдѣланъ постепенно, уменьшая уширеніе на каждой одной погонной сажени на одну тысячную сажени.

4) Величина повышенія наружнаго рельса надъ внутреннимъ въ кривыхъ вычислена по формулѣ $h = \frac{s}{g} \frac{v^2}{R}$ (Heusinger von Waldegg, Specielle Eisenbahn—Technik, 1887, 1 Band, VIII Capitel, Seite 371), гдѣ s — ширина колеи; g — ускореніе силы тяжести, равно у насъ 4,6 саж. въ секунду; v — секундная скорость поѣзда; R — радіусъ кривой. Если же подъ v подразумѣвать скорость поѣзда въ 1 часъ въ верстахъ, при $s = 0,714$ саж., то приведенная формула представится подъ видомъ: $h = \frac{0,003 v^2}{R}$ (въ саженихъ).

5) Повышеніе наружнаго рельса должно быть полное въ началѣ кривой, разгонка повышенія до уровня внутренняго рельса должна дѣлаться на протяженіи 1000 h .

6) Въ закругленіяхъ переводовъ повышеній дѣлать не слѣдуетъ, а уширеніе должно быть сдѣлано на основаніи настоящей таблицы.

Величины зазоровъ, какія надо оставлять въ стыкахъ рельсовъ различной длины при укладкѣ пути въ разное время года.

Величина зазоровъ въ дюймахъ при длинѣ рельсовъ въ футахъ и температурѣ по Реомюру.						
Температура по Реомюру.	Д л и н а р е л ь с о в ь в ь ф у т а х ь.					
	28'	25'	21'	20'	18'	15'
+ 40°	$\frac{1}{16}''$	$\frac{1}{16}''$	$\frac{1}{16}''$	$\frac{1}{16}''$	$\frac{1}{16}''$	$\frac{1}{16}''$
+ 30°	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$
+ 20°	$\frac{3}{16}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$
+ 10°	$\frac{1}{4}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$
0°	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{3}{16}$
— 10°	$\frac{5}{16}$	$\frac{5}{16}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{3}{16}$
— 20°	$\frac{3}{8}$	$\frac{5}{16}$	$\frac{5}{16}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{3}{16}$

Примѣчаніе: Величина зазоровъ вычислена по формулѣ: $l' L (t - t')$, гдѣ L косинтъ линейнаго разширенія на 1° = $\frac{0,002}{80}$, l' длина рельса, $t = + 50^\circ$ по Р.; самая высшая температура лѣтомъ, а t' температура, въ которую производится укладка.

Стрѣлы изгиба рельсовъ различной длины для разныхъ радіусовъ кривыхъ.

№№ по порядку.	Радиусы кривыхъ въ саж.	Стрѣлы прогиба въ саженяхъ при длинѣ рельсовъ.					
		28 фут.	25 фут.	21 фут.	20 фут.	18 фут.	15 фут.
1	75	0,027	0,021	0,015	0,014	0,011	0,008
2	80	0,025	0,020	0,014	0,013	0,010	0,007
3	100	0,020	0,016	0,012	0,010	0,008	0,006
4	120	0,017	} 0,013	} 0,009	0,009	} 0,007	} 0,005
5	125	0,016			0,008		
6	150	0,013	0,011	0,008	0,007	0,006	0,004
7	175	0,011	0,009	} 0,006	0,006	0,005	} 0,003
8	200	0,009	0,008		0,005	0,004	
9	250	0,008	0,006	0,005	0,004	} 0,003	} 0,002
10	300	0,007	} 0,005	0,004	} 0,003		
11	350	0,006		} 0,004		} 0,003	} 0,002
12	400	0,005	} 0,003		} 0,002		
13	450	} 0,004		} 0,003		} 0,002	} 0,001
14	500		} 0,003		} 0,002		
15	550	} 0,002		} 0,001			
16	600		} 0,001		} 0,001		
17	650	} 0,001		} 0,001			
18	700		} 0,001		} 0,001		
19	750	} 0,001		} 0,001			
20	800		} 0,001		} 0,001		
21	900	} 0,001		} 0,001			
22	1.000		} 0,001		} 0,001		
23	1.250	} 0,001		} 0,001			
24	1.500		} 0,001		} 0,001		
25	1.750	} 0,001		} 0,001			
26	2.000		} 0,001		} 0,001		

Примѣчаніе. Стрѣлы прогиба вычислены по формулѣ: $\frac{h^2}{8R}$, гдѣ h —длина рельса, а R радіусъ закругленія.

РѢЧНЫЕ СТОРОЖА

вѣдомства путей сообщенія во Франціи.

(Извлеченіе изъ отчета по заграничной командировкѣ инженера Гершельмана).

Для непосредственнаго, на мѣстѣ, надзора за судоходными рѣками во французскомъ вѣдомствѣ путей сообщенія имѣется особый классъ служащихъ—рѣчные сторожа (*cantonniers des rivières*). Какъ уже было сказано въ статьѣ о кондукторахъ *), рѣчные сторожа принадлежать къ числу личного состава, подчиненнаго кондукторамъ—начальникамъ участковъ.

На рѣчныхъ сторожахъ возлагаются мелкія работы по содержанію въ исправности бечевниковъ, береговыхъ откосовъ и русла рѣки, на извѣстномъ протяженіи рѣки, называемомъ сторожевымъ участкомъ (*canton*). Рѣчные сторожа по всѣмъ дѣламъ, касающимся службы, обязаны исполнять распоряженія инженеровъ, кондукторовъ и другихъ старшихъ должностныхъ лицъ вѣдомства путей сообщенія.

Желающіе получить назначеніе на должность рѣчнаго сторожа должны удовлетворить слѣдующимъ условіямъ:

представить свидѣтельство объ отбытіи воинской повинности; имѣть отъ роду не болѣе сорока пяти лѣтъ;

не имѣть тѣлесныхъ недостатковъ, которые бы могли мѣшать ежедневной напряженной работѣ, даже въ водѣ, если окажется нужнымъ;

имѣть опытность въ земляныхъ работахъ, въ работахъ, относящихся къ постройкѣ и ремонту дорогъ, а также въ каменныхъ работахъ;

*) Журналъ Министерства путей сообщенія № 9 за 1887 г.

умѣть править лодкою, быть знакомымъ съ рѣчнымъ судоходствомъ и съ обстановкою рѣкъ указательными знаками;

имѣть свидѣтельство о хорошемъ поведеніи, выданное мѣстнымъ сельскимъ или уѣзднымъ управленіемъ.

Грамотнымъ кандидатамъ на должность рѣчнаго сторожа дается преимущество передъ неграмотными.

Въ нѣкоторыхъ управленіяхъ главныхъ инженеровъ рѣчной службы сторожа подчиняются прямо кондуктору, въ другихъ же нѣсколько сторожевыхъ участковъ составляютъ вмѣстѣ околотокъ и сторожа такого околотка образуютъ артель; тогда одинъ изъ нихъ назначается десятникомъ (*chef cantonnier*). Рѣчной десятникъ долженъ быть грамотный; онъ выбирается изъ числа сторожей, наиболѣе отличающихся усердіемъ къ службѣ, хорошимъ поведеніемъ и способностями. Десятникамъ, для ихъ личнаго надзора, поручается также сторожевой участокъ, но меньшій, чѣмъ сторожамъ, дабы дать десятникамъ возможность исполнять возлагаемыя на нихъ особыя обязанности. Десятники сопутствуютъ въ потребныхъ случаяхъ кондукторамъ и техникамъ при объѣздахъ по подвѣдомственнымъ имъ путямъ; записываютъ приказанія, отдаваемые сказанными старшими служащими сторожамъ ихъ артели, и наблюдаютъ, чтобы сдѣланныя распоряженія исполнялись въ точности. Десятникъ обходитъ весь свой околотокъ, по меньшей мѣрѣ, разъ въ недѣлю, въ разные дни и разные часы, чтобы провѣрять работу сторожей, указываетъ имъ потребную работу и даетъ старшимъ служащимъ отчетъ объ исполненныхъ работахъ.

Иногда рѣчнымъ десятникамъ временно поручается надзоръ за ремонтными работами, исполняемыми поденными рабочими или сдаваемыми по условленной платѣ съ единицы работъ.

Рѣчные сторожа носятъ на околышѣ фуражки мѣдную бляху съ надписью, обозначающею ихъ должность. Каждому рѣчному сторожу выдается значекъ, состоящій изъ шеста, длиною въ два метра, на оконечности котораго прикрѣплена досчечка съ номеромъ сторожеваго участка. Значекъ этотъ ставится сторожемъ на бечевникѣ на разстояніи не болѣе 100 метровъ отъ того мѣста, гдѣ онъ работаетъ.

Сторожъ долженъ содержать въ хорошемъ состояніи бечевники, откосы берега и судовой ходъ рѣки. Для этой цѣли онъ исполняетъ слѣдующія работы:

1) *По содержанію бечевниковъ.* Для стока дождевой воды и воды, застаивающейся на бечевникахъ послѣ заливавшихъ берега

паводковъ, сторожъ прочищаетъ канавки и водосточныя трубы; производитъ необходимыя земляныя работы для постояннаго поддержанія въ бечевникахъ требуемой профили и установленныхъ уклоновъ (лишняя земля, могущая показаться при подобныхъ небольшихъ земляныхъ работахъ, или складывается на сторонѣ, если къ тому не встрѣтятся препятствій со стороны прибрежныхъ владѣльцевъ, или же употребляется для исправленія рѣчныхъ откосовъ); счищаетъ съ бечевниковъ мягкую и жидкую грязь и складываетъ ее въ правильныя кучи; когда высохнетъ скопленная грязь, то заполняетъ ею неровности въ откосахъ.

Передъ наступленіемъ зимы всѣ эти работы должны производиться съ особенною тщательностью, дабы не допускать замерзанія бугровъ грязи. Въ сухое время сторожа должны сметать пыль съ дороги. Зимой они обязаны счищать снѣгъ, по возможности, со всей бечевой дороги или, по крайней мѣрѣ, съ щебеночной коры, въ особенности въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ легко могутъ образоваться снѣжные заносы, препятствующіе сообщенію по дорогѣ; снѣгъ должны бросать въ рѣку или складывать по сторонамъ дороги въ кучи для угазанія погонщикамъ бечевыхъ лошадей направленія дороги; скалывать ледъ съ шоссейной коры и посыпать пескомъ дорогу въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ находятся болѣе значительные уклоны или крутые повороты; скалывать также ледъ въ канавкахъ и убирать его съ тѣхъ мѣстъ, гдѣ льдины могутъ легко накопиться и быть причиною залитія дороги водою во время таянія снѣговъ; собирать, разбивать и складывать въ кучи всѣ лежащіе свободно или выступающіе частью изъ земли камни, а также изъ камней, лежащихъ по близости на поляхъ или на отмеляхъ въ руслѣ рѣки, собирать и разбивать тѣ, которые могутъ служить для ремонта шоссейной коры; разбивать въ щебень ремонтный каменный матеріалъ, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда работа эта исполняется отдѣльно съ подряда; срѣзывать или вырывать ивовые ростки на бечевникахъ; получаемый при этомъ хворостъ предоставлять въ распоряженіе прибрежныхъ владѣльцевъ, складывая таковой на ихъ землѣ; убирать съ щебеночной коры свободно лежащіе камни и всѣ попадающіе на нее случайно предметы, могущіе препятствовать удобному сообщенію по дорогѣ.

2) По содержанію въ исправности береговыхъ откосовъ и гидротехническихъ сооруженій рѣчной сторожъ долженъ исполнять слѣдующія обязанности работы:

Дѣлать необходимыя исправленія въ мощеныхъ откосахъ съ упо-

требленіемъ запаснаго каменнаго матеріала или камней, собранныхъ на прибрежной мѣстности; для защиты подмываемыхъ откосовъ устраивать каменные отсыпи, приводить откосы къ правильному уклону съ разведеніемъ на нихъ растительности, или же строить подпорныя стѣны; содержать въ исправномъ видѣ всѣ мосты, каменные и деревянные *), и убирать съ нихъ мусоръ, пыль и грязь; наблюдать за сохранностью и цѣлостію километрическихъ столбовъ, указательныхъ столбовъ, нивелировочныхъ реперовъ, рымовъ и причальныхъ тумбъ на бечевникахъ и набережныхъ рѣчныхъ гаваней; слѣдить за исправностью всѣхъ этихъ причальныхъ приспособленій и, во избѣжаніе несчастныхъ случаевъ, обращать вниманіе судоводцевъ на обветшавшіе и недостаточно надежные между оными; наблюдать за постоянною исправностью приспособленій, устраиваемыхъ на пристаняхъ и бечевникахъ для облегченія скольженія бечевы по берегу, какъ-то: вращающихся вертикальныхъ столбовъ, горизонтальныхъ валовъ, блоковъ и т. п., и присматривать за казенными ивовыми разсадками.

3) По содержанію и обстановкѣ фарватера на рѣчнаго сторожа возлагаются слѣдующія работы:

во время мелководія собирать камни на обнажающихся отмеляхъ въ руслѣ рѣки и пользоваться ими для укрѣпленія откосовъ или ремонта бечевниковъ; вынимать съ фарватера рѣки, при помощи поденныхъ рабочихъ, камни, скалы, потонувшія бревна, карчи и другіе опасные для судовъ предметы; обставлять установленными указательными знаками извилистыя части фарватера, а также отдѣльныя препятствія для судоходства; ставить указательные знаки на образующихся случайно отъ потопленія плотовъ, судовъ или другихъ причинъ препятствіяхъ, немедленно послѣ ихъ образованія.

Вообще рѣчные сторожа должны исполнять всѣ поручаемыя имъ старшими чинами работы, потребныя для исправнаго содержанія ввѣреннаго имъ участка рѣки.

