



ОБЗОРЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

за 1899 годъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К^о), Фонтанка, 117.

1900.

Печатано по распоряженію Канцеляріи Міністра Путей Сѣобщенія.

О Г Л А В Л Е Н І Е.

	Стр.
Смѣтныя ассигнованія на 1899 годъ	1
Отдѣлъ I. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области желѣзнодорожнаго дѣла.	
Протяженіе рельсовой сѣти:	
А) желѣзныя дороги, построенныя и открытыя для движенія правительствомъ и частными обществами	2
Б) желѣзныя дороги, строящіяся или разрѣшенныя къ постройкѣ правительствомъ и частными обществами	4
Размѣры пассажирскаго и грузоваго движенія	13
Пассажирское движеніе; подвижной составъ; мѣропріятія по улучшенію пассажирскаго движенія	—
Грузовое движеніе; подвижной составъ; размѣры грузоваго движенія; мѣры къ усиленію грузоподъемной и провозной способности нашей сѣти	15
Эксплуатація казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; финансовыя результаты; мѣропріятія по усиленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; оборудованіе тормазами товарнаго подвижнаго состава; устройство мастерскихъ на желѣзныхъ дорогахъ въ 1899 году	20
Происшествія на рельсовой сѣти въ 1899 году	27
Отдѣлъ II. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги.	
Состояніе работъ на 1 января 1899 года; ходъ работъ въ теченіе отчетнаго года	36
Мѣропріятія по улучшенію и усиленію провозоспособности Сибирской желѣзной дороги	39
Отдѣлъ III. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области внутреннихъ водныхъ путей сообщенія.	
Протяженіе внутреннихъ водныхъ путей; грузовое движеніе; размѣры кредитовъ, отпущенныхъ на хозяйственно-операционные расходы по воднымъ сообщеніямъ	41
Мѣры воспособленія судоходству; землечерпательныя работы; заказы дноуглубительныхъ машинъ и пароходовъ; карчеподъемчія и камнеподъемныя работы; обстановка водныхъ путей указательными знаками; водомѣрныя и метеорологическія наблюденія	43
Условия навигаціи на внутреннихъ водныхъ путяхъ въ отчетномъ году	65

	Стр.
Главнѣйшія работы и мѣропріятія по коренному улучшенію естественныхъ и искусственныхъ водныхъ путей	70
Изслѣдованія внутреннихъ водныхъ путей	84
Происшествія на внутреннихъ водныхъ путяхъ	92
Работы на водныхъ путяхъ Сибири	96
Отдѣлъ IV. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области портового дѣла	
Работы по сѣвернымъ портамъ	99
Работы по южнымъ портамъ	104
Размѣры кредитовъ, отпущенныхъ на хозяйственно- операционныя расходы въ портахъ.	112
Отдѣлъ V. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области шоссеинаго дѣла	
Протяженіе шоссе; работы по устройству новыхъ шоссеиныхъ дорогъ; передача шоссе въ вѣ- дѣніе земствъ	113
Отдѣлъ VI. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по учебному дѣлу	
Институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I	119
Императорское Московское инженерное училище	120
Техническія желѣзнодорожныя училища	121
Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей со- общенія; Нижегородское рѣчное училище	122
Новыя рѣчныя училища въ Рыбинскѣ и Благовѣ- щенскѣ	123
Общеобразовательныя желѣзнодорожныя школы	124
Отдѣлъ VII. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по улучшенію быта и призрѣнію служащихъ.	
Эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія	125
Пенсіонныя и вспомогательнo-сберегательныя кассы на казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ	126
Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II	130
Дѣятельность по врачебно-санитарной части	133
Отдѣлъ VIII. Дѣятельность Центральныхъ Установленій Министерства.	
Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ	138
Инженерный Совѣтъ	138
Совѣтъ Министра	148
Отдѣлъ по отчужденію имуществъ	149
Отдѣлъ статистики и картографіи	152
Отдѣлъ по испытанію и освидѣтельствованію зака- зовъ Министерства и паровыхъ котловъ	154
Отдѣлъ IX. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по вопросу о преобразованіи центральныхъ уста- новленій онаго и по введенію новыхъ штатовъ	157
Отдѣлъ X. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по участію на Международной Выставкѣ въ Парижѣ	162

Смѣтныя ассигнованія на 1899 г.

По смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія на 1899 г. въ распоряженіе вѣдомства было назначено изъ средствъ Государственнаго Казначейства:

а) на обыкновенные расходы по Министерству Путей Сообщенія 288.074.712 руб.

въ томъ числѣ: на содержаніе Управленій центральныхъ и мѣстныхъ 5.052.929 р., на хозяйственно-операционные расходы по водянымъ и шоссейнымъ сообщеніямъ и торговымъ портамъ 30.606.836 р., на расходы по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 205.220.888 р., на расходы по усиленію и улучшенію жел. дор. 43.767.471 р. и на расходы разнаго рода 3.426.588 р.,

и б) на чрезвычайные расходы 92.074.059

въ томъ числѣ: на производство изысканій и постройку новыхъ желѣзныхъ дорогъ, а также подъѣздныхъ путей 19.091.640 р., на расходы по сооруженію Сибирской желѣзной дороги 25.310.993 р., на постройку Пермь-Котласской желѣзной дороги 1.843.357 р., на приобрѣтеніе подвижнаго состава для Сибирской желѣзной дороги 3.295.535 р., на усиленіе провозной способности Сибирской жел. дор. 8.000.000 руб., на изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей 34.532.534 р.

А всего . . . 380.148.771 руб.

Отдѣлъ первый.

Дѣятельность Министерства Путей Со- общенія въ области желѣзнодорожнаго дѣла.

Протяженіе
рельсовой сѣти.

А. Протяженіе желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для
правильнаго движенія (кромѣ дорогъ Вел. Кн. Финлянд-
скаго), къ началу отчетнаго года, т. е. къ 1 января
1899 г., составляло:

I. Въ Европейской Россіи:

- а) дорогъ, эксплуатируемыхъ казною . . . 23.063 в.
- б) " " " частн. обществами 14.567 „

Итого . . . 37.630 в.

II. Въ Азіатской Россіи (казенныхъ) . . . 4.269 в. ¹⁾

Всего дорогъ въ Европейской и Азіатской

Россіи 41.899 в. ¹⁾

Количество открытыхъ для движенія въ теченіе
1899 года желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей (кромѣ
служебныхъ и частнаго пользованія) и ихъ протяженіе
составляло:

I. Въ Европейской Россіи:

- а) казенныхъ желѣзныхъ дорогъ:
 - Уч. Гродно-Олита, С.-Петербургско-
Варшавской ж. д. 186 в.
 - „ Потаранцы-Олита, С.-Петербургско-
Варшавской ж. д. 4 „

¹⁾ Въ эти данныя включены Закаспійская, находившаяся до 1899 г. въ ведѣніи Военнаго Министерства и Уссурійская, находившаяся въ 1898 г. во временной эксплуатаціи.

Уч. Пермь-Котласть, Пермь-Котласской ж. д.	811 в.
„ Тифлисъ - Александрополь, Закавказской ж. д.	206 „
Итого казенныхъ дорогъ . . .	<u>1.207 в.</u>

б) частныхъ желѣзныхъ дорогъ:

Уч. Рудница-Ольвиополь, Перваго Общества подъѣздныхъ путей . . .	183 в.
„ Орѣхово-Ильинскій погостъ, Орѣховскаго подъѣзднаго пути . . .	37 „
„ Тихорѣцкая-Царицынъ, Владикавказской ж. д.	505 „
„ Москва-Брянскъ, Московско-Кіево-Воронежской ж. д.	355 „
„ Калужской вѣтви, Московско-Кіево-Воронежской ж. д.	14 „
Вѣтвь къ г. Жиздрѣ, Московско-Кіево-Воронежской ж. д.	9 „
Вѣтви въ гг. Москвѣ и Брянскѣ, Московско Кіево-Воронежской ж. д. . .	16 „
Уч. Охочевка-Колпны (узк. к.), Московско-Кіево-Воронежской ж. д. . .	56 „
Вѣтвь между Льгово-Брянской и Кіево-Воронежской линиями (узк. к.), Московско-Кіево-Воронежской ж. д. .	4 „
Уч. Краснослободскъ-Инжавино, Рязанско-Уральской ж. д.	39 „
„ Савелино-Красный холмъ, Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. . .	31 „
„ Рязань-Тума (узк. к.), Московскаго общества подъѣздныхъ путей . .	85 „
„ Юрьевъ-Польскій-Тейково, Московско-Ярославской-Архангельской ж.д.	77 „
„ Данковъ - Смоленскъ, Рязанско - Уральской ж. д.	498 „

Итого частныхъ ж. д. 1.909 в.

Итого въ Европейской Россіи 3.116 в.

II. Въ Азіатской Россіи (казенныхъ):

Уч. Красноярскъ - Иркутскъ, Средне-Сибирской ж. д.	1.009 в.
Вѣтвь къ пристани на р. Енисеѣ, Средне-Сибирской ж. д.	3 "
Уч. Самаркандъ-Андижанъ, Средне-Азіатской ж. д.	503 "
„ Черняево-Ташкентъ, Средне-Азіатской ж. д.	146 "
„ Горчаково-Маргеланъ, Средне-Азіатской ж. д.	8 "

Итого въ Азіатской Россіи 1.669 в.

Итого въ Европейской и Азіатской Россіи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для движенія въ 1899 году 4.785 в.
 что составляетъ приростъ сѣти противъ 1898 года 11,7⁰/₀

Всего открытыхъ къ концу 1899 г. (кромѣ дорогъ Вел. Кн. Финляндскаго):

Въ Европейской Россіи	40.746 в.
„ Азіатской Россіи	5.938 "

Итого . . . 46.684 в.

Изъ нихъ: въ эксплуатаціи казны было . 30.208 в.
 „ „ частн. общ. . 16.476 в.

Б. Строящихся желѣзныхъ дорогъ подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ Министерства Путей Сообщенія къ концу 1899 г. (кромѣ дорогъ Вел. Кн. Финляндскаго) было ²⁾:

²⁾ Участки, открытые для временнаго движенія, отмѣчены звѣздочкою, причемъ время открытія показано въ скобкахъ при названіи участковъ.

I. Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ (бывш. Упр. каз. жел. дор.):

Екатерининской ж. д.

Уч. Мушкетово-Доля	32 в.
„ Кривой Рогъ-Николаевка	30 „
Вѣтвь Широковская	5 „

Закавказской ж. д.

Уч. Александрополь-Карсъ (сент. 1898 г.)	72 в. [*]
„ Боржомъ-Дабы-Цагвери-Бакурьяны	34 „
„ Чіатуры-Дарквети	6 „

Курско-Харьковско-Севастопольской ж. д.

Уч. Владиславовка-Керчь	86 в.
Вѣтвь къ с. Акманай	5 „
„ „ Брянскому металл. зав.	10 „
„ „ крѣпости Керчь	14 „
Уч. Волчанскъ-Купянскъ	105 „
Вѣтвь отъ ст. Горловка къ шахтамъ	7 „

Московско-Курской ж. д.

Уч. ст. Александровка-село Зиновьево	52 в.
--	-------

Пермь-Тюменской ж. д.

Уч. Лысьва-Лысьвенскій заводъ	20 в.
---	-------

Самаро-Златоустовской ж. д.

Уч. Бердяушъ-Сатка (нояб. 1898 г.)	22 в. [*]
„ Сатка-Бакальскій рудникъ	26 „

Средне-Сибирской ж. д.

Вѣтвь отъ 246 вер. до Анжерскихъ копей	3 в.
--	------

Харьково-Николаевской ж. д.

Уч. Пятихатка-Користовка	68 в.
„ Константиноградъ-Лозовая	90 „

Юго-Западныхъ ж. д.

Уч. Озеряны-Мизочь (дек. 1897 г.)	10 в.*
Вѣтвь Сигнаевка-Лебединскій зав.	13 „

Итого 710 в.

2. Управленіемъ по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

а) Непосредственнымъ распоряженіемъ Управленія:

Витебскъ-Жлобинской ж. д.

Уч. Витебскъ-Жлобинь	263 в.
--------------------------------	--------

Александрополь-Эриванской ж. д.

Уч. Александрополь-Улуханлы	129 в.
„ Улуханлы-Эривань	12 „

Забайкальской ж. д.

Уч. Иркутскъ-Байкальское озеро (нояб. 1898 г.)	61 в.*
„ Мысовая-Верхнеудинскъ (нояб. 1899 г.) . .	154 „*
„ Верхнеудинскъ-Чита	520 „
„ Чита-Срѣтенскъ (іюль 1899 г.)	360 „*
„ Кайдалово-Нагадань (въ Кит. Имп.)	324 „

* Итого 1.823 в.

б) Желѣзнодорожными Обществами:

Бѣлгородъ-Сумской ж. д.

Уч. Бѣлгородъ-Сумы	140 в.
------------------------------	--------

Владикавказской ж. д.

Уч. Петровскъ-Дербентъ (янв. 1899 г.)	121 в.*
„ Дербентъ-Баладжары	216 „
„ Кавказская-Екатеринодарь	127 „

Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.

Уч. Москва-Великіе Луки-Крейцбургъ	768 в.
Уч. Туккумъ-Виндава (нояб. 1899 г.)	105 в. *
„ Дно-Сокольники	160 „

Московско-Кіево-Воронежской ж. д.

Уч. Калуга.—Разъѣздъ № 1 (Калужской вѣтви)	12 в.
„ Кіевъ-Полтава	318 „

Московско-Казанской ж. д.

Уч. Сызрань-Батраки (дек. 1898 г.)	16 в. *
„ Симбирскъ-р. Волга	10 „
„ Тимирязево-Арзамасъ	172 „
„ Земетчино-Кустаревка	94 „

Московско-Ярославско-Архангельская ж. д.

Уч. Москва-Савелово	125 в.
-------------------------------	--------

Рязанско-Уральская ж. д.

Уч. Павелець-Москва съ вѣтвями	246 в.
„ Кашира-г. Веневъ	61 „
„ Уральскъ-р. Уралъ (узк. к.)	7 „

Юго-Восточныхъ жж. дд.

Уч. Попасная-Никитовка (въ двѣ колеи)	43 в.
„ Колпаково-Первозвановка (окт. 1899)	34 „ *
„ Звърево-Кривомузгинская	319 „
„ Крестная-Боковскія и Хрусталинскія мѣсто- рожденія	27 „

1-го Об-ва подъѣздныхъ жж. дд. путей.

Уч. Бердичевъ-Калиновка (февр. 1899 г., узк. к.)	69 в. *
„ Холоневская-Семки (февр. 1899 г., узк. к.)	39 „ *
„ Свѣтцаны-Поневѣжъ (сент. 1899 г., узк. к.)	136 „ *
„ раз. Чечельникъ-м. Чечельникъ (авг. 1899 г., узк. к.)	13 „ *

Уч. Калиновка-Гайворонъ (узк. к.)	202 в.
„ Степановскій зав.-ст. Винница (узк. к.)	18 „
„ Феллинъ-Ревель (узк. к.)	148 „
Вѣтвь на г. Вейсенштейнъ (узк. к.)	10 „

Общества Мелекесскаго подъѣздн. пути.

Уч. Часовня-Мелекесь съ вѣтвью къ р. Волгѣ	85 в.
--	-------

Об-ва Лифляндскихъ подъѣздн. путей.

Уч. Ст. Валкъ-м. Маріенбургъ-ст. Штокманс- гофъ (узк. к.)	199 в.
--	--------

Об-ва Новозыбковскаго подъѣзднаго пути.

