

НМГр

КН-45

1092

№ 1471

№ 395

# ЖУРНАЛЪ

МИНИСТЕРСТВА

## ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

№ 41

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

Типографія Министерства путей сообщенія (А. Бибке), Фонтанная 94

1887

НМПр  
~~5491~~ КН-45

# ЖУРНАЛЪ

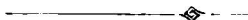
л. 1426.

МИНИСТЕРСТВА

## ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

836404

№ 41



САНКТ-ПЕТЕРБУРГЪ

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

1887

Печатано по распоряженію Завѣдывающаго изданіемъ журнала  
Министерства путей сообщенія.

# ЖУРНАЛЪ

## МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

### СОДЕРЖАНІЕ № 41.

I отдѣлъ. Официальный.	Стр.
Движеніе по государственной службѣ и награды. — Высочайшій приказъ. — Приказы Министра путей сообщенія . . . . .	707 — 712
Постановленія и распоряженія правительства. — Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ: объ измѣненіи нѣкоторыхъ условій дарованной потомственному почетному гражданину Сибирякову привилегіи на содержаніе буксирнаго пароходства по р. Ангартъ . . . . .	712 — 717
Распоряженія Министерства путей сообщенія. — По Учебному отдѣлу. Циркуляръ Учебнаго отдѣла отъ 6 октября 1887 г. за № 1069	718 — 727
Извѣщенія. — Отъ Комисіи по устройству коммерческихъ портовъ .	728 — 729
II отдѣлъ. Дѣятельность Министерства и его органовъ.	
Журналы Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ 1887 г. № 42/136—49/141 . . . . .	527—547
Заключеніе относительно статьи Профессора Шуляченко „Современная номенклатура воздушныхъ и гидравлическихъ цементовъ“. Проф. Блелюбскаго. . . . .	548—550
III отдѣлъ. Желѣзнодорожный.	
Полѣвскія желѣзныя дороги . . . . .	651—652
Каменный уголь восточнаго склона Урала. Н. Селецкого. . . . .	653—660
X отдѣлъ. Матеріалы историч. и др. соврем. значенія.	
Водяныя сообщенія Россіи. К. Завадскаго . . . . .	189—204
XV отдѣлъ. Извѣщенія и заявленія.	
Слѣдствія о ходѣ и успѣхѣ работъ по сооруженію Самаро-уфимской желѣзной дороги къ 1 сентября 1887 года. — Муромская желѣзная дорога. Движеніе и сборъ за августъ мѣсяцъ 1887 года. — Уральская горнозаводская желѣзная дорога. Движеніе и сборъ за августъ мѣсяцъ 1887 года . . . . .	201 — 204
Объявленія.	

## № 41.—1887.

### Table des Matières:

Page.

1. Partie officielle . . . . .	707—729
2. Procès-verbaux des séances du Conseil des chemins de fer	527—547
3. Rapport du prof. A. Bélélubsky sur l'article du prof. Schouliatchenko: „Nomenclature actuelle des ciments aériens et hydrauliques“ . . . . .	548—550
4. Les chemins de fer du Polessié . . . . .	651—652
5. La houille du versant oriental de l'Oural, par <b>N. Seletsky</b>	653—660
6. Voies navigables en Russie. <b>C. Zavadsky.</b> . . . .	189—204
7. Comptes-rendus et avis officiels.	
8. Annonces.	

---

## № 41.—1887.

### Inhalt:

Seite.

1. Officielles . . . . .	707—729
2. Protokolle d. Rathes für Eisenbahn-Angelegenheiten. . . .	527—547
3. Referat über Prof. Schulatschenko: Gegenwärtige Nomen- clatur der Luft u. hydraulischen Cemente. Prof. <b>Belelubski</b>	548—550
4. Polessie-Eisenbahnen . . . . .	651—652
5. Steinkohlen des östlichen Ural-Abhanges. <b>Selezki</b> . . . .	653—660
6. Die Wasserstrassen Russlands. <b>Zawadski.</b> . . . .	189—204
7. Officielle Berichte.	
8. Anzeigen.	

---

## № 41.—1887.

### Index:

Page.

1. Official part . . . . .	707—729
2. Journal of the Council on railway matters . . . . .	527—547
3. Report of prof. A. Belelubsky on prof. Schouliatchenko's article on the „Contemporaneous nomenclature of aerial and hydraulic cements“ . . . . .	548—550
4. Polessian railroads . . . . .	651—652
5. Stone coal from the western declivity of the Oural. <b>N. Seletsky</b>	653—660
6. Water Communications in Russia. <b>C. Zavadsky</b> . . . . .	189—204
7. Official reports.	
8. Advertisements.	

---

# ЖУРНАЛЫ СОВѢТА ПО ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫМЪ ДѢЛАМЪ.

---

Журналъ 28 мая 1887 года.

№ 44/136.

Слушанъ докладъ Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла, отъ 2 мая, за № 531,—по ходатайству правленія общества Ивангородо-домбровской желѣзной дороги объ измѣненіи тарифовъ на нѣкоторые грузы во внутреннемъ и прямомъ съ другими желѣзными дорогами сообщеніяхъ.

---

Правленіе общества Ивангородо-домбровской желѣзной дороги, на основаніи § 13 Высочайше утвержденного устава общества, ходатайствуетъ объ измѣненіи тарифовъ на перевозку:

I. Во внутреннемъ сообщеніи: меласа, сахарнаго песку, травъ кормовыхъ, соломы, сѣна, свинины, руды и шлаковъ.

II. Въ прямомъ сообщеніи отъ станцій Ивангородо-домбровской желѣзной дороги до Илова (Млава) транзитъ — меласа, и

III. Въ таковомъ же сообщеніи до станцій С.-Петербурго-варшавской, Риги-динабургской и Динабурго-витебской желѣзныхъ дорогъ всѣхъ вообще грузовъ, поименованныхъ въ приложенной къ ходатайству классификаціи С.-Петербурго-риго-варшавскаго желѣзнодорожнаго союза, кромѣ руды, угля, туковъ и соли, а также предметовъ, перевозимыхъ поштучно.

По 1-му пункту, въ подкрѣпленіе ходатайства объ измѣненіи тарифовъ во внутреннемъ сообщеніи, правленіе объясняетъ:

а) Не смотря на существованіе въ районѣ Ивангородо-домбровской желѣзной дороги нѣсколькихъ крупныхъ сахарныхъ заводовъ, перевозка по ней меласа до настоящаго времени почти вовсе не практикуется и для привлеченія этого груза, въ видѣ опыта, необходимо понизить дѣйствующій повагонный тарифъ на мелась и другіе остатки сахароварнаго производства — до  $\frac{1}{30}$  к. съ пуда и версты.

б) При пониженіи въ 1885 году повагоннаго тарифа на сахаръ-рафинадъ до  $\frac{1}{24}$  к., тарифъ на сахарный песокъ былъ оставленъ въ прежнемъ размѣрѣ, т. е.  $\frac{1}{18}$  к., что вызывало неоднократныя нареканія товарохозяевъ; нынѣ правленіе считаетъ полезнымъ установить на сахарный песокъ такой же тарифъ, какой установленъ на рафинадъ, т. е.  $\frac{1}{24}$  к. съ пуда и версты, съ установленною скидкою за разстоянія.

в) Главное интендантское управленіе обратилось въ правленіе Ивангородо-домбровской желѣзной дороги съ ходатайствомъ о пониженіи тарифа на перевозку сѣна, отправляемаго изъ сѣнопресовальныхъ заведеній, устроенныхъ около станцій: Олтерманъ-Жлобинъ, Либаво-роменской желѣзной дороги, и Рѣчица, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ районѣ Ивангородо-домбровской желѣзной дороги, для потребностей арміи, причемъ управленіе опредѣляетъ размѣръ просимаго пониженія въ 6 коп. съ вагона и версты для перевозокъ на дальшія разстоянія.

Такъ какъ эксплуатаціонные расходы на Ивангородо-домбровской желѣзной дорогѣ, при незначительности движенія по ней, составляютъ около 6 к. съ вагона и версты, то правленіе находитъ невыгоднымъ понижать тарифъ на сѣно до размѣра, предлагаемаго интендантскимъ управленіемъ, т. е. до собственныхъ расходовъ дороги, тѣмъ болѣе, что пониженіе, сдѣланное для военнаго вѣдомства, на точномъ основаніи ст. 71 Общаго устава, пришлось бы распространить и на всѣхъ частныхъ отправителей.

Но такъ какъ дѣйствующій нынѣ тарифъ (15 к. съ вагона и версты) вообще высокъ и выше тарифа на всѣхъ сосѣднихъ желѣзныхъ дорогахъ, то правленіе находитъ цѣлесообразнымъ понизить провозную плату на сѣно, а также на солому и вообще кормовыя травы до размѣра дѣйствующихъ на Привислинской и Варшаво-вѣнскай желѣзныхъ дорогахъ тарифовъ, т. е. взимать:

до 50 верстъ — 10 коп. съ вагона и версты.			
отъ 50 „	100 „	9 „	„ „ „
свыше 100 „	„	8 „	„

г) Предсѣдатель сѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ III-й группы увѣдомилъ правленіе о проектированномъ Министерствомъ государственныхъ имуществъ тарифѣ на перевозку соленого свиного мяса, высылаемаго изъ Россіи за границу, въ 10 коп. съ вагона и версты. При незначительномъ вообще движеніи по Ивангородо-домбровской желѣзной дорогѣ и высокихъ эксплуатаціонныхъ расходахъ, правленіе соглашается установить на перевозку соленой свинины тарифъ въ 10 коп. съ вагона и версты только для отправокъ по протяженію всей главной линіи, отъ Ивангорода до Домбровы.

д) Управление казенныхъ горныхъ заводовъ увѣдомило правленіе, что оно продало бы заводу Гута-Банкова въ Домбровѣ нѣсколько милліоновъ пудовъ казенной руды, находящейся въ районѣ станцій Ізвинъ, Сухедневъ и Заганска Ивангородо-домбровской желѣзной дороги, если бы тарифъ на перевозку этого груза былъ установленъ въ  $\frac{1}{75}$  коп. съ пуда и версты. Черезъ названныя станціи ежедневно слѣдуетъ значительное количество порожнихъ изъ-подъ угля вагоновъ, возвращаемыхъ обратно въ Домбровскія копи; а такъ какъ заводъ Гута-Банкова находится въ двухъ верстахъ отъ сихъ копей, то, такимъ образомъ, если бы удалось эти обратные вагоны нагружать рудою для означеннаго завода, дорога получила бы весьма выгодный обратный грузъ, перевозимый съ весьма малыми эксплуатаціонными расходами.

Въ сихъ видахъ правленіе ходатайствуетъ объ утвержденіи пониженнаго условнаго тарифа на перевозку руды и шлаковъ до станціи Домброва-заводъ Гута-Банкова, въ обратныхъ изъ-подъ угля вагонахъ, безъ отвѣтственности за сроки доставки, въ размѣрѣ:

до 130 верстъ.		$\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты;
отъ 130	„ 200 „	2 „ за все разстояніе пуда;
свыше 200	„ .	$\frac{1}{75}$ „ съ пуда.

По II-му пункту. Ходатайство объ установленіи спеціальнаго тарифа на перевозку меласа со станцій Ивангородо-домбровской желѣзной дороги до ст. Иллово (Млава)—транзитъ, Привислинской желѣзной дороги, для дальнѣйшей перевозки въ Данцигъ и другіе рынки сбыта, правленіе мотивируетъ тѣмъ, что слишкомъ высокій тарифъ на Ивангородо-домбровской желѣзной дорогѣ, дѣйствующій на сказанный грузъ, вызываетъ перевозку такового гужемъ до р. Вислы (присганъ Ленгъ) и оттуда водянымъ путемъ за границу. Изъ виду заявленія Ченстоцицкаго сахаро-рафинаднаго завода о го-

\*) Очевидная ошибка: вмѣсто 130 верстъ показано „200“, т. е. за 200 верстъ, при этомъ принималось бы 2 коп. съ пуда, а за 201 версту—2,08 коп.



товности отправлять мелась по желѣзной дорогѣ даже при существованіи извѣстной разницы фрахта въ пользу воднаго пути, въ виду преимуществъ, доставляемыхъ желѣзнодорожною перевозкою, а равно принимая въ соображеніе существованіе въ районѣ Ивангородо-домбровской желѣзной дороги другихъ сахарныхъ заводовъ, имѣющихъ мелась, но не отправляющихъ такового при дѣйствующихъ тарифахъ по желѣзной дорогѣ, а сбывающихъ гужемъ до р. Вислы, и несоразмѣрно высокаго дѣйствующаго тарифа ( $\frac{1}{24}$  коп.) по сравненію съ цѣнностью меласа (20 коп.), правленіе проектировало на мелась и вообще на остатки сахароварнаго производства, для перевозокъ черезъ Иллово, тарифъ:

на разстояніяхъ свыше 50 верстъ до  $\frac{1}{40}$  коп. съ пуда и версты.

"	"	75	"	"	$\frac{1}{45}$	"	"	"	"	"
"	"	100	"	"	$\frac{1}{50}$	"	"	"	"	"
"	"	200	"	"	$\frac{1}{55}$	"	"	"	"	"

Къ сему правленіе присовокупляетъ, что, въ случаѣ надобности, на тѣхъ же основаніяхъ будутъ выработаны спеціальные тарифы до другихъ пограничныхъ станцій, какъ-то: Сосновицы, Александрово и т. п.

*По III-му пункту.* Для облегченія торговыхъ сношеній района Ивангородо-домбровской желѣзной дороги съ райономъ С.-Петербургско-варшавской желѣзной дороги, а также со станціями Рига, Витебскъ и Полоцкъ, правленіе вошло въ соглашеніе съ подлежащими дорогами относительно влюченія Ивангородо-домбровской дороги въ тарифъ С.-Петербургско-риго-варшавскаго союза, дѣйствующій для сообщенія станцій Варшавско-вѣнской и Лодзинской желѣзныхъ дорогъ со станціями С.-Петербургско-варшавской, Риго-динабургской и Динабургско-витебской желѣзныхъ дорогъ. При этомъ Ивангородо-домбровская желѣзная дорога изъявила согласіе: 1) принять дѣйствующую въ С.-Петербургско-риго-варшавскомъ сообщеніи классификацію (съ указанными въ протоколѣ соглашенія дорогъ исключеніями), и 2) предоставить за свою часть доли провозной платы, исчисленныя по тѣмъ же пудовѣрстнымъ ставкамъ, кои приняты въ основаніе для расчета долей прочихъ участвующихъ въ семъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ.

Не встрѣчая, въ виду вышеизложенныхъ соображеній, препятствій къ удовлетворенію настоящаго ходатайства, Временный тарифный желѣзнодорожный отдѣлъ полагалъ:

1) испрашиваемый тарифъ на перевозку по Ивангородо-домбровской желѣзной дорогѣ во внутреннемъ сообщеніи: меласа, сахарнаго песку, травъ кормовыхъ, соломы, сѣна, свинины, руды и шлаковъ; 2) вывозной тарифъ на мелась со станцій Ивангородо-домбровской желѣзной дороги до „Иллова (Млава) — транзитъ“, и 3) проектированныя доли провозныхъ платъ Ивангородо-домбровской желѣзной дороги въ тарифѣ С.-Петербурго-риго-варшавскаго прямого сообщенія, — утвердить, съ тѣмъ, чтобы въ дифференціальномъ тарифѣ на руду и шлаки ставка въ  $\frac{1}{10}$  коп. съ пуда и версты примѣнялась начиная со 151 версты.

Раздѣляя вполнѣ заключеніе Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла по первымъ двумъ пунктамъ, Совѣтъ, по вопросу включенія Ивангородо-домбровской дороги въ тарифный союзъ Петербурго-риго-варшавскаго направленія, принявъ на видъ, что отсутствіе, до нынѣ, у правительственныхъ учреждений права регулировать вообще внутренніе желѣзнодорожные тарифы исключаетъ возможность иначе отнестись къ ходатайству правленія, чѣмъ какъ это сдѣлалъ Временный тарифный отдѣлъ, ибо, въ случаѣ неразрѣшенія Ивангородо-домбровской дорогѣ принять участіе, на вышеуказанныхъ основаніяхъ, въ союзѣ Петербурго-риго-варшавскаго направленія, грузы могутъ пойти по направленію иному, гдѣ установленіе тарифовъ зависитъ еще отъ усмотрѣнія правленій, и Ивангородо-домбровская дорога, доходъ съ капиталовъ которой гарантированъ правительствомъ, лишится части сборовъ. За симъ, и такъ какъ въ настоящемъ случаѣ рѣчь идетъ о распространеніи дѣйствующихъ уже тарифовъ, Совѣтъ не усмотрѣлъ основаній къ отклоненію и этого пункта ходатайства правленія, а потому *положилъ*: споръ утвержденія проектированныхъ тарифовъ на мелась, сахарный песокъ, сѣно всякое, солому, свинину, руду и шлаки во внутреннемъ сообщеніи, съ указанною Временнымъ тарифнымъ отдѣломъ поправкою въ дифференціальномъ тарифѣ на руду и шлаки, и равно вывознаго тарифа на мелась до „Иллова-транзитъ“, разрѣшить Ивангородо-домбровской дорогѣ принять участіе въ Петербурго-риго-варшавскомъ прямомъ сообщеніи, съ тѣмъ, чтобы ея доли въ этихъ тарифахъ исчислялись по тѣмъ же пудоверстнымъ ставкамъ, кои приняты въ основаніе для расчета долей прочихъ участвующихъ въ семъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ.

Подлинный журналъ за надлежащимъ подписаніемъ.

Журналъ 28 мая 1887 года.

№ 45/137.

Слушанъ докладъ Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла, отъ 16 мая за № 575,—о дополнительной платѣ за пользованіе городскими станціями въ Тифлисѣ, Батумѣ, Поті, Кутаисѣ, Елисаветполѣ и Баку.