Когда для содержанія бечевника отпускается ремонтный каменный матеріалъ, то при употребленіи его въ дѣло рѣчные сторожа должны руководствоваться слѣдующими правилами:

Матеріалы употребляются въ дѣло по мѣрѣ надобности, выбирая для дорожныхъ ремонтныхъ работъ всегда сырую погоду. Сторожъ долженъ стараться обходиться безъ производства сплошныхъ

*) Во Франціи на бечевникахъ рѣкъ и каналовъ встрѣчается много деревянныхъ мостовъ; на шоссеихъ же дорогахъ мосты почти всѣ каменные.

розсыпней щебня на значительныхъ протяженіяхъ дороги и, во всякомъ случаѣ, насыпаетъ щебень не иначе, какъ съ надлежащею утрамбовкою.

Для возможно правильнаго содержанія шоссированнаго бечевника сторожу слѣдуетъ во время дождя замѣчать ямы и колеи, нарушающія правильный видъ дороги. Эти испорченныя части дороги расчищаются и киркуются, съ особенною тщательностью по краямъ, на такую глубину, какая окажется необходимою для хорошей связи новаго матеріала со старымъ. Получаемый при кирковкѣ щебень, въ случаѣ надобности, разбивается и грохочется до употребленія его вновь въ дѣло. Къ старому щебню прибавляется потребное количество новаго щебня для заполнения выбоинъ. Вновь положенный щебень тщательно трамбуется, для образованія плотной массы съ нижнимъ слоемъ, и поверхность его подводится подъ профиль дороги. Исправленные такимъ образомъ мѣста должны содержаться особенно тщательно, до окончательнаго ихъ уплотненія. Бечевники, на содержаніе которыхъ ремонтнаго камня не отпускается, должны содержаться рѣчными сторожами въ возможно хорошемъ состояніи съ употребленіемъ для этого тѣхъ матеріаловъ, которыми, по мѣстнымъ условіямъ, можно располагать. Камни значительныхъ размѣровъ рѣчной сторожъ долженъ убирать съ бечевника и, по разбивкѣ на мелкія части, употреблять ихъ для исправленія дороги.

Болѣе значительныя розсыпи щебня на пришедшихъ въ разстройство бечевникахъ производятся не иначе, какъ по особому распоряженію инженернаго начальства, которое въ этихъ случаяхъ предварительно озабочивается доставленіемъ на мѣсто необходимыхъ для подобныхъ работъ каменныхъ матеріаловъ. Поврежденные мѣста дороги на всемъ протяженіи очищаются отъ грязи и земли и киркуются на глубину отъ 4 до 5 сантиметровъ, въ случаѣ болѣе значительной глубины образовавшихся ямъ и впадинъ, щебень кладется тщательно трамбуемыми отдѣльными слоями, толщина которыхъ не должна превышать 5 или 6 сантиметровъ.

При употребленіи матеріаловъ для ремонтнаго содержанія береговыхъ откосовъ и искусственныхъ сооружений рѣчные сторожа должны руководствоваться слѣдующими указаніями: каменные отсыпи и рисбермы дѣлаются изъ камней возможно большихъ размѣровъ; меньшіе камни кладутся въ нижніе слои, а большіе на поверхность. Камни наружнаго слоя, выше уровня воды и до глубины 30 сантиметровъ, кладутся тщательно для образованія ровной и плотной мощеной поверхности. Когда рисбермы или каменные от-

сыпи дѣлаются на частяхъ русла рѣки, непосредственно прилегающихъ къ судовому ходу, то нужно класть камни съ особенною осторожностью, дабы ни въ какомъ случаѣ не было выступающихъ концовъ или угловъ камней. Обыкновенныя мостовыя для защиты откосовъ дѣлаются изъ бутоваго камня, укладываемого на сухо, по возможности плотнѣе, и укрѣпляемого ударами трамбовки. Для дерновки откосовъ выбирается дернъ съ хорошею, густою и сочною травою. Дернины должны имѣть въ длину и въ ширину не менѣе 20 сантиметровъ, а въ толщину не менѣе 10 сантиметровъ. Дернины кладутся плашмя, правильными рядами, швы въ перевязку; по мѣрѣ укладки дернинъ на мѣсто, ихъ поливаютъ водою. Свѣже-насыпанные земляные откосы должны засѣваться травою. Для этого поверхность земли предварительно обрабатывается тщательно граблями; затѣмъ высѣвается сѣмя и сверху настиляется тонкимъ слоемъ растительная земля, которую слегка прижимаютъ плоскою трамбовкою.

Для облегченія контроля и повѣрки исполняемой рѣчными сторожами работы, инженеры, кондукторы и техники назначаютъ имъ опредѣленныя задачи къ исполненію въ извѣстные сроки, о чемъ записываютъ въ имѣющіяся у всѣхъ сторожей рабочія книжки (приложеніе № 1).

Въ лѣтнее время, съ 1 мая по 1 сентября, рѣчные сторожа должны ежедневно работать на своихъ участкахъ съ пяти часовъ утра до семи часовъ вечера; въ остальное время года, съ восхода солнца до заката. Для завтрака и обѣда въ лѣтніе мѣсяцы назначается время отъ девяти часовъ утра до десяти и отъ двухъ часовъ пополудни до трехъ. Въ зимніе мѣсяцы полагается перерывъ работы только для обѣда, съ одиннадцати часовъ утра до полудня. Время для отдыха и принятія пищи не должно превышать двухъ часовъ въ день; исключеніе допускается только во время большихъ жаровъ; тогда оно можетъ простираться до трехъ часовъ въ день.

Въ случаѣ необходимости, рѣчные сторожа обязаны работать и по воскресеньямъ. Въ исключительныхъ случаяхъ они могутъ быть временно командируемы на работу внѣ ихъ участковъ, по одному человѣку отдѣльно или цѣлою артелью вмѣстѣ. Такія временныя перемѣщенія сторожей допускаются только по особому каждому разъ распоряженію инженернаго начальства.

Дождь, снѣгъ и вообще ненастье не должны служить предлогомъ для отлучки сторожей со своихъ участковъ; напротивъ, въ ненастное время они должны особенно внимательно слѣдить за со-

стояніемъ дороги и стараться не допускать порчи ея. Впрочемъ, во время сильнаго дождя или снѣга сторожа могутъ укрываться въ жилыхъ домахъ и другихъ постройкахъ, находящихся недалеко отъ бечевника, такъ что ихъ можно видѣть съ бечевника и въ нихъ во всякое время можно легко отыскать сторожа, по обязательно выставляемому въ этихъ случаяхъ, по близости мѣста его нахождения, значку съ номеромъ сторожеваго участка.

Рѣчные сторожа обязаны безвозмездно оказывать помощь и содѣйствіе судоходцамъ при несчастныхъ случаяхъ. Они также обязаны оказывать содѣйствіе рыболовнымъ смотрителямъ при исполненіи ихъ службы, когда оные того потребуютъ. Рѣчные сторожа должны стараться, по возможности, предупреждать всѣ дѣйствія, несогласныя съ правилами судоходства; они должны внимательно слѣдить за всѣми строительными работами, производящимися на берегахъ и въ руслѣ рѣки частными лицами или учрежденіями и не допускать исполненія таковыхъ безъ надлежащаго на то разрѣшенія.

О всѣхъ замѣченныхъ незаконныхъ дѣйствіяхъ относительно рѣки или бечевниковъ сторожа обязаны доносить кондукторамъ или инженерамъ письменно или черезъ десятниковъ.

Сторожа обязаны внимательно слѣдить за движеніемъ судоходства въ предѣлахъ ихъ участка и увѣдомлять мѣстныхъ кондуктора или инженера о всѣхъ несчастныхъ или вообще особенныхъ случаяхъ съ судами, при которыхъ они будутъ свидѣтелями или о которыхъ они узнаютъ черезъ другихъ. Они должны также увѣдомлять рыболовныхъ смотрителей о всѣхъ неправильностяхъ въ рыбной ловлѣ, о которыхъ имъ случится узнать.

Каждому рѣчному сторожу выдаются за его собственный счетъ: тачка, желѣзная лопата, кирка, скобель, желѣзныя грабли, желѣзныя щипцы, желѣзный молотъ, коса и канатъ длиною въ 20 метровъ. Каждый сторожъ получаетъ также желѣзное кольцо діаметромъ шесть сантиметровъ для повѣрки правильности размѣровъ ремонтнаго щебня. Если, кромѣ того, въ извѣстныхъ случаяхъ сторожу потребуются еще какія-либо принадлежности и инструменты для работъ, то таковые выдаются ему изъ казны бесплатно. Если у сторожа нѣтъ средствъ для пріобрѣтенія необходимыхъ инструментовъ, то таковые могутъ быть ему отпущены въ счетъ содержанія. Вычеты для уплаты стоимости выданныхъ инструментовъ, въ мѣсяцъ, не должны превышать $\frac{1}{6}$ причитающагося содержанія; изъ этого правила дѣлается исключеніе только въ случаѣ совершеннаго увольненія сторожа отъ службы. Сторожа должны содер-

жать всѣ выданные имъ инструменты въ должной исправности. Если инструменты окажутся запущенными, то они исправляются, по распоряженію начальства, на казенный счетъ и сдѣланныя издержки удерживаются изъ причитающагося сторожу содержанія. Починка инструментовъ должна производиться только въ нерабочіе часы. Сторожъ не имѣетъ права отлучаться съ работы для починки инструментовъ.

Каждому сторожу, какъ выше уже было упомянуто, выдается книжка (*livret cantonnier*) въ жестяномъ футлярѣ, которую онъ обязанъ имѣть постоянно при себѣ. Въ эту книжку записываются замѣтки относительно работы и поведения сторожа, порученія, приказанія и распоряженія начальствующихъ лицъ, а также задачи, задаваемые сторожу къ исполненію въ опредѣленный срокъ. Книжка эта должна предъявляться лицамъ, имѣющимъ надзоръ за судоходствомъ и содержаніемъ бечевниковъ, всякій разъ, когда они того потребуютъ. За неимѣніе при себѣ книжки сторожъ подвергается штрафу въ размѣрѣ слѣдующей ему за одинъ день платы, а въ случаѣ потери книжки удерживается трехдневное содержаніе.

Инженеры, кондукторы и техники слѣдятъ за тѣмъ, чтобы сторожа не отлучались со своихъ участковъ и чтобы они работали съ должнымъ усердіемъ. Помянутые старшіе служащіе дѣлаютъ отмѣтки въ сторожевыхъ книжкахъ о замѣченныхъ ими отлучкахъ сторожей и о степени успѣха исполняемой ими работы. Жандармы и волостные старшины также должны слѣдить за работою и поведеніемъ рѣчныхъ сторожей.

Во время жатвы рѣчные сторожа могутъ быть увольняемы въ отпускъ мѣстнымъ инженеромъ (начальникомъ отдѣленія), съ разрѣшенія главнаго инженера. За время отпуска они содержанія не получаютъ и по истеченіи отпускнаго срока обязаны своевременно возвратиться на службу; въ случаѣ же просрочки они немедленно увольняются отъ службы.

При увольненіи отъ службы сторожъ обязанъ представить инженеру-начальнику отдѣленія книжку, значекъ, кольцо и всѣ вообще инструменты, выданные ему отъ казны, а также бляхи съ надписью, обозначающею его должность. Въ случаѣ невозвращенія этихъ предметовъ удерживается при расчетѣ двойная ихъ стоимость изъ причитающагося сторожу содержанія.

Оклады содержанія рѣчныхъ сторожей не опредѣляются постоянными штатами, а назначаются ежегодно министерствомъ въ зависимости отъ мѣстныхъ условій службы сторожей. Впрочемъ,

измѣненія въ окладахъ сторожей происходятъ сравнительно нечасто; въ большинствѣ случаевъ, оклады предыдущаго года утверждаются министерствомъ почти безъ измѣненій и на слѣдующій годъ и только черезъ болѣе продолжительные промежутки времени, согласно выяснившимся потребностямъ, дѣлаются болѣе или менѣе значительныя измѣненія въ окладахъ сторожей. Обыкновенно содержаніе рѣчнаго сторожа составляетъ, смотря по обстоятельствамъ, отъ 55 до 75 фр. въ мѣсяцъ.

Для рѣчныхъ сторожей учреждена специальная эмеритальная касса, въ которую они вносятъ по 5% съ получаемого содержанія. Для избѣжанія очень дробныхъ расчетовъ, взносы за годъ опредѣляются въ суммахъ кратныхъ отъ четырехъ франковъ. Сторожа, отправляемые по приказанію инженера на работу за предѣлами своихъ участковъ, получаютъ добавочную плату въ размѣрѣ $\frac{1}{10}$ содержанія и, кромѣ того, по 75 сантимовъ за каждую ночевку внѣ участка. Рѣчные десятники получаютъ добавочное содержаніе только въ случаѣ отправления за предѣлы околотка; за ночевки внѣ околотка причитывается имъ по 1-му франку за каждую. Сторожа и десятникамъ, наиболѣе отличающимся по службѣ, по представленію главнаго инженера, можетъ быть назначена префектомъ разъ въ годъ денежная награда въ размѣрѣ, не превышающемъ мѣсячное содержаніе. За отлучку со своего участка, безъ надлежащаго на то разрѣшенія, сторожъ подвергается первый разъ вычету трехсуточного содержанія; за вторичную самовольную отлучку вычитается содержаніе за шесть дней, а въ случаѣ дальнѣйшаго еще повторенія отлучекъ сторожъ долженъ быть уволенъ отъ службы. Въ случаѣ малаго усердія въ работѣ, изъ содержанія сторожа вычитается сумма, достаточная для покрытія издержекъ, потребныхъ на исправленіе поврежденій, происшедшихъ вслѣдствіе его небреженія къ служебнымъ обязанностямъ. Часть подобныхъ вычетовъ, по представленію ординарнаго инженера, можетъ назначаться главнымъ инженеромъ въ награду другимъ сторожамъ, заслуживающимъ поощренія.

Приложеніе № 1.

Вѣдомство путей сообщенія.

Рѣка (или каналъ)

Департаментъ
Управленіе Глав. инженера Г.

Книжка рѣчного сторожа.