Уч. Новозыбковъ-Новгородъ-Сѣверскъ	113 в.
Вѣтвь къ р. Деснѣ	9 „

Московскаго Общества для сооруженія и эксплуатаціи
подъѣздныхъ ж.-д. путей.

Уч. Тума-Владиміръ (узк. к.)	125 в.
--	--------

Либаво-Газенпотской ж. д.

Уч. Либаво-Газенпотъ (окт. 1899 г., узк. к.)	45 в. *
--	---------

Общества для постройки и эксплуатаціи подъѣздныхъ
желѣзныхъ путей въ Привислянскомъ краѣ.

Уч. Варшава-Радиминъ (Марковскій подъѣздной путь) (узк. к.)	18 в.
--	-------

Приморской С.-Петербурго-Сестрорѣцкой ж. д.

Вѣтви въ Сестрорѣцкѣ: къ оружейному зав., берегу моря и курорту (нояб. 1899 г.)	6 в. *
Тоже до границы Финляндіи	2 „

Итого 4.358 в.

в) Частными предпринимателями.

Уч. Стародубъ-Унеча (іюнь 1897 г., узк. к.)	33 в. *
„ С.-Петербурзь-Пулково (Пулковскій подъ- ѣздной путь элек.)	16 „

Уч. Лодзь-Згержъ (узк. к., электр.)	8 в.
„ Лодзь-Пабянице (узк. к., электр.)	12 „
„ Варшава-Яблонна (узк. к.)	17 „
„ Варшава-Ваверъ (узк. к.)	5 „
	<hr/>
Итого	91 в.

Всего къ концу 1899 г. строящихся въ вѣдѣніи Министерства П. С. желѣзныхъ дорогъ было 6.982 в.

II. Подъ вѣдѣніемъ Военнаго Министерства
Средне-азиатской ж. д.

Уч. Мервъ-Юлотань-Сары-Язы (дек. 1898 г.)	160 в. *
„ Сары-Язы-Кушка (апр. 1899 г.)	135 „ *
	<hr/>
Итого	295 в.

III. Обществомъ Китайской Восточной ж. д.

а) въ предѣлахъ Россіи:

Уч. Никольское (Уссур. ж. д.) — Государственная граница Китая съ Приморскою областью	106 в.
--	--------

б) въ предѣлахъ Китайской имперіи:

Уч. отъ границы съ Приморскою областью до границы съ Забайкальской областью (у Нагадана)	1.434 в.
„ Харбинъ-Портъ-Артуръ, съ вѣт. къ г. Дальнему	980 „
	<hr/>
Итого	2.520 в.

А всего къ концу 1899 г. въ Россіи строящихся желѣзныхъ дорогъ было *) 9.797 в.
Въ томъ числѣ открытыхъ къ 1 января 1900 г.
для временнаго движенія 1.591 в.

*) Считая въ томъ числѣ жел. дор., строящихся Обществомъ Китайской Восточной ж. д.

В. Разрѣшенныхъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ по Министерству П. С. къ концу 1899 г. было:

1. Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Екатерининской ж. д.

Уч. Кураховская вѣтвь	76 в.
„ Чумаковская вѣтвь	7 „

Самаро-Златоустовской ж. д.

Уч. Вязовая-Катовъ-Ивановскій зав.	38 в.
--	-------

Юго-Западныхъ жж. дд.

Уч. Сокольчи-Ходорково	15 в.
Вѣтвь отъ Ходоркова къ Ходроковскому и Яроповическому заводамъ	6 „

Итого 142 в.

2. Управленіемъ по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

а) Непосредственнымъ распоряженіемъ Управленія.

Кіевъ-Ковельской ж. д.

Уч. Кіевъ-Ковель	424 в.
----------------------------	--------

Кругобайкальской ж. д.

Уч. Мысовая-Переемная	47 в.
---------------------------------	-------

Итого 471 в.

б) Желѣзнодорожными Обществами.

Юго-Восточныхъ жж. дд.

Уч. Никитовка-Очеретино, съ обходною вѣтвью у ст. Горловка (въ двѣ коліи)	46 в.
„ Постъ-Зарудный (Щетово)—рудники	8 „

Владикавказской ж. д.

Екатеринодарская вѣтвь 5 в.

Московско-Кіево-Воронежской ж. д.

Уч. Курскъ-мостъ черезъ р. Сеймъ 9 „

Ириновской ж. д.

Уч. Пороховые-Колтуши (узк. к.) 9 „

Московского Общества для сооруженія и эксплуатаціи
подъѣздныхъ жж. дд. путей.

Уч. Тула-Лихвинъ (узк. к.) 100 в.

Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.

Уч. Дно-Царское село 209 в.

„ Сокольники-Витебскъ 137 „

„ Крейцбургъ-Туккумъ 160 „

Московско-Казанской ж. д.

Уч. Арзамасъ-Ниж.-Новгородъ 121 „

Об-ва городскихъ подъѣздныхъ путей въ Россіи.

Уч. Клинь-сл. Стрѣлецкая и Теряева 43 „

Об-ва Друскеникского подъѣздного пути.

Уч. Порѣчье-м. Друскеники 17 в.

Об-ва загородн. недвижимостей и дорогъ.

Уч. С.-Петербургъ-с. Токсово (узк. к.) 28 в.

1-го Об-ва подъѣздныхъ ж.-д. путей.

Уч. Трашкуны-Вилкоміръ (узк. к.) 35 в.

„ Ямполь-ст. Вапнярка-ст. Райгородъ (узк. к.) 153 „

Приморской С.-Петерб.-Сестрорѣцкой ж. д.

Продолженіе дороги въ чертѣ г. С.-Петербургъ 5 в.

Россійскаго Общества водяныхъ, шоссейныхъ и второ-
степенныхъ рельсовыхъ путей.

Уч. Одесса-Аккерманъ, съ вѣтвью къ г. Маяки 77 в.

Об-ва Томашевской ж. д.

Уч. Холмъ-м. Бѣлжець съ вѣт. до Люблина . 180 в.

Об-ва Ялта-Бахчисарайскаго подъѣздн. пути.

Уч. Ялта-Бахчисарай (узк. к.) 68 в.
(въ томъ числѣ 32,5 вер. зубчато-колеснаго)

Итого 1.410 в.

в) Частными предпринимателями.

Уч. Ланское шоссе-Юкки съ вѣтвью отъ Пок-
лонной горы до с. Спасскаго (электр.) 17 в.

„ ст. Голицыно - г. Звенигородъ - Звенигород-
ское-Саввино Сторожевскій монастырь 17 „

„ Батумъ-Копандиби (узк. к.) 10 „

Вѣтви отъ уч. Варшава-Яблонна къ ст. Прага,
полуст. Пруды, Брудковскому кладб.,
заводамъ и дачамъ (узк. к.) 6 в.

Уч. Варшава-Гора Кальварія (узк. к.) 30 „

„ Петроковъ-пос. Сулеевъ (узк. к.) 14 „

„ м. Цирквали-ст. Чіатуры (узк. к.) 7 „

„ м. Перевиси-ст. Чіатуры (узк. к.) 15 „

„ ст. Переви-м. Сачхери (узк. к.) 18 „

Итого 134 в.

Всего 2.015 в.

Всего разрѣшенныхъ къ постройкѣ подѣ
вѣдѣніемъ Министерства Путей Сообщенія . . . 2.157 в.

Всего открытыхъ, строящихся и разрѣшен-
ныхъ къ постройкѣ къ концу 1899 года (безъ
Финляндскихъ жж. дд.) было 58.638 „

Кромѣ того, къ концу 1899 г. было открыто для правильнаго движенія дорогъ Вел. Кн. Финляндскаго (съ 30 вер. въ предѣлахъ С.-Петербургской губерніи) 2.537 в.

Количество перевезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ Европейской Россіи (безъ дорогъ В. К. Финляндскаго) и Азіатской Россіи (безъ Уссурійской ж. д.) пассажировъ и грузовъ въ 1899 году, сравнительно съ 1898 годомъ, выражается въ слѣдующихъ данныхъ:

Количество перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ.

Въ 1898 году по всей сѣти Россійскихъ жел. дорогъ перевезено: пассажировъ по общему тарифу 80.150.952 *), товаровъ малой скорости—3.615.000.000 пуд. Въ 1899 г. по предварительнымъ даннымъ за этотъ годъ перевезено:

Пассажировъ по общему тарифу 84.821.000
Товаровъ малой скорости, пуд. 4.316.000.000

Такимъ образомъ въ 1899 г. количество пассажировъ увеличилось противъ 1898 г. на 4.670.048 чел., а количество товаровъ малой скорости на 701.000.000 пудовъ.

Инвентарь подвижнаго состава, служившаго для перевозки пассажировъ, составлялъ въ концѣ 1899 года:

Пассажирское движеніе.

Паровозовъ: пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ	2.166 **)
Вагоновъ: пассажирскихъ	11.859
багажныхъ	1.249
почтовыхъ	467

Всего . . 13.575

Сравнивая приведенныя цифры съ данными инвентаря подвижнаго состава къ концу 1898 года видно, что къ концу отчетнаго 1899 года число классныхъ вагоновъ увеличилось на 1.398.

*) Цифры эти показаны по окончательнымъ даннымъ; въ отчетныхъ же свѣдѣніяхъ за 1898 годъ соответствующія имъ цифры были даны предварительныя.

**) Нѣкоторое несоответствіе въ данныхъ о пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ паровозахъ въ отчетномъ году по сравненію съ данными, помѣщенными въ обзорѣ прошлаго 1898 года, объясняется включеніемъ въ цифру пассажирскихъ паровозовъ за 1898 годъ товарныхъ паровозовъ, обслуживавшихъ пассажирское движеніе.

Несмотря, однако, на такое увеличеніе подвижнаго состава, пассажирское движеніе встрѣчало въ нѣкоторыхъ случаяхъ затрудненія и посему дальнѣйшее увеличеніе количества пассажирскихъ вагоновъ и паровозовъ представляется необходимымъ для обезпеченія правильности, какъ самаго движенія, такъ и утилизаціи подвижнаго состава, нынѣ работающаго слишкомъ напряженно.

Мѣропріятія по
улучшенію пас-
сажирскаго дви-
женія.

Вслѣдствіе общаго значительнаго увеличенія пассажирскаго движенія и для удовлетворенія потребностей его на желѣзныхъ дорогахъ, по сравненію съ 1898 годомъ, число ежедневно обращающихся пассажирскихъ поѣздовъ въ отчетномъ году было увеличено новыми поѣздами между пунктами:

Петербургъ-Леве, *Балтійской* на одну пару для обращенія въ лѣтній періодъ три раза въ недѣлю, кромѣ того, предъ большими праздниками въ срединѣ недѣли;

Варшава-Колюшки, *Варшавско-Вѣнской* на лѣтній періодъ на одну пару, а одна пара поѣздовъ, обращающихся на участкѣ Варшава-Ченстоховъ продолжена (съ 15 октября) до Границы и Сосновицъ и съ этого же времени возстановлено на участкѣ Варшава-Граница обращеніе одной пары поѣздовъ *Sud Express*;

Царицыно-Тихорѣцкая (съ 6 мая), *Владикавказской* на одну пару;

Лозовая-Севастополь (съ 6 мая), *Курско-Харьково-Севастопольской* на одну пару;

Лозовая-Константиновка (съ 1 января), *Курско-Харьково-Севастопольской* на одну пару;

Либава-Муравьево (Можейки) (съ 6 мая), *Либаво-Роменской* на одну пару;

Колюшки-Лодзь (съ 6 мая), *Лодзинской* на одинъ поѣздъ;

Верховье-Ливны (съ 6 мая), *Московско-Кіево-Воронежской*, на одну пару;

Кіевъ-Арсеньевка (съ 15 октября), той же дороги, на одну пару;

Бологое-Рыбинскъ (съ 15 октября) *Московско-Виндаво-Рыбинской* одна пара поѣздовъ, назначавшаяся въ обращеніе по мѣрѣ надобности, назначена въ постоянное движеніе;

Голутвинъ-Озеры и Симбирскъ-Инза (съ 15 октября), *Московско-Казанской* по одной парѣ;

Москва-Александровъ (съ 6 мая), *Московско-Ярославско-Архангельской* на одну пару;

С.-Петербургъ-Новоторжская (съ 6 мая) *Николаевской* на одну пару; и, кромѣ того, по мѣрѣ надобности, назначалась между С.-Петербургомъ и Бологое еще одна пара;

Березняки-Чусовая (съ 6 мая), *Пермской* на одинъ поѣздъ;

Варшава-Пилява, Брестъ-Холмъ (съ 6 мая) и Варшава-Люблинъ (съ 15 октября), *Привислинскихъ* по одной парѣ;

Ртищево-Балашовъ (съ 6 мая), *Рязанско-Уральской* на одну пару, а между Пензою и Ртищевымъ одна пара товаро-пассажирскихъ поѣздовъ обращена въ пассажирскіе (съ 6 мая);

С.-Петербургъ-Вильна (съ 6 мая), *С.-Петербурго-Варшавской* на одну пару;

Балашовъ-Лиски (съ 6 мая), *Юго-Восточныхъ* на одну пару.

При этомъ, кромѣ добавленія поѣздовъ, указанныхъ дальнихъ разстояній, увеличено число поѣздовъ, обслуживающихъ дачное пригородное движеніе.

Для ускоренія и улучшенія сообщенія Европейской Россіи съ Сибирью, были установлены особые быстрые поѣзда по одному разу въ недѣлю между Москвою и Красноярскомъ, каковыя въ отчетномъ году продолжены до Иркутска.

Инвентарь товарнаго подвижнаго состава на дорогахъ нормальной колеи *), непрерывно между собою связанныхъ, составлялъ.

Грузовое движеніе.

*) Вместе съ Варшаво-Вѣнской дорогою.

	Къ концу 1898 года.	Къ концу 1899 года.
паровозовъ	7.671	8.699
вагоновъ	209.173	235.109

Такимъ образомъ къ концу 1899 г. инвентарь подвижного состава увеличился: паровозовъ на 13,4⁰/₀ и вагоновъ на 12,4⁰/₀; причемъ приростъ этотъ главнымъ образомъ обусловленъ включеніемъ въ составъ сѣти дорогъ, непрерывно между собою связанныхъ, — Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, а равно и новосооруженныхъ линій, частью же зависѣлъ отъ усиленія новымъ подвижнымъ составомъ существовавшихъ дорогъ.

Въ отчетномъ 1899 году, сравнительно съ предъидущимъ годомъ, было перевезено грузовъ:

	Въ 1898 году.	Въ 1899 году.
Всего погружено и отправлено	3.615 мил. пуд.	4.316 мил. пуд.
Въ томъ числѣ хлѣбныхъ грузовъ	691 " "	675 " "
Прибыло на портовые станціи	418 " "	431 " "
Передано черезъ сухопутную границу:		
въ Германію	61 " "	60 " "
„ Австрію	28 " "	13 " "

Приведенныя цифры показываютъ, что количество отправленнаго въ отчетномъ году хлѣба было меньше 1898 года на 2¹/₄⁰/₀, прибытіе же къ портамъ и сухопутной границѣ осталось почти въ томъ же размѣрѣ. Что касается перевозки грузовъ вообще, считая и хлѣбъ, то таковыхъ, по сравненію съ 1898 г., перевезено болѣе на 701 мил. пуд., или на 19,4⁰/₀. Слѣдовательно, приростъ количества совершенныхъ въ теченіи года перевозокъ превысилъ приростъ инвентаря подвижнаго состава на 6—7⁰/₀.