Правленіе общества Закавказской желѣзной дороги представило (согласно ст. 10 Общаго устава) проектъ договора своего съ товариществомъ городскихъ желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ станцій, объ открытіи симъ послѣднимъ городскихъ станцій въ Тифлисѣ, Батумѣ, Поті, Кутаисѣ, Елисаветполѣ и Баку, ходатайствуя объ утвержденіи нижеслѣдующей временной таксы сборовъ за оказываемыя городскими станціями услуги:

1) за продажу пассажирскихъ билетовъ—не свыше 2%, безъ государственнаго сбора;

2) за пріемъ и доставку багажа и товаровъ большой и малой скорости—не свыше 6 коп. съ пуда и не менѣе 50 коп. съ отправки;

3) за пріемъ груза на городской станціи изъ дома или склада отправителя, безъ сдачи или доставки таковаго груза или посылки получателю, взимается 5 к. съ пуда и не менѣе 50 к. съ отправки вѣсомъ въ 10 пуд., и

4) за пріемъ груза и сдачу онаго получателю на домъ или складъ не свыше 10 коп. съ пуда и 75 коп. съ отправки, если вѣсъ ея менѣе 8 пуд.

Временный тарифный желѣзнодорожный отдѣлъ принялъ во вниманіе, что правленіе общества Закавказской желѣзной дороги, распространяя прямыя сообщенія посредствомъ открываемыхъ товариществомъ въ вышеупомянутыхъ пунктахъ городскихъ станцій, не заинтересовано въ выгоды этого предпріятія для товарищества, такъ какъ станціи эти открываются безъ всякихъ со стороны общества дороги издержекъ, а слѣдовательно и возможные убытки, въ случаѣ, если бы проектируемый товариществомъ размѣръ сборовъ не покрывалъ издержекъ, сопряженныхъ съ устройствомъ этихъ станцій, всецѣло ложатся на одно лишь товарищество. Затѣмъ, имѣя въ виду, что предполагаемый размѣръ сборовъ представляется болѣе низкимъ въ сравненіи съ утвержденными, по рѣшенію желѣзнодорожнаго Совѣта 18 декабря 1886 г. (журн. № 89) для городской станціи Главнаго общества въ Варшавѣ, и потому не

можетъ быть признанъ обременительнымъ для лицъ, обращающихся къ услугамъ товарищества,—Временный тарифный желѣзнодорожный отдѣлъ находилъ возможнымъ: разрѣшить Высочайше утвержденному товариществу городскихъ желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ станцій взимать на открываемыхъ имъ въ гг. Тифлисѣ, Батумѣ, Поти, Кутаисѣ, Елисаветполѣ и Баку станціяхъ за оказываемыя сими станціями услуги сборъ: а) за продажу пассажирскихъ билетовъ—2% со стоимости билета, безъ государственнаго сбора, сверхъ платы, назначенной на самихъ билетахъ; б) за пріемъ и доставку багажа и товаровъ большой и малой скорости — 6 к. съ пуда, но не менѣе 50 коп. съ багажной квитанціи, сверхъ платы, опредѣленной тарифами дороги; в) за пріемъ груза на городской станціи изъ дома или склада отправителя, безъ сдачи или доставки такого груза или посылки получателю — 5 к. съ пуда, но не менѣе 50 к. съ отправки вѣсомъ менѣе 10 пудовъ; г) за пріемъ груза и сдачу онаго получателю на домъ или складъ—10 к. съ пуда, но не менѣе 75 к. съ отправки, если вѣсъ ея менѣе 8 пудовъ, и д) за храненіе товаровъ, адресованныхъ на городскія станціи, онѣ взимаютъ плату не выше тарифа, установленнаго на сей предметъ для станцій Закавказской желѣзной дороги, съ тѣмъ, что товарищество безъ надлежащаго разрѣшенія не можетъ повышать размѣра этихъ сборовъ, но ему предоставляется понижать таковой, съ тѣмъ, однако, чтобы съ лицъ, обращающихся къ услугамъ данной городской станціи, плата за эти услуги взималась бы въ одинаковомъ размѣрѣ.

Приступивъ къ разсмотрѣнію проекта приведенной таксы, Советъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ обратилъ вниманіе на неясность изложенія этого проекта, могущую повести къ недоразумѣніямъ. Въ устраненіе возможныхъ недоразумѣній, по мнѣнію Совѣта, было бы удобнѣе принять слѣдующую редакцію: Высочайше утвержденному товариществу городскихъ желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ станцій разрѣшается взимать на открываемыхъ имъ въ Тифлисѣ, Батумѣ, Поти, Кутаисѣ, Елисаветполѣ и Баку станціяхъ, сверхъ тѣхъ причитающихся въ пользу желѣзныхъ дорогъ платежей, взимаемыхъ которыхъ предоставлено товариществу, нижеозначенные сборы за оказываемыя этими станціями услуги (сборы эти товарищество не имъ правъ повышать безъ надлежащаго разрѣшенія, но ему предоставляется понижать ихъ съ тѣмъ, чтобы такое пониженіе распространялось одинаково на всѣхъ, обращающихся къ услугамъ данной городской станціи):

а) за продажу пассажирскихъ билетовъ—2% со стоимости билетовъ, исчисленной безъ государственнаго сбора;

б) за пріемъ багажа или груза (большой или малой скорости) изъ дома или склада отправителя съ доставкою и сдачею желѣзнодорожной станціи, или за пріемъ багажа или груза съ желѣзнодорожной станціи съ доставкою на домъ или въ складъ получателя—6 коп. съ пуда, но не менѣе 50 коп. съ багажной квитанціи или съ накладной;

в) за пріемъ багажа или груза (большой или малой скорости) на городской станціи съ доставкою и сдачею желѣзнодорожной станціи, или за пріемъ багажа или груза съ желѣзнодорожной станціи съ выдачею получателю на городской станціи — 5 коп. съ пуда, но не менѣе 50 коп. съ багажной квитанціи или съ накладной;

г) если отправленный городской станціею товарищества багажъ или грузъ предназначенъ къ выдачѣ получателю на мѣстѣ назначенія на городской станціи того же товарищества, то за таковую выдачу особой, сверхъ предусмотрѣнной въ пунктахъ б и в, платы не взимается;

д) за пріемъ багажа или груза (большой или малой скорости) изъ дома или склада отправителя, или на городской станціи съ доставкою и сдачею желѣзнодорожной станціи и съ выдачею на мѣстѣ назначенія получателю на дому или въ его складѣ—10 коп. съ пуда, но не менѣе 75 коп. съ багажной квитанціи или съ накладной, и

е) за храненіе товаровъ, прибывшихъ на городскія станціи, онѣ взимаютъ плату не свыше установленной на сей предметъ для станцій Закавказской желѣзной дороги.

Усматривая затѣмъ, что настоящія правила внесены въ Совѣтъ, какъ видно изъ доклада Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла, за № 575, на основаніи п. 4 ст. 8 положенія о Совѣтѣ, по которому разсмотрѣнію Совѣта подлежатъ „желѣзнодорожные тарифы и таксы разрѣшенныхъ ко взиманію дополнительныхъ сборовъ“, и что въ настоящемъ случаѣ рѣчь идетъ о сборахъ, которые будутъ виматься не желѣзною дорогою, а особымъ товариществомъ въ свою пользу, Совѣтъ находитъ, что разсматриваемыя правила, какъ не подлежащія собственно утвержденію Совѣта, внесены лишь на его предварительное заключеніе. По сему соображенію, не утверждая предложенныхъ правилъ, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ *положилъ*: признать, что ко введенію въ дѣйствіе предположенной таксы сборовъ, въ приведенной выше редакціи, препятствій не встрѣчается.

Подлинный журналъ за подлежащимъ подписаніемъ.

Журналъ 28 мая 1887 года.

№ 46/138.

Слупанъ докладъ Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла, отъ 16-го мая за № 576,—о дополнительной платѣ за пользованіе городскими станціями Балтійской желѣзной дороги въ С.-Петербургѣ.

Правленіе общества Балтійской желѣзной дороги представило (согласно ст. 10 Общаго устава) проектъ договора своего съ товариществомъ городскихъ желѣзнодорожныхъ и паровыхъ станцій, объ открытіи симъ послѣднимъ городскихъ станцій въ С.-Петербургѣ, ходатайствуя объ утвержденіи нижеслѣдующаго тарифа сборовъ за оказываемыя публикѣ городскими станціями услуги:

1) за пріемъ груза на городской станціи изъ дома или склада отправителя, безъ сдачи или доставки таковаго груза или посылки получателю — по 5 к. съ пуда, но не менѣе 50 к. съ отправки, вѣсомъ менѣе десяти пудовъ, и

2) за пріемъ груза и сдачу онаго получателю на домъ или въ складъ—10 к. съ пуда, но не менѣе 75 к. съ отправки, если вѣсъ менѣе восьми пудовъ.

Принимая во вниманіе, что договоръ правленія общества Балтійской желѣзной дороги съ товариществомъ городскихъ станцій, по содержанію своему, однороденъ съ договоромъ по сему предмету правленія общества Закавказской желѣзной дороги съ тѣмъ же товариществомъ, Временный тарифный желѣзнодорожный отдѣлъ по соображеніямъ, изложеннымъ въ докладѣ его отъ 16 мая сего года за № 575 (предшествующій журналъ Совѣта № 45/137), находилъ возможнымъ разрѣшить товариществу взимать дополнительную за оказываемыя его городскими станціями услуги плату въ вышеприведенномъ размѣрѣ.

Въ виду основаній, послужившихъ исходною точкою для рѣшенія предыдущаго дѣла, выясненныхъ въ журналѣ за № 45/137, не утверждая предложенныхъ правилъ, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, съ своей стороны, не встрѣчаетъ препятствій ко введенію въ дѣйствіе предположеній Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла.

Подлинный журналъ за надлежащимъ подписаніемъ.

Журналъ 11 іюня 1887 года.

№ 47/139.

Слушанъ докладъ Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла отъ 28 мая, за № 633,—объ утвержденіи долей Закавказской желѣзной дороги въ тарифахъ прямыхъ Московско- и Варшавско-кавказскихъ сообщеніяхъ.

---

Правленіе общества Закавказской желѣзной дороги ходатайствуетъ объ утвержденіи проекта классификаціи товаровъ и таблицы провозныхъ платъ, за часть Закавказской желѣзной дороги, къ тарифамъ Варшавско-кавказскаго, черезъ Одессу, Батумъ или Поті, прямого товарнаго сообщенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду предстоящаго въ близкомъ будущемъ пересоставленія тарифовъ Московско-кавказскаго товарнаго сообщенія, правленіе проситъ разрѣшить ему примѣнять представляемыя классификацію товаровъ и таблицу провозныхъ платъ за часть Закавказской желѣзной дороги въ Варшавско-кавказскомъ сообщеніи и въ Московско-кавказскомъ сообщеніи, съ тѣмъ однако, чтобы провозныя платы за всѣ товары I-го класса расчитывались, въ виду конкуренціи Владикавказскаго направленія, по болѣе низкимъ ставкамъ, примѣнительно къ дѣйствующему тарифу Московско-кавказскаго сообщенія.

Имѣя въ виду, что въ представленной къ тарифу Варшавско-закавказскаго сообщенія таблицѣ провозныхъ платъ показаны ставки для станціи Баку, въ то время какъ для Баку установленъ уже особый, утвержденный 2 іюля 1886 года Министерствомъ путей сообщенія и введенный въ дѣйствіе 1 сентября того же года спеціальныи тарифъ, вслѣдствіе чего получилось какъ бы два тарифа для станціи Баку, съ различными для нѣкоторыхъ предметовъ ставками,—Департаментъ желѣзныхъ дорогъ запросилъ правленіе: предполагаетъ ли оно сохранить въ дѣйствіи тарифъ 2 іюля 1886 года, въ случаѣ утвержденія Министерствомъ путей сообщенія вновь представленнаго имъ проекта?

Правленіе объяснило, „что тарифъ, введенный въ дѣйствіе съ 1 сентября 1886 года, на перевозку грузовъ со станцій Варшавскихъ желѣзныхъ дорогъ черезъ Одессу-Батумъ въ Баку полагалось бы удержатъ вслѣдствіе того, что въ этотъ тарифъ включены нѣкоторыя спеціальныя ставки, установленныя въ виду конкуренціи Варшавско-каспійскаго черезъ Царицынъ товарнаго сообщенія“.

При разсмотрѣніи представленныхъ въ Варшавско-кавказскомъ и Московско-кавказскомъ сообщеніяхъ проектовъ классификаціи и таблицъ (вѣрнѣе, долей) провозной платы за часть Закавказской желѣзной дороги, составленныхъ, въ общемъ, примѣнительно къ дѣйствующему тарифу послѣдняго (т. е. Московско-кавказскаго) сообщенія), Временный тарифный желѣзнодорожный отдѣлъ остановился, между прочимъ, на слѣдующемъ:

По утвержденному, 1 сентября прошлаго года, для ст. Баку особому тарифу для отправокъ со ст. Варшавскихъ дорогъ установлено на часть Закавказской желѣзной дороги 10 классовъ; по проектированному же нынѣ—только 4 класса. При этомъ нѣкоторые грузы, встрѣчаясь въ одномъ изъ сихъ тарифовъ, не находятся въ другомъ; нѣкоторые же поименованы въ обоихъ тарифахъ. Такимъ образомъ, со введеніемъ въ дѣйствіе проектированнаго тарифа и оставленіемъ стараго (о чемъ ходатайствуетъ правленіе), явились бы для нѣкоторыхъ отправляемыхъ въ Баку грузовъ два тарифа, т. е. однѣ и тѣ же предметы подлежали бы различной таксировкѣ. По этой причинѣ одновременное существованіе обоихъ тарифовъ до Баку представляется невозможнымъ. А такъ какъ въ проектированномъ тарифѣ нѣкоторыя названія грузовъ вовсе не предусмотрены, вслѣдствіе чего, за отмѣною дѣйствующаго до Баку тарифа, всѣ такіе грузы пришлось бы таксировать по высокимъ ставкамъ мѣстнаго тарифа всѣхъ участвующихъ въ перевозкѣ дорогъ, то можетъ потребоваться дополненіе проектированнаго тарифа для станціи Баку тѣми названіями и тарифными ставками, коихъ въ немъ нынѣ не содержится.

По симъ соображеніямъ Временный тарифный желѣзнодорожный отдѣлъ полагалъ проектированныя правленіемъ классификацію и таблицы провозныхъ платъ за часть Закавказской дороги къ прямымъ тарифамъ Московско- и Варшавско-закавказскихъ сообщеній, по перенесеніи рукавовъ пожарныхъ, кромѣ гутаперчевыхъ (гр. 61), и бронзы не въ дѣлѣ (гр. 70) во 2-й классъ тарифа, утвердить, съ тѣмъ, чтобы, одновременно съ введеніемъ въ дѣйствіе сего тарифа, былъ отмѣненъ спеціальныи тарифъ для отправокъ со ст. Варшавскихъ дорогъ до Баку, введенный въ дѣйствіе съ 1 сентября 1886 года, съ предоставленіемъ правленію, если оно встрѣтитъ въ томъ надобность, испросить установленнымъ порядкомъ разрѣшеніе на дополненіе новаго тарифа тѣми названіями и тарифными ставками, кои въ немъ нынѣ не содержатся.



Представитель желѣзныхъ дорогъ, дѣйств. тайн. сов. Гернгроссъ, замѣтилъ, что приведенное заключеніе Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла вызвано недоразумѣніемъ. Введенный въ дѣйствіе 1 сентября прошлаго года для ст. Баку тарифъ со станцій Варшавскихъ дорогъ установленъ только для одного направленія—изъ Варшавы въ Баку, а не обратно; для пополненія этого пробѣла проектируется новый тарифъ для отправокъ изъ Баку въ Варшаву. Если это и не вытекаетъ съ совершенною ясностью изъ представленія правленія общества Закавказской желѣзной дороги, послужившаго началомъ настоящаго дѣла, и изъ отзыва на запросъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, то онъ, дѣйств. тайн. сов. Гернгроссъ, какъ представитель желѣзныхъ дорогъ, отъ имени правленія категорически заявляетъ, что нынѣ правленіе ходатайствуетъ объ оставленіи въ силѣ тарифа 1-го сентября 1886 года для направленія Варшава-Баку и объ утвержденіи долей Закавказской желѣзной дороги во вновь проектированныхъ тарифахъ лишь для направленія Баку-Варшава.

Принимая во вниманіе это заявленіе дѣйств. тайн. сов. Гернгросса и находы, вслѣдствіе сего, необходимымъ, предварительно утвержденія долей Закавказской дороги въ тарифахъ Московскихъ и Варшавскихъ прямыхъ сообщеній съ Закавказьемъ, имѣть въ виду заключеніе Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла съ вновь устанавливаемой въ настоящее время точки зрѣнія на разсматриваемые тарифы, Совѣтъ выслушалъ при этомъ соображенія члена отъ Государственнаго контроля, коснувшагося названныхъ тарифовъ по существу.

Указывая, что тарифъ Варшавско-кавказскаго сообщенія, дѣйствующій съ 15 марта 1885 г., и тарифъ Московско-кавказскаго сообщенія, примѣняемый съ 15 сентября того же года, суть тарифы конкуррентные въ пользу Варшавы, дѣйств. статск. сов. Штрикъ замѣтилъ, что съ 1 сентября 1886 г. введенъ въ дѣйствіе специальный тарифъ отъ станцій Варшавскихъ дорогъ черезъ Батумъ и Поти до Баку еще болѣе пониженный, причемъ до Баку существуютъ въ тарифѣ этомъ низшія ставки, чѣмъ до Тифлиса. Такимъ образомъ, тарифами этими оказывается явное покровительство варшавскимъ издѣліямъ передъ московскими; кромѣ того, внимательное изученіе тарифовъ, составленныхъ, между прочимъ, и для пограничныхъ станцій и притомъ на такіе предметы, которыхъ прилегающія къ этимъ станціямъ мѣстности, несомнѣнно, не производятъ, и чрезвычайныя преимущества, предоставляемыя Баку, приводятъ къ

наключенію, что тарифы эти, въ сущности, суть тарифы ввозныя и транзитныя, имѣющіе цѣлью распространеніе не только за Кавказомъ, но и вообще въ Азіи, напримѣръ, въ Персіи, иностранныхъ издѣлій.