Сторожевой участокъ №

отъ

до

• Сторожъ
имѣетъ жительство въ

Число и часть сви- дѣтель- ствава- нія.	Фамилія и должность свидѣтель- ствующаго лица.	Отмѣтка относительно ра- боты и поведенія рѣчнаго сторожа.	Инструкція и прика- занія.

ХРОНИКА.

Тоннель черезъ р. Мерсей у Ливерпуля. Въ настоящее время какъ было уже сообщено нами въ журналѣ Министерства п. с. „Инженеръ“ 1886 года, окончены работы по прорытію туннеля черезъ р. Мерсей, сооруженнаго для соединенія подземною вѣтвью, длиною 8.448 метр., двухъ линій желѣзныхъ дорогъ, расположенныхъ на томъ и другомъ берегу р. Мерсей, давая, такимъ образомъ, прямое сообщеніе жителямъ городовъ Ливерпуля и Биркенгэда. Не касаясь описанія сѣченій туннеля и способовъ извлеченія вынимаемаго грунта, такъ какъ отчеты объ этомъ уже давались нами своевременно, позволяемъ себѣ остановиться нѣсколько подробнѣе на обзорѣннѣ устройства конечныхъ станцій и сооруженій для доставки пассажировъ въ туннель, т. е. на подъемныхъ механизмахъ, а также на описаніи освѣщенія и вентиляции.

Уровень рельсовъ конечныхъ станцій Джемсъ-Стритъ (Ливерпуль) и Гамильтонъ (Биркенгэда) расположенъ въ первой на 27,9, а во второй на 30,9 метровъ ниже уровня мостовыхъ въ этихъ городахъ; туннель устроенъ подъ два пути и подземная станція Гамильтонъ имѣетъ 15,4 метр. ширины при 9,6 метр. высоты; съ обѣихъ сторонъ станціи имѣются платформы въ 120 метр. длины. Спускъ въ туннель можетъ производиться, по желанію пассажира, или непосредственно по лѣстницѣ болѣе 160 ступеней, или же при помощи подъемныхъ вагончиковъ, въ числѣ трехъ, приводимыхъ въ движеніе гидравлическими машинами, питающимися водою изъ особо-устроенныхъ водонапорныхъ башенъ. Размѣры подъемныхъ машинъ, установленныхъ для этого туннеля, превосходятъ всѣ до сихъ поръ появлявшіяся: ихъ поршни, на которые опираются подъемные вагоны, движутся въ колодцѣ, діаметромъ одинъ метръ и глубиною 27 метр., прорытомъ отвѣсно въ твердомъ скалистомъ грунтѣ. Эту

выемку производили, начиная съ діаметра 0,45 метр., и когда была достигнута полная увѣренность въ вертикальности оси шахты, тогда только приступали къ увеличенію ея діаметра. На Ливерпульской станціи образованіе шахтъ дѣлалось помощью пароваго сверла, съ особымъ приспособленіемъ въ видѣ насоса, для извлеченія вынимаемаго сверломъ грунта. Смотра по крѣпости грунта, образованіе шахты въ 0,45 метр. діаметромъ и глубиною 22—25 метр. производилось въ 13—18 дней, что соотвѣтствуетъ среднему ежедневному углубленію около 1,5 метр.

Машинное отдѣленіе расположено почти на 10,5 метр. выше уровня рельсовъ туннеля и состоитъ изъ трехъ паровиковъ съ предохранительными клапанами, рассчитанными на давленіе въ 4,25 килогр. на кв. сантим., и трехъ паръ насосовъ двойнаго дѣйствія съ діаметрами въ 0,19 метр. Машины имѣютъ своимъ назначеніемъ поднятіе воды въ верхній этажъ станціи, т. е. на высоту около 55 метровъ, гдѣ помѣщается водонапорный резервуаръ и откуда вода расходится въ три пріемника, дѣйствующихъ каждый на соотвѣтствующій ему цилиндръ подъемной машины. Дѣйствіе этихъ послѣднихъ (т. е. гидравлическихъ машинъ), подъ давленіемъ воды верхняго резервуара, вмѣстимостью въ 43 куб. метра, производится, изъ предосторожности, при возможно низкомъ давленіи, тѣмъ не менѣе, машины рассчитаны на сопротивленіе въ 6.800 килогр., что даетъ по 68 килогр. на человѣка, такъ какъ въ подъемный вагонъ помѣщается 100 пассажировъ. Ныряло представляетъ стальной пустотѣлый цилиндръ съ внѣшнимъ діаметромъ въ 0,458 метр.; оно составлено изъ колѣнъ, длиною каждое въ 3,5 метр., соединенныхъ между собою посредствомъ внутреннихъ стальныхъ колець. Цилиндръ, въ которомъ движется ныряло, имѣетъ внутренній діаметръ 0,533 метр. и въ нижней части своей имѣетъ шарообразную профиль, въ которую садится оконечность ныряла, когда опусканіе вагона окончено.

Какъ уже было сказано, при каждой станціи существуютъ три подъемныхъ вагона, изъ которыхъ каждый можетъ поднять за одинъ разъ до сотни пассажировъ; на процессъ подъема или опусканія тратится около 45 секундъ, такъ что вся группа въ 300 человѣкъ можетъ быть доставлена къ поѣзду въ теченіи одной минуты; подъемный вагончикъ съ боковыми сидѣньями и стѣнками изъ американской ясени освѣщается газовой лампою, укрѣпленною въ потолокъ.

Имѣя въ виду исключительно пассажирское движеніе, подъемныя

станціи туннеля снабжены песками; подъемное отдѣленіе помѣщается нѣсколько въ сторонѣ отъ платформы подъемной станціи, промежутокъ между ними занятъ отдѣленіемъ приѣмки багажа, такъ что отсюда надо еще подняться на 8 метровъ, чтобы достигнуть подъемной камеры.

Полотно туннеля имѣетъ уклоны максимум $\frac{1}{27}$ и закругленія наименьшаго радіуса въ 158,4 метр.; балласть составляютъ щебень, полученный отъ разбивки плитнаго грунта во время самага производства выемки, а поверхъ щебня разсыпанъ слой кирпичнаго щебня толщиной 0,15 метр. Весь путь освѣщенъ газомъ, такъ какъ устройство машинъ и электрическихъ лампъ оказалось, по разсчету, вѣнтерю, а ежегодное содержаніе втрое дороже.

Подвижной составъ не представляетъ ничего выдающагося: паровозы-тендеры о шести соединенныхъ колесахъ съ вѣшными цилиндрами, діаметромъ 0,53 метр. и ходомъ поршня 0,66 метр., вѣсятъ каждый почти 69 тоннъ и рассчитаны на сопротивленіе поѣзда вѣсомъ въ 130 тоннъ; какъ паровозы, такъ и вагоны снабжены паровыми и воздушными тормазами. Продолжительность поѣзда по туннелю составляетъ $3\frac{1}{2}$ минуты; если прибавить сюда по $1\frac{1}{2}$ минуты для каждой станціи, затрачиваемая на спускъ и поднятіе, то окажется, что вся потеря времени на переѣздъ рѣки составляетъ $6\frac{1}{2}$ минутъ, что, сравнительно съ перевозомъ на пароходахъ, составляетъ экономію въ 15 минутъ.

Устройство вентиляціи туннеля потребовало особенныхъ трудовъ и заботъ: въ горномъ дѣлѣ назначеніе вентиляторовъ состоитъ преимущественно въ проведеніи струи свѣжаго воздуха, что совершается при условіяхъ, совершенно опредѣленныхъ, причемъ галлерей отъ галлерей отдѣляется или двойною дверью, или просто кирпичною стѣнкою. При устройствѣ подземныхъ желѣзныхъ дорогъ задача вентиляціи болѣе сложнаго характера; такъ напр., для вентиляціи частей Лондонской городской дороги, устроено было въ потолкѣ свода нѣсколько отверстій наружу, назначеніе которыхъ состоитъ въ вытягиваніи изъ туннеля какъ вредныхъ газовъ, такъ и продуктовъ горѣнія; при этомъ нѣкоторая опредѣленная часть свѣжаго воздуха проникала въ туннель черезъ тѣ же отверстія, но подобный описанному способъ вентиляціи оказался несовершеннымъ. Въ туннель подъ р. Мерсей устроены, кромѣ станціонныхъ вентиляторовъ, и промежуточные въ видѣ вентиляціонныхъ камеръ, возобновляющихъ внутренній воздухъ. Первымъ дѣломъ потребовалось опредѣлить количество воздуха, необходимое для постоянной его

чистоты и свѣжести въ тоннелѣ, и этотъ расчетъ былъ основанъ на потребленіи угля паровозами въ зависимости отъ количества и продолжительности движенія. На основаніи приведенныхъ мотивовъ расчета потребовалось установить на всемъ ($8\frac{1}{2}$ тысячъ метр. круглымъ числомъ) протяженіи четыре вентилятора системы подобной системѣ Гибала и діаметромъ отъ 12 до 9 метровъ; машины, приводящія ихъ въ дѣйствіе, всѣ горизонтальныя, системы Компондъ; кромѣ того, при каждомъ вентиляторѣ находится вспомогательная машина высокаго давленія, непосредственно соединенная съ осью вентилятора и обладающая приспособленіями для быстрой перемѣны своего хода. Объемъ воздуха, извлекаемый изъ тоннеля въ теченіи одной минуты всѣми вентиляторами, составляетъ почти $16\frac{1}{2}$ тысячъ куб. метровъ, что составляетъ $\frac{1}{7}$ емкости всего тоннеля. Расходъ на сооруженіе тоннеля опредѣлился въ 7.770.000 франковъ на километръ пути, считая въ этомъ числѣ издержки на производство выемки, устройство станцій и машинъ, подвижной составъ и расходы по администраціи и надзору за постройкой.

Гигіена водолазовъ и кессонщиковъ. Одинъ изъ французскихъ профессоровъ, а именно докторъ Layet издалъ недавно обширный трудъ касательно патологіи и гигиены водолазовъ и рабочихъ, трудящихся въ сжатомъ воздухѣ. Въ концѣ-концовъ, ученый приходитъ къ слѣдующимъ результатамъ своихъ наблюденій. Для упомянутыхъ подводныхъ работъ вполне пригодны люди молодые, не страдающіе сердцебіеніемъ и трезвые; необходимо, чтобы каждый рабочій былъ въ то же время специалистомъ своего дѣла. Опусканіе рабочихъ въ кессоны должно производиться съ достаточною медленностью; опускающійся обязанъ заткнуть уши промасленною ватой, чтобы избѣжать болѣзней слуховыхъ органовъ. При глубинѣ доходящей до 10 метровъ, водолазъ или кессонщикъ долженъ остерегаться выпускать мочу подъ такимъ давленіемъ. При глубинѣ до 25 метровъ продолжительность работы не должна превосходить $1\frac{1}{2}$ часа, на глубинѣ отъ 25 до 35 метр. предѣлъ работы сокращается до одного часа, а при глубинѣ до 40 метр. допускать работу можно только на четверть часа; на этой послѣдней глубинѣ, соотвѣтствующей давленію пяти атмосферъ, совѣтуютъ посылать въ кессоны воздухъ не насыщенный кислородомъ, для того, чтобы, по возможности, уменьшить напряженіе внутри кессона.

При поднятіи рабочихъ особенное вниманіе необходимо обращать на соблюденіе постепеннаго перехода отъ одного давленія къ

другому. Рабочій, обыкновенно, выходитъ запыхавшись; здѣсь ему необходимы растираніе, перемѣна одежды на болѣе сухую и отдыхъ. Если бы оказалось стѣсненіе въ груди вслѣдствіе скопленія газовъ вблизи полости сердца, необходимо вдыханіе чистаго кислорода, сохраняемаго на этотъ случай или въ каучуковомъ мѣшкѣ, или же въ особенномъ стальномъ резервуарѣ; въ этомъ случаѣ больной поддерживается нѣкоторое время подъ давленіемъ, а затѣмъ это давленіе уничтожается какъ можно постепеннѣе.

Краны съ подъемной силой въ 100 тоннъ. Одной изъ самыхъ сильныхъ подъемныхъ машинъ, построенныхъ въ послѣднее время, является плавучій кранъ для доковъ на р. Мерсей, построенный Армстронгомъ и назначенный не только для приѣма грузовъ съ судовъ и обратно, но также и въ особенности для дѣйствія на шлюзные ворота во время прохода черезъ шлюзы морскихъ судовъ. Описываемый кранъ утвержденъ на понтонѣ длиною 39 метр. и слишкомъ 13 метр. шириною, причемъ скорость хода такого понтона составляетъ пять узловъ въ часъ. Самый кранъ покоится на каткахъ, которые, въ свою очередь, движутся по рельсамъ, расположеннымъ на понтонѣ по круговой линіи; вмѣстѣ съ краномъ передвигается и паровая машина. Для того, чтобы не тратить бесполезно сильныя цѣпи, при кранѣ имѣются эти послѣднія двухъ родовъ: однѣ назначены для грузовъ, не превосходящихъ 30 тоннъ, а другія для тяжестей отъ 30 до 100 тоннъ. Особеннаго вниманія заслуживаютъ приспособленія для непрерывной устойчивости крана и понтона, при всевозможныхъ нагрузкахъ и положеніяхъ; съ этою цѣлью кранъ снабженъ не только постояннымъ противовѣсомъ, но также и другимъ приборомъ, которому можно дать названіе перемѣннаго противовѣса. Это есть ничто иное, какъ масса воды, болѣе или менѣе значительная, объемъ которой можно регулировать, по мѣрѣ надобности, помощью центробѣжнаго насоса или же другой какой-либо, специально для сего назначенной машины.