Не смотря на это въ теченіи первой половины года перевозки производились безъ особыхъ задержекъ. Лишь въ половинѣ августа, когда начался массовый вывозъ

хлѣбовъ урожая 1899 г. на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ стали образоваться залежи неотправленныхъ грузовъ. При этомъ количество невывезеннаго груза къ половинѣ октября достигло 35.459 вагоновъ — преимущественно хлѣбныхъ грузовъ, ожидавшихъ погрузки на дорогахъ восточнаго и юго-восточнаго раіоновъ Европейской Россіи. Несмотря на самыя настойчивыя мѣры къ усиленію работы дорогъ, залежь эта къ концу года уменьшилась лишь на половину. Такъ какъ урожай 1899 года не отличался исключительнымъ обиліемъ, то приведенныя цифры еще разъ подтверждаютъ крайнюю недостаточность оборудования желѣзнодорожной сѣти подвижнымъ составомъ и указываютъ на необходимость постепеннаго увеличенія числа паровозовъ и вагоновъ. Кромѣ того ближайшее наблюденіе за ежегоднымъ возрастаніемъ грузового движенія на дорогахъ и изученіе измѣненій въ направленіи массовыхъ перевозокъ, которыя часто случаются на сѣти приводитъ къ заключенію о неотложной необходимости, на ряду съ усиленіемъ парка подвижнаго состава, принять самыя дѣятельныя мѣры и къ соотвѣтственному усиленію пропускной способности, особенно главнѣйшихъ путей слѣдованія массовыхъ грузовъ.

Для достиженія правильности движенія желѣзнодорожная сѣть нуждается въ устройствѣ нѣсколькихъ магистралей съ такою пропускною способностью, которая бы обезпечивала пропускъ грузовъ въ наибольшемъ возможномъ количествѣ. Въ настоящее время въ этомъ направленіи принимаются нѣкоторыя мѣры, но разрѣшеніе этого вопроса подвигается значительно медленнѣе, чѣмъ слѣдовало бы по соображенію съ возрастающимъ спросомъ на перевозку.

Въ ряду работъ необходимыхъ для рѣшенія этого общаго вопроса на первомъ планѣ стоитъ:

- 1) Усиленіе Николаевской и Казанской дорогъ.
- 2) Основательное переустройство Московскаго узла, въ которомъ теперь сходятся 10 желѣзнодорожныхъ линій.
- 3) Усиленіе Самаро-Златоустовской жел. дороги, особенно участка ея Кинель-Батраки.

4) Развитие нѣкоторыхъ участковъ по пути слѣдованія грузовъ изъ Юго-Восточнаго района къ Балтійскому морю.

5) Развитие пропускной способности нѣкоторыхъ участковъ Либаво-Роменской, Лозово-Севастопольской, Екатерининской и Закавказской жел. дорогъ, и нѣкоторыхъ линій второстепеннаго значенія.

Возможно неотлогательно ассигнованіе необходимыхъ на это денежныхъ средствъ является тѣмъ болѣе необходимымъ, что работы по усилению пропускной способности дорогъ требуютъ значительнаго времени для ихъ исполненія и слѣдовательно приступлено къ нимъ должно быть заблаговременно — гораздо ранѣе, чѣмъ они явятся дѣйствительнымъ препятствіемъ къ правильному движенію.

Общія мѣропріятія по улучшенію грузоваго движенія.

Мѣропріятія по улучшенію грузоваго движенія были направлены въ отчетномъ году главнымъ образомъ на разработку, условій перевозки минеральнаго топлива т. е. каменнаго угля и нефтяныхъ продуктовъ.

Постоянно возрастающая потребность въ каменномъ углѣ и соотвѣтствующій сему, весьма быстрый, ростъ углепромышленности въ Донецкомъ бассейнѣ обуславливали необходимость установленія особыхъ правилъ перевозки минеральнаго топлива въ этомъ районѣ съ цѣлью возможнаго ускоренія оборота вагоновъ и предупрежденія всякихъ замѣшательствъ въ движеніи. Въ сихъ видахъ были пересмотрѣны, существенно измѣнены и дополнены прежнія правила перевозки каменнаго угля и соли въ Донецкомъ бассейнѣ для достиженія безостановочной подачи вагоновъ подъ нагрузку угля и отправки нагруженныхъ вагоновъ, благодаря чему время простоя вагоновъ значительно сократилось. Мѣры эти являлись неотложными, такъ какъ перевозка угля въ Донецкомъ бассейнѣ, увеличиваясь изъ года въ годъ, достигла въ 1899 году 422 милліона пуд. и за послѣдніе 3 года возрасла болѣе чѣмъ въ полтора раза.

На ряду съ этимъ въ послѣднее время значительно усилилась и перевозка по нашей рельсовой сѣти нефтя-

ныхъ продуктовъ, главнымъ образомъ керосина и нефтяныхъ остатковъ, служащихъ топливомъ на желѣзныхъ дорогахъ и заводахъ. Перевозка нефтяныхъ продуктовъ составляла: въ 1899 году 294 милл. пудовъ и по сравненію съ 1889 годомъ увеличилась болѣе чѣмъ втрое. Съ цѣлью облегченія снабженія этимъ топливомъ желѣзныхъ дорогъ и металлургическихъ заводовъ въ отчетномъ году были, равнымъ образомъ, разработаны правила для болѣе успѣшной и быстрой перевозки грузовъ сего рода.

Для удовлетворенія потребности металлургической промышленности Донецкаго бассейна, доставляется на заводы около 200 мил. пуд. руды и флюсовъ по тѣмъ же желѣзнымъ дорогамъ Донецкаго раіона, по которымъ вывозится и каменный уголь и соль. Завѣдываніе вывозомъ сихъ послѣднихъ грузовъ возложено на особый Харьковскій Комитетъ, состоящій изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, жел. дорогъ и углепромышленниковъ, коему подчинена въ отчетномъ году также и перевозка руды и флюсовъ для надобностей Донецкихъ металлургическихъ заводовъ.

Независимо отъ сего въ рядѣ мѣръ принятыхъ въ отчетномъ году по улучшенію грузоваго движенія, заслуживаетъ вниманія установленіе прямыхъ сообщеній Сибирской и Пермь-Тюменской съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи при посредствѣ пароходствъ по Волгѣ и Камѣ и съ Англійскими и Голландскими портами при посредствѣ заграничныхъ морскихъ пароходствъ по Сѣверной Двинѣ. Благодаря этому мѣропріятію для грузовъ, отправляемыхъ со станцій Сибирской и Пермь-Тюменской дорогъ, открыты два новыхъ выхода: одинъ, рельсовымъ путемъ до Перми, оттуда по Камѣ и Волгѣ, а засимъ опять по желѣзнымъ дорогамъ отъ Нижняго и Рыбинска до портовъ и второй,—рельсовымъ путемъ до Котласа, а оттуда по Двинѣ до Архангельска и дальше моремъ.

Эксплоатація казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1899 году.

На 1 января 1899 года общая длина сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ составляла 27.332 версты.

Въ теченіе отчетнаго года сѣть принадлежащихъ казнѣ желѣзныхъ дорогъ увеличилась на 2.875 верстъ и къ 1 января 1900 года въ казенномъ Управленіи находилось всего 30.208 верстъ.

Финансовые результаты.

Финансовые результаты эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ Закаспійской дороги, представляются за отчетный 1899 годъ, по сравненію съ двумя предшествующими годами, въ слѣдующемъ видѣ: ¹⁾.

Валовой доходъ.

Въ 1899 году	347.490.317 руб.
» 1898 »	332.816.371 »
» 1897 »	311.646.794 »

Расходъ.

Въ 1899 году	209.901.520 руб.
» 1898 »	196.960.744 »
» 1897 »	183.663.909 »

Чистый доходъ.

Въ 1899 году	137.588.797 руб.
» 1898 »	135.855.627 »
» 1897 »	127.982.886 »

По отношенію къ исполненнымъ въ этихъ годахъ пробѣгамъ поѣздовъ и осей вагоновъ показанныя выше общія суммы дохода, расхода и чистаго дохода составляютъ:

¹⁾ Нѣкоторое несоотвѣтствіе данныхъ о доходахъ и расходахъ за 1898 годъ, помѣщенныхъ въ обзорѣ 1898 г., съ цифрами настоящаго сбора, объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что въ обзорѣ 1898 г. помѣщены за этотъ годъ лишь предварительныя данныя, въ настоящемъ-же обзорѣ отчетныя.

	На 100 поѣздо- версть.	На 10.000 ва- гоно-осе-версть.
Валовой доходъ.		
Въ 1899 году	204,74	375,18
» 1898 »	211,05	377,33
» 1897 »	215,64	377,04
Расходъ.		
Въ 1899 году	123,67	226,63
» 1898 »	124,90	223,30
» 1897 »	127,08	222,20
Чистый доходъ.		
Въ 1899 году	81,07	148,55
» 1898 »	86,15	154,02
» 1897 »	88,54	154,84

Такимъ образомъ, чистый доходъ 1899 года по казеннымъ дорогамъ превышаетъ таковой же доходъ 1898 года на 1,73 милл. руб. и доходъ 1897 года на 9,61 милл. Вместе съ тѣмъ, однако, по расчету на 100 поѣздо-версть и на 10.000 вагоно-осе-версть, доходъ въ 1899 г., сравнительно съ 1898 и 1897 годами, уменьшился, что можетъ быть объяснено относительнымъ увеличеніемъ перевозокъ на дальнія разстоянія по сравнительно пониженнымъ для таковыхъ перевозокъ тарифамъ.

Расходы же по эксплуатаціи означенныхъ дорогъ въ 1899 году, какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, по расчету на 100 поѣздо-версть понизились, а на 10.000 вагоно-осе-версть повысились, причемъ процентное отношеніе расходовъ къ валовому доходу увеличилось, составляя въ 1899 году 60, 40⁰%, въ 1898 году—59, 18⁰%, въ 1897 году—58, 93⁰%. Эти явленія объясняются: а) уменьшеніе рас-

ходовъ на 100 поѣздо-верстъ—относительнымъ увеличеніемъ числа поѣздовъ вслѣдствіе усиленія пассажирскаго движенія и уменьшенія, по числу вагоновъ, состава товарныхъ поѣздовъ въ зависимости отъ увеличенія обращенія на дорогахъ товарныхъ вагоновъ большей подъемной силы; б) увеличеніе процентнаго отношенія расходовъ къ валовому доходу—сравнительнымъ увеличеніемъ расходовъ вслѣдствіе значительнаго повышенія на большинствѣ дорогъ заготовительной стоимости топлива и потребныхъ для ихъ надобностей лѣсныхъ матеріаловъ и в) повышеніе расходовъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ—тѣми-же обстоятельствами, т. е. указаннымъ сравнительнымъ увеличеніемъ расходовъ и увеличеніемъ обращенія на дорогахъ товарныхъ вагоновъ большей подъемной силы, при чемъ потребное для перевозки грузовъ число вагоновъ относительно уменьшается и, слѣдовательно, расходъ упадетъ на меньшее, сравнительно, число осей.

Что касается Закаспійской желѣзной дороги, переданной въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія съ 1-го января 1899 года, то финансовыя результаты ея эксплуатаціи за тѣ-же три года представляются въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Чистый доходъ.
1899	6.242.310 руб.	4.811.173 руб.	1.431.137 руб.
1898	7.439.435 »	5.257.652 »	2.181.783 »
1897	6.902.867 »	4.434.988 »	2.467.879 »

Большая доходность этой дороги въ 1897 и 1898 годахъ, по сравненію съ 1899 годомъ, объясняется болѣе высокими въ прежніе годы тарифами на перевозку грузовъ по названной дорогѣ и перевозками по ней въ 1897 и 1898 гг. матеріаловъ, въ количествѣ болѣе 11 милл. пудовъ для постройки Самаркандъ-Андижанской дороги и

Мургабской вѣтви, каковая постройка въ 1899 году уже заканчивалась

На усиленіе и улучшеніе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ коммерческою и стратегическою цѣлями по смѣтѣ 1899 г. были ассигнованы кредиты въ общей суммѣ 32.080.000 руб.

Мѣропріятія по
улучшенію ка-
зенныхъ желѣз-
ныхъ дорогъ.

Наиболѣе значительная доля кредитовъ, отпущенныхъ на усиленіе и улучшеніе казенныхъ дорогъ, отнесена (въ суммѣ болѣе 20 милліоновъ рублей) на работы по усиленію пропускной способности желѣзныхъ дорогъ.

Къ числу работъ этой категоріи относятся работы по сооруженію вторыхъ путей, по развитію путей на станціяхъ улучшенію сигнализаци и централизаци стрѣлокъ, улучшенію и усиленію водоснабженій и телеграфа, улучшенію землянаго полотна, смягченію уклоновъ, улучшенію верхняго строения пути, усиленію фермъ искусственныхъ сооруже- ній и по улучшенію и постройкѣ искусственныхъ сооруже- ній.

Изъ работъ этой категоріи, производившихся въ 1899 году наиболѣе значительными являются слѣдующія:

1. На Балтійской желѣзной дорогѣ устройство втораго пути между станціями Лигово и Красное Село протяженіемъ 11 верстъ.

2. На Закавказской желѣзной дорогѣ приступъ къ сооруженію вторыхъ путей на участкахъ Акстафа-Бвлахъ и Аджикабуль-Баладжары общимъ протяженіемъ 257 верстъ.

3. На Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной до- рогѣ продолженіемъ устройства втораго пути между станціями Курскъ и Клейнмихелево протяженіемъ 68 верстъ, приступъ къ устройству втораго пути на участкѣ Клейнмихелево-Бѣлгородъ протяженіемъ 71 верста.

4. На Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ приступъ къ сооруженію втораго пути на участкѣ Гомель-Бахмачъ протяженіемъ 182 версты, переустройство существующей станціи Гомель и устройство новой сортировочной (200.000 руб.) и продолженіе работъ по переустройству мостовъ черезъ рр. Десну отв. 140 саж. и Сожь отв. 105 саж. 400.000 руб.).

5. На Московско-Курской желѣзной дорогѣ устройство втораго пути между станціями Михайловка и Александровка протяженіемъ 376 верстѣ.

6. На Риго-Орловской желѣзной дорогѣ продолженіе сооруженія втораго пути на участкѣ Смоленскѣ-Двинскѣ протяженіемъ 370 верстѣ, изъ коего 47 верстѣ закончены устройствомъ.

7. На Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ продолженіе работъ по развитію станцій Самара и Челябинскѣ.

8. На С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ продолженіе переустройства товарной станціи С.-Петербургѣ (200.000 руб.).

9. На Сызрано-Вяземской желѣзной дорогѣ окончаніе устройства втораго пути на участкѣ Тула-Узловая протяженіемъ 47 верстѣ.

10. На Екатерининской желѣзной дорогѣ сооруженіе вторыхъ путей на участкахъ: развѣздѣ «Путепроводъ-Постѣ» 693 версты, протяженіемъ 126 верстѣ, и Юзово-Мариуполь протяженіемъ 118 верстѣ.

11. На Полѣскихъ желѣзныхъ дорогахъ устройство втораго пути между станціями Лунинецъ и Гомель протяженіемъ 283 версты съ перестройкой опоръ моста черезъ р. Днѣпръ.