Нынѣ представляются на утвержденіе Совѣта доли Закавказской желѣзной дороги въ новыхъ тарифахъ Варшавскаго съ Кавказомъ сообщенія; при этомъ хотя на нѣкоторые предметы провозная плата увеличивается, но такъ какъ на другіе она значительно понижается, то при новомъ тарифѣ конкуренція между Варшавой и Москвою въ Закавказьи представится въ еще болѣе неблагопріятныхъ условіяхъ для Москвы, чѣмъ при прежнемъ тарифѣ. Правленіе общества Закавказской желѣзной дороги, дѣйствительно, проситъ разрѣшенія представляемая классификацію товаровъ и таблицу провозныхъ платъ дороги въ Варшавско-кавказскомъ сообщеніи примѣнять и въ сообщеніи Московско-кавказскомъ; но само же упоминаетъ, что это будетъ сдѣлано лишь при пересоставленіи тарифовъ Московско-кавказскаго сообщенія, тогда какъ проектированныя пониженныя доли дороги въ сообщеніи Варшавско-кавказскомъ получаютъ силу и дѣйствіе немедленно. По мнѣнію члена отъ Государственнаго контроля, невозможно утверждать нынѣ доли Закавказской желѣзной дороги въ Варшавскомъ сообщеніи лишь въ ожиданіи, что эти же доли будутъ, со временемъ, распространены и на сообщенія съ Москвою. Въ заключеніе дѣйств. стат. совѣтн. Штрикъ замѣтилъ, что вообще утверждать доли одной изъ пяти дорогъ, участвующихъ въ данномъ прямомъ сообщеніи, не только не имѣя возможности регулировать доли прочихъ дорогъ, но даже не зная этихъ долей, едва ли возможно.

Совѣтъ *положилъ*: настоящее дѣло возвратить во Временный тарифный желѣзнодорожный отдѣлъ для разъясненія возникающихъ недоразумѣній, причемъ поручить отдѣлу рассмотреть тарифы Закавказской дороги въ Московскомъ и Варшавскомъ прямыхъ сообщеніяхъ не только со стороны согласованія дѣйствующихъ и проектированныхъ провозныхъ платъ между Варшавою-Баку и обратно, но и со стороны указанныхъ членомъ отъ Государственнаго контроля особенностей тарифовъ Московско и Варшавско-кавказскихъ сообщеній.

Подлинный журналъ за надлежащимъ подписаніемъ.

Журналъ 11 іюня 1878 года.

№ 48/140.

Слушанъ докладъ Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ 12 мая, за № 8.913,—о распредѣленіи въ 1887 г. вагоновъ Баскунчакской желѣзной дороги между соледобывателями.

На основаніи утвержденныхъ Министромъ путей сообщенія 28 августа 1882 г., для временнаго руководства, условій перевозки грузовъ по Баскунчакской желѣзной дорогѣ, станція Баскунчакъ принимала заявленія на перевозку только того количества соли, которое было приготовлено къ нагрузкѣ, т. е. вывезено съ озера и сложено около береговыхъ путей (§ 57 условій перевозки); при предъявленіи же солепромышленниками къ одновременной отпавкѣ соли болѣе, нежели сколько въ состояніи перевезти Баскунчакская дорога, имѣющіеся на лицо соляные вагоны распредѣлялись пропорціонально количествамъ грузовъ. Изъ такого распредѣленія исключались мелкіе отправители соли, заявившіе каждае требованіе не болѣе, какъ на два вагона въ сутки. Таковымъ отправителямъ давались вагоны на все количество груза, согласно ихъ заявленію (§ 58 условій перевозки). Порядокъ этотъ въ скоромъ времени оказался неудобнымъ и былъ послѣдовательно замѣняемъ другими правилами, оказывавшимися на практикѣ также не вполне удобными и справедливыми.

Озабочиваясь достиженіемъ возможно правильной перевозки соли, и соблюденіемъ интересовъ солепромышленниковъ, зависящихъ отъ своевременной и безостановочной погрузки соли въ баржи, управление Баскунчакской желѣзной дороги, по соглашенію съ управленіемъ государственными имуществами Астраханской губерніи, выработало проектъ временныхъ на 1887 годъ правилъ распредѣленія вагоновъ пропорціонально количеству соли, перевезенной каждымъ соледобывателемъ за двухлѣтній періодъ.

Разсмотрѣвъ этотъ проектъ, Временное управленіе постановило означенныя правила одобрить и испросить разрѣшеніе г. Министра путей сообщенія: 1) на внесеніе доклада, на основаніи ст. 51 Общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ, на разсмотрѣніе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ; 2) на примѣненіе названныхъ правилъ на дорогѣ до разсмотрѣнія ихъ въ Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

На докладъ Временнаго управленія, за Министра путей сообщенія, временно-исправляющимъ должность товарища Министра, тайнымъ совѣтникомъ Саловымъ положена резолюція:

„На основаніи пункта 5 ст. 8 положенія о Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, внести въ означенный Совѣтъ, а до разрѣшенія дѣла въ Совѣтѣ, временно примѣнять эти правила на Баскунчакской желѣзной дорогѣ. 29 апрѣля 1887 года“.

Временной тарифный желѣзнодорожный отдѣлъ, сдѣлавъ во внесенныхъ въ Совѣтъ правилахъ нѣкоторые редакціонныя измѣненія, полагалъ возможнымъ допустить ихъ примѣненіе въ виду временнаго значенія правилъ и признанія прежняго порядка распредѣленія вагоновъ не пригоднымъ.

Членъ отъ Министерства государственныхъ имуществъ заявилъ, „что необходимость разверстывать вагоны между солепромышленниками происходитъ не отъ недостатка перевозочныхъ средствъ или пропускной способности дороги, а отъ того, что каждый промышленникъ желаетъ перевезти свой грузъ какъ можно скорѣе, чтобы не платить за простой баржъ у пристани и отъ того, что требованіе вагоновъ распредѣляется по днямъ не равномерно, а предъимляется большимъ числомъ промышленниковъ одновременно, когда фрахтъ обходится дешевле или когда есть требованіе на соль. Такое положеніе дѣла невыгодно и для дороги; оно заставляетъ ее увеличивать и даже ускорять маневрированіе вагоновъ, и вообще увеличивать эксплуатаціонные расходы.“

„Разверстка вагоновъ, на какихъ бы основаніяхъ она ни производилась, не устранить тѣхъ затрудненій, какимъ подвергаются теперь промышленники и дорога; для устраненія ихъ желательно найти другія болѣе дѣйствительныя мѣры. Но прежде чѣмъ предлагать ихъ, необходимо сдѣлать нѣсколько замѣчаній о положеніи промысла. До сложенія акциза съ соли, соледобываніе находилось въ рукахъ капиталистовъ, по сложеніи же акциза появились мелкіе промышленники, конкуренція которыхъ понизила цѣнность соли до того, что въ послѣднее время нѣкоторые промышленники продавали соль по своей цѣнѣ, а тѣ, которые имѣли  $\frac{1}{4}$  или  $\frac{1}{2}$  коп. опышка на пудъ, считали себя счастливыми. Нѣтъ сомнѣнія, что число крупныхъ капиталистовъ на промыслѣ будетъ постепенно уменьшаться, а число мелкихъ увеличиваться. Изъ этого слѣдуетъ, что интересы послѣднихъ надо поддерживать съ особенною заботливостью.“

„Участки на озерѣ сдаются на общихъ торгахъ осенью; кромѣ

того, по просьбѣ промышленниковъ, весьма небольшое число участковъ сдается и весною. Арендная плата назначается не за участки, а за количество выработанной соли. Нормальная плата, съ которой начинаются торги, за 1.000 пуд. 10 р., а такъ какъ всѣ участки на озерѣ не разбираются, то нормальная плата на торгахъ обыкновенно возвышается только на нѣсколько копѣекъ.

„Для каждого промышленника обязательно добывать не менѣе 100.000 пуд. на каждомъ участкѣ. Мелкіе промышленники добываютъ соли гораздо болѣе обязательнаго количества; крупные же, набирающіе большое число участковъ, вырабатываютъ только обязательное количество соли или немного болѣе. Отсюда вытекаетъ невозможность разверстывать вагоны въ точной соответствии съ количествомъ арендованныхъ участковъ.

„Стоимость добычи пуда соли, вмѣстѣ съ арендной платою, составляетъ для мелкихъ промышленниковъ около  $\frac{1}{2}$  коп. громадной платы за перевозку соли по желѣзной дорогѣ отъ озера къ пристани.

„При такихъ условіяхъ, чтобы распредѣлить равномерно подвозъ соли на весь періодъ эксплуатаціи озера и дороги, слѣдовало бы взимать плату за перевозку соли не при нагрузкѣ ея въ вагоны, а при нагрузкѣ въ баржи, съ тѣхъ промышленниковъ, которые захотятъ перевозить соль на пристань заблаговременно и складывать ее въ бугры. Такая мѣра повидимому дала бы возможность мелкимъ промышленникамъ удвоить количество добываемой соли, такъ какъ половина ихъ оборотнаго капитала, затрачиваемая на перевозку соли, обратилась бы на добычу ея. Складываніе соли въ бугры сопряжено съ излишними расходами, но расходы эти должны покрываться съ избыткомъ возможностью грузить соль и продавать ее въ тотъ моментъ, когда это наиболѣе выгодно. Съ другой стороны и дорога, подвозя соль равномерно, безъ излишнихъ маневровъ будетъ имѣть выгоды.

„До постройки желѣзной дороги соль оплачивалась тоже не при нагрузкѣ ея въ фуры, а при нагрузкѣ въ баржи и этотъ способъ оплаты ни къ какимъ убыткамъ казну не приводилъ. Тѣмъ не менѣе предполагаемая мѣра требуетъ соглашенія съ мѣстнымъ управленіемъ государственныхъ имуществъ относительно содѣйствія его по надзору за отпускомъ бугровъ и особой регламентаціи: необходимо будетъ предоставить дорогѣ право продавать соль съ торговъ, если бугоръ останется неоплаченнымъ болѣе одного года.

„Но такъ какъ одна изъ приставей, именно Владиміровская, постоянно смывается, то и можетъ быть въ настоящее время площадь ея недостаточна для помѣщенія бугровъ, въ такомъ случаѣ предлагаемая мѣра можетъ быть пригодна только для пристани на Ахтубѣ.

„При этомъ нельзя не замѣтить, что тарифъ въ 3 к. или около  $\frac{1}{10}$  к. съ пудо-версты чрезвычайно высокъ. Если онъ будетъ уменьшенъ только на  $\frac{1}{2}$  к. съ пуда, то барыши промышленниковъ приблизительно удвоятся, что увеличить количество добываемой соли, и уменьшить, а можетъ быть и совершенно прекратить гужевую перевозку ея; все вмѣстѣ должно увеличить перевозку соли по дорогѣ, по меньшей мѣрѣ, на 3 или на 4 мил. пуд. Управление дорогою считаетъ возможнымъ понизить тарифъ, когда перевозка соли увеличится съ 10 мил. пуд. до  $12\frac{1}{2}$  мил. пуд., но этой цифры и даже перехода за нее можно достигнуть только посредствомъ пониженія тарифа“.

По мнѣнію члена Совѣта отъ Государственного контроля представляется необходимымъ выяснить слѣдующее недоразумѣніе.

Проектированныя правила разверстки вагоновъ издаются съ цѣлью болѣе справедливаго распредѣленія вагоновъ между соледобывателями во время весны и августа, когда идетъ усиленная перевозка соли для нагрузки таковой въ суда на Волгѣ. Иногда перевозочныя средства дороги не могутъ удовлетворить требованію исѣхъ соледобывателей. Главные недостатки существующей системы разверстки вагоновъ, по заявленіямъ, заключались, по словамъ объяснительной записки, въ томъ, что мелкіе промышленники поставлены были въ затрудненіе перевозить запродавшую соль и грузить въ баржи, которыя должны простаивать долгое время у пристани, тогда какъ крупныя промышленники могли наполнять баржу въ теченіе отъ 3 до 6 дней.

Такимъ образомъ, по словамъ объяснительной записки, составленныя вновь правила должны были улучшить положеніе мелкихъ солепромышленниковъ. Между тѣмъ оказывается, что если вновь проектированныя правила будутъ примѣняться по всей ихъ силѣ, то мелкіе солепромышленники окажутся въ худшемъ положеніи, чѣмъ находились въ настоящее время, такъ какъ солепромышленнику, перевозившему около 20.000 пуд. соли, по разверсткѣ сдѣланной на основаніи проектированныхъ правилъ, причтется  $\frac{1}{3}$  вагона или 1 вагонъ въ 3 дня; солепромышленнику, перевозившему до 100.000 пуд., причтется  $1\frac{1}{2}$  или въ 2 дня 3 ва-

гона, тогда какъ, на основаніи существовавшихъ правилъ разверсткѣ, эти лица имѣли безусловное право на 2 вагона каждый день. Хотя въ докладѣ и говорится о томъ, что вновь проектированныя правила составлены по согласію всѣхъ солепромышленниковъ, но надо полагать, что это заявленіе сдѣлано по недоразумѣнію, такъ какъ въ концѣ объяснительной записки высказано, что соледобыватели 3-й группы въ составленіи правилъ не участвовали и ухудшеніе ихъ положенія отнимаетъ всякую возможность думать, что всѣ они изъявляютъ согласіе на вновь вводимыя правила.

Кромѣ того, представитель Государственного контроля полагаетъ необходимымъ опредѣлить съ точностью права на полученіе вагоновъ вновь являющимися соледобывателями и устранить стѣсненное положеніе этихъ послѣднихъ. Безъ разъясненія этихъ вопросовъ, членъ отъ Государственного контроля не находитъ возможнымъ придти къ какому-либо заключенію по поводу разсматриваемаго вопроса.

При дальнѣйшемъ обсужденіи настоящаго дѣла Совѣтъ остановился на слѣдующихъ соображеніяхъ:

Внесенныя на разсмотрѣніе Совѣта правила, по распоряженію Министерства, примѣняются уже въ настоящее время на Баскунчакской дорогѣ въ продолженіи полугода. Не ожидая окончанія дѣйствія сихъ правилъ хотя бы въ теченіи одного года, Временной тарифный отдѣлъ предполагаетъ подвергнуть ихъ нѣкоторымъ измѣненіямъ теперь же, и при томъ такимъ, которыя, по мнѣнію нѣкоторыхъ членовъ, имѣютъ болѣе или менѣе существенное значеніе.

При дальнѣйшемъ же разсмотрѣніи означенныхъ правилъ въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ возможно ожидать, что онѣ подвергнутся еще болѣе значительнымъ измѣненіямъ, такъ какъ взятое въ правилахъ за основаніе для распредѣленія вагоновъ количество добытой каждымъ солепромышленникомъ соли, только за два года—представляется, по мнѣнію нѣкоторыхъ членовъ, чисто случайнымъ, а самыя правила являются, по первому взгляду, составленными какъ бы къ умаленію теперешнихъ преимуществъ мелкихъ солепромышленниковъ.

Такимъ образомъ, измѣненіе дѣйствующихъ нынѣ правилъ въ такое время, когда солепромышленники сдѣлали безъ сомнѣнія всѣ необходимыя распоряженія на текущій годъ по соображенію съ этими именно правилами,—можетъ вызвать, по мнѣнію Совѣта, въ теченіе остальныхъ мѣсяцевъ 1887 г. замѣшательство въ установившемся порядкѣ добычи и вывоза соли къ явной невыгодѣ соляной промышленности.

Въ виду вышеизложеннаго Совѣтъ *положилъ*: возвратить вписанный докладъ во Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ тѣмъ, чтобы послѣ испытанія представленныхъ правилъ на практикѣ въ теченіе навигаціи 1887 года былъ составленъ новый проектъ, измѣненный сообразно указаніямъ опыта, съ принятіемъ въ соображеніе и высказанныхъ въ Совѣтѣ замѣчаній, и затѣмъ представленъ былъ на разсмотрѣніе Совѣта съ такимъ расчетомъ времени, чтобы могъ быть подвергнутъ разсмотрѣнію и утвержденъ къ началу 1888 года.

Подлинный журналъ за надлежащимъ подписаніемъ.

### Журналъ 18 іюня 1887 года.

#### № 49/141.

Слушанъ докладъ Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла, отъ 9 іюня № 684,—объ отпускѣ Кедабекскому мѣдиплавленному заводу вагоновъ-цистернъ Закавказской желѣзной дороги для перевозки сырой нефти и нефтяныхъ остатковъ.

Директоръ находящагося въ Елисаветпольской губерніи Кедабекскаго мѣдиплавленнаго завода, г. Больтонъ, обратился съ ходатайствомъ объ отпускѣ ему вагоновъ-цистернъ Закавказской желѣзной дороги, для безостановочной доставки на означенный заводъ изъ Баку нефти и нефтяныхъ остатковъ. Въ подтвержденіе своего ходатайства г. Больтонъ объяснилъ, что владѣльцы Кедабекскаго завода бр. Сименсъ, стремясь къ замѣнѣ древеснаго горючаго матеріала минеральнымъ топливомъ, устроили на своемъ заводѣ особой конструкціи печь для плавки мѣдныхъ рудъ нефтяными остатками. Печь эта дѣйствуетъ нынѣ съ большимъ успѣхомъ и не можетъ быть останавливаема безъ значительнаго ущерба какъ для ея прочности, такъ и для успѣха самаго дѣла; вслѣдствіе чего является надобность въ обезпеченіи постоянного подвоза горючаго матеріала къ означенному заводу.

Признавая съ своей стороны, что доставка нефти и нефтяныхъ остатковъ Кедабекскому заводу требуется въ интересахъ развитія горнаго дѣла, и что по сему немедленный отпускъ этому заводу, для означенной цѣли, по 5 вагоновъ въ недѣлю представляется крайне необходимымъ, г. Министръ государственныхъ имуществъ,



отношеніемъ отъ <sup>23</sup>/<sub>26</sub> мая сего года за № 376, просилъ г. Министра путей сообщенія о внесеніи упомянутаго вопроса на разсмотрѣніе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Имѣя въ виду, 1) что въ правилахъ относительно распредѣленія вагоновъ-цистернъ Закавказской желѣзной дороги предвидится внѣочередной отпускъ вагоновъ-цистернъ подъ перевозку нефти и нефтяныхъ остатковъ въ исключительныхъ случаяхъ, когда того требуютъ общегосударственные интересы или удовлетвореніе общественныхъ нуждъ; 2) что предоставленіе Кедабекскому заводу еже-недѣльно по 5 вагоновъ-цистернъ, внѣ очереди, требуется, по удостовѣренію Министерства государственныхъ имуществъ, въ интересахъ развитія горнаго дѣла; 3) что у Закавказской желѣзной дороги имѣется 50 нетормазныхъ вагоновъ, могущихъ обращаться лишь на равнинномъ участкѣ между Баку и Сурамскимъ переваломъ, каковыми вагонами вполне можетъ быть удовлетворена потребность въ перевозкахъ нефти и нефтяныхъ остатковъ въ упомянутыхъ исключительныхъ случаяхъ; 4) что, тѣмъ не менѣе, необходимо предвидѣть возможность наступленія времени, когда удовлетвореніе сполна требованій на такіе вагоны окажется невозможнымъ, и что поэтому казалось бы справедливымъ установить разверстку упомянутыхъ 50 вагоновъ между всѣми нуждающимися въ нихъ лицами, какъ ранѣе получившими право на нихъ, такъ и вновь заявившими на нихъ требованіе,—Временный тарифный отдѣлъ полагалъ возможнымъ, въ силу примѣчанія къ ст. 51 Общ. уст. рос. ж. д., разрѣшить временно Кедабекскому заводу внѣ очередную отправку со ст. Баку сырой нефти и нефтяныхъ остатковъ по 5 нетормазныхъ вагоновъ-цистернъ еженедѣльно.