Другой гигантскій паровой кранъ силою въ 100 тоннъ установленъ недавно въ докахъ Александра въ Гулль (Соединен. Штаты). Первоначальные опыты надъ нимъ производились съ нагрузкою въ 103 тонны, а затѣмъ опредѣляли скорость его подъема, причемъ оказалось, что кранъ можетъ поднять грузъ въ 65 тоннъ, среднимъ числомъ, на 2 метра высоты въ минуту, дѣлая при этомъ полный оборотъ, такъ что грузъ пробѣгалъ разстояніе почти 85 метр. въ 6 минутъ 50 секундъ. Оконечность укосины этого крана находится

на 18,30 метр. выше уровня высоких водъ и выступает на 8,70 метр. изъ за стѣнъ набережной; вся укосина составлена изъ стальныхъ листовъ. Грузъ поддерживается восемью стальными канатами, которые при подъемѣ тяжестей навиваются на валъ, снабженный винтовою наръзкою. Паровыя машины всѣ горизонтальныя, о двухъ цилиндрахъ діаметромъ въ 3,60 метр. и ходомъ поршня въ 4,80 метр.

Употребленіе сахара для известковыхъ растворовъ. Съ нѣкотораго времени инженеры начали обращать вниманіе на значительное вліяніе *сахара*, которое онъ оказываетъ на качество известковыхъ растворовъ. Если смѣшать въ равныхъ количествахъ сахарный песокъ въ порошокъ съ порошкообразною известью и прибавить нѣкоторое количество воды, то получится чрезвычайно плотное связывающее вещество.

Англійскіе журналы указываютъ даже, что сахаръ употреблялся при изготовленіи растворовъ еще въ древности, въ *Индіи*.

Въ прошломъ столѣтіи, когда *Hyder-Ali* осаждалъ *Мадрасъ*, защитники его построили кирпичныя стѣны, часть которыхъ просуществовала до 1859 года. Когда стѣны эти стали разрушать, оказалось, что онѣ очень прочны: кирпичи составляли какъ бы цѣлое съ растворомъ, отъ котораго ихъ невозможно было оторвать. По документамъ, найденнымъ въ архивахъ, употреблявшійся для этихъ стѣнъ растворъ представлялъ смѣсь сахарнаго песка, извести (полученной отъ раковинъ) и рѣчнаго песка. Еще и теперь въ *Мадрасѣ* дѣлають очень прочную штукатурку на известковомъ растворѣ, содержащемъ сахаръ.

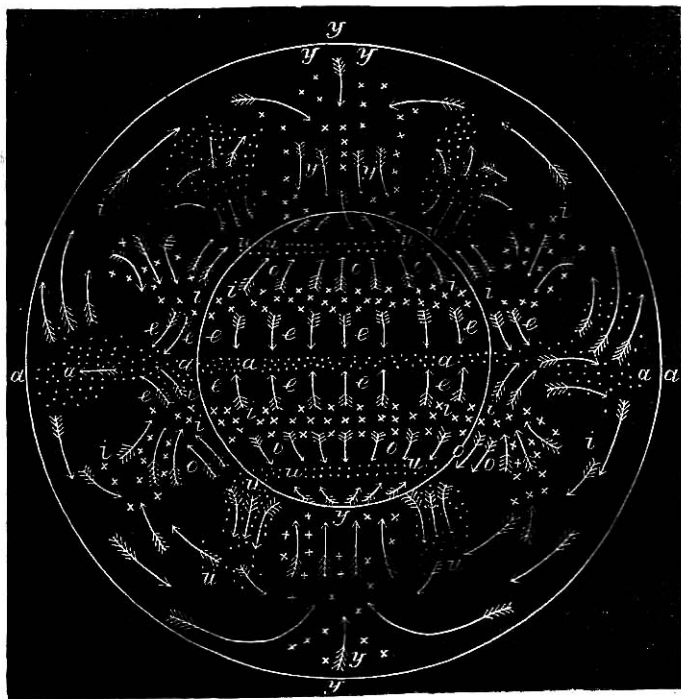
Говорятъ, что практикующеся въ *Парижѣ* введеніе сахара въ гипсъ даетъ вообще очень хорошіе результаты при изготовленіи моделей, которыя должны имѣть глянecъ и большую прочность.

Въ „*Journal du génie civil, des Sciences et des Arts*“, 1882 г., декабрь, въ статьѣ, озаглавленной „Общая свѣдѣнія о растворахъ“ встрѣчается слѣдующій текстъ: „Американцы увѣряли г. де-Ла-Фе, что они съ большимъ успѣхомъ употребляли патоку для цементовъ, предназначенныхъ для водопроводовъ и бассейновъ“. Патока должна имѣть вліяніе, вполне аналогичное съ вліяніемъ сахара.

Сообщая настоящія свѣдѣнія, желательно, чтобы въ Россіи были повторены опыты употребленія растворовъ съ примѣсью сахара. Интересно знать, какое вліяніе на подобные растворы окажетъ морозъ. Съ своей стороны, мы считаемъ долгомъ присовоку-

пить, что примѣшиваніе топленаго меда къ известковымъ растворамъ встрѣчается и на Кавказѣ, въ средѣ горцевъ, для штукатурки.

Причина вѣтровъ. Причиною вѣтровъ издавна принято считать неравномѣрное нагрѣваніе земной поверхности. Основанная на этомъ теорія говоритъ, что на экваторѣ нагрѣтый воздухъ поднимается вверхъ и тѣмъ производитъ теченія воздуха: по землѣ—отъ полюсовъ къ экватору, вверхъ—отъ экватора къ полюсамъ. Движеніе земли, принимаемое за второстепенную причину, отклоняетъ эти теченія и производитъ главные господствующіе вѣтры: NO въ сѣверномъ полушаріи и SO въ южномъ.



Движеніе вѣтровъ.

Нѣсколько лѣтъ тому назадъ, противъ этой теоріи возсталъ аббатъ Ружери. Онъ утверждаетъ, что главная причина вѣтровъ—это вращеніе земли. Неравномѣрность нагрѣванія также дѣйствуетъ въ этомъ отношеніи, но имѣетъ всегда исключительно мѣстное значеніе. Свое положеніе г. Ружери попытался оправдать прямымъ опытомъ, устроивши для этой цѣли приборъ, названный имъ анемогеномъ. Онъ состоитъ изъ двухъ шаровъ, соединенныхъ общимъ стержнемъ, помощью котораго оба шара вращаются одновременно вокругъ своей

оси. Одинъ шаръ, большаго діаметра, вращается въ воздухѣ, другой же—въ сосудѣ съ водою. Для указанія теченій служатъ привѣшенныя кусочки пуха и пр. Наблюдая теченія воздуха и воды, происходящія при вращеніи шаровъ, можно замѣтить всѣ тѣ основныя явленія, которыя происходятъ и на землѣ, такъ что опытъ этотъ довольно точно объясняетъ происхожденіе главныхъ теченій воздуха. Въ послѣднее время г. Ружери еще усовершенствовалъ свой приборъ, взявъ шаръ большаго діаметра (1,28 м.) и устроивъ на немъ рельефъ суши. Для указанія теченій служатъ расположенные въ разныхъ мѣстахъ маленькіе флажки; чтобы вліяніе возвышенностей на флажки было яснѣе, высоты ихъ взяты въ 100 разъ болѣе масштабѣ, нежели протяженія. На этомъ приборѣ, при экваторіальной скорости отъ 2 до 4 м., получаютъ поразительные результаты. Не только всѣ главныя и основныя теченія вполне имъ объясняются, но также и многія явленія, считающіяся или необъяснимыми, или чисто мѣстными. Приборъ объясняетъ, напримѣръ, образованіе штилевыхъ полосъ между тропиками, ихъ неравномѣрное распредѣленіе въ обоихъ полушаріяхъ, а также и внезапныя бури; нисходящее теченіе у Азорскихъ острововъ и образованіе у нихъ максимума давленія, также какъ и образованіе минимума около Св. Елены и пр., и пр. Вообще приборъ этотъ даетъ замѣчательные результаты въ пользу теоріи г. Ружери.

Автографометръ. Часто случается, что во время специальныхъ развѣдокъ и рекогносцировокъ въ малоизслѣдованныхъ мѣстностяхъ является потребность въ топографическихъ съемкахъ и нивелировкахъ. Обыкновенная инструментальная съемка и нивелировка сопряжены иногда съ большими трудностями и требуютъ тщательнаго, точнаго исполненія, при чемъ самое производство работъ подвергается весьма нерѣдкимъ остановкамъ и перерывамъ, вслѣдствіе дождей, тумановъ, вѣтровъ и даже просто наступленія сумерокъ. Поэтому-то нельзя не отнестись несочувственно ко всякой попыткѣ введенія автоматической съемки и нивелировки. Въ этомъ направленіи слѣдуетъ обратить вниманіе на только что появившійся приборъ инженера Панона и Фл. де-Виллепига (Rapon et Fl. de-Villepigue), публичное испытаніе котораго, по словамъ французскихъ журналовъ, недавно произведено было въ Курбвуа въ Парижѣ, въ присутствіи городскихъ властей и многихъ инженеровъ. Приборъ этотъ, названный изобрѣтателями *автографометромъ*, приспособленъ такимъ образомъ, что производя

автоматически чрезвычайно быстро топографическую съемку и нивелировку какого-либо пути, онъ въ то же время чертитъ то и другое одновременно въ опредѣленномъ масштабѣ, всегда обеспечивая при этомъ произведенную работу отъ вышеупомянутыхъ случайностей.

Автографометръ состоитъ изъ низкой повозки о трехъ колесахъ, шириною и длиною приблизительно въ 0,80 метр. Для автоматической съемки и нивелировки какой нибудь мѣстности, достаточно везти по ней повозку въ опредѣленномъ направленіи.

Приборъ этотъ дѣйствуетъ слѣдующимъ образомъ: колеса повозки служатъ двигателями скрытаго и исполнѣ защищеннаго механизма, помощью котораго чертятся двѣ діаграммы; изъ коихъ одна представляетъ съемку угловъ и подробностей пути (планъ) тогда какъ другая изображаетъ неровности почвы (профиль).



Автографометръ.

Отъ разстоянія до разстоянія, напримѣръ черезъ каждыя двѣ версты, устроенный на приборѣ электрическій звонокъ увѣдомляетъ везущаго повозку о полномъ покрытіи бумаги чертежемъ и о потребности замѣны ея новымъ листомъ.

Для производства автоматической съемки и нивелировки, совершенно достаточно одного человѣка, обязанность котораго состоитъ главнымъ образомъ въ томъ, чтобы правильно, равномерно и безъ толчковъ везти повозку по оси даннаго пути, причемъ вся тягость работы заключается единственно въ самомъ передвиженіи повозки, представляющей собою грузъ лишь въ пять пудовъ; вѣсь этотъ

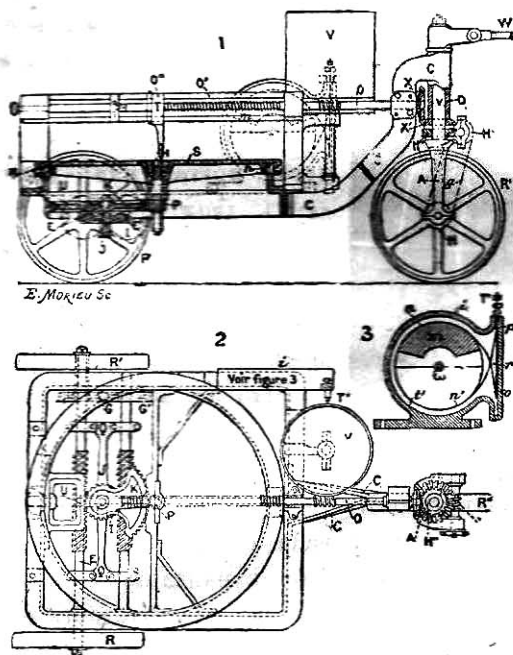
можетъ быть еще болѣе сокращенъ. Для черченія діаграммы употребляется бумага, покрытая цинковыми бѣлилами. Карандашами же служатъ простыя мѣдныя проволоки, съ отточенными и слегка пригнанными кончиками. Такого рода карандаши представляютъ то преимущество передъ обыкновенными графитами, что, не требуя очинки, даютъ постоянно черную, правильную и тонкую черту. При замѣщеніи бумажныхъ листовъ тонкими полосками целлоида, приборъ этотъ можетъ дѣйствовать безпрепятственно въ водѣ, а потому онъ пригоденъ и для изслѣдованія профили рѣчного дна. Не малое достоинство этого прибора заключается также въ томъ, что имъ свободно можно пользоваться и ночью, т. е. при наступленіи такой темноты, когда оперирующій можетъ лишь на столько видѣть передъ собою, чтобы слѣдовать по данному направлению мѣстности, съемку которой онъ производитъ. А такъ какъ приборъ защищенъ крышкой, то работа можетъ совершаться безостановочно, не взирая на дождь и непогоду. Во всякомъ случаѣ, крышка эта служитъ вѣрною защитою чертежей и механизма отъ случайныхъ толчковъ и любопытныхъ взоровъ, когда желаютъ скрыть производство съемки.

Переходя къ описанію внутренняго механизма автографометра (фиг. 1, 2 и 3) прежде всего слѣдуетъ указать на то, что одна часть прибора служитъ для черченія (регистраванія) плана пройденнаго пути, т. е. изгибовъ пути и образуемыхъ этими изгибами между собою угловъ; другая же часть для черченія профили, т. е. длины и нивелировки пройденнаго пути. Когда повозку везутъ по прямой линіи, то три колеса ея R , R' и R'' , расположенныя у трехъ вершинъ равнобедреннаго треугольника, движутся въ параллельныхъ плоскостяхъ, описывая равныя пути. Колесо R' , при посредствѣ зубчатыхъ колесъ H и H' , соединенныхъ галлевою цѣпью g , приводитъ во вращеніе винтъ o помощью зубчатого сцепленія: колеснаго X , X' и винтоваго (червяка) G и H' . Колеса X' и H'' , будучи соединены вмѣстѣ, вертятся холостыя на вертикальной оси V колеса R'' . Ось V вращается въ муфтѣ D изогнутой части рамы C и соединена съ дышломъ W . Винтъ o вращаетъ съ одной стороны, цилиндръ V , о которомъ будетъ говорено ниже, съ другой—входитъ въ шарнирную гайку O'' , удерживаемую направляющею O' . Гайка O'' не можетъ вращаться, когда вращается валъ o , вслѣдствіе чего происходитъ продольное движеніе ея по винту, и придрѣланный къ ней карандашъ T начинаетъ чертить на бумагѣ, положенной на кругъ

лѹю, горизонтальную площадку S , непрерывную черту, по направлению радиуса.