На ряду съ этимъ производились работы, имѣющія цѣлью улучшеніе условій перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ, на каковую потребность въ отчетномъ году были отпущены кредиты въ суммѣ около 2.400.000 руб. Наиболѣе крупныя изъ этихъ работъ производились на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ (на сумму болѣе 600.000 руб.), въ числѣ коихъ приступлено къ постройкѣ пассажирскаго зданія на станціи Жмеринка (200.000 руб.) и на Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ начато устройство элеватора въ Либавскомъ портѣ (200.000 руб.).

Кромѣ сего были предприняты работы съ цѣлью улучшенія быта служащихъ (на сумму около 1.850.000 руб.). Работы эти заключались въ улучшеніи и расширеніи дежурныхъ и жилыхъ помѣщеній, школъ, общежитій, боль-

нищъ; причеиъ наибольшее количество работъ этого рода (на сумму 464.000 руб.) производилось на Закавказской желѣзной дорогѣ.

На работы со стратегическою цѣлью и для удовлетворенія потребностей воинскаго движенія ассигновано было свыше 2.520.000 руб. Главнѣйшія изъ этихъ работъ состояли въ продолженіи устройства второго пути на участкѣ Сѣдлецъ-Малкинѣ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ развитіи путей на станціяхъ, преимущественно Либаво-Роменской, Московско-Брестской, Полѣсскихъ и Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ продолженіи устройства продовольственныхъ пунктовъ на станціяхъ Самара, Уфа и Челябинскъ и въ усиленіи водоснабженія на разныхъ станціяхъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Наконецъ въ видахъ расширенія служебныхъ помѣщеній, и складовъ, на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ производились разныя работы на сумму около 1.790.000 руб., причеиъ наиболѣе крупныя работы этого рода произведены на дорогахъ Николаевской и С.-Петербурго-Варшавской.

Образованная въ 1898 году Комиссія, имѣвшая цѣлью выяснитъ сравнительныя достоинства различныхъ системъ непрерывныхъ автоматическихъ тормазовъ, дѣйствующихъ сжатымъ воздухомъ, въ концѣ отчетнаго года закончила свои занятія, причеиъ произведенными на Николаевской желѣзной дорогѣ систематическими опытами выяснено, что всѣ подвергавшіеся изслѣдованію системы тормазовъ какъ-то Фивъ-Лиль, Липковскаго, Шлейфера и Нью-Йоркъ, отличаясь между собой до нѣкоторой степени какъ по принципу дѣйствія, такъ и по энергіи торможенія, могутъ быть комбинированы съ системой тормазовъ Вестингауза, которая уже принята, въ качествѣ основной, для нашего вагоннаго парка и могутъ поэтому примѣняться для соответствующаго оборудованія товарнаго подвижнаго состава. Для окончательнаго испытанія приведенныхъ выше тормазныхъ системъ предположено испытать ихъ въ теченіе не менѣе 6 мѣсяцевъ при обслуживаніи товарныхъ поѣздовъ внутренняго обращенія. Построенный въ

Оборудованіе
тормазами то-
варнаго подвиж-
наго состава.

1898 году въ С.-Петербургѣ фирмой Вестингауза специальный заводъ началъ въ текущемъ году свою дѣятельность и занятъ былъ оборудованіемъ автоматическими тормазами товарнаго подвижнаго состава Закавказской желѣзной дороги и товарныхъ паровозовъ Московско-Брестской желѣзной дороги, исполняющихъ службу пассажирскихъ паровозовъ.

Наконецъ изъ числа мѣропріятій Министерства въ отчетномъ году по подвижному составу и тягѣ заслуживаетъ вниманія введеніе сильныхъ быстроходныхъ пассажирскихъ паровозовъ, а равно и постройка вагоновъ для особыхъ поѣздовъ, снабженныхъ специальными приспособленіями для предоставленія возможныхъ удобствъ пассажирамъ, слѣдующимъ по Сибирскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Устройство мастерскихъ на жел. дорогахъ въ 1899 г.

Для приведенія мастерскихъ казенныхъ дорогъ въ состояніе соотвѣтствующее усиленному ходу работъ по ремонту подвижнаго состава въ 1899 году ассигновано было 2.325.523 руб. на улучшеніе существующихъ и постройку новыхъ зданій мастерскихъ и 1.380.085 руб. на усиленіе оборудованія таковыхъ станками и приборами. Кромѣ того въ отчетномъ году продолжалась постройка новыхъ вагонныхъ мастерскихъ для Харьковско-Николаевской дороги на ст. Крюково, начатыхъ въ 1898 г. и продолжается постройка новыхъ вагонныхъ мастерскихъ для Николаевской дороги, взамѣнъ сгорѣвшихъ, въ селѣ Александровѣ близъ Петербурга.

Главные работы по расширенію и переустройству мастерскихъ производились въ 1899 г. на дорогахъ: С.-Петербургско-Варшавской, Николаевской, Привислинскихъ, Либаво-Роменской, Харьковско-Николаевской, Западно-Сибирской и Рязанско-Уральской.

Съ цѣлью уменьшенія простоя подвижнаго состава въ ремонтѣ были введены болѣе совершенныя приемы обработки металловъ и дерева, какъ напр.: электрическая клепка котловъ паровозовъ, оборудованіе мастерскихъ фрезерными и наждачно-шлифовальными станками.

Кромѣ того продолжались работы по примѣненію

электрической энергии, какъ передаточнаго элемента движущей силы, въ мастерскихъ: С.-Петербургско-Варшавской, Николаевской, Либаво-Роменской и Харьковско-Николаевской желѣзныхъ дорогъ, на что ассигновано въ 1899 г. 786.511 руб.

Результаты расширенія мастерскихъ могутъ выясниться лишь по истеченіи нѣсколькихъ лѣтъ, послѣ того, какъ путемъ болѣе усиленнаго ремонта представится возможность улучшить общее состояніе подвижнаго состава, который, вслѣдствіе ненормальнаго за послѣдніе годы роста работы дорогъ долженъ нести непосильную работу. Тѣмъ не менѣе, благодаря послѣдовавшему развитію мастерскихъ, удалось въ нѣкоторой степени улучшить состояніе паровозовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, не смотря на то, что, одновременно съ исполненіемъ своего ремонта, мастерскимъ пришлось въ этомъ отношеніи помогать вновь открытымъ для движенія Сибирскимъ дорогамъ.

По сравненію съ увеличившимся на 9,2%, противъ предыдущаго года, протяженіемъ сѣти, число происшествій въ 1899 году возрасло въ нѣсколько меньшей пропорціи, а именно только на 8,6%. Болѣе серьезными происшествиями были:

Происшествія
на рельсовой
сѣти въ 1899 г.

А. Сходы поѣздовъ съ рельсовъ:

Товарнаго поѣзда № 403 на перегонѣ Воробьевка-Калачъ Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ—2 марта.

Пассажирскаго поѣзда № 7 на перегонѣ Вичуга-Горкино Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги—29 марта.

Товаропассажирскаго поѣзда № 5 на перегонѣ Кизитеринка-Аксай Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ — 27 марта.

Пассажирскаго поѣзда № 7 на перегонѣ Рязенное-Матвѣевъ Курганъ Екатерининской желѣзн. дороги—4 мая.

Пассажирскаго поѣзда № 12 на перегонѣ Рѣжца-Антонополь С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги—30 июля.

Воинскаго поѣзда № 21 на перегонѣ Мцхетъ-Ксанка Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ — 17 ноября.

Б. Столкновеніе поѣздовъ:

Паровоза, отправленнаго съ партією рабочихъ для расчистки снѣжныхъ заносовъ съ тремя паровозами, возвращавшимися съ мѣста работъ по поднятію на рельсы паровоза товарнаго поѣзда № 105 на перегонѣ Кисляковка-Куцевка Владикавказской желѣзной дороги—25 февраля.

Пассажирскаго поѣзда № 4 съ воинскимъ № 101 на станціи Псковъ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги—5 апрѣля.

Товарныхъ поѣздовъ №№ 430 и 427 на станціи Батраки Сызрано-Вяземской желѣзной дороги—28 іюня.

Товарныхъ поѣздовъ №№ 704 и 25 на перегонѣ Немеичи-Котюжаны Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ — 31 августа.

Пассажирскихъ поѣздовъ № 3 и 16 на станціи Роденпойзъ—12 сентября.

Пассажирскаго поѣзда № 46 съ подвижнымъ составомъ на станціи Руда Гузовская Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги—26 сентября.

Товарнаго поѣзда № 124 съ оторвавшимися отъ него вагонами на перегонѣ Плыщвья-Скерневицы той же дороги—30 сентября.

Товарнаго поѣзда № 248 съ пассажирскимъ поѣздомъ № 1 на перегонѣ Марелисы-Малита Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ—15 октября.

Товарныхъ поѣздовъ №№ 48 и 39 на станціи Андреевъ бывшей Ивангородо-Домбровской жел. дороги—17 октября.

Товарнаго поѣзда № 224 съ маневреннымъ составомъ на станціи Увекъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги—22 октября.

Товарныхъ поѣздовъ №№ 105 и 162 на перегонѣ Сунсаланчхуты Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ—15 ноября.

При всѣхъ вышеперечисленныхъ наиболѣе крупныхъ происшествіяхъ, пострадало 160 человекъ, въ томъ числѣ 19 убитыхъ и 141 раненыхъ и ушибленныхъ. Число по-

страдавшихъ при этого рода происшествiяхъ въ 1899 г. нѣсколько больше числа пострадавшихъ въ минувшемъ году.

Въ теченiе года было 13 случаевъ ошибочнаго отправления поѣздовъ на встрѣчу другъ другу (по одному пути), но столкновенiя были предупреждены, благодаря своевременнымъ мѣрамъ, принятымъ поѣздными машинистами и кондукторскими бригадами къ остановкѣ поѣздовъ.

Взрывовъ паровозовъ и другихъ паровыхъ котловъ въ 1899 году на сѣти не было, но 19 iюня былъ одинъ случай взрыва нефтяныхъ газовъ въ топкѣ паровоза товарнаго поѣзда № 231 на Закавказскихъ желѣзныхъ дорогахъ; машинистъ и помощникъ его получили ожоги.

Въ пассажирскихъ поѣздахъ, были три случая болѣе или менѣе значительныхъ пожаровъ, а именно: 1) 20 февраля близъ станцiи Рига Риги-Орловской желѣзной дороги произошелъ пожаръ въ вагонѣ III класса пассажирскаго поѣзда № 6, вслѣдствiе взрыва бутылки съ эфиромъ, которую, вопреки дѣйствующимъ желѣзнодорожнымъ правиламъ, везъ съ собою одинъ изъ ѣхавшихъ въ этомъ вагонѣ пассажировъ; при этомъ пожарѣ 7 человекъ сгорѣли и 11 получили ожоги; 2) 23 марта на перегонѣ Тинская-Ингашъ Сибирской желѣзной дороги въ почтовомъ поѣздѣ № 3, отъ сильно накалившейся печки загорѣлся классный вагонъ, причемъ пострадалъ одинъ кондукторъ и 3) 16 октября на перегонѣ Бѣлая-Межирѣчье Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ въ пассажирскомъ поѣздѣ № 5, отъ воспламенившейся жидкости, которую везъ съ собою одинъ изъ пассажировъ, возникъ пожаръ въ вагонѣ, причемъ пассажиры получили ожоги. Въ товарныхъ поѣздахъ были два случая пожаровъ, изъ коихъ первый на Уссурийской желѣзной дорогѣ 4 апрѣля — загорѣлись дрова на тендерѣ паровоза товарнаго поѣзда № 251, причемъ смазчикъ, тушившiй огонь, получилъ ожоги, а второй случай былъ на перегонѣ Туровка-Пасеково Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ 15 мая, именно загорѣлось въ вагонѣ, въ которомъ перевозились лошади и слѣдовалъ проводникъ. Пожаръ, вскорѣ потушенный, возникъ

отъ уроненной проводникомъ свѣчи; при тушеніи пожара проводникъ получилъ ожоги. На желѣзнодорожныхъ станціяхъ и въ мастерскихъ было 12 болѣе значительныхъ случаевъ пожаровъ: 8 января въ мастерскихъ станціи Никольское Уссурійской желѣзной дороги; 15 февраля въ пассажирскомъ зданіи ст. Кензино Сызрано-Вяземской желѣзной дороги; 16 февраля въ сторожевой будкѣ между станціями Льговъ-Коннышевка Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, причемъ пострадали три человѣка; 2 марта въ жиломъ домѣ станціи Тула Московско-Курской желѣзной дороги, причемъ пострадалъ одинъ рабочій; 17 марта въ мастерскихъ станціи Омскъ бывшей Западно-Сибирской дороги; 20 апрѣля въ помѣщеніи для храненія хлѣбныхъ грузовъ на станціи Шумиха той же дороги, причемъ пострадалъ одинъ служащій; 1 мая въ мастерскихъ станціи Прага Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ пострадали два человѣка; 12 мая въ помѣщеніи для храненія грузовъ на станціи Рязань Рязанско-Уральской желѣзной дороги; 31 мая въ кузнечной мастерской станціи Нижнеднѣпровскъ Екатерининской желѣзной дороги, причемъ пострадалъ 1 рабочій; 24 іюля въ помѣщеніи для хозяйственныхъ потребностей на станціи Калуга Сызрано-Вяземской дороги; 6 сентября въ элеваторѣ на станціи Новороссійскъ Владикавказской желѣзной дороги, и 13 сентября въ пакгаузѣ для храненія грузовъ на станціи Харьковъ Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги. Убытокъ отъ перечисленныхъ пожаровъ составилъ 321.648 рублей; по разслѣдованіямъ оказалось, что пожары возникали главнымъ образомъ вслѣдствіе неосторожнаго обращенія съ огнемъ служащихъ и рабочихъ, но были случаи, въ которыхъ разслѣдованія указали на присутствіе злоумышленныхъ поджоговъ. Въ отношеніи виновныхъ въ семъ злоумышленниковъ принимались мѣры преслѣдованія въ уголовномъ порядкѣ; въ видахъ же предупреденія пожаровъ отъ неосторожнаго обращенія съ огнемъ со стороны служащихъ и рабочихъ, въ отношеніи послѣднихъ усиленъ надзоръ.

Въ прошломъ году было 10 случаевъ пожаровъ желѣзнодорожныхъ мостовъ и изъ нихъ четыре случая болѣе значительныхъ, а именно: 1) 24 февраля на 45 верстѣ Аткарско-Вольскаго участка Рязанско-Уральской желѣзной дороги сгорѣли пять двухсаженныхъ пролетовъ деревяннаго моста отверстіемъ 22 сажени; движеніе поѣздовъ было прекращено на одни сутки; 2) 16 апрѣля на 740 верстѣ бывшей Средне-Сибирской дороги сгорѣлъ деревянный мостъ длиною 15 саж.; пассажирское движеніе производилось съ пересадкой, а товарное было прервано на три дня; 3) 25 мая на 578 верстѣ той-же дороги сгорѣлъ деревянный мостъ на каменныхъ устояхъ отверстіемъ 10 саж.; пассажирское движеніе производилось съ пересадкой, а товарное было прервано на трое сутокъ и 4) 26 мая на 292 верстѣ бывшей Западно-Сибирской дороги сгорѣлъ деревянный мостъ отверстіемъ 4 сажени; движеніе было возстановлено черезъ 19½ часовъ. Перечисленные пожары возникли вслѣдствіе поджоговъ злоумышленниками; поджогъ мостовъ и попытки къ поджогамъ производили преимущественно на бывшей Средне-Сибирской желѣзной дорогѣ, почему для постоянной охраны мостовъ на этой дорогѣ были назначены особые сторожа, а вмѣстѣ съ тѣмъ испрошено, 11 іюня 1899 года, Высочайшее соизволеніе на вооруженіе, въ видѣ временной мѣры, путевой и мостовой стражи берданками и тогда-же были изданы правила употребленія этою стражею оружія при исполненіи служебныхъ обязанностей.