При разсмотрѣніи настоящаго дѣла въ Совѣтѣ, дѣйств. тайн. сов. Гернгросомъ было выражено сомнѣніе въ правѣ Кедабекскаго завода на какую-либо особую льготу въ отношеніи перевозки нефти сравнительно съ другими предпріятіями и заведеніями, каковы различныя заводы, водопроводы, бани и т. п., также отапливающіеся нефтью и имѣющіе, быть можетъ, болѣе общественное значеніе. Принимая, впрочемъ, во вниманіе, что, по удостовѣренію Тарифнаго отдѣла, имѣющимися на Закавказской желѣзной дорогѣ 50 нетормазными вагонами-цистернами, не могущими употребляться для главнѣйшихъ перевозокъ нефтяныхъ продуктовъ за Сурамскій перевалъ, вполне удовлетворяются потребности всѣхъ этого рода мѣстныхъ потребителей нефти,—Совѣтъ, раздѣляя мнѣніе, высказанное представителемъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, дѣйств.

тѣп. сов. Гериросомъ, *положилъ*: разрѣшить Закавказской желѣзной дорогѣ: для перевозки изъ Баку для потребностей Кедабекскаго завода сырой нефти и нефтяныхъ остатковъ отпускать временно, изъ числа предназначенныхъ для такихъ перевозокъ и не входящихъ въ общее распредѣленіе вагоновъ-цистернъ, по 5 нетормазныхъ вагоновъ-цистернъ ежедневно, подъ условіемъ чтобы распредѣленіе всего числа нетормазныхъ вагоновъ-цистернъ, въ случаѣ заявленія новыхъ на нихъ требованій, между отправителями, въ число которыхъ долженъ быть включенъ и Кедабекскій заводъ, было предоставлено тому же учрежденію, которому поручено распредѣленіе вагоновъ-цистернъ общества Закавказской желѣзной дороги.

Подлинный журналъ за надлежащимъ подписаніемъ.

---

## ЗАБЛЮЧЕНИЕ

относительно статьи профессора Шуляченко „Современная номенклатура воздушныхъ и гидравлическихъ цементовъ“ \*).

---

*Отъ Редакции.*

Статья профессора Шуляченко „Современная номенклатура воздушныхъ и гидравлическихъ цементовъ“ по произведенной конференціе института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I, 19 февраля сего года баллотировеѣ, приказомъ Его Высочайшепревосходительства Министра путей сообщенія 23 марта за № 21, признана заслужившею вторую премію.

---

Профессоръ Шуляченко, придерживаясь историческаго развитія вопроса о строительныхъ растворахъ, въ сжатомъ, но достаточно ясномъ видѣ, знакомить съ отличительными свойствами различныхъ вяжущихъ веществъ и, насколько современная наука позволяетъ, съ причинами твердѣнія растворовъ. Въ это разсмотрѣніе, при основномъ подраздѣленіи строительныхъ растворовъ на воздушные и водяные или гидравлическіе, вошли:

1) Известь для воздушныхъ растворовъ; 2) гидравлическія добавки: пуццоланъ, трассъ, санторинская земля и шлаки (при этомъ указано значеніе студенистаго кремнезема), подъ общимъ названіемъ естественныхъ и искусственныхъ пуццоланъ; 3) гидравлическія извести—естественныя (тейльская) и искусственныя, получаемыя изъ мергелей и искусственныхъ глинистыхъ известняковъ, и 4) цементы, причемъ объяснено преимущество портландъ-цементовъ надъ романъ-цементами, разъяснена равнозначность искусственнаго и естественнаго (напр. новороссійскаго) портландъ-цемента и указано на постоянство свойствъ портландскихъ цементовъ, независимо отъ мѣста приготовленія ихъ.

---

\* ) „Инженеръ“, ж. М. и. с., июль и декабрь 1886 г.

Далѣ авторъ останавливается на стремленіи цементныхъ заводчиковъ увеличить начальную крѣпость цементныхъ растворовъ увеличеніемъ содержанія извести при одновременной нейтрализаціи опаснаго дѣйствія ея путемъ болѣе сильнаго обжига, магазинирования и добавленія шлаковъ и гипса; при этомъ профессоръ Шуляченко, указавъ на возможность усиленія крѣпости путемъ добавокъ, заключающихъ преимущественно студенистый кремнеземъ, и затруднительность даже лабораторными изслѣдованіями контролировать количество подмѣсей въ портландскихъ цементахъ, приводитъ принятыя обществомъ нѣмецкихъ цементныхъ фабрикантовъ резолюціи для огражденія портландъ-цементовъ отъ фальсификаціи. Авторъ статьи приводитъ результаты опытовъ Тетмайера въ Цюрихѣ съ смѣшанными цементами собственно шлаковыми цементами и условія, какимъ долженъ удовлетворять шлакъ, дающій повышеніе крѣпости цемента; рядомъ соображеній А. Р. приходитъ къ заключенію, что шлаковый цементъ, допущенный въ продажу съ добросовѣстнымъ указаніемъ количества добавки, едва ли можетъ подорвать фабрикацію чистыхъ портландъ-цементовъ; болѣе же основательнымъ конкурентомъ выступаетъ нынѣ такъ называемой пуццолановый цементъ, получаемый путемъ заводскаго смѣшиванія пуццоланы и гидрата извести. Въ заключеніи А. Р., на основаніи данныхъ, изложенныхъ въ этой статьѣ, приводитъ предлагаемую имъ номенклатуру вяжущихъ веществъ, которая, по существу, та же, что предложена была постоянною комиссіею Мюнхенской конференціи, которой членомъ и состоялъ профессоръ А. Р. Шуляченко.

Въ статьѣ приводятся, между прочимъ, химическій составъ различнаго рода вяжущихъ веществъ, а также нѣкоторые данныя, касающіяся механическихъ свойствъ растворовъ.

Статья профессора Шуляченко составляетъ собственно научную мотивировку номенклатуры, выработанной постоянною комиссіею Мюнхенской конференціи. Эта номенклатура, имѣющая въ основѣ принятую еще въ 1883 г. номенклатуру общества швейцарскихъ инженеровъ, была почти безъ измѣненія утверждена Дрезденскою конференціею 1886 года.

Въ частности замѣчу:

а) на стр. 282 не совсѣмъ ясно разграничено, что разумѣть подъ скоростью схватыванія и скоростью твердѣнія раствора, при томъ скорость схватыванія портландъ-цементовъ 10—60' показана въ малыхъ предѣлахъ;

б) тамъ, гдѣ приводятся величины сопротивленія рудодробленію и

разрыву, не указано, что столь высокія числа, вѣроятно, предполагаютъ особаго рода крупный кварцевый песокъ, такъ какъ всѣ испытанія механической лабораторіи института надъ цемен-тами съ нормальнымъ русскимъ пескомъ, какъ это видно изъ данныхъ, помѣщенныхъ въ вышедшей въ сентябрѣ 1886 г. лабораторной книгѣ, не дали такихъ результатовъ;

в) желательно было бы встрѣтить въ разсматриваемой статьѣ мнѣніе профессора Шуляченко' о смѣсахъ портландскихъ съ романскими цемен-тами, такъ какъ среди русскихъ заводчиковъ проявляется стремленіе удешевить растворы путемъ подобнаго смѣшиванія (результаты такого рода опытовъ приведены въ вышеупомянутой книгѣ).

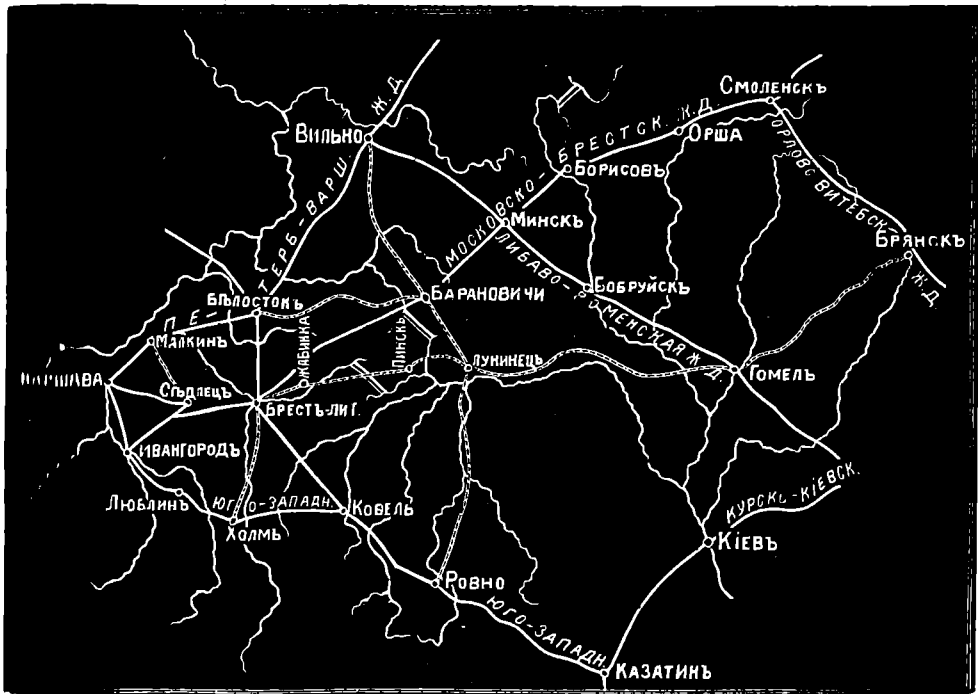
Независимо отъ этихъ не существенныхъ замѣчаній, нельзя не признать, что статья отличается совершенно понятнымъ и обстоятельнымъ изложеніемъ и заслуживаетъ полнаго вниманія.

Профессоръ Бѣлелюбскій.

## ПОЛѢССКІЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

Открытіемъ 8 августа сего 1887 года, въ присутствіи Его Высочайшаго Присутствія Министра путей сообщенія, правильнаго пассажирскаго и товарнаго движенія отъ станціи Гомель Либаво-роменской желѣзной дороги до станціи Брянскъ Орловско-витебской желѣзной дороги, окончена постройка въ западномъ краѣ сѣтъ стратегическихъ Полѣсскихъ дорогъ.

Сѣтъ эта, планъ которой представленъ ниже, состоитъ изъ слѣдующихъ пяти участковъ, общимъ протяженіемъ 1,407 $\frac{3}{4}$  верстъ.



I. Участокъ **Жабинко-пинскій** построенъ распоряженіемъ Военнаго министерства въ 1882 году, и въ ноябрѣ того же года открыто по немъ правильное движеніе, причѣмъ дорога оставалась въ вѣдѣніи Военнаго министерства до 1-го сентября 1883 года, слѣдующаго числа поступила въ вѣдѣніе Министерства путей сообщенія. Протяженіе линіи 135 $\frac{1}{4}$  версты и вѣтви отъ станціи Пинскъ къ рѣкѣ Пинѣ 3 $\frac{1}{4}$  версты; и всего 138 $\frac{1}{2}$  верстъ.

II. Участокъ **Вильно-ровенскій** построенъ, какъ и всѣ послѣдующіе участки, непосредственнымъ распоряженіемъ Министерства путей сообщенія, во время управленія сѣтъ Министерствомъ гене-

раль-адъютанта К. Н. Посыета Протяженіе линіи 477 вер. и вѣтвей: 1) отъ ст. Лунинецъ до ст. Пинскъ  $52\frac{3}{4}$  и 2) отъ ст. Барановичи Полѣсскихъ дорогъ до ст. Барановичи Московско-брестской дороги 3 вер., а всего  $532\frac{3}{4}$  вер.

Къ сооруженію линіи приступлено въ апрѣлѣ 1883 г., открытіе же правильнаго движенія на Сѣверномъ участкѣ ея (Вильна-Лунинецъ и вѣтвь Лунинецъ-Пинскъ) состоялось 30 декабря 1884 г., а на Южномъ участкѣ (Лунинецъ-Ровно) 2 августа 1885 г. Общая стоимость сооруженія дороги вмѣстѣ съ рельсами, скрѣпленіями и подвижнымъ составомъ, составляетъ 22.530.854 р., или на версту дороги 42.288 р., а безъ рельсовъ, скрѣпленій и подвижнаго состава 13.155.385 р. или на версту 24.710 р.

Начальникомъ работъ по постройкѣ Вильно-ровенскаго участка былъ д. ст. сов., инженеръ Ф. К. Хржановскій.

III. Участокъ **Лунинецъ-гомельскій** протяженіемъ  $284\frac{3}{4}$  вер. Постройка сего участка начата въ іюнѣ 1883 г., а правильное по немъ движеніе открыто 25 февраля 1886 г. Общая стоимость участка вмѣстѣ съ рельсами, скрѣпленіями и подвижнымъ составомъ, опредѣлилась въ 10.253.091 р. или на версту 36.141 р.; безъ рельсовъ же, скрѣпленій и подвижнаго состава 6.760.000 р., или на версту 23.828 р.

Сооруженіе дороги исполнено подъ ближайшимъ завѣдываніемъ начальника работъ, кол. сов. инж. Т. Н. Серебрякова.

IV. Участокъ **Барановичи-бѣлостокскій** протяженіе участка  $196\frac{1}{2}$  вер. Начало постройки его въ апрѣлѣ 1885 г. и открытіе правильнаго движенія 23 ноября 1886 г. Общая стоимость сего участка, съ рельсами, скрѣпленіями и подвижнымъ составомъ, 9.187.493 р., или на версту 46.768 р., а безъ названныхъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей 5.446.670 р., или на версту 27.725 р.

Постройка участка начата подъ ближайшимъ завѣдываніемъ начальника работъ, кол. сов. инж. Н. Т. Серебрякова и окончена начальникомъ работъ, кол. сов. инж. Б. А. Рипасомъ.

V. Участокъ нынѣ открытый **Гомель-брянскій** протяженіемъ  $256\frac{1}{4}$  вер. Къ сооруженію участка приступлено въ сентябрѣ 1885 г. Общая стоимость этого участка, вмѣстѣ съ рельсами, скрѣпленіями и подвижнымъ составомъ 11.640.437 р., или на версту дороги 45.293 р., а безъ рельсовъ, скрѣпленій и подвижнаго состава 8.148.627 р., или на версту 32.859 р.

Постройка дороги начата начальникомъ работъ, кол. сов. инж. Н. Т. Серебряковымъ, и окончена падв. сов. инж. Григоролскимъ.

## КАМЕННЫЙ УГОЛЬ ВОСТОЧНОГО СКЛОНА УРАЛА.

---

Каменноугольная полоса восточного склона Уральского хребта исследуется горнымъ вѣдомствомъ съ 1876 года на протяженіи 120 верстъ. Эти геогностическія развѣдки, имѣющія цѣлью удостовѣриться вообще въ присутствіи здѣсь каменнаго угля и въ возможности открытія благонадежныхъ мѣсторожденій его, конечно, не могли еще представить такихъ данныхъ, на основаніи которыхъ можно было бы заключить болѣе или менѣе приблизительно о запасахъ ископаемаго горючаго, заключающихся въ этой мѣстности, но, съ другой стороны, результаты произведенныхъ развѣдокъ даютъ основаніе рассчитывать на присутствіе запасовъ каменнаго угля и, слѣдовательно, на развитіе каменноугольнаго дѣла. Громадность запасовъ каменнаго угля въ этой мѣстности подтверждается и тѣмъ, что на линіяхъ, пересѣкающихъ главную угленосную полосу въ разныхъ пунктахъ, число встрѣченныхъ каменноугольныхъ пластовъ, служащихъ разработки, довольно постоянно и простирается отъ 3 до 4, при наименьшей средней общей толщинѣ ихъ въ 10 фут.; изъ этого слѣдуетъ заключить о существованіи такого же числа пластовъ и такой же мощности и въ другихъ, еще не изслѣдованныхъ пунктахъ полосы. Принимая наименьшее протяженіе каменноугольныхъ пластовъ въ глубину 150 саж. при простираніи до 120 верстъ, получится весьма значительный запасъ угля въ этой мѣстности.

Разсматриваемая каменноугольная полоса включаетъ въ себя мѣсторожденіе желѣзныхъ рудъ, которыя, болѣею частью въ видѣ бурыхъ желѣзняковъ, располагаются по слою каменноугольной полосы съ лежащимъ выше ея горнымъ известнякомъ, а около Каменскаго завода руды являются въ видѣ скопленій сферосидора, поблизости и параллельно съ пластами каменнаго угля. Въ разсма-



триваемой мѣстности частными лицами и заводами сдѣлано до 36 заявокъ на каменный уголь и до 8 на желѣзныя руды, и по болѣе части этихъ заявокъ уже сдѣланы надлежащія отводы площадей. Впрочемъ, ни одинъ рудникъ еще не устроенъ надлежащимъ образомъ для разработки значительной добычи каменнаго угля.

Для развѣдокъ около Каменскаго завода отведена площадь величиною немного болѣе одной квадратной версты, находясь подъ  $56^{\circ}25'$  сѣверной широты и  $31^{\circ}31'$  восточной долготы, расположена въ юго-западной части излучины, образуемой впаденіемъ р. Каменки въ р. Исеть, причемъ версты 4 эти обѣ рѣки имѣютъ почти параллельное теченіе при наибольшемъ разстояніи между ними въ 2 версты. Съ запада и съ востока площадь ограничена сельскимъ выгономъ, съ сѣверной стороны непосредственно селеніемъ Каменскаго завода, съ южной же стороны р. Исетью и расположенною на правомъ пологомъ ея берегу дер. Бродовскою. Лѣвый же, сравнительно высокій и обрывистый, берегъ р. Исети, представляющій эту южную естественную границу, высоту 22—23 саж., мѣстами прорѣзывается довольно глубокими ложбинами, берущими свое начало почти со середины площади. Между послѣдними же и во всей остальной части площадь имѣетъ почти ровную поверхность; только въ ея средней части замѣчается постепенное возвышеніе до высоты  $24\frac{1}{2}$  саж. надъ уровнемъ р. Исети, откуда на сѣверъ къ селенію и къ заводскому пруду мѣстность постепенно понижается. Разстояніе каменноугольной копи до станціи Островской, Екатеринбургско-тюменской желѣзной дороги, отъ которой она отдѣлена р. Каменкою, 4 версты, разстояніе до Каменскаго завода, находящагося также по лѣвой сторонѣ р. Каменки, въ 2 версты \*).