Площадка S остается неподвижна, пока повозка движется по прямой линіи, но какъ только она поворачиваетъ, разность скорости, принимаемой двумя колесами R и R' , дѣйствуетъ на площадку, заставляя ее поворачиваться подъ угломъ, равнымъ углу, описанному повозкою. Для достиженія этого результата, оба колеса оставлены независимыми, одно изъ нихъ R зачѣкано на валѣ съ винтовой нарѣзкою E , который и вращается вмѣстѣ съ нимъ; другое R' , оставаясь на томъ же валѣ свободнымъ, увлекаетъ съ такою же

Фиг. 1, 2 и 3.



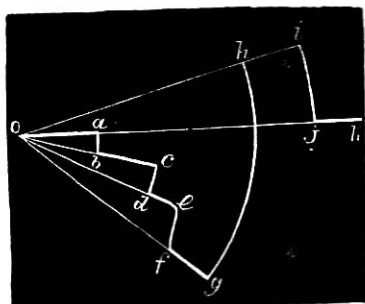
скоростью, но въ противоположномъ направленіи, помощью двухъ зубчатыхъ колесъ G , сопряженныхъ съ R' и G' , другой такой же нарѣзной валъ E' , параллельный первому. Между нарѣзными валами E и E' находится колесо I , утвержденное по горизонтальной направляющей J , которая помощью подшипниковъ скользитъ по валамъ E и E' . Колесо J вращается вокругъ своей оси и образуетъ по отношенію валовъ E и E' подвижную гайку: ясно, что валы эти получаютъ скорость одинаковую съ колесами R , R' , такъ что если одно изъ этихъ колесъ начинаетъ вертѣться съ большею скоростью,

то и соответственный ему валъ получаетъ ту же скорость движенія, увлекаая съ собою и колесо-гайку J .

Поступательное движеніе это переходитъ на площадкѣ S въ движеніе вращательное при посредствѣ двойнаго сектора K и директрисы U . Секторъ K подвижной; онъ движется вокругъ той же вертикальной оси, какъ и колесо J , зацѣпляя P наглухо посаженную въ центрѣ площадки S , шестерню которая поворачивается подъ известнымъ угломъ, какъ только колеса R и R' начинаютъ двигаться съ различною скоростью, т. е. когда поворачиваютъ повозку.

При каждомъ поворотѣ повозки, карандашъ T , чертившій по площадкѣ радиусъ oa , начинаетъ чертить дугу круга ab (фиг. 4), уголъ которой, въ центрѣ, равенъ углу вращенія площадки, слѣдовательно, и углу поворота повозки. Если, затѣмъ, повозку повезутъ по прямой линіи, то карандашъ T начертитъ новую часть радиуса bc , и, такимъ образомъ, можетъ

Фиг. 4.

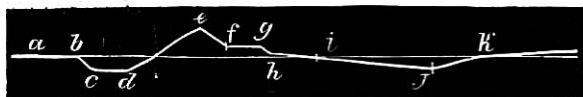


получиться цѣлый рядъ прямыхъ и дугъ круга или равнодѣйствующая двухъ движеній, совокупность которыхъ $oabcdefghijk$ — образуетъ диаграмму, по которой можно быстро и точно составить полный планъ пройденнаго пути.

Что же касается до регистрированія, т. е. черченія продольнаго профиля, то оно производится слѣдующимъ способомъ.

Какъ видно изъ предыдущаго, колесо R'' вращаетъ цилиндръ V помощью винтовой нарѣзки вала O и колеса, находящагося на самомъ цилиндрѣ. Допустивъ, что карандашъ T' опирается на цилиндръ V , то при вращеніи цилиндра, карандашъ этотъ начинаетъ чертить непрерывную горизонтальную прямую, длина которой будетъ въ прямомъ отношеніи къ пройденному пути. Далѣе, допустивъ, такъ

Фиг. 5.



сказать, нѣкоторую самостоятельность въ карандашѣ T' , т. е. способность подыматься или опускаться по отношенію къ горизонтالي, которую онъ же начертитъ бы, если бы былъ неподвиженъ, и при этомъ подыматься и опускаться согласно различнымъ уклонамъ данной мѣстности, то въ результатѣ получится непрерывная линія $oabcdefghijk$

фиг. 5, съ уклонами и подъемами, совершенно тождественными по размѣрамъ и предѣламъ съ уклонами и подъемами этой мѣстности.

Остается только развернуть покрывавшую цилиндръ *V* бумагу, чтобы получить въ опредѣленномъ масштабѣ продольную профиль преденнаго пути. Существенную часть карандаша, его, такъ сказать, основаніе составляетъ чугунная коробка *i*, придѣланная съ боку къ рамѣ повозки. Коробка эта, фиг. 2 и 3, заключаетъ въ себѣ круглый барабанъ *t* изъ тонкаго листового желѣза, приспособленный къ вращенію вокругъ оси его и снабженный въ верхней части деревяннымъ грузомъ *m*. Въ боковомъ желобѣ, между направляющими рамками, расположенными такимъ образомъ, чтобы поддерживать ходъ по всѣмъ направленіямъ, движется цилиндрический стержень *r*, съ придѣланнымъ къ нему карандашомъ *T* цилиндра *V*. Стержень этотъ соединенъ съ барабаномъ помощью тонкихъ стальныхъ полосокъ, скрепляющихся между собою и укрѣпленныхъ на барабанѣ и стержнѣ въ *o—n* и *p—r*. Полоски эти натягиваются искусственнымъ способомъ, и такимъ образомъ устанавливается эластичная связь между барабаномъ и карандашомъ.

Барабанъ *t* наполняется ртутью и, вмѣстѣ съ грузомъ *m*, представляетъ собою вращающійся сосудъ съ поплавкомъ *m*, при чемъ центръ тяжести его совпадаетъ съ осью вращенія ω и, находясь постоянно въ вертикальной плоскости проходить, черезъ эту ось ω . Поэтому, когда повозка наклоняется въ какую-либо сторону, внутренний цилиндръ поворачивается въ обратную сторону подъ тѣмъ же угломъ для того, чтобы его центръ тяжести оставался въ вертикали, проходящей черезъ ось ω . Это движеніе послѣдовательно передается, преобразуясь въ вертикальное движеніе, карандашу *T*, который понижается, когда повозка поднимается по подъему и подымается, когда повозка спускается по уклону.

Изъ полученныхъ такимъ образомъ двухъ діаграммахъ можно быстро составить планъ и профиль пройденнаго пути. Установкою зубчатаго сопряженія *X* и *X'* въ извѣстномъ отношеніи не трудно получить прямо въ данномъ масштабѣ продольную профиль, и тогда остается только составить одинъ планъ пути.

Произведенные въ Парижѣ опыты съ этимъ приборомъ показали, что испытывавшійся экземпляръ требовалъ въ конструктивномъ отношеніи большой тщательности и даже нѣкоторыхъ улучшеній, но въ то же время эти же опыты вполне доказали полную пригодность автографометра удовлетворять своему назначенію съ усло-

віємъ указаннаго практикою его улучшенія. что не представляетъ никакого затрудненія.

Приборъ этотъ въ весьма многихъ случаяхъ можетъ принести значительную пользу, въ особенности при изысканіяхъ и изслѣдованіяхъ, какъ водныхъ такъ желѣзнодорожныхъ и грунтовыхъ путей въ нашихъ азіатскихъ владѣніяхъ и на нашемъ пустынномъ Сѣверѣ, куда уже начала обращать свое вниманіе промышленность, которую край этотъ давно уже ожидаетъ.

ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ КАССА ИНЖЕНЕРОВЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ *).

Въ тотъ незначительный промежутокъ времени, который прошелъ между общими собраніями, настоящимъ и 23 ноября 1886 года совершились, однако, довольно важные факты, въ высшей степени благоприятные для кассы.

Г. Министръ путей сообщенія, всегда отзывчивый на всякое доброе дѣло, могущее облегчить трудовую жизнь инженера, препроводилъ въ кассу 1.000 рублей и признанъ почетнымъ жертвователемъ кассы, о чемъ состоялось постановленіе комитета 24 ноября 1886 года.

Еще задолго до включенія Его Высочайшаго Высочайшаго Высочайшаго въ число почетныхъ жертвователей было рѣшено, что касса явится привѣтствовать Константина Николаевича въ торжественный день 50-ти-лѣтія службы.

Такое постановленіе, одобренное, равно какъ и адресъ, общимъ собраніемъ 28 октября 1886 года, приведено въ исполненіе въ день празднованія юбилея 23 декабря 1886 года.

Представленный адресъ нижеслѣдующаго содержанія:

Ваше Высочайшее Высочайшее Высочайшее

Константинъ Николаевичъ!

Со дня вступленія Вашего Высочайшаго Высочайшаго въ управленіе Министерствомъ путей сообщенія Вами было обращено вни-

*) Заимствовано изъ доклада общему собранію 2 марта 1887 г. Предыдущія свѣдѣнія напечатаны въ журналѣ Министерства путей сообщенія № 1 за 1887 г.

Докладъ отъ 2 марта, съ приложеніемъ списка участниковъ, разосланъ и розданъ всѣмъ участникамъ кассы. Не получившіе доклада благоволятъ заявить объ этомъ комитету кассы (Петербургъ, собраніе инженеровъ путей сообщенія, Фонтанка, д. 23).

По указанному адресу препровождаются также взносы въ кассу.

маніе на улучшеніе быта служащихъ. Всѣ мѣры, клонящіяся къ указанной цѣли, всегда встрѣчали съ Вашей стороны поддержку и одобреніе.

По уставу, утвержденному Вашимъ Высокопревосходительствомъ, основана въ нынѣшнемъ году Вспомогательная касса инженеровъ путей сообщенія. Касса поставила своею задачею оказывать помощь въ несчастныхъ случаяхъ какъ инженерамъ путей сообщенія, такъ и ихъ семействамъ и начала свою жизнь при благопожеланіяхъ съ Вашей стороны.

Высоко оцѣнивая выраженное Вами сочувствіе, Вспомогательная касса инженеровъ путей сообщенія, привѣтствуя Ваше Высокопревосходительство съ полувѣковой дѣятельностію, искренно желаетъ, да сохранитъ Господь Богъ на долгіе годы Ваши силы для дальнѣйшей помощи ближнимъ.

С.-Петербургъ, 23 декабря 1886 года. (Подпись членовъ комитета).

Адресъ отъ кассы былъ прочитанъ предсѣдателемъ комитета вслѣдъ за адресомъ отъ собранія инженеровъ путей сообщенія. Безъ сомнѣнія, множество присутствовавшихъ участниковъ кассы и членовъ собранія навсегда сохранятъ въ памяти то выраженіе сердечной благодарности, которое было проявлено предсѣдателю комитета тайн. сов. П. А. Фадѣеву, со стороны высокочтимаго юбиляра.

Инженеръ Іосифъ Антоновичъ Турцевичъ препроводилъ въ кассу 250 руб. при письмѣ, въ которомъ сообщено, что присылаемую сумму предполагалось израсходовать на обѣдъ инженеру Андрею Ефимовичу Бетулинскому, оставляющему свое мѣсто служенія. Андрей Ефимовичъ просилъ, не устраивая обѣда, предполагаемую къ расходу сумму препроводить во вспомогательную кассу И. П. С., что инженеромъ Турцевичемъ, по порученію 20 лицъ, исполнено.

Комитетъ въ засѣданіи 3 февраля 1887 года постановилъ выразить глубокую благодарность Андрею Ефимовичу Бетулинскому за содѣйствіе цѣлямъ кассы.

Изъ списка участниковъ усматривается, что къ 1 января 1887 г. состоятъ:

Почетныхъ жертвователей	4
Участниковъ жертвователей	2
Участниковъ единовременнаго взноса	5

Участниковъ съ ежегоднымъ взносомъ 168, изъ коихъ у 137 лицъ участіе въ кассѣ начинается съ 1886 года и у 31 лица съ 1887 года.

Изъ означенныхъ 137 человекъ внесли своевременно установленный взносъ за 1887 годъ къ 1 января 1887 года 42 участника.

Основываясь на приведенныхъ цифрахъ, можно предполагать, что большинство участниковъ, вступившихъ въ 1886 году, не обратило должнаго вниманія на § 10 устава и на указаніе комитета, сдѣланное участникамъ въ предшествовавшемъ докладѣ.

Впрочемъ, должно замѣтить, что многіе изъ участниковъ послѣ 1 января возобновили свои права, уплативъ пеню за просрочку взноса.

Распредѣляя участниковъ по времени выхода изъ института, оказывается, что окончившихъ курсъ

до 1840 года 6 участн.				1861 до 1865 года 17 участн.			
1841	"	1845	" 7 "	1866	"	1870	" 14 "
1846	"	1850	" 5 "	1871	"	1875	" 31 "
1851	"	1855	" 2 "	1875	"	1880	" 47 "
1856	"	1860	" 20 "	1881	"	1886	" 28 "

Книги и Капиталы кассы обревизованы ревизіонною комиссіею 17 января 1887 года.

Изъ прилагаемой вѣдомости о приходѣ и расходѣ суммъ видно, что въ 1886 году поступило на приходъ кассы 7.303 р. 06 к., израсходовано 7.219 руб. 64 коп. и состоитъ въ наличныхъ деньгахъ 83 руб 42 коп.

На основаніи §§-въ устава: 16, 17, 18, 19, 21 и 53 изъ поступленій въ кассу отчислено:

Въ неприкосновенный капиталъ	6.618 руб. 88 коп.
На хозяйственные расходы въ 1886 г.	459 " 18 "
Въ оборотный капиталъ 1887 года	225 " — "

На основаніи § 22 устава неприкосновенный капиталъ хранится въ государственномъ банкѣ и помѣщенъ въ нижеслѣдующія бумаги, гарантированныя правительствомъ:

1 билетъ I внутр. съ выигр. займа сер. 19.920 № 25.