Обращаютъ на себя вниманіе случаи: а) кражъ въ поѣздахъ и на станціяхъ на бывшихъ Западно и Средне-Сибирской дорогахъ, совершаемыхъ злоумышленниками; б) грабежей, злоумышленныхъ нападений на казармы и будки и злнамѣренной порчи и загражденія пути на Владикавказской дорогѣ въ предѣлахъ Терской области и в) злнамѣренной порчи и загражденія пути на Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогахъ (на участкѣ Логъ-Липки Грязе-Царицынской желѣзной дороги и Шахтная-Ростовъ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги). Слу-

чаевъ первой категоріи въ 1899 году было 131, второй—17 и третьей—6. При злоумышленныхъ нападеніяхъ на Владикавказской желѣзной дорогѣ было убито 7 и ранено 3 человека. Вопросъ объ усиленіи охраны названныхъ линій составилъ предметъ особой заботливости Министерства Путей Сообщенія, причѣмъ имъ предположено, по полученіи согласія подлежащихъ вѣдомствъ, испросить Высочайшее соизволеніе на вооруженіе, въ видѣ временной мѣры: а) кондукторскихъ бригадъ и сторожей по охранѣ грузовъ на Сибирской дорогѣ и б) путевой стражи и кондукторовъ на Владикавказской дорогѣ въ предѣлахъ Терской области, съ изданіемъ правилъ объ употребленіи оружія примѣнительно къ правиламъ, дѣйствующимъ съ Высочайшаго соизволенія, на бывшей Средне-Сибирской дорогѣ для путевой и мостовой стражи. Въ отношеніи охраны линіи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ въ томъ мѣстѣ, гдѣ злоумышленные дѣйствія приняли особо опасныя размѣры, именно на участкѣ Логъ - Липки Грязе-Царицынской линіи, по соглашенію съ мѣстными властями, установлены конные разъѣзды отъ мѣстнаго населенія.

Сильные ливни были въ предѣлахъ двухъ дорогъ: Уссурійской и Курско-Харьково-Севастопольской; на первой 9 іюля на протяженіи пяти верстъ, отъ 362 до 366 версты, произошли сплывы насыпей, а на второй 15 іюля былъ размытъ путь на 58, 59 и 60 верстахъ, съ временнымъ перерывомъ движенія поѣздовъ; разливы рѣкъ, повредившіе желѣзнодорожное полотно, были:

1) 6 апрѣля на 188 верстѣ Московско-Курской желѣзной дороги разливомъ рѣкъ Нерль и Клязьма размыты откосы дамбы; движеніе было прервано почти на сутки; и

2) 27 іюля разливомъ рѣки Иманъ на 387 верстѣ Уссурійской желѣзной дороги былъ размытъ путь на протяженіи 45 саж.

Всѣ происшествія съ поѣздами и несчастные случаи съ людьми въ отчетномъ году были подвергнуты въ

центральныхъ учрежденіяхъ, завѣдывающихъ желѣзными дорогами, тщательному разбору, съ цѣлью выясненія общихъ причинъ, вліяющихъ на эти случаи, и мѣръ, при помощи коихъ возможно было-бы предупредить повтореніе однородныхъ случаевъ. Съ тою-же цѣлью болѣе серьезные изъ происшествій были разслѣдованы на мѣстахъ особо командированными инспекторами, состоящими какъ при Министрѣ Путей Сообщенія, такъ и при Управленіи желѣзныхъ дорогъ, а также и непремѣнными членами, изъ инженеровъ, отъ Министерства Путей Сообщенія въ Совѣтахъ мѣстныхъ Управленій желѣзныхъ дорогъ. Въ отношеніи частныхъ случаевъ, кои возникли вслѣдствіе неправильныхъ дѣйствій желѣзнодорожныхъ агентовъ, приняты мѣры судебного и административныхъ взысканій.

Въ отчетномъ году обращено особое вниманіе на усиленіе надзора за тѣмъ, чтобы желѣзнодорожные служащіе, имѣющіе по роду своихъ обязанностей прямое отношеніе къ движенію поѣздовъ, какъ напримѣръ: стрѣлочники, паровозный и поѣздной персоналъ и дежурные по станціямъ не были переутомляемы службою, т. е. чтобы они не работали сверхъ нормъ, опредѣленныхъ правилами, причемъ самыя нормы, установленныя временно дѣйствующими распоряженіями, подвергнуты подробному пересмотру въ Инженерномъ Совѣтѣ Министерства, какъ для соображенія съ западно-европейскимъ законодательствомъ по этому поводу, такъ и съ цѣлью согласованія ихъ съ указаніями опыта нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Подробная разработка матеріала, касающагося желѣзнодорожныхъ происшествій, указала, между прочимъ, на такіе факторы въ возникновеніи происшествій съ поѣздами и несчастныхъ случаевъ съ людьми — какъ темное время сутокъ, въ которомъ происшествія, по своей численности, въ значительной мѣрѣ превышаютъ происшествія въ свѣтлое время. Въ виду сего Министерствомъ поставлено въ первую очередь развитіе и усиленіе освѣщенія станціонныхъ территорій и путей, начиная со

станцій большой дѣятельности по грузовому движенію. Затѣмъ въ виду указанія данныхъ о несчастныхъ случаяхъ съ людьми, о значительности наѣздовъ движущимися поѣздами и подвижнымъ составомъ на людей, идущихъ по полотну или переходящихъ по оному, приняты мѣры къ устройству, въ возможно широкихъ размѣрахъ, переходныхъ мостиковъ, выше уровня путей, черезъ пути на станціяхъ, гдѣ нахожденіе постороннихъ лицъ на путяхъ вызывается какими либо мѣстными условіями, какъ напримѣръ, при нахожденіи путей между заводами и населенными пунктами, при расположеніи станціи на сторонѣ, противоположной городу, поселенію и проч. Кромѣ того, усилена отвѣтственность машинистовъ за тѣ случаи наѣздовъ, въ отношеніи коихъ разслѣдованіемъ выяснится, что несчастный случай могъ бы быть предупрежденъ своевременной остановкой поѣзда.

Въ видахъ устраненія одной изъ значительныхъ по своему неблагоприятному вліянію причинъ происшествій съ поѣздами — неправильныхъ и ошибочныхъ дѣйствій желѣзнодорожныхъ служащихъ — Министерство озабочено было распространеніемъ на желѣзныхъ дорогахъ примѣненія механическихъ устройствъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда этими устройствами можетъ быть замѣнена работа человѣка. Такъ, въ соотвѣтствіи съ смѣтными ассигнованіями, на казенныхъ дорогахъ постепенно вводятся для движенія поѣздовъ электрическія жезловые системы, замѣняющія сношенія по телеграфу, дѣлаемыя телеграфистами нерѣдко съ ошибками, влекущими къ печальному послѣдствіямъ. Постепенно распространяется примѣненіе централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ, исключющее возможность ошибокъ отдѣльныхъ лицъ, особенно же стрѣлочниковъ. Такія же мѣры принимаются и по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ, принадлежащимъ частнымъ Обществамъ. Министерство требуетъ отъ послѣднихъ постепеннаго примѣненія и развитія механическихъ устройствъ, начиная съ участковъ болѣе дѣятельнаго движенія.

Въ минувшемъ году обращено вниманіе на распро-

страненіе примѣненія къ пассажирскимъ паровозамъ измѣрителей скоростей, съ цѣлью контроля надъ машинами за недопущеніемъ ими чрезмѣрныхъ скоростей хода поѣздовъ, что нерѣдко, какъ показываютъ имѣющіяся данныя, служило причиной серьезныхъ происшествій; съ тою же цѣлью всѣ вновь изготовляемые на заводахъ для сѣти пассажирскіе паровозы снабжаются измѣрителями скоростей лучшихъ системъ.

Отдѣлъ второй.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги.

Протяженіе желѣзныхъ дорогъ въ Сибири, построенныхъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія и открытыхъ для правильнаго движенія къ началу отчетнаго года, т. е. къ 1 января 1899 года, составляло:

Уссурійская желѣзная дорога отъ Владивостока до Хабаровска, съ вѣтвью къ р. Амуру	722 вер.
Присоединенная къ Пермь-Тюменской желѣзной дорогѣ Екатеринбургъ-Челябинская вѣтвь	227 „
Западно-Сибирская желѣзная дорога отъ Челябинска до Оби	1.329 „
Вѣтвь Западно-Сибирской желѣзной дороги отъ Омска къ Иртышу	2 „
Средне-Сибирская желѣзная дорога	1.715 „
Вѣтвь отъ Средне-Сибирской желѣзной дороги къ г. Томску	89 „

А всего окончено и открыто для движенія 4.084 вер.

Сверхъ того, временное движеніе было открыто: на Иркутскъ - Байкальской вѣтви на протяженіи 64 „

На Пермь-Котласской желѣзной до-
рогѣ на протяженіи 812 вер.

За исключеніемъ оконченныхъ и переданныхъ въ эк- Ходъ работъ въ
сплоатацию участковъ Сибирской желѣзной дороги, въ теченіи отчет-
1899 году въ постройкѣ состояло: наго 1899 года.

Иркутскъ-Байкальская вѣтвь	64 вер.
Забайкальская желѣзная дорога съ вѣтвью къ Селенгѣ	1.038 „
Вѣтвь отъ Забайкальской желѣзной дороги къ Китайской границѣ	324 „
Вѣтвь отъ Уссурийской желѣзной до- роги къ Китайской границѣ	110 „
Пермь-Котласская желѣзная дорога .	812 „

Итого магистрали и вѣтвей 2.348 вер.

На Иркутско-Байкальской вѣтви всѣ работы были за-
кончены, за исключеніемъ нѣкоторыхъ недоуѣлокъ; рель-
совый путь уложенъ и открыто временное движеніе.

На Забайкальской желѣзной дорогѣ отъ Мысовой до
Стрѣтенска къ 16 декабря 1899 г. рельсы были уложены
на всемъ протяженіи. Временное движеніе было открыто
въ теченіи 1899 года отъ Читы до Нерчинска и отъ Мы-
совой до Верхнеудинска.

На вѣтви отъ Забайкальской желѣзной дороги до границы
Китайской Имперіи (длиною 324 в.) продолжались земля-
ныя работы и постройка искусственныхъ сооружений и
гражданскихъ зданій.

На вѣтви отъ Уссурийской желѣзной дороги до границъ
Китайской Имперіи укладка пути на всемъ протяженіи
до границы закончена, притомъ часть пути (около 11 в.),
уложена по временному полотну въ обходъ искусствен-
ныхъ сооружений съ радиусомъ кривыхъ въ 100 саж. и
уклономъ въ 0,025.

На Пермь-Котласской желѣзной дорогѣ всѣ работы были завершены, за исключеніемъ нѣкоторыхъ недоуѣлокъ.

Съ 1 ноября 1899 года на этой дорогѣ открыто правильное движеніе поѣздовъ и дорога передана въ вѣдѣніе Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ къ 1 января 1900 года изъ всей Сибирской желѣзной дороги были открыты для правильного движенія:

Западно-Сибирская желѣзная дорога	
съ вѣтвью къ Иртышу	1.331 вер.
Средне-Сибирская желѣзная дорога	1.715 „
Вѣтвь къ Томску	89 „
Уссурийская желѣзная дорога	722 „
Пермь-Котласская желѣзная дорога.	812 „
	<hr/>
Итого	4.669 вер.*)

Оставались въ постройкѣ Иркутскъ-Байкальская вѣтвь, Забайкальская желѣзная дорога, вѣтвь отъ Забайкальской желѣзной дороги къ Китайской границѣ и вѣтвь отъ Уссурийской желѣзной дороги къ Китайской границѣ. Сверхъ сего приступлено было къ постройкѣ Круго-Байкальской желѣзной дороги отъ Мысовой до ст. Переемной на протяженіи 47 вер.

Кромѣ того распоряженіемъ Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, а съ 1 июля 1899 г. Управленіемъ по сооруженію желѣзныхъ дорогъ производились окончательныя изысканія Круго-Байкальской желѣзной дороги въ западной ея части отъ Иркутска до Култукъ и въ восточной отъ Переемной до Култукъ и нижеслѣдующія, имѣющія связь съ постройкой Сибирской желѣзной дороги, работы:

По устройству паровой паромной переправы черезъ озеро Байкаль въ 1899 году окончена сборка частей корпуса парома-ледокола и машины, и 17 июня судно спущено на воду, производилась и почти закончена сборка вспо-

*) Нынѣ въ 1900 году открыто прямое безпересадочное движеніе до Стрѣтенска.

могательнаго парохода ледокола. Постройка деревяннаго плавучаго дока окончена вчернѣ и исполнена часть его обшивки. Равнымъ образомъ, заканчивались работы по постройкѣ моловъ и пристаней.

По постройкѣ Владивостокскаго коммерческаго порта въ 1899 году на оконченной устройствомъ каменной набережной, длиною 220 саж.; приступлено къ постройкѣ каменнаго двухъ-этажнаго пакгауза площадью 752,5 кв. саж. Сдѣланы изысканія ближайшихъ бухтъ, могущихъ служить для будущаго развитія Владивостокскаго порта.

Для улучшения судоходныхъ условій р. Ангары въ 1899 г., производилась обстановка рѣки предохранительными знаками.

Пароходъ „Второй“ переведенъ по Ангарѣ въ г. Иркутскъ, причемъ для обхода порога „Падунъ“ вытасченъ на берегъ, поднятъ на полотно обходнаго пути и протасченъ по этому пути, на протяженіи около 2 верстъ, и опять спущенъ на воду.

При отплытіи изъ „Стрѣлки“ пароходъ велъ баржу „Оку“ нагруженную 9.500 пудами хлѣба для доставки такового въ Кежемскую волость.

Въ счетъ исчисленныхъ по Высочайше утвержденному журналу комисіи Сибирской желѣзной дороги, на улучшеніе Сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ 82.770.000 р. въ отчетномъ году были ассигнованы на работы по улучшенію Западнаго, Средняго и Забайкальскаго участковъ Сибирской желѣзной дороги, кредиты въ размѣрѣ 8.500.000 руб., изъ коихъ 3.000.000 руб. назначено на работы по усиленію пропускной способности означенныхъ дорогъ до семи паръ воинскихъ поѣздовъ, 200.000 руб. отчислено для усиленія пропускной способности дорогъ съ коммерческой цѣлью и 3.500.000 руб. предположены для приспособленій этихъ линій къ ускоренному движенію и для замѣны деревянныхъ мостовъ постоянными сооружениями.

Мѣропріятія по
улучшенію и
усиленію про-
зоспособности
Сибирской жел.
дороги.