Каменноугольныя развѣдки, предпринятыя правительствомъ въ упомянутой площади, сначала геологическія, при которыхъ открылось до 9 рабочихъ пластовъ угля, затѣмъ детальныя до 1886 года. Эти работы привели къ удовлетворительнымъ результатамъ, вслѣдствіе чего рѣшено было приступить въ концѣ 1886 г. въ южной прибрежной части каменской копи къ подготовительнымъ работамъ для добычи угля; въ сѣверномъ же участкѣ продолжать развѣдки,

---

\*) Каменская вѣтка отъ ст. Богдановичъ до ст. Островская имѣетъ главными грузами въ большомъ количествѣ хлѣбъ, который изъ Сибири сплавляютъ до Тюмина, потомъ желѣзною дорогою перевозятъ до мельницъ около Каменскаго завода по р. Исети. Мука, полученная на этихъ мельницахъ, перевозится обратно на Уральскую желѣзную дорогу, съ помощью которой доставляется на разные заводы на Уралѣ.

которыя производятся и въ настоящее время. Касательно геогностическаго строя каменскаго каменноугольнаго мѣсторожденія слѣдуетъ замѣтить: слои каменноугольной полосы, простирающейся чрезъ Каменскій заводъ, относятся къ нижнему ярусу каменноугольной формаціи восточнаго склона Урала. Будучи покрыты весьма не толстымъ слоемъ наносныхъ образованій, относящихся къ аллювіальному геологическому періоду они образуютъ собою громадную антиклинальную, довольно пологую, складку, которая какъ по горизонтальному, такъ и по вертикальному направленіямъ показываетъ еще повторенную складчатость. Невѣзбѣжнымъ послѣдствіемъ послѣдняго обстоятельства является присутствіе множества трещинъ, производившихъ сбросы и сдвиги въ слояхъ, весьма затруднявшіе правильный и систематическій ходъ развѣдочныхъ работъ и бывшіе причиною долговременности послѣднихъ. Вершина антиклинальной складки разрушена и смыта, отчего и выходитъ то странное явленіе, что свита слоевъ каменноугольной формаціи представляется какъ бы промежуточною толщею, расположенною между слоями нижняго горнаго известняка, между тѣмъ какъ въ дѣйствительности слои известняка, ограничивающіе въ геогностическомъ отношеніи полосу въ предѣлахъ площади, съ запада и съ востока образовали въ прежнія времена одну общую толщъ, покрывавшую всю свиту слоевъ угленоснаго яруса. Въ слояхъ каменскаго нижняго каменноугольнаго яруса слѣдуетъ различать три главныя отдѣла, состоящіе изъ слѣдующихъ группъ горныхъ породъ, располагая мысленно всѣ толщи въ первоначальное горизонтальное положеніе и разсматривая ихъ въ нисходящемъ положеніи: 1) Верхній отдѣлъ, къ которому относится нижній горный известнякъ, занимающій около  $\frac{1}{3}$  части площади. Онъ сопровождается гнѣздообразными, иногда штокообразными мѣсторожденіями бураго и глинистаго бурого желѣзняка, расположенными подъ головами слоевъ известняка. 2) Средній или собственно угленосный отдѣлъ толщиной около 2-14 саж. представляетъ собою главнѣйшій практический интересъ, такъ какъ къ нему относятся главнѣйшіе рабочіе флѣцы каменнаго угля, а также и довольно значительныя мѣсторожденія сферосидерита, могущія служить предметомъ совмѣстной съ углемъ эксплуатаціи. 3) Нижній или безфледовый отдѣлъ состоитъ изъ песчаниковъ крупногалечныхъ, конгломератовъ и сланцевъ, окрашенныхъ болѣею частью въ темно-зеленый цвѣтъ отъ присутствія хлоритыхъ обломочныхъ минераловъ; встрѣчаются также тонкія прослойки каменнаго угля, не могущіе служить предметомъ эксплуатаціи.

Слѣдуетъ упомянуть еще объ одной зеленой кристаллической горной породѣ метаморфическаго характера, вдвинутой также въ предѣлы каменноугольной площади въ восточной ея части. Соприкасаясь съ западной стороны къ зеленому конгломерату, съ восточной же непосредственно къ горному известняку, порода эта представляетъ собою, вѣроятно, продуктъ метаморфизаціи верхнихъ песчаниковъ, которыхъ не видно въ обнаженіяхъ р. Исети.

Уголь всѣхъ развѣдочныхъ пластовъ каменскаго мѣсторожденія, по физическимъ качествамъ, почти одинаковъ. При этомъ угли 2-го и 6-го пластовъ отличаются своею сравнительною твердостью въ отношеніи къ углю 3-го пласта, легко распадающагося на мелочь при пролежаніи на воздухѣ; за то послѣдній уголь не содержитъ золы въ такой значительной степени, какъ угли 2-го и 6-го пластовъ, какъ видно изъ нижеслѣдующихъ анализовъ. По химическому составу, всѣ угли слѣдуетъ отнести къ разряду жирныхъ, спекающихся, получаемый изъ нихъ коксъ сѣраго цвѣта съ металлическимъ блескомъ. По тигельному анализу углей 3 пластовъ имѣются слѣдующія данныя:

	2-го пласта.	6-го пласта.	3-го пласта.
Влажности . . .	0,56°/о	0,65°/о	0,45°/о
Летучихъ веществъ .	20,25 „	21,66 „	22,25 „
Нелетучаго углерода .	63,74 „	60,94 „	71,12 „
Золы . . .	15,45 „	16,75 „	6,18 „
Сѣры	0,27 „	нѣтъ.	слѣды.

Элементарный анализъ сдѣланъ только съ углемъ 2-го пласта, причемъ получилось:

Углерода	73,36°/о
Водорода . . . . .	4,35 „
Воды гигроскопической	0,63 „
Сѣры . . .	0,27 „
Золы . . . . .	16,66 „
Кислорода и азота	4,73 „

Слѣдовательно, въ 100 частяхъ органической массы угля находится:

Углерода	88,97°/о
Водорода . . . . .	5,28 „
Кислорода и азота	5,75 „

Нагрѣвательная способность 2-го и 6-го пластовъ, по тигельному опредѣленію, равна 5.941 единицамъ.

Удельный вѣсъ углей 2-го и 6-го пластовъ 1,40 и 1,46.

Вѣсъ одной кубической сажени угля въ пластѣ—840 пудовъ.

Вѣсъ одной кубической сажени угля кусками средней величины—584 пуда.

Нагрѣвательная способность угля 3-го пласта—7.297 единицъ. Удельный вѣсъ 1,328. Анализъ сферосидерита, сопровождающаго ильменскіе пласты угля, сдѣланъ уральскою лабораторіей:

Сырости . . . . .	0,98%
Потеря при прокалкѣ	7,12 „
$S, O_2$ . . .	12,55 „
$Al_2 O_3$	2,75 „
$Ca Co^3$	1,05 „
$Mg Co_3$	1,05 „
$Mn Co_3$	5,42 „
$Fe_2 O_3$	38,42 „
$Fe Co_3$	26,45 „
Сѣры .	нѣтъ
$P_2 O_5$	1,34 „

Отсюда вычитается содержаніе металлическаго желѣза въ 39,65%, марганца 2,59%.

Управленіемъ Еваторинбургско-тюменской желѣзной дороги былъ испытанъ уголь въ февралѣ мѣсяцѣ 1886 года въ количествѣ 3.600 пуд. и который пролежалъ на ст. Островской до іюня мѣсяца, когда было приступлено къ опытамъ отопленія паровозовъ каменнымъ углемъ ильменскихъ копей, причемъ было замѣчено въ іюнѣ мѣсяцѣ, что этотъ уголь обратился въ мелкій порошокъ отъ атмосферныхъ осадковъ. Опыты производились на 6-колесномъ паровозѣ Невскаго завода при поѣздахъ по каменской линіи между станціями Островская и Богдановичъ въ присутствіи техника Тюменской дороги и наблюдающаго копами Каменскаго завода. 21 іюня 1886 г., въ 1 часть дня, были разведены пары на паровозѣ дровами до 4 атмосферъ; къ 2 часамъ дня пары были подняты каменнымъ углемъ до 8 атмосферъ, а въ 2 часа 5 минутъ отправились съ однимъ паровозомъ на станцію Богдановичъ, продолжая топить углемъ. Послѣ пробѣга 13 перестъ, въ 2 часа 38 минутъ манометръ упалъ до 3½ атмосферъ и такъ какъ манометръ продолжалъ падать, то должны были перейти на дрова и съ помощью дровъ возвратились на станцію Островскую, гдѣ и было опредѣлено:

Зола и негорѣвшаго мелкаго угля .	20°/о
Мелкаго угля въ дымовой коробѣ .	2,53°/о
Остатка въ топкѣ (сланца, шлаку) .	9°/о

25 іюля въ 4 часамъ дня на паровозѣ дровами были разведены пары до 5 атмосферъ и затѣмъ продолжали топить углемъ, вновь полученнымъ изъ копей въ іюнѣ мѣсяцѣ. Въ 10 часовъ 20 минутъ вечера поѣздъ, въ составѣ 2-хъ пассажирскихъ вагоновъ, 1 багажного и 5 груженыхъ товарныхъ, отправился со станціи Островская и въ 4 часа утра возвратился обратно отъ станціи Богдановичъ на станцію Островскую. По прибытіи на станцію Островскую было опредѣлено, что изъ всего сожженного количества топлива получилось:

Зола . . . . .	9,4°/о
Мелкаго угля въ дымовой коробѣ .	6°/о
Въ топкѣ негорѣвшаго остатка .	20,86°/о

23 и 25 августа были произведены опыты, изъ которыхъ получились тѣ же самые результаты, что и въ предыдущемъ опытѣ, и такъ какъ опыты производились со свѣжемъ углемъ то остановокъ въ пути не было.

Когда управленіемъ дороги былъ потребованъ уголь, чтобы возможно было производить опыты на главной линіи въ болѣе широкихъ размѣрахъ, чтобы получить болѣе опредѣленные результаты, причемъ просили завѣдующаго копами извѣстить, сколько онъ можетъ отпустить угля и по какой цѣнѣ, то былъ полученъ отвѣтъ, что у него, завѣдующаго копами, имѣется только въ данное время 2.000 пудовъ угля; который необходимъ ему для отопленія паровой машины, и такъ какъ работы ведутся въ сокращенномъ видѣ, до полученія распоряженія о началіи работъ на устройство рудника, пока невозможно производить отпускъ угля для желѣзной дороги.

Изъ приведенныхъ опытовъ выяснилось:

1) Каменный уголь весьма рыхлъ: добытый изъ мѣстороженія въ кускахъ, на воздухѣ, послѣ одного мѣсяца, уже на половину превращается въ мелочь, а послѣ 2 мѣсяцевъ весь превращается въ сплошную кучу мусора.

2) Въ топкѣ наблюдается слѣдующее явленіе: при разбрасываніи полною лопатой мелочь не разгоралась вовсе, наподобіе того, какъ если бы заброшена была лопата земли; необходимо каждую лопату разбрасывать тончайшимъ слоемъ по всей поверхности рѣшетки, но и при этомъ способѣ, послѣ 3—4 лопатъ, колосники рѣ-

плетки покрывались спекшеюся, оплаковавшеюся корой, которую необходимо постоянно разрыхлять, иначе доступъ воздуха изъ поддувала прекращается, и тогда необходимо было держать дверцы открытыми.

3) Уголь даетъ, среднимъ числомъ, около 36% золы и несгораемого остатка, который мѣшаетъ горѣть вновь бросаемому углю, и чтобы продолжать горѣніе, необходимо удалить изъ топки полученный остатокъ.

Управленіемъ Екатеринбургско-тюменской желѣзной дороги также были произведены опыты отопленія паровозовъ егоршинскимъ углемъ, получаемымъ изъ копей около деревни Егоршино, въ 60 верстахъ къ сѣверу отъ станціи Богдановичъ. Послѣ нѣсколькихъ поѣздовъ съ этимъ углемъ выяснилось, что этотъ уголь, напоминающій своимъ видомъ антрацитъ, не спекается, и, будучи брошенъ на раскаленную поверхность, обращается въ мелочь, которая частью проваливается въ зольникъ и прекращаетъ доступъ воздуха въ топку. Чтобы продолжалось горѣніе необходимо усиливать тягу (сифономъ); но тогда этою усиленною тягой часть угля уносится въ дымовую коробку, гдѣ онъ продолжаетъ горѣть и портить паропроводныя трубы. Изъ опытовъ выяснилось, что на кубическую сажень дровъ расходуется до 160 пудовъ этого угля, а такъ какъ онъ обходится 8 коп. за пудъ съ доставкою на станцію Богдановичъ, то управление Тюменской желѣзной дороги не нашло для себя выгоднымъ топить паровозы этимъ углемъ. Въ лабораторіи Нижнетагильскихъ заводовъ, которыми разрабатываются эти копи и которыми уже добыто около 4 милліоновъ пудовъ угля, опредѣленъ слѣдующій составъ:

Золы .	3,33% — 5,34%
Летучихъ веществъ.	7,91 „ — 8,20 „
Нелетучаго углерода .	89,76 „ — 87,46 „

Нагрѣвательная способность 6.735—7.697 единицъ.

Составъ золы егоршинскаго угля:

$S_1O_2$	47,50%
$Al_2O_3$	39,39 „
$Fe_2O_3$ .	9,21 „
$Mn_2O_4$ .	0,20 „
$CaO$	3,02 „
$MgO$	0,54 „
Сѣры	0,24 „

Нижнетагильскіе заводы производятъ выплавку мѣди въ Нижнемъ-Тагилѣ изъ рудъ, получаемыхъ около этого завода, и также производятъ опыты для выплавки чугуна изъ желѣзныхъ рудъ.

Принимая во вниманіе, что около Егоршино обнаружены слѣды желѣзныхъ и свинцовыхъ рудъ, можно ожидать, что этой мѣстности предстоитъ большая будущность.

Н. Селецкій.

## ОТДѢЛЪ II.

### Предположенія о соединеніи рѣкъ и озеръ Балтійскаго бассейна между собою \*).

#### ГЛАВА I.

#### БЗ. Предположеніе о соединеніи озеръ Сего, Леви, Ламба, Матко и Суно съ Онежскимъ озеромъ \*\*).

По предписанію главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями, отъ 8 февраля 1847 года, за № 1.716, послѣдовавшаго по отношенію Министра государственныхъ имуществъ, отъ 30 января того же года № 208, ученые лѣсничіе, производившіе въ 1848 году описаніе казенныхъ лѣсовъ Олонецкой губерніи, назначенныхъ для дѣйствія частныхъ заводовъ, признали полезнымъ, въ видахъ увеличенія лѣсныхъ доходовъ, въ дачахъ Подонской и Выгозерской Повѣнецкаго уѣзда, для доставленія возможности сплава изъ нихъ лѣсовъ къ Онежскому озеру и къ лѣсопильнымъ заводамъ, соединить каналомъ въ первой дачѣ озера: Сегозеро и Лави-Ламбу, по болотистому грунту на 3 верстахъ, а въ послѣдней—Маткозеро и Сунозеро на 5 верстахъ, съ расчисткою нѣкоторыхъ рѣкъ и рѣчекъ. Эти предположенія вели къ заключенію, что въ этихъ мѣстахъ будетъ развита лѣсная промышленность съ пользою для государственныхъ крестьянъ и что тогда открылось бы водяное сообщеніе между Онежскимъ озеромъ и Бѣлымъ моремъ.

Разсмотрѣвъ представленные проекты, мѣстное окружное начальство заключило:

1) Что устроеніе канала въ Выгозерской дачѣ невозможно, по недостатку водъ въ раздѣльномъ пунктѣ, и что оно бесполезно по-

\*) См. журналъ Министерства путей сообщенія, 1887 г., № 80.

\*\*) Департаментъ разсмотрѣнія проектовъ и смѣтъ. Отд. I, ст. 3, д. № 74/всп, 1848 г.



тому, что эта вѣтвь водяныхъ путей Онежскаго бассейна этой дачи, въ самомъ естественномъ состояніи; можетъ служить удобнымъ путемъ для сплава и сбыта строеваго лѣса изъ всей дачи на заводъ, который для этой цѣли необходимо было бы устроить на устьѣ р. Повѣнчанки.

2) Что устройство канала въ Подонской дачѣ хотя и было бы необходимо для сбыта строеваго лѣса изъ всей этой дачи а частью и изъ Селицкой дачи (который безъ этого остается безъ сбыта), но что на устройство такого канала нужна сумма, далеко несоразмѣрная съ ежегоднымъ доходомъ, какой казна могла бы получить отъ сбыта этихъ лѣсовъ на лѣсопильный заводъ, который слѣдовало бы устроить на устьѣ р. Кумсы, еслибъ каналъ могъ обойтись дешевле. Одна же вѣтвь водянаго пути, направленная отъ этой дачи къ Онежскому озеру, съ небольшими улучшеніями естественнаго состоянія р. Острѣчки, принимая во вниманіе только лѣса Подонской и Селецкой дачъ и малое количество строеваго лѣса, принесла бы казнѣ незначительную выгоду.

3) Что вѣтви водъ бѣломорскаго бассейна, направленные отъ дачъ Подонской и Выгозерской, послѣ устройства предполагаемыхъ каналовъ съ вѣтвями водъ бассейна Онежскаго озера, исходящими изъ тѣхъ же дачъ, составили бы сообщеніе между Бѣлымъ моремъ и С.-Петербургомъ въ естественномъ состояніи, представляли огромныя затрудненія для всякаго рода плаванія, и что многостоящее приведеніе ихъ въ славное или судоходное состояніе не принесло бы никакихъ выгодъ для промышленности.

Вслѣдствіе этого было рѣшено оставить этотъ вопросъ безъ дальнѣйшаго движенія.