1 " II " " " " " 12.825 № 45.

Банковые билеты выпуска 1860 года: 1 въ 1.000 руб., 1 въ 150 руб. и 2 по 100 руб. и 49 банковыхъ билетовъ выпуска 1869 г. по 100 руб.

За означенные билеты уполчено 6.760 руб. 46 к., общая-же номинальная стоимость процентныхъ бумагъ *шесть тысячъ четыре-ста пятьдесятъ рублей*, въ каковой суммѣ и считается неприкосновенный капиталъ къ 1 января 1887 г.

Въ нынѣшнемъ, второмъ году существованія кассы ея дѣятельность, согласно устава, будетъ заключаться не только въ приѣмъ взносовъ, но и въ выдачѣ нуждающимся участникамъ единовременныхъ пособій.

Дабы съ самаго начала не послѣдовало отказовъ на обращенныя къ кассѣ заявленія, комитетъ кассы просить всѣхъ инженеровъ путей сообщенія способствовать дѣлу кассы какъ собственнымъ вступленіемъ въ число участниковъ, такъ и приглашеніемъ къ тому же другихъ инженеровъ, вышедшихъ въ отставку или не состоявшихъ на государственной службѣ; прочихъ же лицъ къ вступленію почетными жертвователями.

Только при единодушномъ, дружномъ участіи всѣхъ инженеровъ касса будетъ въ состояніи оказать своимъ участникамъ поддержку, когда таковая потребуется.

о приходѣ и расходѣ суммъ за 1886 годъ вспомогательной кассы
инженеровъ путей сообщенія.

1) Взносы почетныхъ жертвователей	3.100	р.	—	к.
2) " участниковъ: а) единовременные.	1.400	"	—	"
б) ежегодные	2.594	"	—	"
3) Пожертвованія	177	"	—	"
4) Проценты на капиталы кассы	32	"	06	"
Итого	7.303	р.	06	к.

1) Канцелярскіе расходы	143	р.	75	к.
2) Почтовые расходы	66	"	15	"
3) Печатаніе устава, отчетовъ, публикацій . . .	207	"	—	"
4) Покупка процентныхъ бумагъ *)	6.760	"	46	"
5) Храненіе процентныхъ бумагъ	8	"	80	"
6) Прочіе расходы	33	"	48	"
Итого	7.219	р.	64	к.
Остатокъ къ 1 января 1887 г въ наличныхъ деньгахъ	83	"	42	"
Всего	7.303	р.	06	к.

*) Въ расходахъ на покупку процентныхъ бумагъ включены: стоимость билетовъ, бумажный и стоимость купона по день покупки.

ПОПРАВКА.

Въ № 9 журнала Министерства путей сообщенія сего года вкрались слѣдующія опечатки:

Въ отдѣлѣ XIV, стран. 16 въ послѣдней строкѣ напечатано: *приличіе*, слѣдуетъ читать *примѣненіе*.

Въ заголовкѣ таблицы (прилож. № 3) къ ст. г. Гибшмана напечатано:

Невскаго.	Тяжелый.
-----------	----------

Слѣдуетъ читать:

Н е в с к а г о .	
Правитель- ственный.	Тяжелый типъ.

С В Ъ Д Ъ Н І Я

о ходѣ работъ по сооруженію Сѣдлецъ-Малкинской желѣзной
дороги къ 1 февраля 1887 года.

Отчужденіе земель. Изъ всего потребнаго количества земли отчуждено съ совершеніемъ купчихъ крѣпостей 79 %, передано въ комиссію для производства оцѣночнымъ порядкомъ 17 %, оцѣнено въ комиссіи 2 % и остается къ отчужденію 2 %.

Земляныя работы. На всемъ протяженіи 62,13 вер. дороги отъ ст. Сѣдлецъ до ст. Малкинъ земляныя работы по устройству главнаго пути вполнѣ закончены, за исключеніемъ обсыпки неоконченныхъ устоевъ моста черезъ р. Бугъ на 60-й верстѣ, и недобранныхъ частью откосовъ выемокъ на 27 и 52 верстахъ, въ количествѣ всего до 2.800 куб. с. Засыпка устоевъ моста будетъ закончена по окончаніи кладки устоевъ къ 25 февраля, а прочія земляныя работы къ 15 апрѣля.

Устройство станціонныхъ площадокъ и прочихъ дополнительныхъ земляныхъ работъ вполнѣ закончено, за исключеніемъ площадки ст. Треблинка, гдѣ недосыпано до 3.600 куб. саж., и посейной дороги на поймѣ р. Буга, гдѣ остается къ производству до 4.000 куб. саж. земляныхъ работъ. Работы въ этихъ мѣстахъ возобновятся съ наступленіемъ весны и будутъ закончены около 1 мая.

Работы по укрѣпленію откосовъ въ значительной мѣрѣ закончены, полное же окончаніе ихъ ожидается къ 15 мая.

Искусственныя сооруженія. На мосту черезъ р. Бугъ о пролетахъ, общимъ отверстіемъ въ 150 саж., на 60 верстѣ, кладка быковъ на кессонныхъ основаніяхъ вполнѣ закончена, кладка устоевъ, заложенныхъ на свайныхъ основаніяхъ, производится и будетъ закончена къ 20 февраля.

Сборка верхняго строенія моста производится, причемъ на двухъ пролетахъ верхнее строеніе собрано, склепано и опущено на опоры. Сборка металлическихъ частей прочихъ пролетовъ производится, кромѣ двухъ береговыхъ пролетовъ, гдѣ къ сборкѣ предполагается приступить по окончаніи кладки устоевъ, т. е. послѣ 20 февраля.

Земляныя работы по устройству охранительныхъ дамбъ около моста окончены и производится укрѣпленіе откосовъ дамбъ и траверсовъ. Работы эти предполагается окончить къ 1 марта.

Полное окончаніе моста черезъ р. Бугъ предвидится къ 1 мая.

Всѣ остальные искусственныя сооруженія закончены исполнѣ, кромѣ окраски металлическихъ частей, которая имѣетъ быть произведена по наступленіи теплаго времени.

Верхнее строеніе. Укладка главнаго пути произведена на всемъ протяженіи дороги, кромѣ перехода черезъ р. Бугъ; станціонныя пути въ значительномъ числѣ уложены; укладка остальныхъ путей, въ количествѣ до 8 вер., имѣетъ быть исполнѣ закончена къ 1 мая.

Работы по балластировкѣ путей произведены въ размѣрѣ ¹/₁₂ всего потребнаго количества ихъ. Окончаніе сихъ работъ, прекращенныхъ нынѣ на зимнее время, возможно ожидать къ 15 мая; приведеніе же путей въ исправность и полную готовность, съ вывѣркой и подъемкой, послѣдуетъ не позже 1 іюня.

Устройство телеграфа по всей линіи окончено исполнѣ и открыто временное телеграфное дѣйствіе.

Путевыя постройки. Сторожевыя дома, казармы и полуказармы окончены за незначительными недоуѣлками и только въ 6 домахъ имѣются болѣе значительныя недоуѣлки, окончаніе которыхъ предвидится къ 1 мая.

Колодцы и переѣзды, за незначительными недоуѣлками, окончены почти всѣ. Остающіеся къ устройству 7 колодцевъ и 1 переѣздъ, а равно и недоуѣлка въ прочихъ колодцахъ и переѣздахъ будутъ окончены также къ 1 мая.

Станціонныя постройки. Каменные пассажирскія зданія на ст. Соколовъ и Теляки окончены, за исключеніемъ устройства половъ и мелкихъ недоуѣлковъ; работы въ сихъ зданіяхъ имѣютъ возобновиться по наступленіи теплаго времени и должны быть закончены не позже 1 мая.

Пассажирскія и товарныя платформы и пакгаузы на всѣхъ станціяхъ готовы съ мелкими недоуѣлками, которыя будутъ исполнены немедленно по наступленіи рабочаго времени.

Паровозныя зданія на ст. Сѣдлецъ и Треблинка закончены, за исключеніемъ остекленія и навіски оконныхъ приборовъ въ обоихъ зданіяхъ и настилки половъ въ зданіи на ст. Треблинка; полное окончаніе зданій послѣдуетъ не позже 1 мая.

Водоемныя и водоподъемныя зданія окончены съ мелкими недоуѣлками.

Жилые дома на всѣхъ станціяхъ построены съ печами и столярными работами. Незаконченныя части надворныхъ построекъ, а равно мелкія недоуѣлки будутъ окончены къ 15 мая.

Водоснабженіе на всѣхъ станціяхъ устроено и дѣйствіе его открыто.

Принадлежности станций. Изъ всего предположеннаго числа стрѣлокъ не уложено 20 комплектовъ, всѣ части которыхъ уже доставлены на мѣста ихъ укладки. Неисполненныхъ работъ по мощенію станціонныхъ дворовъ имѣется до 3.500 кв. с. Всѣ остальные работы, какъ то: устройство стрѣлочныхъ будокъ, установка семафоровъ, сооруженіе станціонныхъ оградъ и проч., вполне закончены. Къ выполнению упомянутыхъ недоукомплектовъ будетъ приступлено съ наступленіемъ теплаго времени, а окончаніе ихъ предвидится къ 1 іюня.

Меблировка станцій и заготовка разныхъ принадлежностей будетъ закончена не позже 1 іюня.

Подвижной составъ доставленъ на линію въ слѣдующемъ количествѣ:

паровозовъ	4
крытыхъ товарныхъ вагоновъ.	15
платформъ.	135

На основаніи вышеизложеннаго, полное окончаніе работъ на Сѣдлецъ-малкинской ж. дорогѣ предвидится не позже 1 іюня сего года, причемъ къ сему сроку останется незаконченнымъ лишь устройство мостовой на шоссе на поймѣ р. Буга, каковая работа можетъ быть исполнена не позже 1 сентября.

(Оффициально).

С В Ѣ Д Ъ Н І Я

о глубинѣ воды на барѣ Виндавскаго порта.

1 апрѣля 1887 г. глубина воды на внутреннемъ барѣ 11¹/₄ фут., при горизонтѣ воды нуль.

„ „ „ „ глубина воды на вѣшнемъ барѣ не измѣнилась.

(Оффициально).

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТЫ

(Обобщительно).

С В Ъ Д Ъ Н І Я

о ходѣ и успѣхѣ работъ по сооруженію Мариупольскаго порта
къ 1 апрѣля 1887 года.

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ РАБОТЪ И МАТЕРІАЛОВЪ.	Количество работъ и матеріаловъ.			
		Утверж- денныхъ по проекту.	Исполненныхъ и поставленныхъ.		Остается къ исполне- нію.
			Отъ начала работъ до настоящаго мѣсяца.	Въ теченіи отчетнаго мѣсяца.	
1	Отчужденіе земель. Сдѣлана съемка всѣхъ участковъ, отходящихъ подъ устройство: а) желѣзной дороги отъ города къ порту, б) портовую территорию, в) шоссе и г) ковша въ р. Кальміусѣ. Составлены описи всѣхъ отчуждаемыхъ участковъ, которые пересланы губернатору для распоряженія объ оцѣнкѣ.				
2	Устройство желѣзной дороги отъ города къ порту, длиною 5 верстъ. 1) Окончены земляныя работы по устройству полотна дороги, причемъ количество работъ, вмѣсто контрактныхъ — 855,5 куб. саж., опредѣлилось вмѣстѣ съ устройствомъ нагорныхъ канавъ и переѣздовъ	4.282,62	4.282,62	—	—
	2) Разсыпано песку для балластнаго слоя, куб. саж.	1.200	1.050	—	—
	3) Доставлено дубовыхъ поперечинъ, шт.	8.400	8.000	—	—
	4) Поставлено желѣзныхъ рельсъ пудовъ	25.452	25.452	—	—
	5) Поставлено все количество желѣзныхъ скрѣпленій, пудовъ	2.340	2.340	—	—
	6) Уложены рельсы на протяженіи, верстъ	6	5,28	—	—
3	Устройство дороги отъ города къ порту. А. Шоссе, длиною 3,66 верстъ. 1) Окончены земляныя работы на всемъ протяженіи шоссе, причемъ длина его опредѣлилась въ 3,7 верстъ	3,66	3,70	—	—

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ РАБОТЪ И МАТЕРІАЛОВЪ.	Количество работъ и матеріаловъ.			
		Утверж- денныхъ по проекту.	Исполненныхъ и поставленныхъ.		Остается къ исполне- нію.
			Отъ начала работъ до настоящаго мѣсяца.	Въ теченіи отчетнаго мѣсяца.	
4	2) Вымощены известнякомъ всѣ обочины, причемъ количество квадратныхъ саженъ опредѣлилось	1.848	1.848	—	—
	3) Заготовлено, развезено и разсыпано все потребное количество щебня и песку, опредѣлившееся въ куб. саж.	688,6	688,6	—	—
	4) Произведена, но не окончена укатка шоссе на всемъ протяженіи, вер.	3,70	3,70	—	—
	Б) Мощный спускъ.				
	1) Сдѣлано земляныхъ работъ, куб. саж.	2.350	1.500	—	850
	2) Заготовлено для мостовой гранитнаго камня, куб. саж.	—	186,5	—	—
	Устройство канала для отведенія Зинцева ручья:				
	1) Сдѣлано выемки съ насыпкою дамбы, количество которой опредѣлилось въ 436,5 куб. саж.	436,5	357,5	—	79
	2) Забито сплошныхъ рядовъ изъ 2-хъ-саженныхъ, 4-хъ-вершковыхъ свай, погонн. саж.	399,20	257,5	—	141,70
	3) Вымощено дно и откосы канала, квадр. саж.	811,63	200	—	611,63
5	Устройство шовша въ рѣкѣ Кальмиусѣ.				
	А. Предохранительная дамба.				
	1) Окончена земляная часть дамбы, причемъ количество работъ опредѣлилось:				
	а) насыпи, куб. саж.	389,36	389,36	—	—
	б) выемки изъ канавы съ наружной стороны дамбы, куб. саж.	32,35	32,35	—	—
	2) Забито все назначенное количество сплошныхъ рядовъ изъ 2-хъ-саженныхъ, 4-хъ-вершковыхъ свай, пог. саж.	95,5	95,5	—	—