За счетъ вышеупомянутыхъ кредитовъ въ отчетномъ

году производились слѣдующія главнѣйшія работы: а) по усилению пропускной способности для воинскихъ надобностей:—постройка станціонныхъ (паровозныхъ) зданій и жилыхъ домовъ на Западно-Сибирской жел. дорогѣ (на сумму 473.500 руб.) и Средне-Сибирской жел. дорогѣ (431.000 руб.), а также устройство новыхъ дополнительныхъ водоснабженій на Западно-Сибирской жел. дорогѣ (448.539 руб.); б) по усилению съ коммерческою цѣлью: расширеніе станціонныхъ зданій, мастерскихъ и жилыхъ домовъ на Западно-Сибирской жел. дорогѣ (694.500 р.) и на Средне-Сибирской жел. дорогѣ (405.050 руб.); г) по приспособленію къ ускоренному движенію и по замѣнѣ деревянныхъ мостовъ постоянными сооружениями предпринято устройство желѣзныхъ мостовъ и каменныхъ трубъ на Западно-Сибирской жел. дорогѣ (504.932 р.) и на Средне-Сибирской жел. дорогѣ (463.000 р.), а также замѣна восемнадцати фунтовыхъ рельсовъ рельсами вѣсомъ 24 фунт. въ пог. футѣ съ увеличеніемъ толщины балластнаго слоя на Западно-Сибирской жел. дорогѣ (1.116.074 р.), на Средне-Сибирской ж. д. (837.375 р.) и на Забайкальской ж. д. (405.220 руб.).

Отдѣлъ третій.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области внутреннихъ водныхъ путей сообщенія.

Протяженіе внутреннихъ водныхъ путей Россійской Имперіи, исключая Вел. Кн. Финляндскаго, по свѣдѣніямъ къ концу 1899 г., составляло:

Длина рѣкъ, озеръ и каналовъ, служащихъ путями сообщенія.	Въ томъ числѣ: длина участ- ковъ: Судоход- ныхъ Сплан- въ обѣ сторонъ.	Въ числѣ: судоход- ныхъ паро- ходныхъ участковъ.
---	--	--

В Е Р С Т Ъ.

А. Въ Европейской Россіи	115.370 ¹⁾	38.338	39.366	25.846
Б. Въ Азіатской Россіи	111.405 ²⁾	45.005	37.811	32.501
А всего				
	226.775	83.343	77.177	58.317

Въ отчетномъ году на хозяйственно-операционные расходы по водянымъ сообщеніемъ назначено:

1) на новыя работы	3.796.296 руб.
2) „ капитальный ремонтъ	2.930.000 „

Размѣры кредитовъ, отпущенныхъ на хозяйственно-операционные расходы по водянымъ сообщеніямъ.

¹⁾ Въ Европейской Россіи числится: 862 рѣки, длиною 113.852 версты, 38 каналовъ длиною 783 вер. и 39 озеръ длиною, по направленію главныхъ судоходныхъ рейсовъ, 735 вер., а всего 115.370 верствъ. Въ общемъ числѣ путей имѣется искusstvenныхъ путей, т. е. каналовъ и шлюзованныхъ участковъ рѣкъ—1.838 верствъ.

²⁾ Въ Азіатской Россіи числится: 188 рѣкъ длиною 110.338 вер., 1 каналъ длиною 7 вер. и 4 озера длиною, по направленію главныхъ судоходныхъ рейсовъ, 1.060 вер., а всего 111.405 верствъ. Изъ общаго числа рѣкъ, шлюзовано и канализировано—149 верствъ.

3) на обыкновенный ремонтъ	2.900.000 руб.
4) „ содержание дѣйствій и ремонтъ землечерпательныхъ машинъ и паровыхъ судовъ	2.852.720 „
5) „ изслѣдованіе рѣкъ и озеръ	155.000 „
Итого	12.634.016 руб.

Болѣе противъ 1898 года на 1.474.056 „

Количество пере-
везенныхъ гру-
зовъ на внутрен-
нихъ водныхъ пу-
тяхъ.

Запись свѣдѣній о *грузовомъ движеніи* установлена только на путяхъ Европейской Россіи, гдѣ учреждены особыя мѣстные органы судоходнаго надзора, на которыхъ, между прочимъ, возложено собираніе означенныхъ свѣдѣній.

Съ 1899 году, сравнительно съ 1898 годомъ, по внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи (исключая Финляндіи, Кавказа и Царства Польскаго) было перевезено грузовъ на судахъ и въ плотахъ:

	Въ 1898 г.	Въ 1899 г. (по предваритель- нымъ даннымъ).
Въ бассейнѣ р. Волги	928.303.000 пуд.	966.596.000 пуд.
» » » Невы съ озерами.	282.892.000 »	267.514.000 »
» » » С.-Двины	58.718.000 »	72.271.000 »
» » » Днѣпра	260.491.000 »	269.387.000 »
» » » З.-Двины	88.638.000 »	105.840.000 »
» » » Нѣмана	64.902.000 »	67.986.000 »
» » » Дона	50.405.000 »	48.863.000 »
» » » Южн.-Буга	25.818.000 »	17.667.000 »
» » » Днѣстра	13.306.000 »	16.445.000 »
» прочихъ рѣчныхъ бассейнахъ	25.539.000 »	36.501.000 »
Итого	1.799.012.000 пуд.	1.869.070.000 пуд.

Всего въ 1899 году, сравнительно съ 1898 годомъ, перевезено болѣе на 70.058.000 пудовъ или на 4⁰/₁₀₀. Болѣе значительное увеличеніе перевозки (отправки) было въ бассейнахъ: Днѣстра (на 24⁰/₁₀₀), С.-Двины (на 23⁰/₁₀₀) и З.-Двины (на 19⁰/₁₀₀). Уменьшеніе перевозки было въ бассейнахъ: Ю.-Буга (на 32⁰/₁₀₀), Невы съ озерами (на 5⁰/₁₀₀) и Дона на (3⁰/₁₀₀).

Мѣры воспособленія судоходству.

Въ отчетномъ году по примѣру прежнихъ лѣтъ произ-
водились землечерпательныя работы, въ размѣрѣ средствъ Землечерпатель-
ныя работы.
отпущенныхъ на этотъ предметъ по смѣтамъ Министерства
Путей Сообщенія.

Работы эти въ 1899 г. выразились въ слѣдующемъ:

Въ С.-Петербургскомъ Округѣ п. с. произведены ниже-
слѣдующія землечерпательныя работы:

1. На каналѣ Императора Александра II контрагентомъ по углубленію канала, при посредствѣ переданныхъ ему казенныхъ снарядовъ «Ладога», № 3, № 4, землесоса системы «Вернодонъ» и камнечерпательницы «Сиговецъ» и поставленныхъ контрагентомъ механическихъ приспособленій, произведено углубленіе на общемъ протяженіи 7.275 саж.

2. Расчищались обмелѣвшія мѣста на каналѣ Императора Петра Великаго паровою землечерпательницею № 2, на 12, 28 и 29 верстахъ отъ г. Шлиссельбурга съ землечерпательницею № 1 на 3, 13 и 14 верстахъ отъ г. Новой Ладоги, съ выемкою до 1.225 куб. саж. грунта.

3. Расчищено устье р. Малой Невы, причемъ вынута до 280 куб. саж. грунта.

4. Производилось углубленіе фарватера р. Луги у дер. Кленно и р. Наровы у дер. Омуть.

5. На р. Волгѣ между Ржевомъ и Рыбинскомъ землечерпательницею «Волжская 32» расчищены въ семи мѣстахъ мели, причемъ вынута грунта 10.520 куб. саж.

6. Производилась расчистка землечерпательницею № 2 причемъ вынута до 500 куб. саж. грунта.

7. Производились расчистки землечерпательницею: на Кричевицкой мели на р. Полисти, причемъ вынута 46 куб. саж. и на р. Волховѣ у Соснинской пристани, причемъ вынута 40,5 куб. саж. грунта.

8. Расчищались песчанья мели на фарватерѣ р. Тверцы.

Кромѣ того продолжались начатыя въ 1898 г. работы

по сръзкѣ двухъ наносныхъ острововъ на р. Мстѣ у г. Боровичей противъ переправы и близь дер. Ланышено, а также мелкія расчистки въ ручную въ различныхъ мѣстахъ на р.р. Волгѣ и Тверцѣ. Эти послѣднія работы, совмѣстно съ выемкой одинцовъ, расчисткой каменныхъ грядъ и огрудковъ производились, преимущественно, особыми артелями рабочихъ организованными для производства работъ по содержанию русла р. Волги отъ г. Ржева до г. Рыбинска, причѣмъ тѣми же артелями исполнялись также работы и по разсадкѣ ивняка на отмеляхъ.

Въ районѣ Вытегорскаго Округа путей сообщенія землечерпаніе производилось:

1. На Онежскомъ каналѣ землечерпательницей «Бѣлозерскѣ» произведено уширеніе канала до 11 саж. и на протяженіи 2,105 пог. саж. расчищенъ фарватеръ на глубину 1,15 саж. отъ нормальнаго горизонта; причѣмъ вынута 525 куб. саж. разнаго грунта.

2. Въ шлюзованной части р. Вытегры землечерпательницей № 1 расчищенъ отъ наносовъ въ разныхъ мѣстахъ фарватеръ общимъ протяженіемъ до 615 пог. саж. на глубину до 1 саж. при ширинѣ расчистки отъ 5 до 12 саж., причѣмъ вынута грунта 1062 куб. саж.

3. Землечерпательницей «Вытегра» расчищены на р. Шекснѣ мели между р. Солнцевкою и мѣст. Каргачъ всего на протяженіи 373 саж. на глубину 11 четвертей, причѣмъ вынута 1187 куб. саж. и произведено уширеніе Луковецкаго перекопа всего на протяженіи 130 саж. на глуб. 1 саж. съ выемкою 1706 куб. саж.

4. Въ Бѣлозерскомъ каналѣ расчищались наносныя мели землечерпательницей «Кирилловъ», всего на протяженіи 242 саж., на глубину 1,10 саж., причѣмъ вынута грунта 290 куб. саж.

5. На р. Сухонѣ въ Калининскомъ переборѣ (33 вер. выше г. Устюга) ручными приборами углублялся судовой ходъ, причѣмъ вынута 60 куб. саж. плиты съ небольшою примѣсью дресвы.

6. На р. Вологдѣ въ Стратилатовской мели, землечер-

пательницей № 2 производилась расчистка на протяжении 556 пог. саж. причемъ вынуто до 471 куб. саж. вмѣстѣ съ чурою и камнемъ.

7. На системѣ Герцога Виртембергскаго землечерпательницей «Кирилловъ» расчищенъ фарватеръ протяженіемъ до 320 пог. саж., на глубину 0,85 саж. съ выемкой 287 куб. саж.

8. На Тихвинскомъ пути расчищены подходы къ 9 шлюзамъ на протяженіи 289 пог. саж, причемъ землечерпательницей № 3 вынуто грунта 296 куб. саж.

Въ Московскомъ Округѣ путей сообщенія землечерпаніе производилось на р. Окѣ и Клязьмѣ землечерпательницами «Воляжская 31», «Воляжская 33» и «Воляжская 34», а на р.р. Донѣ и Сѣв. Донцѣ землечерпательницами «Донская 1», «Донская 2» и «Ростовъ», причемъ на р. Окѣ землечерпаніе производилось на 24 перекатахъ и въ 3-хъ затонахъ и на р. Клязьмѣ на 9 перекатахъ и въ затонѣ у впаденія р. Тезы. На помянутыхъ 2-хъ рѣкахъ въ отчетномъ году землечерпательницами вынуто 24.636 куб. саж. грунта и 400 куб. саж. камня, а на рѣкѣ Донѣ вынуто около 15.588 куб. саж. Кромѣ казенныхъ землечерпательницъ на р. Донѣ на участкѣ отъ ст. Качалино до г. Ростова работали землечерпательницы Донскаго рѣчного Комитета и соединенными усилиями этого и казеннаго землечерпательнаго каравана постоянно поддерживалась необходимая для прохода судовъ глубина.

Въ Ковенскомъ Округѣ путей сообщенія землечерпательныя работы производились:

1. На Днѣпровско-Бугскомъ каналѣ землечерпательницей № 1 вынуто до 759 куб. саж. грунта;

2. На р. Пинѣ у дер. Вышевичи и Потаповичи вынуто землечерпательницей песчанаго наноснаго грунта въ количествѣ до 1.654 куб. саж.

3. На р. Припяти производились углубленіе затона въ м. Чернобыль и расчистка фарватера на перекатахъ Верхне- и Нижне-Делевскихъ, Стрѣльвскихъ; Прогнойскомъ и Мозырскомъ, причемъ вынуто песчанаго грунта 10.252 куб. саж.

4. На р. Западномъ Бугѣ производилось углубленіе фарватера между дер. Амбаково и Слипце.

5. Землечерпательницей № 3 производились расчистки въ устьѣ р. Березины, на озерѣ «Пеликъ» и у устья Сергучевскаго канала, приче́мъ вынута 4.191 куб. саж. грунта; на Сергучевскомъ каналѣ вынута 119 куб. саж. плавучаго грунта.

6. Въ Лепельскихъ каналахъ производилась расчистка отъ наносовъ, приче́мъ вынута до 200 куб. саж. плавучаго грунта; на Лепельскомъ озерѣ вынута 2.326 куб. саж. песчанаго грунта и въ прито́къ соединяющемъ озеро Бѣлое съ Лепельскимъ вынута глинистаго и торфянаго грунта 785 куб. саж.

7. На рр. Эссе́ и Улле́ производились расчистки наносовъ приче́мъ вынута на первой 91 куб. саж. грунта и на второй 631 куб. саж.

8. На Огинскомъ каналѣ вынута землечерпательницей 6.323 куб. саж. грунта.

9. На р. Нѣманѣ производились землечерпательныя работы на перекатахъ «Велень» и «Равданы», противъ Юрбургской тамо́жни и у входа въ Колпянскую гавань, приче́мъ вынута грунта 3.982 куб. саж.

Въ *Кіевскомъ Округѣ* производились въ отчетномъ году слѣдующія землечерпательныя работы: землечерпательницею «Днѣпровская 1», на Ивановской мели рѣки Конской, на меляхъ нижняго Днѣпра между Каховкой и Бериславлемъ, на мели у дер. Казацкой, на перекатахъ Каменскомъ и Тарасовскомъ и при входѣ въ рукавъ Рябокъ для расчистки входа въ рѣку Конскую; всего длина расчищенныхъ мѣстъ на Днѣпрѣ 3 версты 426 саж. объемъ вынутаго грунта—23.946 кубовъ и на Конской 380 с., объемъ вынутаго грунта 6.352 куба. Землечерпательницею «Днѣпровская 2» въ гавани Императора Николая II у Кіева (за счетъ города) объемъ вынутаго грунта 16.810 кубовъ. Землечерпательницею «Днѣпровская 3» тамъ же (за счетъ города); объемъ вынутаго грунта 9.773 куба. Кроме́ того тою же землечерпательницею на перекатѣ Днѣпра «Рудяки Стайки» вынута грунта 11.910

кубовъ. Землечерпательницу «Днѣпровская 4» въ гавани у Кіева (за счетъ города) вынуто грунта 3.999 кубовъ. На Рудяково-Стайковскомъ пережатѣ вынуто грунта 12.530 кубовъ и для углубленія ковша въ Кіевской гавани при казенной мастерской для эллинга вынуто грунта 2.000 кубовъ. Землечерпательница «Кіевъ» углубляла затонъ Днѣпра (у Екатеринослава) «Амуръ» для подхода судовъ и плотовъ къ желѣзнодорожной пристани Нижне-Днѣпровской и къ мѣстнымъ лѣсопильнымъ заводамъ причемъ сдѣланъ прорѣзь длиной 150 саж., при ширинѣ 15 саж. на глубину 8 четвертей отъ средне-низкаго горизонта; вынуто грунта 1.458 кубовъ. На пережатѣ Днѣпра у с. Тарамскаго та же землечерпательница сдѣлала прорѣзь шириною 5 саж. при глубинѣ 8 четвертей, для усиленія притока воды къ лѣвому берегу; вынуто грунта 700 кубовъ. № 2 на Днѣстрѣ, при помощи нанятаго частнаго парохода для отвозки шаландъ, сдѣлала прорѣзь на пережатѣ Рыбница длиной 452 саж., при ширинѣ 20 саж. и глубинѣ 3 фута; объемъ вынутаго грунта 2.848 кубовъ.