## ГЛАВА II.

**Предположенія о соединеніи между собою рѣкъ, впадающихъ въ Ладожское и Онежское озера.**

### 54. Предположеніе о соединеніи рѣки Олонки съ рѣкою Свирью \*).

Въ 1835 году олонецкіе промышленники купецъ Аврамовъ и мѣщанинъ Кондратьевъ подали на имя главноуправляющаго путями сообщенія прошеніе, въ которомъ указывали на необходимость устройства водянаго сообщенія между г. Олонцомъ и р. Свирью, отъ которой этотъ городъ лежитъ въ разстояніи 40 верстъ.

Просители предполагали прочистить рѣки Мегрегу и Инемъ

\*) Архивъ гл. упр. в. п. с., д. № 38, 1835 г.

(притоки р. Олонки, впадающей въ Ладожское озеро) и прокопать каналъ на протяженіи 4 верстъ. Этимъ путемъ соединились-бы со Свирью слѣдующія рѣки: Олонка на 80 верстъ, Низовая на 30 верстъ, Мегрега на 40, Тукса на 30, Тулокса на 60, Видлица на 90 и Тикулла на 50.

По мнѣнію просителей, новый путь принесъ бы слѣдующія выгоды:

1) Уменьшился бы тарифъ за перевозку соломы и сѣна въ г. Олонецъ на 10 коп. съ пуда, такъ что съ ежегодно доставляемаго количества, 400.000 пудовъ—получилось бы сбереженіе въ 40.000 р.; 2) по всѣмъ этимъ рѣкамъ могли бы сплавляться изъ олонецкихъ казенныхъ дачъ дрова въ Петербургъ; 3) понизились бы цѣны на сѣстные припасы въ г. Олонецъ и окрестностяхъ; 4) устранилась бы необходимость доставлять лѣсной матеріалъ и сѣно по Ладожскому озеру (изъ Свири въ Олонку).

Управлявшій II округомъ п. с., генераль-маіоръ Чернобровкинъ нашель, что устройство такого сообщенія очень полезно и заслуживаетъ особаго вниманія и просилъ главное управленіе путей сообщенія назначить офицера для производства изысканій.

До 1839 года, за неимѣніемъ свободныхъ офицеровъ, требованіе генераль-маіора Чернобровкина осталось не исполненнымъ, а только въ этомъ году было поручено производство изысканій строительнаго отряда полковнику Каулингу. Въ то же время и Министерствомъ государственныхъ имуществъ былъ командированъ лѣсничій Мионовъ для изслѣдованія соединенія рр. Олонки со Свирью.

Полковникъ Каулингъ, послѣ непродолжительнаго пребыванія на мѣстѣ, нашель, что предполагаемый путь не можетъ принести существенной пользы. Такъ какъ свое заключеніе онъ не основывалъ на какихъ-либо данныхъ, то онъ и былъ откомандированъ, а на его мѣсто назначенъ инженеръ-поручикъ Геральдъ.

Изъ описныхъ и проектныхъ работъ Геральда и Миронова видно, что р. Олонка, по мѣстному названію Верховья, истекаетъ изъ озера Углоозеро; пройдя 80 верстъ, она соединяется съ р. Мегрегой и принимаетъ названіе Большой Олонки. На 25 верстъ ниже впаденія Мегреги, Олонка вливается въ Ладожское озеро. Теченіе тихое, берега крутые, вышиною до 2 саж., ширина отъ 10 до 20 саж.; глубина отъ 0,35 до 1.50 саж. Въ 7 верстахъ ниже Олонца находятся значительные пороги. Судходство производилось отъ Ладожскаго озера до Ильинскаго погоста.

Р. Мегрега, соединяющаяся съ р. Олонкою, вытекая изъ озера Мегрезера, имѣетъ длину 35 верстъ. Теченіе ея быстрое; берега

крутые, вышиною до  $2\frac{1}{2}$  саж. надъ поверхностью меженного горизонта. Ширина рѣки отъ 10 до 20 саж., глубина отъ 1 до 2 саж.

Въ 8 верстахъ отъ г. Олонца впадаетъ въ р. Мегрегу р. Инемъ, вытекающая изъ озера Инемскаго и имѣющая длину 24 версты.

По р. Инемъ бревна сплавлялись небольшими плотами, а по рр. Олонкѣ и Мегрегѣ розсыпью.

Въ р. Инемъ впадаетъ рѣчка Кукасъ, протяженіемъ 9 верстъ, вытекающая изъ озера Кукасъ, соединеннаго посредствомъ искусственнаго канала съ озеромъ Долгимъ. Каналь этотъ былъ построенъ въ 1830 году, купцомъ Серебряковымъ, для сплава лѣса къ своему лѣсопильному заводу. Ширина канала 1 саж., глубина 4 фута. Горизонтъ озера Кукасъ ниже горизонта Долгаго озера на 2,59 фута. Въ озеро Кукасъ впадаетъ рѣчка, истекающая изъ Средняго озера, а въ послѣднее имѣетъ стокъ еще Ращинское озеро. Вся эта цѣпь озеръ и рѣчекъ могла бы служить раздѣльнымъ бьефомъ проектируемаго сообщенія.

Свирская вѣтвь сообщенія должна была состоять изъ искусственнаго канала, длиною 2 версты, соединяющаго озеро Долгое съ рѣчкою Рудоемъ, притокомъ р. Свири, длиною 5 верстъ.

Олонскую вѣтвь образуетъ рядъ озеръ и рѣчекъ отъ озера Долгаго до р. Олонки.

Такимъ образомъ, работы по устройству первой вѣтви должны были состоять въ прорытіи канала отъ озера Долгаго до р. Рудоя и въ углубленіи этой послѣдней. Р. Рудой протекаетъ по низкимъ и удобнымъ для земляныхъ работъ мѣстамъ. Паденіе р. Рудоя отъ того мѣста, гдѣ предполагалось ввести въ нее каналъ до Александро-Свирской пристани на р. Свири, на протяженіи 4 вер. 216 саж., составляло 18,76 фута. На этомъ протяженіи предполагалось устроить 3 плюза съ водоудержательными плотинами.

Для устройства второй, Олонецкой, вѣтви предполагалось углубить какъ существующій каналъ Серебрякова, такъ и рѣки Инемъ и Мегрегу. На этой вѣтви предполагалось устроить 6 плюзовъ съ водоудержательными плотинами. Для питанія этой вѣтви назначалось озеро Инемо.

Лѣсничій Мироновъ предлагалъ еще другой варіантъ для соединенія р. Олонки съ р. Свирью, а именно чрезъ Сормежское болото, которое начинается въ недалекомъ разстояніи отъ г. Олонца и оканчивается въ 8—10 верстахъ отъ р. Свири. При этомъ направленіи пришлось бы рыть каналъ на протяженіи 30 верстъ. По мнѣнію лѣсничаго Миронова, послѣднее направленіе имѣло то пре-

имущество передъ вторымъ, не смотря на большую его стоимость, что оно было бы короче и, кромѣ того, проведенный каналъ осушилъ бы болото, на которомъ могло бы накашиваться болѣе 1.000.000 пудовъ сѣна.

Относительно цѣлесообразности устройства новаго сообщенія поручикъ Геральдъ представилъ слѣдующія соображенія:

- 1) что устройство сообщенія обойдется въ 1.000.000 рублей;
- 2) что лѣса въ окрестностяхъ Олонца и предполагаемаго сообщенія вырублены, а оставшійся лѣсъ нестройной, тонкій, годный на дрова. Вслѣдствіе этого изъ 7 построенныхъ въ этихъ мѣстахъ лѣсопильных заводовъ дѣйствовали въ то время только 2, и изъ нихъ одинъ, въ 9 верстахъ отъ г. Олонца, на р. Мегрегѣ, пилилъ свирскій лѣсъ, доставлявшійся гужомъ къ Долгому озеру;
- 3) что устройство сообщенія наврядъ ли увеличить количество вырубимаго лѣса, такъ какъ въ то время крестьяне уже рубили столько лѣса, сколько могли. Кромѣ того, крестьяне продавали дрова и лѣсъ, доставленный сплавомъ къ ладожскимъ пристанямъ только потому дешево, что онъ доставлялся сплавомъ; при взводной же доставкѣ цѣнность его значительно увеличилась бы;
- 4) что количество выкашиваемаго сѣна наврядъ ли увеличилось бы, такъ какъ крестьяне и такъ не успѣвали собирать своихъ покосовъ и много травы гнило на корню. Кромѣ того, лучшіе покосы находились въ мѣстности предполагаемаго сообщенія и потому при его устройствѣ они или отошли бы подъ сообщеніе, или были бы затоплены подпорною водою.

Въ виду всѣхъ этихъ соображеній инженеръ-поручикъ Геральда, главное управленіе путей сообщенія нашло, что затраты на устройство сообщенія между рр. Олонкою и Свирью не соотвѣтствовали бы пользѣ, которую оно принесло бы, и предписало правленію II округа не приступать къ составленію подробнаго проекта этого сообщенія.

## 55. Предположеніе о соединеніи р. Олонки съ р. Шуею \*).

Лѣсничій Мионовъ, изслѣдовавшій мѣстность для соединенія р. Олонки съ р. Свирью, предложилъ соединить р. Олонку съ р. Шуею, впадающею въ Онежское озеро.

Мионовъ говоритъ, что хотя и полагаютъ, что р. Олонка вытекаетъ изъ Утовера, но рядъ озеръ, соединенныхъ между собою,

\*) Архивъ гл. упр.вл., д. № 38, 1835 г.

заставляетъ предполагать, что она беретъ свое начало изъ Тонозера. Въ недалекомъ отъ этого озера разстояніи (150 саж.) находится озеро Тайвай, принадлежащее Онежскому бассейну. Озера Тонозеро и Тайвай раздѣлены между собою мало-возвышеннымъ ущельемъ, шириною въ 10 саж. и длиною въ 150 саж. Это мѣсто самое удобное для прорытія канала.

Озеро Тайвай, длиною 90 саж., даетъ начало ручью Тайвай, который, протекая 2 версты, впадаетъ въ озеро Варрасъ длиною 250 саж. Отсюда течетъ ручей Варрасъ, длиною 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> версты, соединяющійся съ озеромъ Кромнозеромъ, имѣющимъ 12 верстъ длины. Послѣднее озеро соединяется посредствомъ ручья Макельскаго, длиною въ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> версты, съ озеромъ Макельскимъ. Изъ Макельскаго озера вытекаетъ рѣчка Сальмоницкая, соединяющая это озеро съ огромнымъ озеромъ Соддеръ. Черезъ озеро Соддеръ протекаетъ р. Шуя, берущая начало въ Финляндіи и протекающая чрезъ весь Петрозаводскій уѣздъ на протяженіи почти 100 верстъ. Р. Шуя впадаетъ въ Логмъ озеро, которое соединяется съ Петрозаводскою губой Онежскаго озера въ 7 верстахъ отъ г. Петрозаводска.

Р. Шуя, вслѣдствіе большихъ и малыхъ пороговъ, изъ которыхъ главнѣйшіе при деревнѣ Кондасовой и около нижней Салмасы, не причислена къ судоходнымъ рѣкамъ. Притоки р. Шуи съ правой стороны: Святъ, Вилга, Нюроль; съ лѣвой—Сятъ, Ирета, Купычка, Вишнелъская.

Кромѣ прорытія канала въ 150 с., для устройства этого сообщенія предполагалось еще расчистить ручьи Тайвай, Варрасъ, Макельскій и рѣчку Салманицкую, всего на протяженіи 11 верстъ.

## 56. Предположеніе о соединеніи р. Важины съ р. Лососинкою \*).

Это сообщеніе предложено тоже лѣсничимъ Мироновымъ для соединенія С.-Петербурга съ Петрозаводскомъ. Предполагалось соединить р. Важину, притокъ р. Свири, впадающую въ послѣднюю ниже всѣхъ пороговъ, съ р. Лососинкою, впадающею въ Онежское озеро въ самомъ г. Петрозаводскѣ.

Коммисія проектов и смѣтъ, разсматривая этотъ проектъ въ декабрѣ 1840 года, нашла, что хотя онъ и предохраняетъ судоходство отъ опасностей Онежскаго озера и Свирскихъ пороговъ, но наврядъ ли покроетъ издержки, потребныя на приведеніе его въ исполненіе.

\*) Архивъ гл. управл. и. с. д. № 38, 1836.

### ГЛАВА III.

#### 57. Предположеніе о соединеніи озера Ильменя съ озеромъ Селигеромъ \*).

Вопросъ о соединеніи озеръ Ильменя и Селигера былъ поднимемъ съ давнихъ временъ.

Инженеръ Вильбоа предполагалъ прорыть каналъ между сѣвернымъ концомъ озера Селигера и рѣкою Черною, притокомъ р. Ивона, впадающаго въ судоходную р. Паллу, вливающуюся въ озеро Ильмень.

Въ 1802 году, инженеръ-генералъ Гергардтъ поручилъ чиновнику Дусаеву изслѣдовать возможность устройства предположеннаго сообщенія.

Дусаевъ представилъ свой проектъ соединенія озера Селигера съ р. Паллою посредствомъ притока послѣдней, р. Щеберѣха. Для этого онъ предлагалъ вырыть каналъ 1.352 саж. длиною, шириною *въ 40 саж. и глубиною 48 футовъ (!)*.

Впослѣдствіи осташковскіе купцы часто повторяли свои просьбы о приведеніи въ исполненіе проекта Дусаева, а въ 1809 г. осташковскій городской голова, Савинъ, предложилъ соединить озеро Селигеръ съ Чаечнымъ озеромъ, изъ котораго вытекаетъ р. Чайка, притокъ р. Щеберѣхи, впадающей въ р. Паллу.

До 1820 года предложеніе Савина было оставлено безъ движенія. Въ этомъ году онъ подалъ новое прошеніе, въ которомъ изъяснилъ, что устройство сообщенія значительно ускоритъ доставку и удешевитъ стоимость провоза грузовъ изъ Осташкова въ С.-Петербургъ. Вслѣдствіе этого было поручено инженеръ-капитану Головинскому произвести изысканія по предложеннымъ вариантамъ.

Изысканія капитана Головинскаго показали, что Чаечное озеро лежитъ выше озера Селигера на 2 саж. 1 футъ  $\frac{3}{4}$  дюйма, въ разстояніи 800 саж. отъ него. Самая возвышенная точка между озерами Селигеромъ и Чаечнымъ выше—горизонтъ Селигера на 5 саж.  $1\frac{2}{3}$  фута.

Рѣка Чайка, вытекающая изъ Чаечнаго озера и вливающаяся въ р. Щеберѣху, уже регулирована въ своемъ истокѣ княземъ Шаховскимъ, съ цѣлю осушенія болотъ въ его имѣніи. Вся длина этой рѣки до 10 верстъ при наибольшей ширинѣ 10 фут. и уклонѣ

\*) Архивъ. гл. управл. н. с., д. № 72, 1800 г., по канцеляріи главнаго директора № 108, 1810 г.

166 $\frac{1}{2}$  фут. Въ 12 верстахъ отъ озера Селигера р. Чайка вливается въ р. Щеберёху.

Рѣка Щеберёха, послѣ впаденія въ нее р. Чайки, течетъ еще 40 верстъ и вливается въ р. Паллу. На эту длину она имѣетъ паденія 353 фута и потому мало удобна для судоходства.

Рѣка Палла, послѣ впаденія въ нее р. Щеберёхи, хотя и судоходна, но суда едва ли могутъ по ней плавать безъ искусныхъ лоцмановъ.

Въ общемъ, горизонтъ озера Селигера возвышался надъ горизонтомъ р. Поллы на 505 футовъ.

По разсмотрѣннн этого проекта инженеръ-генераль-маіоромъ Базеномъ, послѣдній далъ заключеніе, что единственное средство соединенія, могущее принести пользу, состоитъ въ соединеніи рѣки Щеберёхи шлюзованнымъ каналомъ съ озеромъ Селигеромъ. Такъ какъ горизонтъ озера Селигера возвышается на 505 фут. надъ горизонтомъ р. Паллы при устьѣ р. Щеберёхи, то для устройства сообщенія потребовался бы каналъ въ 5 верстъ и 72 шлюза.

По расчету инженеръ-генераль-маіора Базена, осуществленіе этого проекта обошлось бы въ 16.000.000 рублей.

Естественно, что поднятый вопросъ тѣмъ и окончился.

#### ГЛАВА IV.

##### 58. Предположеніе о соединеніи р. Лавы съ озерами Тянегожскимъ и Каменскимъ \*).

Рѣка Лава беретъ начало въ казенныхъ дачахъ, въ болотѣ Ключья. Вся ея длина, отъ истока до устья, 43 версты. Пересѣкая Ладожскій каналъ, она впадаетъ въ Ладожское озеро въ полуверстѣ отъ Лавскаго спуска. Весною производилась гонка дровъ по всей рѣкѣ. Но судоходство возможно было только на 4 версты, до устья р. Кососары; дальше же, крутое паденіе и пересыханіе въ меженное время, дѣлали ее не судоходною.

Въ виду удобства сплава по этой рѣкѣ въ Ладожскій каналъ, нѣкто коллежскій совѣтникъ Кусовниковъ обратился, въ 1823 году, къ начальнику I округа путей сообщенія съ просьбою дозволить ему прокопать на собственный счетъ каналъ для соединенія озеръ Тянегожскаго и Каменскаго съ р. Лавою. Эти оба озера находятся

\*) Архивъ гл. управл. в. с. и п. д., д. № 248, 1824 года.

въ Поволожскомъ уѣздѣ, въ имѣніи Кусовникова, и имѣють глубины отъ 7 до 9 фут. Къ озерамъ прилегали болота, площадью до 10 десятинъ, составлявшіе собственность какъ Кусовникова, такъ и другихъ владѣльцевъ. Болота эти, отдѣленные отъ р. Лавы возвышенностью, не могли питать ее своею водою.

Выше этихъ болотъ и озеръ у г. Кусовникова были значительныя лѣсныя дачи, остававшіяся, вслѣдствіе дальней гужевоѣ перевозки, безъ всякаго употребленія. Желая „какъ для собственной сноек, такъ и для общественной пользы“ эксплуатировать свое лѣсное имущество, Кусовниковъ предложилъ провести изъ этихъ озеръ каналъ въ р. Лаву, чтобы по этой рѣкѣ, Ладожскому каналу и рѣкѣ Невѣ сплавлять лѣсной матеріалъ въ столицу.