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ РАБОТЪ И МАТЕРІАЛОВЪ.	Количество работъ и матеріаловъ.			
		Утверж- денныхъ по проекту.	Исполненныхъ и поставленныхъ.		Остается къ исполне- нію.
			Отъ начала работъ до настоящаго мѣсяца.	Въ теченіи отчетнаго мѣсяца.	
	3) Сдѣлано все количество мостовой на слоѣ щебня въ 0,2 саж., опредѣлившееся въ квад. саж.	671,39	671,39	—	—
	4) Окончено обыкновенное мощеніе откосовъ, опредѣлившееся въ количествѣ квад. саж.	327,07	327,07	—	—
	5) Окончена каменная часть дамбы и отсыпи, причѣмъ сдѣлано наброски, куб. саж.	247,48	247,48	—	—
	6) Произведена правильная укладка камня по откосамъ каменной дамбы, опредѣлившееся въ количествѣ квад. саж.	551,67	551,67	—	—
	Б. Набережная.				
	1) Забито внутреннихъ и анкерныхъ свай, штукъ	560	361	51	148
	2) Забито сплошныхъ рядовъ изъ 5-ти-вершковыхъ, 4-хъ-саженныхъ свай, опредѣлившееся въ пог. саж. .	110	110	—	—
	3) Забито шпунтовыхъ рядовъ изъ 3-хъ-дюймовыхъ досокъ, причѣмъ длина опредѣлилась въ пог. саж. . . .	116	116	—	—
	4) Забито отбойныхъ свай, штукъ	56	37	—	19
	5) Положено анкеровъ, паръ	112	75	—	37
	В. Спускъ.				
	1) Забито все количество шпунтовыхъ рядовъ изъ брусевъ, пог. сажень	40	40	—	—
	2) Забито все количество анкерныхъ свай, штукъ	80	80	—	—
	3) Положены всѣ анкера, паръ	40	40	—	—
	4) Забито все количество отбойныхъ свай, штукъ	40	40	—	—
	5) Положено все количество двойныхъ насадокъ съ желѣзными связями и болтами	40	40	—	—
	6) Произведено мощеніе спуска известнякомъ на слоѣ щебня, кв. с. .	160	100	42,4	17,6

№ по порядку.	НАЗВАНИЕ РАБОТЪ И МАТЕРІАЛОВЪ.	Количество работъ и матеріаловъ.			
		Утверж- денныхъ по проекту.	Исполненныхъ и поставленныхъ.		Остается къ исполне- нію.
			Отъ начала работъ до настоящаго мѣсяца.	Въ теченіи отчетнаго мѣсяца.	
	Г. Земляныя работы для устрой- ства ковша.				
	1) Вынуто въ ручную изъ мѣстъ, назначенныхъ подъ устройство набе- режныхъ и собственно ковша, куб. саженъ	6.476, 9	1.114	—	5.362, 9
6	Устройство молдовъ.				
	I. Молъ А, длиною 244 саж.				
	1) Забито внутреннихъ подмост- ныхъ свай:				
	4 саж., 5-верш., штукъ	381	381	—	—
	5 " 5 " " "	306	306	—	—
	2) Наклонныхъ свай сплошнаго ря- да (6 верш. 5 саж.), оказалось возмож- нымъ забить, вмѣсто предположен- ныхъ по смѣтѣ 254 саж., всего 282 пог. саж.	282	282	—	—
	3) Забито наклонныхъ свай сплош- наго ряда (6 саж. 6 верш.), пог. саж.	176	106	70	—
	4) Положено насадокъ и крестовъ на протяженіи пог. саж.	232	180	52	—
	II. Молъ D, длиною 20 саж.				
	1) Окончена забивка всѣхъ под- мостныхъ свай 5 саж., 5 верш., пог. саж.	20	20	—	—
	2) Забито наклонныхъ свай сплош- наго ряда (свай 6 верш. 6 саж.), всего 256 свай, пог. саж.	47	47	—	—
	3) Положено все количество на- садокъ и крестовъ на протяженіи, пог. саж.	20	20	—	—
	III. Волноломъ C, длиною 660 п. с.				
	1) Забито внутреннихъ подмост- ныхъ свай (5 саж., 5 верш.), штукъ,	1.995	504	135	1.356
	2) Забито наклонныхъ свай сплош- наго ряда 6 верш., 6 саж., всего п. с.	1.336, 94	337	23	976, 94
	3) Положено насадокъ на протя- женіи п. с.	660	160	14	486

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ РАБОТЪ И МАТЕРІАЛОВЪ.	Количество работъ и матеріаловъ.			
		Утверж- денныхъ по проекту.	Исполненныхъ и поставленныхъ.		Остается къ исполне- нію.
			Отъ начала работъ до настоящаго мѣсяца.	Въ теченіи отчетнаго мѣсяца.	
	4) Положено крестовъ на протя- женіи п. с.	660	160	—	500
	5) Произведено каменной наброс- ки, куб. саж	8.252,67	600	—	7.652,67
	IV. Молъ В, длиною 732 саж.				
	1) Забито внутреннихъ подмост- ныхъ свай 4 саж., 5 верш. на про- тяженіи 46 пог. саж., штукъ	375	140	109	126
	2) Забито сплошныхъ рядовъ изъ 5 саж. 6 вершк. свай, пог. саж. . .	250	53	57	140
	3) Полож. насадокъ на прод. п. с.	732	36	24	672
	" крестовъ " " "	732	10	20	702
7	Для забивки сплошныхъ рядовъ наклонныхъ свай собраны и уста- новлены на молахъ паровые копры, штукъ	—	4	—	—
8	Устройство землествозныхъ средствъ.				
	Заказанныя Брянскому заводу 7 желѣзныхъ шаландъ окончены и пе- реданы контрагентамъ по устройству порта	7	7	—	—
9	Заготовление камня.				
	Заготовлено въ Косоротовскихъ каменоломняхъ известковаго камня, куб. саж.	—	4.500	500	15.500

(Официально).

ТАМБОВО-САРАТОВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Движеніе и сборъ за февраль мѣсяцъ 1887 г.

	ПЕРЕВЕЗЕНО:		ВЫРУЧЕНО:	
	Въ февралѣ мѣсяцѣ.	За 2 мѣсяца 1887 г.	Въ февралѣ мѣсяцѣ.	За 2 мѣсяца 1887 г.
			РУБ. К.	РУБ. К.
Пассажиры, военск. чины и арест.	15.996	36.922 ч.	23.303 60	53.843 99
Багажъ и грузы больш. скор. . .	4.689	10.251 п.	1.418 72	3.144 16
Частные грузы малой скорости	4.262.367	9.304.864 „	244.419 94	520.149 06
Служебныя перевозки	145.845	306.507 „	2.151 23	4.832 95
Итого . . .			271.293 49	581.970 16
Дополнителн. сборы			17.982 91	39.063 28
Разныя статьи дохода			6.562 36	13.556 59
Всего . . .			295.838 76	634.595 03
Въ 1886 году			165.792 94	365.437 15
Въ текущемъ году: болѣе			130.045 82	269.157 88
менѣе			— —	— —

(Официально).

ЛИВЕНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Движеніе и сборъ за январь мѣсяцъ 1887 г.

	ПЕРЕВЕЗЕНО:		ВЫРУЧЕНО:	
	Въ январѣ мѣсяцѣ.	За 1 мѣсяцъ 1887 г.	Въ январѣ мѣсяцѣ.	За 1 мѣсяцъ 1887 г.
			РУБ. К.	РУБ. К.
Пассажиры, воен. чины и арест.	3.319	3.319 ч.	1.893 30	1.893 30
Багажъ и грузы больш. скор. . .	1.117	1.117 п.	99 30	99 30
Частные грузы мал. скор. . . .	937.607	937.607 п.	19.064 81	19.064 81
Служебныя перевозки.	—	—	— —	— —
Итого . . .			21.057 41	21.057 41
Дополнителн. сборы			6.603 61	6.603 61
Разныя статьи дохода			131 34	131 34
Всего . . .			27.792 36	27.792 36
Въ 1886 году			12.305 63	12.305 63
Въ текущемъ году: болѣе			15.486 73	15.486 73
менѣе			— —	— —

(Официально).

О Б Ъ Я В Л Е Н І Я.

КАРТА БАЛКАНСКАГО ПОЛУОСТРОВА Н. И. Зуева (карта славянскихъ земель: *Болгаріи съ Румеліей, Румыніи, Босніи, Герцеговины, Черногоріи, Македоніи, Албаніи*, а также *Греческаго Королевства и Австро-Венгріи*). Цѣна 1 р., а съ пересылкою во всѣ города 1 р. 10 к. Она заключаетъ въ себѣ до семи тысячъ надписей.

Вышли также въ свѣтъ изящно гравированныя на мѣди карты и отпечатанныя на роскошной веленовой бумагѣ, а именно:

1) **БОЛЬШАЯ КАРТА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ** на огромномъ листѣ. Величина ея 25 вершковъ въ длину и до 17¹/₂ вершк. въ ширину. На ней отмѣчены желѣзныя и др. дороги, а также морскіе пароходные пути. Между городами означены разстоянія; кромѣ того, въ особомъ рисункѣ, находятся высоты горъ. Цѣна 1 р. 50 к., а съ пересылкою во всѣ города 1 р. 60 к.

2) **ПОДРОБНАЯ КАРТА ЦАРСТВА ПОЛЬСКАГО.** Цѣна 50 к., а съ пересылкою 56 к.

3) **КАРТА АЗИЯТСКОЙ РОССИИ.** Цѣна 50 к., а съ пересылкою 56 к.

4) Оставшаяся въ небольшомъ количествѣ карта **АФГАНИСТАНА** и оазисовъ *Мервскаго, Ахалъ-Текинскаго, Серахскаго* и проч. Цѣна 60 к., а съ пересылкою 66 к.

5) Книжка: **ГЕОГРАФИЧЕСКО-СТАТИСТИЧЕСКІЯ ТАБЛИЦЫ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРІИ.** Эта книжка заключаетъ въ себѣ самыя точныя и подробныя указанія положенія мѣстностей при рѣкѣхъ ли, рѣчкѣхъ, озерахъ, балкѣхъ, оврагѣхъ или даже и прудѣхъ. Цѣна 50 к., а съ пересылкою 56 к.

Къ половинѣ апрѣля мѣсяца 1887 г. выйдетъ въ свѣтъ **ИЛЛЮСТРИРОВАННАЯ ГЕОГРАФІЯ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРІИ** *) съ 3 картами и множествомъ рисунковъ (до 220), изображающихъ типы народовъ Россіи, растенія и животныхъ, а также замѣчательные виды городовъ. Цѣна 2 р. съ прибавленіемъ пересылочныхъ денегъ на 2 ф.

Деньги, для удобства, можно выслать почтовыми марками въ заказныхъ и даже простыхъ письмахъ. Требования адресуются въ *С.-Петербургъ* на имя *Н. И. Зуева*; по Лиговкѣ, домъ Дылева, № 65, кв. № 14.

*) Это новое 1887 г. изданіе не имѣетъ ничего общаго какъ по внѣшности, такъ тѣмъ болѣе по внутреннему содержанію, со старымъ изданіемъ 1873 г. Она написана по послѣднимъ свѣдѣніямъ Географич. Общ., Центр. Стат. Комитета и Топогр. Отдѣла Генеральнаго Штаба.

БАЛТІЙСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Правленіе общества Балтійской желѣзной дороги имѣетъ честь пригласить гг. акціонеровъ общества Балтійской желѣзной дороги въ чрезвычайное общее собраніе, имѣющее быть одновременно съ обыкновеннымъ общимъ собраніемъ 7 (19) мая сего 1887 г. въ С.-Петербургѣ, въ правленіи общества (Галерная № 32), въ 1 часть дня.

Общему собранію въ качествѣ собранія чрезвычайнаго будетъ представлено на обсужденіе предложеніе Министерства финансовъ о порядкѣ и условіяхъ разсрочки уплаты правительству срочныхъ суммъ въ счетъ погашенія выданной въ 1881 г. ссуды на сплошную замѣну желѣзныхъ рельсовъ стальными на I участкѣ дороги.

Согласно § 40 устава, чрезвычайное общее собраніе признается законно-состоявшимся, когда въ ономъ присутствуютъ не менѣе 40 акціонеровъ и ими предъявлено будетъ не менѣе одной седьмой части общаго числа акцій, а для постановленія рѣшеній по займамъ должны быть представители, по крайней мѣрѣ, одной половины общаго числа акцій.

Акціонеры, желающіе присутствовать въ чрезвычайномъ общемъ собраніи, обязаны представить въ правленіе общества до 30 апрѣля (12 мая), къ 3 ч. дня включительно, акціи свои или же свидѣтельства о депозитѣ принадлежащихъ имъ акцій въ Государственномъ банкѣ или другихъ государственныхъ учрежденіяхъ или же въ частныхъ С.-Петербургскихъ и иногородныхъ въ Россіи банкахъ, а равно у заграничныхъ банкировъ общества: Рихтеръ и Комп., въ Берлинѣ, Д. Г. Шредеръ и Комп., въ Лондонѣ, Русско-французскомъ банкѣ, въ Парижѣ, Липманъ, Розентау и Комп., въ Амстердамѣ.

2—3

Балтійская желѣзная дорога.

Симъ доводится до всеобщаго свѣдѣнія, что съ 15 апрѣля сего 1887 года камень известковый, гранитный и песчаный, при попутныхъ отправкахъ со станціи Кегель въ Петербургъ, будетъ перевозиться по тарифу, дѣйствующему въ сообщеніи Балтійскій портъ-Петербургъ.