Въ Казанскомъ Округѣ путей сообщенія землечерпаніе производилось шестью¹⁾ рефулерными машинами, однимъ землесосомъ²⁾ и пятью³⁾ малыми машинами съ шаландами.

Землечерпательныя работы производились на р. Волгѣ выше г. Н.-Новгорода на 9⁴⁾ пережатахъ и ниже Н.-Новгорода на 4⁵⁾ пережатахъ и на Нижне-Ложвинскомъ пережатѣ р. Камы. Кромѣ того, землечерпаніе производилось противъ приверха Подновскаго острова, въ устьяхъ рѣкъ Ветлуги, Унжи и Казанки, на р. Окѣ у Петербургской пристани, на Гребновскихъ пескахъ, противъ Сибирской пристани, противъ начала и конца Бурнаковской

1) Волжскія 1-я, 2-я, 3-я, 4-я, 5-я и 6-я.

2) Землесось «Волга».

3) Землечерпательницы: № 1, «Нижній Новгородъ», «Сормово», «Ширмокса» и «Саратовъ».

4) Нижне- и Верхне-Ячменскихъ, Николо-Юскомъ, Сунгуровскомъ, Наволоцкомъ, Ревятскомъ, Переломскомъ, Сокольскомъ и Сеземскомъ.

5) Горно-Безводнинскомъ, Верхне-Пашкарскомъ, Шеланговскомъ и Сосунихинскомъ.

дамбы и у г. Саратова. На этихъ пунктахъ всѣми двѣнадцатью снарядами выработанъ каналъ общемою длиною 7.866 пог. саж., шириною отъ 8 до 50 саж. причеиъ вынута грунта 127.476 куб. саж. и достигнута необходимая для судового хода глубина.

Кроиъ того, 4 большими рефулерными и 4 малыми машинами расчищено было 17 затоновъ ¹⁾, выработано при расчисткѣ затоновъ канала общемою длиною 3.624 пог. саж. и шириною отъ 8 до 50 саж. причеиъ вынута грунта 43.355 куб. саж. съ достиженіемъ удобнаго входа и безпрепятственной зимовки для судовъ.

Заказы дноуглубительныхъ машинъ и пароходовъ.

Въ зависимости отъ размѣра отпущенныхъ по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія денежныхъ средствъ, въ видахъ удовлетворенія, по возможности, потребностей въ дноуглубительныхъ средствахъ и паровыхъ судахъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ сообщенія, въ 1899 году были заказаны, поступили въ казну заказанные ранѣе и приобрѣтены покупкою нижеслѣдующіе машины и пароходы:

А. Заказаны:

1. На заводѣ Общества Говальдсверке въ Килѣ — два землесоса съ рефулерами и разрыхлителями, системы французскаго инженера Вернодона, производительностью по 15 куб. саж. песку въ часъ каждый; одинъ для верхней части р. Волги въ предѣлахъ С.-Петербургскаго Округа путей сообщенія и другой на р. Волгу въ Казанскій Округъ путей сообщенія.

2. На заводахъ «Верфъ-Конрадъ» въ Гаарлемѣ пять черпаковыхъ землечерпательницъ съ рефулерами и сосудами производительностью въ 15 куб. саж. въ часъ каждая: двѣ для Кіевскаго, двѣ для Казанскаго и одна для Варшавскаго Округовъ путей сообщенія.

¹⁾ Муромскій, Рахмановскій, Василевскій, Арахчинскій, Спасскій, Соляная волжска, Жуковскій, Сибирскій, Васильевскій, Городецкій, Сормовскій на р. *Волга*, Молитовскій и Доскинскій на р. *Ока*, Чистопольскій, Заверскій, Королевскій и Дорбежкинскій на р. *Камь*.

3. На заводѣ машино- и мостостроительнаго Общества въ Гельсингфорсѣ одна землечерпательница и двѣ желѣзныя къ ней шаланды для выемки особо твердыхъ и каменистыхъ грунтовъ въ Вытегорскій Округъ путей сообщенія (на р. Свирь).

Б. Приобрѣтены покупкою:

1. Колесный пароходъ «Струя» для Казанскаго Округа путей сообщенія (въ 260 индикаторныхъ силъ, длиною 140 фут., шириною въ 20 фут. съ осадкой въ 2 фута 6 дюймовъ).

2. «Шквалъ» буксирный двухвинтовой пароходъ въ 55 номинальныхъ силъ, длиною въ 82 фута, шириною 15 футъ и съ осадкою въ 3 фута 5 дюймовъ.

3. «Виля» мелкосидящій паровой, колесный барказъ (для службъ на Огинскомъ искусственномъ водномъ пути въ Ковенскомъ Округѣ путей сообщенія), длиною 50 футъ, шириною 7 футъ и съ осадкой 10 дюймовъ.

4. «Кременчугъ» (для Кіевскаго Округа путей сообщенія) колесный пароходъ, въ 35—40 номинальныхъ силъ, длиною 125 футъ, шириною 16 футъ и съ осадкою 1 футъ 4 дюйма.

5 и 6. «Шлиссельбургъ» и «Кострома», катера (для С.-Петербуркскаго и Казанскаго Округовъ путей сообщенія) съ бензиновыми двигателями, длиною 11 мет., шириною 1,8 м. и съ осадкою 0,65 м.

Кромѣ того приобрѣтены Правленіемъ С.-Петербуркскаго Округа путей сообщенія пароходы: «Нептунъ» и катеръ «Поэзія».

В. Поступили въ отчетномъ году въ казну заказанные ранѣ:

Землесосы и землечерпательницы.

1. Землесосный караванъ для р. Волги системы американскаго инженера Бетсъ; построенъ на заводѣ «Джонъ Кокериль» въ Бельгіи, заказанъ 1897 году, состоитъ изъ

полуземлесосовъ «Волжская 7» и «Волжская 8», при нихъ пароходъ «Царицынъ» и баржа для мазута; контрактная работоспособность 300 куб. саж. песку въ часть.

2. Землечерпательница «Свирская 2-я», для выемки особо твердыхъ и каменистыхъ грунтовъ (для Вытегорскаго Округа путей сообщенія, на р. Свирь); заказана въ 1899 году на заводѣ машино- и мостостроительнаго Общества въ Гельсингфорсѣ (4,3 куб. саж. грунта въ часть).

3. Землечерпательница «Вислинская 2-я», съ рефуглеромъ и сосуномъ, заказанная для Варшавскаго Округа путей сообщенія на заводѣ Анонимаго Общества «Верфь-Конрадъ» въ Гаарлемѣ въ 1899 г.; договорная работоспособность 15 куб. саж. песку въ часть.

Паровыя суда.

1. Заказанный въ 1898 г. для Казанскаго Округа путей сообщенія на заводѣ «Ланге и Сынъ» въ Ригѣ мелкосядящій быстроходный винтовой барказъ «Макарьевъ», 80 индик. силъ, длиною 70 футъ, шириною 10 футъ и съ осадкою 1 футъ 6 дюймовъ.

2. Заказанный въ 1898 г. на томъ же заводѣ мелкосядящій двухвинтовой катеръ «Юрьевецъ», 50 индикаторныхъ силъ, длиною 70 футъ, шириною 10 футъ и съ осадкою 1 футъ.

Оба означенные катера поступили на службу на техническіе участки Казанскаго Округа путей сообщенія.

3. Заказанный въ 1898 году Правленіемъ Кіевскаго Округа путей сообщенія заводу «Ланге и Сынъ» въ Ригѣ винтовой стальной катеръ «Вышгородъ» въ 21,67 индикаторныхъ силъ, длиною 47 футъ, шириною 8 футъ и съ осадкою въ 2 фута.

4. Построенный для Казанскаго Округа путей сообщенія на заводѣ Шестинскаго въ г. Костромѣ винтовой барказъ «Постовой» въ 30 индикаторныхъ силъ, длиною 36 футъ, шириною 7 футъ 6 дюймовъ и съ осадкою въ 4 фута.

5. Заказанный въ 1898 г. на заводѣ «Ланге и Сынъ»

въ Ригѣ, стальной, буксирный двухвинтовой пароходъ для инспекціи Онежскаго озера «Петрозаводскъ» въ 435 индикаторныхъ силъ, длиною 130 футъ шириною 20 футъ и съ осадкою въ 5 футъ.

Къ 1-му января 1900 года для поддержанія судоходной глубины на внутреннихъ водяныхъ путяхъ сообщенія въ распоряженіи Округовъ путей сообщенія состояло:

О землечерпательныхъ средствахъ въ Округахъ Путей Сообщенія.

Черпаковыхъ землечерпательницъ производительностью 250 куб. метр. и выше	12
Тоже производительностью 150—250 куб. метр.	5
Тоже производительностью 100—150 куб. метр.	13
Тоже производительностью менѣе 100 куб. метр.	32
Землесосовъ съ разрыхлителями и безъ нихъ:	
Производительностью 100—150 куб. метровъ	4
Производительностью 1.500 куб. метровъ (два землесоса каравана Бѣтсъ)	2
Землечерпательницъ одночерпаковыхъ, храповыхъ и т. п.	
	1
Пароходовъ и паровыхъ барказовъ	127
Землеотвозныхъ шаландъ, паромовъ и т. п. судовъ	215
Карчеподъемницъ	134
Общая производительность всѣхъ рѣчныхъ землечерпательницъ и землесосовъ составляетъ къ 1-му января 1900 года (включая строящіяся) въ часъ 9.866,7 куб. метр.	
Изъ общаго числа землечерпательницъ построено въ Россіи—16, за границею—53.	

Для потребностей судоходно-инспекторскаго надзора и для буксированія землевозныхъ шаландъ и землечерпательницъ, груженыхъ строительными матеріалами и проч. на внутреннихъ водныхъ путяхъ къ концу 1899 года въ распоряженіи округовъ путей сообщенія состояло 127 пароходовъ, паровыхъ барказовъ и катеровъ съ общимъ числомъ 3.567 номинальныхъ силъ, а также парусныя и гребныя суда и брандвахты.

О судахъ, состоящихъ въ округахъ путей сообщенія.

Количество казенныхъ судовъ оказалось недостаточнымъ для правильной и успѣшной дѣятельности судо-

ходно-инспекторскаго надзора на Волгѣ и ея притокахъ и для удовлетворенія потребностей технической службы въ округахъ С.-Петербургскомъ и Казанскомъ; вслѣдствіе сего вѣдомство путей сообщенія вынуждено было арендовать 35 частныхъ пароходовъ и 6 паровыхъ барказовъ и катеровъ, въ общемъ, въ 2.044 номинальныхъ силъ.

**Карчеподъемныя
и камнеподъемныя
работы.**

Карчеподъемныя и камнеподъемныя работы въ отчетномъ году производились въ нижеуказанныхъ мѣстахъ.

Въ *С.-Петербургскомъ Округѣ* путей сообщенія работы эти производились въ незначительныхъ размѣрахъ, а именно:

1. На р. Мстѣ произведена срѣзка косъ и уборка съ фарватера крупныхъ камней.

2. Выемка съ фарватера наносныхъ камней на р.р. Лугѣ, Наровѣ и Плюсѣ.

3. Выемка камней одиноковъ, грядъ и огрудковъ на р. Тверцѣ.

Въ порожистой части р. Луги у д. Малое Кленно произведено углубленіе фарватера при помощи взрывныхъ работъ (порохомъ) на протяженіи 105 пог. саж., шириною 7,5 с. съ выемкою 281,3 куб. саж.

Въ *Вытегорскомъ Округѣ* путей сообщенія производились слѣдующія работы:

1. На р. Сухонѣ ручнымъ камнеподъемомъ вынута съ фарватера въ разныхъ мѣстахъ 69 одиноковъ, 10 пог. с. заѣздка и 2,43 мелкаго камня.

2. На р. Шекснѣ въ Славянскихъ грядяхъ съ помощью ручныхъ камнеподъемныхъ снарядовъ убрано съ фарватера 102 куб. саж. камня.

3. На р. Свири однимъ камнеподъемнымъ приборомъ съ рамой въ разныхъ мѣстахъ вынута 164 одинока; камнечерпательницей «Свирь» расчищенъ фарватеръ на протяженіи 150 пог. саж. съ выемкой 427 куб. саж. каменнаго грунта.

Въ *Московскомъ Округѣ* путей сообщенія работы производились:

1. На перекатѣ р. Оки «Каменка» производилась вы-

емка камней водолазными рабочими посредством копра и черпаковъ на плотяхъ;

2. На р.р. Окѣ и Клязьмѣ тремя карчеподъемами №№ 5, 12 и 13 на протяженіи 550 вер. вынута карчей 1294 штуки;

3. На р. Донѣ вынута снарядами I, II, III, VIII, IX и XI 3129 карчей и 2 якоря съ кусками снастей;

4. На р. Сѣв. Донцѣ снарядомъ № 9 отъ станицы Екатерининской до устья на протяженіи 95 вер. вынута 516 карчей и 47 камней.

Кромѣ того производилась въ разныхъ мѣстахъ на рр. Окѣ и Клязьмѣ выемка карчей отдѣльными рабочими безъ помощи снарядовъ.

Въ Ковенскомъ Округѣ путей сообщенія работы производились:

1. На р. Стыри, Простыри и Струмени, съ помощью снарядовъ выемка карчей 310, корягъ 649 и пней;

2. На р. Припяти убрана затонувшая берлина;

3. на р. Березинѣ вынута снарядомъ № 2—1092 карчи и 9 камней;

4. На р. Припяти снарядомъ вынута 996 карчей, выкопано 832 пня изъ береговъ и летучею партіею вынута 83 карчей и выкопано 89 пней изъ береговъ.

5. На р. Нѣманѣ вынута снарядомъ карчей 996 и камня 139 куб. саж.

6. На р. Западной Двинѣ на участкѣ между г. Дисною и стан. Штокмансгофъ вынута камня 274 куб. саж.