При этомъ Кусовниковъ объяснилъ, что, съ проведеніемъ выше-оначеннаго канала, онъ, Кусовниковъ, будетъ въ состояніи продавать въ Петербургъ лѣсные матеріалы значительно дешевле, чѣмъ тѣ лѣсопромышленники, которые принуждены гнать свой товаръ изъ болѣе отдаленныхъ мѣстностей, какъ напр., изъ Новгорода. Кромѣ того, послѣ проведенія канала осушатся болота, „черезъ что обратятся болотистыя мѣста въ сѣнокосныя и, при самомъ малѣйшемъ хозяйственномъ попеченіи, послужать къ общественной пользѣ“.

Предположенный каналъ долженъ былъ на протяженіи отъ 3 до 4 верстъ проходить по дачамъ князей Мышецкихъ и княгини Мещерской. Вслѣдствіе этого, Кусовниковъ просилъ начальника I округа путей сообщенія, генераль-маіора Базена, исходатайствовать ему разрѣшеніе прорыть каналъ черезъ эти дачи, присовокупляя, что владѣльцамъ ничего, кромѣ пользы, отъ этого не будетъ. Кромѣ того, Кусовниковъ предлагалъ построить у канала плюсъ или плотину, и обратить свои озера въ запасный резервуаръ Ладожскаго канала.

Вслѣдствіе этого было поручено инженеръ-маіору барону Рожену провѣрить на мѣстѣ все изложенное въ прошеніи Кусовникова и дать свое заключеніе.

Произведенныя барономъ Розеномъ изысканія показали:

1) Что озера Тянегожское и Каменское, глубиною до 9 фут., составляютъ площадь до 5 верстъ и окружены обширнѣйшими болотами. Естественный ихъ склонъ обращенъ къ р. Волхову и изъ нихъ истекають рѣчки Тяженка или Олоя, Раксомаха и Оломна, протекающія 35 верстъ и впадающія въ р. Волховъ.



2) Что предполагаемый каналъ долженъ быть длиною до  $5\frac{1}{2}$  верстъ и пересѣчь въ двухъ верстахъ отъ озера мѣстность, возвышающуюся на  $2\frac{1}{2}$  аршина надъ уровнемъ озера.

3) Что горизонтъ р. Лавы ниже горизонта Тянегожскаго озера, такъ что, по прорытіи канала, воды обоихъ озеръ и болотъ направились бы въ р. Лаву, а изъ нея въ Ладожскій каналъ. Такимъ образомъ явилась бы возможность эксплуатировать лѣсныя дачи, нерубленныя до того времени, за неимѣніемъ удобнаго пути.

4) Что съ постройкою у предполагаемаго канала плотины или вообще водоспуска, явится новый и довольно значительный запасный резервуаръ для питанія Ладожскаго канала.

Кусовниковъ предполагалъ построить каналъ длиною  $5\frac{1}{2}$  верстъ, шириною по дну 10 футовъ и глубиною 2 аршина ниже Тянегожскаго озера. Стоимость канала предполагалась въ 40.000 руб. сер., считая въ томъ числѣ углубленіе и расчистку р. Лавы на 3 версты ниже впаденія въ нее канала.

По разсмотрѣніи проекта Кусовникова въ главномъ управленіи путей сообщенія было положено командировать одного офицера для производства новыхъ и болѣе точныхъ изысканій и особенно для рѣшенія вопроса, не произведетъ ли обращеніе въ р. Лаву водъ изъ озеръ и болотъ, питающихъ притоки р. Волхова, обмеленія Волховскихъ пороговъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, совѣтъ путей сообщенія просилъ С.-Петербургскаго военнаго генераль-губернатора оказать, съ своей стороны, содѣйствіе и склонить другихъ владѣльцевъ „не прекословить учрежденію этого соединенія въ земляхъ, имъ принадлежащихъ, но еще, по возможности, и споспѣшествовать къ приведенію его въ исполненіе“.

Затѣмъ, въ главное управленіе путей сообщенія поступило, 2-го декабря 1824 года, за № 2.920, отношеніе С.-Петербургскаго военнаго генераль-губернатора, въ которомъ изложено, что онъ поручилъ исправляющему должность губернскаго предводителя дворянства „употребить всевозможное съ его стороны попеченіе внушить владѣльцамъ тѣ выгоды, которыя произойдутъ отъ исполненія проекта Кусовникова“.

Тѣмъ дѣло и кончилось

## ГЛАВА V.

## Предположенія о соединеніи рѣкъ Волхова и Невы.

**№9. Посредствомъ рр. Тигоды, притока, р. Волхова и Тосны, притока р. Невы \*).**

Для соединенія рр. Волхова съ Невою были начинаемы дважды или трижды земляныя работы, остатки которыхъ можно видѣть до сихъ поръ въ двухъ различныхъ мѣстахъ.

Первый разъ работы были начаты войсками въ 1767 г., подъ командою полковника Вейсмана. Вслѣдствіе начала турецкой войны, эти работы были прекращены въ 1768 году.

Въ 1786 году, вдова тайнаго совѣтника Деденева представила императору въ кабинетъ мужа проектъ соединенія рр. Волхова и Невы, составленный Вейсманомъ и Вильбахомъ.

По этому проекту предполагалось прорыть каналъ между рѣчкою Борисовою (притокомъ р. Ушатки, притока р. Тосны) и р. Мысленкою. Обѣ рѣчки нужно было бы спрямить и расчистить. Для питанія канала предполагалось устроить земляную дамбу отъ дер. Рябово до р. Мысленки и отъ дер. Болотницы до р. Домницы. Эта дамба имѣла цѣлью задержать теченіе р. Болотницы для питанія канала. Но такъ какъ этой воды было бы недостаточно, то для той же цѣли предполагалось сдѣлать запруды и на р. Тигодѣ. Тогда направленіе канала предполагалось слѣдующее: отъ р. Тигоды, чрезъ искусственный бассейнъ въ р. Болотницу, далѣе въ соединительный каналъ между Рябово и Ушаково, чрезъ Борисову и Ушатку, въ Тосну.

Въ 1805 году этотъ проектъ разсматривался въ Департаментѣ водныхъ коммуникацій, который нашелъ его заслуживающимъ вниманія и поручилъ подполковнику Попову произвести новыя изысканія.

Изъ изысканій подполковника Попова оказалось:

1) Что соединительный каналъ будетъ имѣть 18 верстъ длины и потребуетъ выемки отъ 3 до 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> саж. Сверхъ того, нужно канализировать р. Ушатку на протяженіи 7 верстъ и р. Тигоду на 10 верстъ.

2) Что раздѣльный пунктъ канала долженъ находиться между ручьями Мысленкою и Борисовою и питаться водохранилищемъ, ко-

\*) Архивъ гл. упр. в. с. и п. з., д. № 21, 1805 г. по канцеляріи главнаго директора.

торое должно образоваться отъ запруды рр. Болотицы и Мги. Здѣсь предполагалось построить плотину, длиною въ 6 верстъ, которая должна удерживать массу воды, высотой въ 36 футовъ.

3) Паденіе отъ раздѣльнаго пункта чрезъ р. Ушатку по Тоснѣ до Невы составляло 188 фут., число потребныхъ шлюзовъ предполагалось 21. Другая вѣтвь канала чрезъ Тигоду до р. Волхова имѣла 184 фута паденія при 19 шлюзахъ. Кромѣ того, на р. Тоснѣ предполагалось построить 7 или 8 плотинъ.

4) Р. Тосна выходитъ изъ болотъ и вливается въ р. Неву у деревни Тосны. Отъ устья на  $4\frac{1}{2}$  версты вверхъ по Тоснѣ могли ходить баржи съ полнымъ грузомъ, а выше, до деревни Воскресенской, только съ половиннымъ. Верховье этой рѣки засорено деревьями и дровами и, поэтому, неспособно для судоходства. Между деревнями Перевозомъ и Воскресенскою было много известкообжигающихъ печей, изъ которыхъ мусоръ и остатки бросали въ рѣку, чѣмъ еще болѣе ее засоряли.

При селѣ Никольскомъ, по обѣимъ сторонамъ рѣки, видны остатки поперечныхъ плотинъ изъ тяжелыхъ фапинъ, построенныхъ полковникомъ Вейсманомъ для подъема горизонта воды въ рѣкѣ. Плотины эти на другой годъ послѣ постройки были смыты весеннею водою, а остатки занесены глиною и пескомъ. Каналъ былъ прорытъ Вейсманомъ на протяженіи 730 сажень, глубиною въ 3 фута и былъ устроенъ бейшлотъ. Послѣ турецкой войны, вслѣдствіе которой были прекращены работы по прорытію канала, таковыя не возобновлялись, по неизвѣстной причинѣ.

5) Р. Тигода отъ села Ильинскаго на протяженіи  $48\frac{1}{2}$  верстъ внизъ неспособна къ судоходству. Въ 15 верстахъ отъ Ильинскаго начинаются Смердинскіе пороги, протяженіемъ въ 360 саж., а съ паденіемъ въ 5 фут. Дальше впадаютъ въ р. Тигоду ручьи: Сыровецъ, Черновской, Купутинской, Дидвинской, Дубровской, Горской и Раунской. Ниже послѣдняго ручья р. Тигода судоходна. Самыя высокія воды весною возвышаются на 10 фут. и стоятъ 15—20 дней на одной высотѣ и падаютъ въ 5—8 дней. Барки ходили только весною до деревни Диделова, т. е. на разстояніи 23 верстъ 300 саж.

Въ 1806 году, графъ Румянцевъ представилъ этотъ проектъ на Высочайшее Ея Императорскаго Величества воззрѣніе.

Такъ какъ на сооруженіе канала было исчислено отъ 5 до 6 милліоновъ рублей, то исполненіе этого проекта было отложено, по Высочайшему повелѣнію, до будущаго времени.

## 60. Посредствомъ рр. Сечева и Тосны \*).

„Гидротектъ“ Быбовъ-Позновъ представилъ въ Департаментъ водныхъ коммуникацій предположеніе о соединеніи рр. Невы и Волхова посредствомъ р. Сечева, впадающей въ р. Волховъ, и р. Тосны, впадающей въ р. Неву; разстояніе между вершинами рр. Сечева и Тосны 5 верстъ. Въ этомъ мѣстѣ „гидротектъ“ Быковъ и предполагалъ прорыть каналъ, который доставилъ бы кратчайшее сообщеніе между Новгородомъ и Петербургомъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, уничтожилъ бы тѣсноту въ Ладожскомъ каналѣ, избавивъ суда отъ прохода по Волховскимъ порогамъ.

Никакихъ изысканій, ни проекта предполагаемаго канала Быковъ не представилъ, а потому и дѣло дальнѣйшаго хода не получило.

*Примѣчаніе \*\*).* Крестьянинъ Боровской, въ октябрѣ 1859 года, въ запискахъ своихъ изъяснилъ мысль объ устройствѣ канала отъ р. Тигоды, въ 5 верстахъ отъ впаденія ея въ Волховъ и кончая у р. Тосны, въ 5 верстахъ выше впаденія ея въ р. Неву. Каналъ этотъ, по словамъ Боровскаго, будетъ не длиннѣе 60 верстъ, включая обходы возвышенностей.

Это предположеніе Боровскаго не ново и оно подробно изложено выше.

Департаментъ искусственныхъ дѣлъ, имѣя въ виду, что расходы по сооруженію канала были исчислены въ 1806 году въ 6.000.000 рублей и принимая во вниманіе возвышеніе съ того времени цѣнъ, въ особенности на строительныя работы, находилъ возможнымъ положительно опредѣлить стоимость этого сообщенія по цѣнамъ пятидесятихъ годовъ въ 6.000.000 руб. сер., т. е. во столько же, во сколько тогда она исчислялась на ассигнаціи.

Если при этомъ принять въ соображеніе, что путь этотъ служилъ бы единственно для провода грузовъ Вышневолоцкой системы и за-Ильменскихъ рѣкъ, всего на сумму до 8.000.000 руб. ежегодно, каковыя грузы безъ особеннаго неудобства доставлялись бы въ С.-Петербургъ Ладожскимъ каналомъ, который тогда предназначено было усилить вновь открытымъ безъ шлюзовъ Ладожскимъ каналомъ, то Департаменту искусственныхъ дѣлъ не представлялось и сомнѣнія, что польза предполагаемаго соединенія Тигоды съ Тосною не могла, по стоимости работъ, соотвѣтствовать той пользѣ, кака

\*) Архивъ гл. управл. п. с., по канцеляріи главн. директ., 1810 г., д. № 82.

\*\*) Д. И. Д. отд. II, ст. 1, д. № 78, 1850 г.

могла представиться для торговли отъ устройства сообщенія, что и было установлено еще въ 1805 году, вслѣдствіе произведенныхъ тогда изысканій.

Представляя заключеніе сіе на благоусмотрѣніе главноуправляющаго Департамента искусственныхъ дѣлъ, полагалъ означенное предположеніе Боровскаго оставить безъ послѣдствій.

Это положеніе было утверждено главноуправляющимъ.

## ГЛАВА VI.

### 61. Предположеніе объ устройствѣ водянаго сообщенія между С.-Петербургомъ и Царскимъ Селомъ \*).

Мысль объ устройствѣ водянаго сообщенія между С.-Петербургомъ и Царскимъ Селомъ была подана генераломъ Де-Волавантомъ.

Въ 1827 году было поручено инженеръ-поручику Стремоухову произвести изысканія и составить проектъ этого сообщенія.

Поручикъ Стремоуховъ проектировалъ каналъ отъ деревни Ка-воловой (близъ Бору), на р. Ижорѣ, по небольшому возвышенію до деревни Онтылово, гдѣ, спустясь въ ложину, по коей протекаетъ рѣчка Славянка, слѣдовать до Павловска, поворотить къ Царскому Селу, обойдя этотъ городъ съзади Фриденбургской колоніи. Затѣмъ, слѣдуя низомъ, вдоль дороги, идущей въ столицу, мимо селеній Кузьмино, Большое Пулково, Подгорное Пулково, Каменки, Среднерогатской колоніи и дачъ, находящихся на этой дорогѣ, соединиться съ Лиговскимъ каналомъ въ 2-хъ верстахъ отъ водопроводнаго моста. Длина всего сообщенія предполагалась въ 39 вер. 292 саж.

Такъ какъ въ проектѣ инженера Стремоухова найдены были несогласія съ топографическимъ планомъ С.-Петербурга, то было поручено провѣрить эти изысканія инженеръ-поручику Завадовскому.

Поручикъ Завадовскій нашель, что воспользоваться, для учрежденія сообщенія, рѣкой Ижорой нельзя, такъ какъ она имѣетъ очень быстрое теченіе и массу камней въ своемъ ложѣ, и что если и попытаться сдѣлать ее судоходною, то это потребуетъ столь значительныхъ издержекъ, которыя наврядъ ли когда-либо окупятся. По мнѣнію поручика Завадовскаго, лучше было употребить воды р. Ижоры для питанія сообщенія между Царскимъ Селомъ, Павловскомъ и С.-Петербургомъ. Возможность послѣдняго предположенія инженеръ Завадовскій основывалъ на томъ соображеніи, что суточ-

\*) Архивъ главн. управл. п. с., 1828 г., д. № 209.

ный расходъ р. Ижоры въ 42.786 куб. саж. былъ бы болѣе чѣмъ достаточенъ какъ для приведенія въ дѣйствіе Колпинскаго завода (21.217 куб. саж.), такъ и для питанія канала около (2.200 куб. саж.).

Каналъ свой инженеръ Завадовскій предполагалъ вести отъ деревни Боръ, по долинѣ, до г. Павловска; оттуда, мимо дер. Пецеловы, до г. Царскаго Села, и, наконецъ, мимо дер. Кузьминки, въ С.-Петербургъ.

Соединеніе канала съ водами столицы предполагалось двумя способами: съ Лиговскимъ или Обводнымъ каналами. Въ виду того, что Лиговскій каналъ выше проектируемаго на 14 или 15 фут., инженеръ Завадовскій предполагалъ провести новый каналъ до Обводнаго.

По нивелировкѣ мѣстности, по которой проектировался каналъ, оказалось, что горизонтъ воды р. Ижоры на 174,27 фут. выше горизонта Лиговскаго канала и на 196,30 фут. Обводнаго.

Весьма существенную пользу отъ постройки канала, по мнѣнію инженера Завадовскаго, извлекли бы жители гг. Царскаго Села и Павловска, какъ постоянные, такъ и переселяющіеся лѣтомъ на дачу. Въ то время числилось въ Павловскѣ и Царскомъ Селѣ постоянныхъ жителей 4.800, солдатъ 1.400 и лошадей 1.100. Лѣтомъ же постоянныхъ жителей до 8.000, солдатъ 1.400 и лошадей 1.300. Но главное удобство отъ проведенія этого канала чувствовалось бы во время пребыванія въ Царскомъ Селѣ и Павловскѣ Императорскаго Двора.

Совѣтъ главнаго управленія путей сообщенія положилъ представить общій проектъ канала инженеръ-поручика Завадовскаго на Высочайшее Его Величества благоусмотрѣніе и испросить повелѣніе на составленіе детальнаго проекта.

Изъ дѣлъ архива не видно, было ли это положеніе исполнено.

## ГЛАВА VII.

### 62. Предположеніе о соединеніи Парголовскихъ озеръ съ р. Невою посредствомъ Черной рѣчки \*).

Графъ Никитинъ, въ августѣ 1857 года написалъ генералъ-адъютанту Чевкину письмо, въ которомъ указывалъ на то, что многіе строительные матеріалы (песокъ, глина, камень) возятся въ столицу верстъ за 60; между тѣмъ, Поклонная горка, у Паргорова, изоби-

\*) Д. И. Д., отд. II, ст. I, д. № 106, 1857 г.

луетъ этими матеріалами и для добычи и перевозки ихъ слѣдуетъ устроить только удобный путь въ столицу.

Помощникъ начальника I округа, коему было поручено разрабатать этотъ вопросъ, донесъ главноуправляющему путями сообщенія, что Черная рѣчка беретъ начало изъ обширнаго болота долины р. Невы и впадаетъ съ правой стороны въ Большую Невку; паденіе ея невелико, берега низменны и болотисты. Долина р. Невы въ этомъ мѣстѣ къ сѣверо-востоку ограждается первымъ возвышеннымъ уступомъ, танущимся по направленію Выборгской заставы къ деревнѣ Коломаги. На этомъ уступѣ, у подножья втораго возвышеннаго уступа, лежатъ три небольшія Парголовскія озера. Горизонтъ этихъ озеръ неодинаковъ: первое Парголовское озеро или ближайшее къ Петербургу нѣсколько ниже втораго и третьяго. Третье же Парголовское озеро, у деревни Парголово, выше горизонта Невы около 100 фут. Поклонная гора лежитъ у перваго Парголовскаго озера, въ разстояніи до 5 верстъ отъ Черной рѣчки, которой все теченіе не превосходитъ 8 или 9 верстъ.