Кромѣ того, на время съ 15 апрѣля по 1 сентября сего 1887 года устанавливается специальный тарифъ на перевозку:

1) Камня известкового и гранитнаго въ кускахъ и плитахъ необтесанныхъ въ сообщеніи:

Кегель-Дерптъ . . . 17 р. 34 к. съ платформы, при нагрузкѣ до 600 пуд.

Кегель-Петербургъ . 31 " 62 " " " " " " " "

Ревель-Дерптъ . . . 15 " 22 " " " " " " " "

Ревель-Петербургъ . 29 " 50 " " " " " " " "

2) Камня известкового и гранитнаго въ кускахъ и плитахъ обтесанныхъ въ сообщеніи:

Кегель-Дерптъ . . . 20 р. 40 к. съ платформы при нагрузкѣ до 600 пуд.

Кегель-Петербургъ . 37 " 20 " " " " " " " "

Ревель-Дерптъ . . . 17 " 90 " " " " " " " "

Ревель-Петербургъ . 34 " 70 " " " " " " " "

Сверхъ того дополнительные сборы при перевозкѣ всѣхъ вышеозначенныхъ предметовъ будутъ взиматься по существующимъ нормамъ.

3—3

РЯЖСКО-МОРШАНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.**Выручено въ мартѣ мѣсяцѣ:**

	1886 г.	1887 г.
	РУБ. К.	РУБ. К.
По пассажирскому движенію	16.591 28	17.081 39
По товарному движенію	127.934 21	136.885 92
Прочіе сборы	9.145 84	9.723 81
Итого . . .	153.671 33	163.691 12
Разница въ пользу 1887 года	— —	10.019 79
Съ 1 января по 1 апрѣля выручено . . .	378.973 22	528.111 32
Разница въ пользу 1887 года	— —	149.138 10

ОБЩЕСТВО**Орловско-грязской желѣзной дороги.**

Правленіе общества имѣетъ честь пригласить гг. акціонеровъ на 16 мая сего года въ обыкновенное и чрезвычайное общія собранія, въ помѣщеніи правленія, Галерная улица, домъ № 3, въ часть пополудни.

Предметы занятій общихъ собраній назначаются: а) обыкновеннаго: 1) утвержденіе отчета по эксплуатаціи дороги за минувшій 1886 годъ; 2) разсмотрѣніе доклада правленія о положеніи дѣлъ общества и 3) избраніе членовъ правленія вмѣсто выбывающихъ, и б) чрезвычайнаго: разсмотрѣніе доклада правленія о конверсіи облигацій общества и о расчетахъ съ правительствомъ.

Пріемъ акцій на право участія въ означенныхъ общихъ собраніяхъ, которыя будутъ признаны состоявшимися только по представленіи не менѣ половины общаго числа акцій,—имѣетъ производиться въ правленіи общества ежедневно до 9 мая отъ 11 до 2 часовъ пополудни, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней.

ОБЩЕСТВО**Козлово-воронежско-ростовской жел. дор.**

На основаніи § 39 Высочайше утвержденнаго устава, правленіе общества имѣетъ честь пригласить гг. акціонеровъ на 15 мая сего года въ обыкновенное и чрезвычайное общія собранія, въ помѣщеніе правленія, Галерная улица, домъ № 3, въ часть пополудни.

Предметы занятій общихъ собраній назначаются: а) обыкновеннаго: 1) утвержденіе отчета по эксплуатаціи дороги за минувшій 1886 годъ, 2) разсмотрѣніе доклада правленія о положеніи текущихъ дѣлъ общества и 3) избраніе членовъ правленія вмѣсто выбывающихъ и б) чрезвычайнаго—разсмотрѣніе доклада правленія о конверсіи облигацій общества и о расчетахъ съ правительствомъ.

Пріемъ акцій на право участія въ означенныхъ общихъ собраніяхъ, которыя будутъ признаны состоявшимися только по представленіи не менѣ половины общаго числа акцій,—имѣетъ производиться въ правленіи общества ежедневно до 8 мая, отъ 11 до 2 часовъ пополудни, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней.

ДВИЖЕНИЕ И СБОРЪ

по

Гамбовско-козловской желѣзной дорогѣ

за мартъ мѣсяцъ 1887 года.

	Перевезено:		Выручено:	
			руб.	коп.
Пассажировъ	10.364 чел.	на	8.436	65
Багажа	2.240 пуд.	"	309	79
Спѣшнаго товара	4.181 "	"	438	91
Товаровъ малой скорости	3.056.808 "	"	76.668	78
Прочихъ сборовъ			4.115	31
Всего .			89.969	44
Въ мартъ 1886 г. было . . .			77.534	67 ¹ / ₄
Въ мартъ 1887 г. болѣе на . .			12.434	76 ³ / ₄
Съ 1-го января по 1-е апрѣля 1887 г.			330.938	02 ¹ / ₄
За то же время въ 1886 г.			218.306	25 ³ / ₄
Въ 1887 году выручено болѣе на .			112.631	76 ¹ / ₂

СОВѢТЫ УПРАВЛЕНІЯ ОБЩЕСТВЪ

Варшавско-вѣнской и Варшавско-бромбергской

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Съ 20 мая (1 іюня) 1887 г. плата за провозъ съ товарными поѣздами въ Московско-Варшавскомъ желѣзнодорожномъ союзѣ вагоновъ конно желѣзныхъ дорогъ будетъ разсчитываема по 12 коп. съ версты и платформы, подставленной подъ нагрузку.

СОВѢТЫ УПРАВЛЕНІЯ ОБЩЕСТВЪ

Варшавско-вѣнской и Варшавско-бромбергской

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Съ 19 апрѣля (1 мая) сего года, вводится въ дѣйствіе IV дополненіе къ мѣстному тарифу Варшавско-вѣнской и Варшавско-бромбергской желѣзныхъ дорогъ, дѣйствующему съ 19 іюня (1 іюля) 1886 года.

Балтійская желѣзная дорога.

На перевозку строительнаго кирпича полными вагонами въ 600 пудовъ изъ С.-Петербурга въ Гатчину съ 10 апрѣля по 1 сентября 1887 года, устанавливается тарифъ по 10 коп. съ вагона и версты.

Дополнительные сборы будутъ взиматься по установленнымъ нормамъ.

ПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВА ГРЯЗЕ-ЦАРИЦЫНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

доводить до свѣдѣнія отправителей о выпускѣ 10 дополненія къ тарифу прямого Варшавско-царицынскаго и Варшавско-волжско-каспійскаго, черезъ Брестъ-Смоленскъ, товарнаго сообщенія, заключающаго въ себѣ:

А. Спеціальные тарифы на перевозку нефтяныхъ продуктовъ отливомъ со ст. Соляной-Пристани, Грязе-царицынской желѣзной дороги, до станцій Варшавско-тереснольской желѣзной дороги, черезъ Смоленскъ-Брестъ:

№ 23 въ вагонахъ-цистернахъ Грязе-царицынской желѣзной дороги и

№ 24 въ допущенныхъ къ движенію по Грязе-царицынской желѣзной дорогѣ вагонахъ-цистернахъ, принадлежащихъ частнымъ отправителямъ.

Б. Измѣненія и дополненія классификаціи товаровъ къ тарифу названнаго сообщенія и

В. Измѣненія и исправленія въ 7 и 8 дополненіяхъ къ тарифу того же сообщенія.

Упомянутое дополненіе вступаетъ въ силу съ 25 апрѣля 1887 г. съ исключеніями, указанными въ его текстѣ.

Привислинская желѣзная дорога.

Къ тарифу прямого Заморскаго чрезъ Одессу сообщенія, отъ 20 марта (1 апрѣля) 1885 г., издано дополненіе VII, содержащее указаніе способа таксировки грузовъ, высылаемыхъ со станцій Стржемешце, Варшаво-вѣнской дороги, до русскихъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей, а также дополненіе VIII, содержащее измѣненія §§ 15 и 16 условій перевозки, о максимальныхъ размѣрахъ товарныхъ мѣстъ, допускаемыхъ къ перевозкѣ въ упомянутомъ сообщеніи. Къ тарифу же заморскаго, Варшавско-закавказскаго чрезъ Одессу прямого сообщенія, отъ 15 (27) марта 1885 г. изданы: дополненіе III, содержащее указаніе способа таксировки грузовъ, высылаемыхъ со станцій Стржемешце, Варшаво-вѣнской дороги, до станцій Закавказской дороги, и дополненіе IV отъ 15 (27) декабря 1886 г., содержащее исключительный тарифъ на перевозку сахара рафинада, отъ главнѣйшихъ станцій Варшаво-вѣнской, Варшаво-бромбергской, Ивангородо-добровской, Привислинской и Лодзинской фабричной желѣзныхъ дорогъ до станцій Баку, Закавказской дороги, чрезъ Варшаву, Ковель-Одессу-Батумъ, или чрезъ Ивангородъ-Ковель-Одессу-Батумъ.

ПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВА Грязе-царицынской желѣзной дороги

доводить до свѣдѣнія отправителей, что тарифъ прямого Риги-царицынскаго и Риги-волжско-каспійскаго, черезъ Царицынъ, грузоваго сообщенія продолжаетъ свое дѣйствіе по 1-е іюня 1887 года.

ОТЪ РЕДАКЦІИ.

Статьи для напечатанія въ „журналѣ Министерства путей сообщенія“ препровождаются въ редакцію, — С.-Петербургъ, въ зданіи Института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I (Обуховскій проспектъ). Статьи должны быть четко написаны, съ полнымъ подписомъ автора и съ подробнымъ указаніемъ его адреса. Если автору не угодно, чтобы его имя было извѣстно публикѣ, онъ приглашается предварить о томъ редакцію.

Редакція, оставляя за собою право сокращенія статей, присланныхъ для печати, проситъ гг. авторовъ прилагать къ статьямъ письменныя заявленія о желаніи своемъ получить гонораръ и о числѣ **отдѣльныхъ оттисковъ**; при несоблюденіи перваго условія статьи будутъ считаться **бесплатными**, а при упущеніи втораго всѣ позднѣйшія заявленія будутъ оставляться безъ отвѣта.

Гг. авторы статей могутъ имѣть отдѣльные оттиски ихъ произведеній по слѣдующей цѣнѣ за каждый печатный листъ:

За сотню и менѣе экземпляровъ текста 6 р. — к.

„ „ „ „ „ „ чертежей. . . 4 „ — „

Въ тѣхъ случаяхъ когда чертежи печатаны красками, то за каждую краску за сто и менѣе экземпляровъ 1 „ 50 „

Авторамъ оригинальныхъ статей, помѣщенныхъ въ продолженіе года въ журналѣ Министерства путей сообщенія представляющихъ особо выдающіеся, самостоятельныя труды и изслѣдованія, помимо обычнаго гонорара, будутъ присуждаться *почетныя преміи* въ слѣдующихъ размѣрахъ:

I-я премія въ 500 руб.,

II-я премія въ 300 „

и III-я премія въ 200 „

Преміи эти будутъ присуждаться, согласно положенію о преміяхъ, утвержденному г. Министромъ путей сообщенія, конференціею Института путей сообщенія Императора Александра I-го и утверждаться г. Министромъ, съ объявленіемъ о томъ въ приказахъ по Министерству.

означенныхъ бассейновъ, по назначенію за Ковель или Брестъ, были одинаковыя и не выше 160 р. съ вагона до Варшавы *).

Вслѣдствіе протеста противъ такого уравниня тарифовъ, заявленнаго представителями славянскихъ и бахмутскихъ солепромышленниковъ, вопросъ о прямыхъ тарифахъ на перевозку соли въ Привислинскій край остался неразрѣшеннымъ, и дѣйствовавшіе до 1 января 1886 г. тарифы на соль были продолжены сперва до 1 іюля, а затѣмъ до 1 октября 1886 г.

Правленіе общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ виду измѣненія Курско-харьково-азовскою и Курско-киевскою дорогами своихъ тарифныхъ ставокъ на соль, признало необходимымъ составить новые спеціальные тарифы для перевозки соли въ Привислинскій край, по направленію чрезъ Мерэфу-Знаменку-Фастовъ-Ковель и чрезъ тѣ же станціи и Брестъ, съ уравнительными для всѣхъ станцій Донецкаго бассейна ставками, опредѣленными до Варшавы въ 160 р. съ вагона, каковыя тарифы, съ согласія дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ, объявлены дѣйствующими съ 1 октября (чрезъ Ковель) и 1 ноября 1886 г. (чрезъ Брестъ), срокомъ по 1 октября 1887 г.

Въ этихъ тарифахъ провозная плата отъ ст. Славянскъ и Бахмутъ, какъ ближайшихъ къ Варшавѣ, была нѣсколько повышена противъ дѣйствовавшей до 1 октября 1886 г., а именно до Варшавы отъ Славянска провозная плата повышена на 7 р. 86 к. и отъ Бахмута на 2 р. 92 к.

XI-й съѣздъ горнопромышленниковъ заявилъ противъ этого повышенія протестъ, по поводу котораго Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ пригласило всѣ дороги, участвующія въ перевозкѣ соли, въ новое совѣщаніе, которое и состоялось 20 ноября 1886 г.

Въ этомъ совѣщаніи представители всѣхъ дорогъ, кромѣ Курско-харьково-азовской и Курско-киевской, не прибывшихъ въ совѣщаніе, единогласно отвергли протестъ XI съѣзда горнопромышленниковъ, на которомъ, какъ оказалось, представителей соляныхъ промысловъ, разрабатывающихъ каменную соль, вовсе не было; протестъ же былъ заявленъ только представителями выварочной соли въ Славянскѣ. Основаніемъ къ опроверженію послужили свѣдѣнія

*) Такая стоимость провоза была назначена въ 1883 г. по соображенію съ цѣнами иностранной соли на рынкахъ Привислинскаго края и имѣла послѣдствіемъ то, что русская соль Донецкаго бассейна водворилась почти во всѣхъ пунктахъ Привислинскаго края и вытѣснила соль иностранную.