Поклонная гора вся песчаная и въ ней мѣстами попадаетъ песокъ хорошаго качества и немного булыжнаго камня. Годной глины мало.

Устройство отъ Поклонной горы въ столицѣ воднаго сообщенія съ многокамерными шлюзами и каналами, въ грунтахъ иловатыхъ и болотистыхъ потребовало бы для техническаго исполненія значительныхъ издержекъ и несоразмѣрныхъ съ цѣлью перевозки песка въ столицу, снабжаемую этимъ матеріаломъ съ береговъ Невы дешево и лучшаго качества.

Тѣмъ дѣло и кончилось.

К. Завадскій.

*(Продолженіе слѣдуетъ).*

## ИЗВѢЩЕНІЯ И ЗАЯВЛЕНІЯ.

### С В Ѣ Д Ъ Н І Я

**о ходѣ и успѣхѣ работъ по сооруженію Самаро-уфимской  
жельзной дороги къ 1 сентября 1887 года.**

*Отчужденіе имущества.* Приобрѣтено по купчимъ крѣпостямъ 1.572 десятины земли, то есть, около 40% всего потребнаго къ отчужденію количества; сдѣлано соглашеніе на 1353 десятины; передано въ комиссію для производства оцѣночнымъ порядкомъ 981 десятина и со всѣми владѣльцами заключено соглашеніе о смосѣ строеній, находящихся на полосѣ отчужденія.

*Земляныя работы.* На всемъ протяженіи линіи земляныя работы по устройству полотна главнаго пути окончены вчернѣ и приступлено къ чистой отдѣлкѣ полотна.

. Устройство станціонныхъ площадокъ на большинствѣ станцій окончено и приступлено къ отдѣлкѣ таковыхъ.

*Искусственныя сооруженія.* На мосту чрезъ рѣку Бѣлую, отверстіемъ 300 сажень, о шести пролетахъ, кессоны для устоявъ, а также для быковъ №№ 1, 3, 4 и 5, опущены до надлежащей глубины; кессонъ для быка № 2 установленъ на мѣстѣ работъ и производится его опусканіе. Каменной кладки произведено 2.228,29 куб. саж., т. е. 80% отъ предполагаемаго количества. Жельзо для верхняго строенія моста чрезъ рѣку Бѣлую изготовляется на Воткинскомъ заводѣ и доставлено въ Уфу въ количествѣ до 100.000 пуд., т. е. 50% всего потребнаго количества.

Каменные части всѣхъ остальныхъ искусственныхъ сооружений окончены вчернѣ, за исключеніемъ мостовъ чрезъ рѣку Каманшъ, отверстіемъ 20 саж. (перста 412) и чрезъ рѣку Узу, отверстіемъ 20 саж. (перста 420), окончаніе которыхъ предвидится въ теченіи



сентября мѣсяца сего года. Желѣзо для верхняго строенія мостовъ, отверстіемъ до 30 сажень, доставлено Воткинскимъ заводомъ въ количествѣ 114.400 пуд., т. е. 95% всего количества; все доставленное желѣзо обдѣлано. Окончена сборка и установка мостовъ отверстіемъ отъ 1 до 10 саж., на протяженіи 297 верстъ уложеннаго пути и оканчивается сборка и установка моста, отверстіемъ 15 саж., на рѣкѣ Икѣ (234 верст.); всего собрано и установлено до 29.000 пуд., т. е. 23% общаго количества.

*Верхнее строеніе.* Укладка пути произведена на протяженіи 297 верстъ, т. е. 65% изъ общаго количества; полное окончаніе укладки всей линіи предвидится къ 1 октября и къ тому же времени забалластируется линія на протяженіи 225 верстъ.

*Телеграфъ.* Устройство телеграфа по всей линіи окончено вполнѣ и открыто временное дѣйствіе.

*Путевыя постройки.* Изъ всего потребнаго количества 232 сторожевыхъ домовъ окончено вчернѣ 194 и въ производствѣ 15.

Изъ 47 казармъ, назначенныхъ къ постройкѣ, окончено вчернѣ 46, а для одной выведены фундаментъ и цоколь.

*Станціонныя постройки.* Изъ 25 пассажирскихъ зданій, подлежащихъ постройкѣ, 7 окончены вчернѣ, для 2 выведены стѣны до полной высоты, на 11 станціяхъ стѣны выводятся, на остальныхъ 5 выведены фундаменты.

*Паровозныя зданія.* На станціи Уфа паровозное зданіе на 12 паровозовъ окончено вчернѣ, на ст. Абдулино—на 9 и на 6 паровозовъ и на ст. Раевка—на 4 паровоза выводятся стѣны; на станціи Кинель—на 6 паровозовъ и на станціи Похвистнево—на 6 паровозовъ выведены фундаментъ и цоколь.

*Водоподъемныя зданія.* Водоподъемныя зданія, въ количествѣ 18, окончены и приведены въ необходимое для установки машинъ и насосовъ состояніе. На остальныхъ станціяхъ водоподъемныя зданія въ производствѣ.

*Водоемныя зданія.* Водоемныя зданія, въ количествѣ 20, окончены вчернѣ и приведены въ необходимое для склепки и установки баковъ состояніе. На остальныхъ трехъ станціяхъ окончаніе работъ предвидится въ теченіи сентября.

*Жилые дома.* Жилые дома на всѣхъ станціяхъ окончены вчернѣ, за исключеніемъ 4 домовъ на станціи Кинель, гдѣ работы оканчиваются.

*Главныя мастерскія.* На станціи Уфа выведенъ фундаментъ и цоколь сборочной для паровозовъ, токарнаго отдѣленія и кузницы.

*Водоснабженіе.* Укладка трубъ окончена на 8 станціяхъ, и на остальныхъ работы продолжаются; всего уложено 6.297 пог. саж., т. е. 55<sup>0</sup>/<sub>100</sub> всего потребнаго количества. На 14 станціяхъ окончена сборка и установка баковъ и на 4 станціяхъ производится склепка таковыхъ. На 5 станціяхъ приступлено къ установкѣ машинъ и насосовъ.

*Станціонныя принадлежности.* Стрѣлки, крестовины и переводные брусья доставлены въ полномъ количествѣ.

*Подвижной составъ.* Доставлено паровозовъ товарныхъ 18 и товаро-пассажирскихъ 4. Вагоновъ товарныхъ крытыхъ 210 и платформъ 661 штука.

(Оффициально).

## МУРОМСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Движеніе и сборъ за августъ мѣсяцъ 1887 года.

	ПЕРЕВЕЗЕНО:		ВЫРУЧЕНО:			
	Въ августѣ	За 8 мѣсяц.	Въ августѣ	За 8 мѣсяц.		
	мѣсяцѣ.	1887 г.	мѣсяцѣ.	1887 г.	РУБ.	К.
Пассажиры, воипск. чины и арест. .	4.040 ч.	33.816 ч.	3.359	82	30.674	—
Багажъ и грузы больш. скор. . .	1.106 п.	9.823 п.	198	38	1.540	95
Частные грузы малой скорости .	317.142 „	3.307.039 „	7.553	61	89.450	58
Служебныя перевозки .	58.242 „	801.660 „	184	96	2.337	67
Итого . . .			11.296	77	124.003	20
Дополнительные сборы . . . . .			30	99	283	90
Разныя статьи дохода . . . . .			1.720	31	16.690	20
Всего . . .			13.048	07	140.977	30
Въ 1886 году . . . . .			11.420	73	129.708	46
Въ текущемъ году: болѣе . . . . .			1.627	34	11.268	84
менѣе . . . . .			—	—	—	—

(Оффициально).

# УРАЛЬСКАЯ ГОРНОЗАВОДСКАЯ ЖЕЛ. ДОР.

Движеніе и сборъ за августъ мѣсяцъ 1887 г.

	ПЕРЕВЕЗЕНО:		ВЫРУЧЕНО:	
	Въ августѣ мѣсяцѣ.	За 8 мѣсяц. 1887 г.	Въ августѣ мѣсяцѣ.	За 8 мѣсяц. 1887 г.
			РУБ. К.	РУБ. К.
Пассажиры, воинск. чины и арест.	41.621 ч.	284.779 ч.	66.681 94	366.390 45
Багажъ и грузы больш. скор.	7.830 „	45.584 <sup>30</sup>	4.832 41	24.311 52
Частные грузы малой скорости	2.650.362 „	21.469.194 „	350.143 26	1.772.160 97
Служебныя перевозки . . . . .	506.863 „	6.760.285 „	2.327 06	47.695 45
Итого . . .			423.984 67	2.210.558 39
Дополнительные сборы . . . . .			12.873 18	88.491 55
Разныя статьи дохода . . . . .			1.063 31	71.303 11
Всего . . .			437.921 16	2.370.353 05
Въ 1886 году . . . . .			344.499 27	2.209.879 57
Въ текущемъ году: болѣе . . . . .			93.421 89	160.473 48
менѣе . . . . .			— —	— —

(Оффиціально).

# О В Ъ Я В Л Е Н І Я.

## ДВИЖЕНІЕ И СБОРЪ

по

### Донецкой каменноугольной желѣзной дорогѣ за августъ мѣсяцъ 1887 г.

	Перевезено:	Выручено:	
		РУБ.	К.
Пассажировъ . . . . .	23.169 чел.	21.288	88
Багажа . . . . .	3.506 1/4 пуд.	654	—
Грузовъ большой скорости . . . . .	2.465 „	398	41
„ малой „ . . . . .	6.786.109 „	144.507	49
Поступило прочихъ сборовъ . . . . .		7.561	06
И т о г о .		174.409	84
Въ августѣ 1886 г. выручено .		149.544	31
Разница въ пользу 1887 года . . . . .		24.865	53
Съ 1 января 1887 года по 1 сентября 1887 года . . . . .		1.359.785	94
„ 1 „ 1886 „ „ 1 „ 1886 „ . . . . .		1.146.910	96
Разница въ пользу 1887 г. . . . .		212.874	98
Средняя выручка въ августѣ . . . . .		5.626	12
„ съ начала года . . . . .		5.595	83

## ДВИЖЕНІЕ И ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ

### Варшавско-тереспольской желѣзной дороги за августъ мѣсяцъ 1887 года.

	РУБ.	К.
1) За провозъ 51.153 пассажировъ . . . . .	52.919	59
2) „ „ 1.639.288 пудовъ товаровъ . . . . .	99.756	93
3) Разные доходы . . . . .	507	90 1/2
Итого . . . . .	153.184	42 1/2
Въ августѣ 1886 г. доходъ составлялъ . . . . .	200.820	70
Затѣмъ въ августѣ 1887 г. менѣе на . . . . .	47.636	27 1/2
или на 23,72%		
Съ 1-го января по 1-е сентября 1887 г. доходъ составлялъ . . . . .	1.327.779	70
Въ теченіи того же времени 1886 г. было дохода . . . . .	1.251.871	31
Затѣмъ въ 1887 году доходъ увеличился на . . . . .	75.908	39
или на 6, 06%		

## Варшавско - тереспольская желѣзная дорога

симъ доводить до всеобщаго свѣдѣнія, что съ 1-го (13-го) ноября сего года на мѣстномъ сообщеніи сей дороги поудныя отправки колесной мази будутъ таксироваться по II классу подлежащаго тарифа.

# БАЛТІЙСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Выручено въ августѣ 1887 года:

	РУБ.	К.
По пассажирскому движенію . . . . .	171.478	36
• товарному . . . . .	124.326	70
• разнымъ статьямъ прихода . . . . .	1.609	80
<b>Итого . . . . .</b>	<b>297.414</b>	<b>86</b>
Съ 1-го января по 1-е августа 1887 г. выручено . . . . .	2.404.879	56
<b>Всего . . . . .</b>	<b>2.702.294</b>	<b>42</b>
Въ августѣ 1886 года выручено . . . . .	263.022	96
Съ 1 января по 1 августа 1886 г. выручено . . . . .	1.884.670	81
	<b>2.147.693</b>	<b>77</b>
Въ 1887 году выручено болѣе . . . . .	554.600	65

## Балтійская желѣзная дорога.

Правленіе общества имѣетъ честь довести до свѣдѣнія гг. акціонеровъ общества Балтійской желѣзной дороги, что по случаю предъявленія акцій къ назначенному на 14 (26) октября сего 1887 г. обыкновенному XXXIV и чрезвычайному общему собранію, въ количествѣ не недостаточномъ для признанія сего собранія законносостоявшимся, на основаніи § 40 устава общества назначается вторичное общее собраніе 28 октября (9 ноября) сего, 1887 года, въ 1 часть дня.

Рѣшеніе сего вторичнаго собранія по предметамъ, подлежащимъ обсужденію несостоявшагося общаго собранія, постановленное по указанному § 43 устава большинству голосовъ, будетъ окончательное, не взирая уже ни на число явившихся въ собраніе акціонеровъ, ни на количество предъявленныхъ ими акцій.

Пріемъ акцій или указанныхъ въ публикаціи объ общемъ собраніи 14 (26) октября сего 1887 года свидѣтельствъ о депозитѣ акцій будетъ производиться въ правленіи по 21 октября (2 ноября) къ 3 часамъ дня включительно.

Повѣрка числа предъявленныхъ акцій и причитающихся по нимъ голосовъ будетъ произведена 27 октября (8 ноября), въ 1 часть дня, въ помѣщеніи правленія (Галерная, № 32).

Входные билеты, выданные на собраніе 14 (26) октября, дѣйствительны и на собраніе 28 октября (9 ноября).

### ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

## Грязе-царицынской желѣзной дороги

доводитъ до свѣдѣнія отправителей о выпускѣ 2 дополненія къ тарифу примаго Московско-Волжско-Каспійскаго, черезъ Царицынъ, товарнаго сообщенія, заключающаго въ себѣ исправленія вкрадшихся въ наданіе этого тарифа опечатокъ.

# Ивангородо-домбровская желѣзная дорога.

Длина 432 версты.

Въ теченіи августа мѣсяца 1887 года выручено :

За провозъ пассажировъ и багажа . . . . .	40.119 р. 08 к.
„        „        товаровъ и прочіе сборы. . . . .	103.197 „ 75 „

Всего . 143.316 р. 83

## ОТЪ ПРАВЛЕНІЯ ОБЩЕСТВА

# Московско-ярославской желѣзной дороги.

Движеніе между Москвою и Ярославлемъ.

(271 верста).

Число всѣхъ пассажировъ въ сентябрѣ было . . . . .	105.053 чел.	руб.	к.
Выручено за нихъ и за багажъ . . . . .	83.347	41	
За провозъ разнаго груза . . . . .	181.469	62	

Всего въ сентябрѣ выручено. . . . .	264.817	03	
Съ начала года по 1 октября выручено . . . . .	2.478.762	68	

Среднее ежедневное число въ сентябрѣ:

Пассажировъ . . . . .	3.502 чел.		
Средняя ежедневная выручка . . . . .	8.827	23	
Средняя ежедневная выручка съ 1 января . . . . .	9.079	72	
Въ сентябрѣ 1887 г. противъ сентября 1886 г. недовыручено . . . . .	16.645	14	
Съ начала года по 1 октября перевыручено . . . . .	42.040	46	

Движеніе между Волгою и Вологдою.

(192 версты).

Число всѣхъ пассажировъ въ сентябрѣ было . . . . .	11.292 чел.	руб.	к.
Выручено за нихъ и за багажъ . . . . .	11.261	89	
За провозъ разнаго груза . . . . .	23.304	05	

Всего въ сентябрѣ выручено. . . . .	34.565	94	
Съ начала года по 1 октября выручено . . . . .	445.824	66	

Среднее ежедневное число въ сентябрѣ:

Пассажировъ . . . . .	376 чел.		
Средняя ежедневная выручка . . . . .	1.152	20	
Средняя ежедневная выручка съ 1 января . . . . .	1.633	00	
Въ сентябрѣ 1887 г. противъ сентября 1886 г. недовыручено . . . . .	10.853	58	
Съ начала года по 1 октября недовыручено . . . . .	53.433	20	

## **Либаво-роменской желѣзной дороги.**

На основаніи §§ 59 и 60 устава общества, правленіе имѣетъ честь просить гг. акціонеровъ пожаловать въ очередное общее собраніе, имѣющее быть 31 октября сего года, въ 1 часъ пополудни, въ помѣщеніи правленія (Невскій пр. № 30).

Предметы занятій предстоящаго собранія слѣдующіе:

1) Разсмотрѣніе и утвержденіе смѣты по эксплуатаціи Либаво-роменской желѣзной дороги въ 1888 году и

2) Избраніе, на основаніи § 59 устава общества, членовъ ревизіонной комисіи для провѣрки отчета правленія по эксплуатаціи дороги въ 1887 году.

Согласно § 62 устава пріемъ акцій для права участія въ общемъ собраніи будетъ происходить въ помѣщеніи правленія ежедневно, до 17 октября включительно, отъ 12 до 3 часовъ пополудни, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней.

2—3

---

### **ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА**

## **Московско-рязанской желѣзной дороги**

въ дополненіе публикаціи о созывѣ обыкновеннаго и чрезвычайнаго собранія на 31 октября сего года, на основаніи § 39 Устава общества, имѣетъ честь извѣстить гг. акціонеровъ, что на обсужденіе этого собранія, кромѣ вопросовъ перечисленныхъ въ означенной публикаціи, будутъ представлены:

1) Предложеніе наблюдательнаго комитета объ измѣненіи §§ 40 и 48 Устава общества, и

2) Проектъ новаго Устава пенсіонной кассы для служащихъ на дорогѣ.

---

### **ОТЪ ПРАВЛЕНІЯ ОБЩЕСТВА**

## **Московско-ярославской желѣзной дороги.**

Съ 15 октября 1887 года плата за перевозку крупы: гречневой, овсяной, полбенной и ячменной (ячневой) по Московско-ярославской желѣзной дорогѣ будетъ взиматься не свыше 5¼ коп. съ пуда за все пройденное разстояніе, при чемъ съ грузовъ этихъ, отправляемыхъ съ пристани на Волгѣ въ Москву, платы за вѣты въ Ярославль взиматься не будетъ.