Въ Кіевскомъ Округѣ карчеподъемныя работы производились помощью десяти карчеподъемницъ и восемнадцати шаландъ, изъ коихъ на верхнемъ Днѣпрѣ одной карчеподъемницей на участкѣ г. Могилева—д. Прибора, протяженіемъ 73 вер. вынута 532 карчи, 47 камней; другой карчеподъемницей на участкѣ село Кистени—городъ Рогачевъ, протяженіемъ 47 вер., вынута 496 карчей; третьей карчеподъемницей на участкѣ Рогачевъ—деревня Затонъ, протяженіемъ 49 вер. вынута 585 карчей; въ средней части Днѣпра на участкѣ Каменскій Островъ—Галицкій проносъ, протяженіемъ 51 вер., одна карчеподъемница

и три шаланды вынули карчей и пней 1378 штукъ, причемъ срублено и удалено 344 подмытыхъ деревьевъ; на нижнемъ Днѣпрѣ одна карчеподъемница и три шаланды вынули 716 карчей; на Сожѣ партіей изъ трехъ шаландъ на участкѣ дер. Клины-Хуторъ Ланницы, протяженіемъ 54 версты, вынута 1738 карчей и пней и при томъ удалено 488 береговыхъ карчей, и другой партіей, въ составѣ одной карчеподъемницы и трехъ шаландъ, на участкѣ отъ Гомельскаго шоссеинаго моста до пристани Островки, протяженіемъ 65 верстъ, вынута 447 карчей и пней и девять камней, причемъ удалено 87 подмытыхъ деревьевъ; на Деснѣ работали три партіи, каждая въ составѣ одной карчеподъемницы и трехъ шаландъ; на участкѣ городъ, Трубчевскъ — село Пироговка, протяженіемъ 150 вер. вынута 500 карчей, на участкѣ с. Райгородокъ — Количевка, протяженіемъ 215 вер., вынута 600 карчей, на участкѣ село Смолино—устье Десны, протяженіемъ 160 в. вынута 300 карчей; на Днѣстрѣ работала одна карчеподъемница и отдѣльный отрядъ на участкѣ отъ Дубоссаръ до Бендеръ, протяженіемъ 125 вер., вынута 51 карчи и удалено 18 подмытыхъ деревьевъ; каменеподъемныя работы производились на верхнемъ Днѣпрѣ помощью двухъ плавучихъ крановъ однимъ на участкѣ деревня Кобеляки—гор. Орша, протяженіемъ 4 вер. вынута 528 камней и другимъ на участкѣ Орша—Могилевъ, протяженіемъ 85 в., вынута 393 камня.

Взрывныя работы динамитомъ производились на Днѣпрѣ у г. Екатеринослава помощью двухъ бурильницъ, каменеподъемницы и перемычки. Взорвано скалы 89 кубовъ и вынута изъ воды и сложено въ штабеля камня 57 кубовъ и песчано-иловатаго грунта съ щебнемъ 9 кубовъ; у хутора Редуть помощью бурильницы и каменеподъемницы взорвано скалы 58 кубовъ, вынута изъ воды и сложено въ штабеля камня 37 кубовъ; на Днѣстрѣ въ средней части на перекатахъ Субботовка, Кременчугъ, Флеминда Ямпольскій порогъ, Кладки, Егоровка, Янкулово, Тресфоуцы, Люблинъ, Бесѣдка, Каменка, Жабка, Климоуцы и Велочъ взорвано 40 камней и 8 карчей.

Въ Кавказскомъ Округѣ. Карчеподъемныя работы производились на р. Куръ: отъ с. Сейтляръ до с. Кохай на протяженіи 3 вер., причемъ извлечено подводныхъ карчей 229 шт. и убрано береговыхъ дер. 261 шт.; отъ м. Джевата до с. Корухъ, на протяженіи 202 вер., причемъ извлечено изъ русла подводныхъ карчей 154 шт. и убрано береговыхъ деревьевъ 235 шт. Кромѣ того выловлено на рр. Куръ и Аракъ во время весеннихъ паводковъ на Евлахскомъ и Джаватскомъ карчеловныхъ постахъ 120 плывущихъ карчей.

Въ Варшавскомъ Округѣ. Карчеподъемныя работы въ отчетномъ году производились на слѣдующихъ рѣкахъ Округа: на р. Вислѣ. На участкахъ: съ 1-й по 175 версту, съ 241 по 321, съ 348 по 362, а также на 478, 495, 505, 506, 525 верстахъ, т. е. на общемъ протяженіи 274 верстъ помощью 6 карчеподъемницъ, въ теченіи 279 рабочихъ дней, причемъ вынута 123 карчи и 828 камней. На р. Западномъ Бугѣ на всемъ протяженіи 275 верстъ помощью 5-ти карчеподъемницъ и 12-ти шаландъ въ теченіи 214 днѣй, причемъ добыто изъ русла 679 карчей 312 куб. саж. мелкаго камня. На Висло-Нѣманскомъ соединительномъ пути помощью одной карчеподъемницы устранялись случайные завалы.

Вновь поступившими двумя паровыми землечерпательницами производилось пробное землечерпаніе на р. Вислѣ у Плоцкаго и Влоцлавскаго мостовъ.

Въ Казанскомъ Округѣ Путей Сообщенія производились камнеподъемныя, карчеподъемныя и взрывныя работы, причемъ камнеподъемныя работы производились помощью трехъ крановъ, коими пользовались и при опытныхъ работахъ для выниманія взорванныхъ камней; буреніе же скважинъ для взрывныхъ работъ производилось бурильною машиною; выемка камней производилась также и въ ручную; карчеподъемныя работы производились помощью карчеподъемницъ, казенными пароходами, временными приспособленіями и водолазными кранами.

Въ общемъ, успѣхъ указанныхъ работъ выразился въ слѣдующемъ: камнеподъемныя работы производились на

р. Волгѣ въ Ярославскомъ и Унжинскомъ участкахъ 3 водолазными кранами и одною карчеподъемницею приспособленною къ водолазнымъ работамъ. При этомъ на 7 перекатахъ *), у Рыбинскихъ пристаней, въ Ярославлѣ противъ желѣзнодорожной вѣтки, въ устьѣ р. Черемхи и въ Молитовскомъ затонѣ вынута всего 1.197 крупныхъ камней и 1.217 корзинокъ мелкаго камня.

Этими же снарядами въ устьѣ р. Шексны вынута затонувшая баржа съ кирпичемъ въ количествѣ 367 корзинокъ; въ устьѣ р. Которости извлечена машина и котель затонувшей нефтекачки; въ Молитовскомъ затонѣ 25 свай; на Трохачевскомъ перекатѣ вынута около 16.000 пуд. желѣза съ затонувшаго судна; на Шеланговскомъ перекатѣ водолазами разобрано затонувшее судно.

При устраненіи нѣкоторыхъ перечисленныхъ препятствій примѣнялись взрывныя работы, какъ для уничтоженія затонувшихъ судовъ такъ и для размелченія особенно крупныхъ камней.

На рр. Камѣ, Бѣлой и Виширѣ работало 2 крана, которыми вынута:

а) на *Камѣ*, въ Тихогорскомъ затонѣ затонувшая баржа, выше Боровой 218 куб. саж. камня, 3 куб. саж. хвороста и 27 свай.

б) на Бѣлой взорвано динамитомъ и вынута бѣляна у сел. Дуваней, днище затонувшей баржи ниже дер. Трушты и 81 карча въ разныхъ мѣстахъ;

в) на *Виширѣ*: 84 карчи и кромѣ того, при капитальныхъ работахъ отъ Усть-Усла до Вижанки вынута 294 карчи и 158 куб. саж. камня.

Карчеподъемныя работы производились 13 карчеподъемницами, вынута было:

г. на р. *Волгѣ*: 2 карчеподъемницами на Боровскомъ и Осельскомъ перекатахъ, Хмѣлевымъ Яру и у острова Маслова 72 карчи, у Казанскихъ пристаней 12 карчей, на Шеланговскомъ перекатѣ 59 и въ устьѣ р. Камы 2 карчи.

*) Введенскомъ, Богоявленскомъ, Нав олоцкомъ, Трубинка, Нижне-Юскомъ, Вишнихъ и Косихъ Грядахъ.

2. на р. *Сурия* 2-мя карчеподъемницами на протяженіи 100 верстъ отъ устья 297 карчей;

3. на р. *Ветлуга* 2-мя карчеподъемницами на протяженіи 100 верстъ отъ устья 422 карчи.

4. на р. *Унжа* 1-ою карчеподъемницею 12 карчей.

5. на рр. *Камь* и *Вишаря* 2 карчеподъемницами 814 карчей.

6. на р. *Бялой* 2-мя карчеподъемницами ниже Средне-Бирскаго 457 карчей.

7. на р. *Вятка* 2-мя карчеподъемницами 19 карчей.

Карчеподъемными и камнеподъемными работами достигнуто освобожденіе фарватера отъ наиболѣе опасныхъ для судоходства препятствій и уширенъ и углубленъ судовой ходъ.

Обстановка водныхъ путей указательными и предостерегательными знаками, необходимыми для безопаснаго плаванія, производилась въ отчетномъ году на рѣкахъ какъ Европейской Россіи, такъ и Сибири, и на 5 главнѣйшихъ озерахъ Европейской Россіи (Ладожскомъ, Онежскомъ, Ильменскомъ, Чудскомъ и Псковскомъ).

Обстановка водныхъ путей указательными знаками.

На рѣкахъ обстановка фарватеровъ предостерегательными знаками производилась: А) при весенней водѣ съ освѣщеніемъ для дневнаго и ночнаго плаванія на 11.138 вер. и безъ освѣщенія, только для дневнаго плаванія, на 2.924 вер. и Б) при меженной водѣ съ освѣщеніемъ, для дневнаго и ночнаго плаванія на 19.357 вер. и безъ освѣщенія, только для дневнаго плаванія, на 4.795 вер.

Кромѣ того, на вышеупомянутыхъ озерахъ обстановка производилась приблизительно въ томъ же размѣрѣ, какъ и въ 1898 году: а именно: для обозначенія фарватеровъ служили нижеслѣдующіе знаки, огни и обстановка: на *Ладожскомъ озерѣ*, въ предѣлахъ С.-Петербургскаго Округа путей сообщенія: пять постоянныхъ маяковъ (Кошкинъ, Кареджи, Сухо, Стороженскій и Торпаковъ), два освѣщающихся бакена системы Пинча на банкахъ «Желѣзница» и «Ванига»; «Чембовскія» створныя башни съ освѣщеніемъ, и мачтовый знакъ; обстановка Свирскаго фарватера въ

Ладожскомъ озерѣ, посредствомъ бакеновъ (5 красныхъ и 5 бѣлыхъ), и одного бакена системы Пинча; обстановка вѣхами морскаго типа разныхъ мѣстъ въ озерѣ (13 вѣхъ); 5 паръ створныхъ знаковъ для означенія направленія подходовъ судовъ (створы Кокшинскіе, Шуригскіе, Гачскіе, Олонскіе и Видлицкіе), обстановка Кокшинскаго рейда (11 красныхъ, 11 бѣлыхъ бакеновъ и брантвахтенское съ сигналами судно). Кромѣ того, обставлены знаками: входъ изъ Ладожскаго озера въ р. Волховъ (означенъ 4-мя красными и 4-мя бѣлыми бакенами и створомъ освѣщающихся знаковъ); входы изъ р. Волхова въ каналы Императора Александра II и Императрицы Маріи Θεодоровны (днемъ обозначаются монументами на дамбахъ каналовъ, а ночью красными огнями, поднимаемыми на монументахъ); входъ въ р. Сясь съ Ладожскаго озера (означенъ 3-мя красными 3-мя бѣлыми бакенами и створами съ освѣщеніемъ); входы изъ р. Сяси въ каналы Императрицы Маріи Θεодоровны и Императора Александра III (днемъ монументами, а ночью поднимаемыми на нихъ красными огнями). *На озерѣ Ильмень* въ районѣ С.-Петербуркскаго округа путей сообщенія дѣйствовали два постоянные маяка съ освѣщеніемъ въ ночное время въ теченіи круглаго года (зимою съ цѣлью воспомощенія рыболовству); три береговыхъ знака, освѣщаемые въ темное время въ теченіи навигаціи для указанія подхода къ устьямъ рѣкъ (знаки—Волховскій, Шелонскій и Ловатскій), четыре плавучія брандвахты для той же цѣли (Волховская, Шелонская, Ловатская и Мстинская). Кромѣ того, послѣ спада весеннихъ водъ весенняя обстановка въ низовьяхъ рѣкъ Ловати, Полисти, Шелони и Мсты и въ верховьяхъ р. Волхова ежегодно переносится на озерные фарватеры вышеупомянутыхъ устьевъ и истока. На озерахъ *Чудскомъ и Псковскомъ*, въ районѣ С.-Петербуркскаго округа путей сообщенія находились 4 постоянныхъ освѣщающихся огня и обстановка фарватеровъ. *На Онежскомъ озерѣ* въ районѣ Вытегорскаго округа путей сообщенія 2 постоянныхъ съ освѣщеніемъ маяка (Куликовъ и Чернопесоцкій); постоянные береговые (створные) и

плавучіе знаки, какъ для означенія отдѣльныхъ препятствій для плаванія, такъ и для указанія фарватеровъ на рейды: Повѣнецкій, Петрозаводскій, Вознесенскій и въ устьѣ рѣкъ Волды и Вытегры.

Въ отчетномъ году переменѣны въ обстановкѣ, сравнительно съ предшествующимъ 1898 годомъ, заключались, главнымъ образомъ, въ увеличеніи густоты обстановки, постановкою бѣльшаго числа знаковъ на обставлявшихся ранѣе участкахъ рѣкъ, съ открытіемъ новыхъ постовъ, въ замѣнѣ обстановки безъ освѣщенія, обстановкою съ освѣщеніемъ и въ обстановкѣ новыхъ участковъ рѣкъ.

Главнѣйшія въ этомъ отношеніи переменѣны въ 1899 году произведены: 1) на участкѣ Волги между Ржевомъ и Тверью—учреждено два новыхъ поста и усилена обстановка въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, постановкою, 37 перевальныхъ вѣхъ и 103 бакеновъ; 2) на участкѣ Волги, между Тверью и Рыбинскомъ открыто 16 новыхъ постовъ съ освѣщеніемъ; 3) на Волгѣ отъ Рыбинска до устья, въ предѣлахъ Казанскаго округа путей сообщенія, учреждались, по мѣрѣ надобности, въ опасныхъ мѣстахъ, охранные посты съ паровыми барказами или гребными катерами, а также обмѣрные посты у болѣе мелкихъ перекатовъ; 4) на Окѣ усилена обстановка и вновь обставлено 10 перекатовъ; 5) на Свири вновь освѣщенъ фарватеръ въ двухъ пунктахъ; 6) установлена башня при устьѣ р. Корелки; 7) учреждена обстановка съ освѣщеніемъ на 5 вер. р. Мологи; 8) на Нѣманѣ открыта вновь меженняя обстановка на протяженіи 147 верстъ отъ м. Столбцовъ до устья р. Гави, 9) на Днѣпрѣ открыто 3 новыхъ обмѣрныхъ поста на Тарасовскомъ, Каменскомъ и Бериславскомъ перекатахъ; 10) на Днѣпрѣ отъ Каховки до Британъ двѣнадцатифутовый ходъ обставленъ особыми большими вѣхами и бакенами, что въ связи съ произведеннымъ землечерпаніемъ дало возможность пароходамъ полуморскаго типа доходить до Каховки, вмѣсто Херсона; 11) на Днѣпрѣ отъ Британъ до гирлъ прибавлено 6 дневныхъ и 4 ночныхъ поста и 2 морскихъ дуба у Станиславской косы и 12) произведена, въ бассейнѣ Амура,

обстановка береговыми знаками р. Аргуня около 380 вер. и зимою закончена обстановка береговыми знаками нижней части Амура, отъ Хабаровска до Николаевска.

Водомерныя и метеорологическія наблюденія.

Производящіяся вѣдомствомъ путей сообщенія съ цѣлью воспособленія судоходству, для обстановки указательными знаками фарватеровъ и для гидротехническихъ работъ водомерныя наблюденія выполнялись въ 1899 году на 99 водныхъ путяхъ Европейской и на 25 водныхъ путяхъ Азіатской Россіи (въ Томскомъ округѣ путей сообщенія, Управленіи водными путями Амурскаго бассейна и на рѣкахъ Ленѣ и Ангарѣ), при чемъ на этихъ водныхъ путяхъ дѣйствовало всего 546 *постоянныхъ* водомерныхъ постовъ *) (265 постовъ I-го разряда, съ производствомъ наблюденій 3 раза ежедневно въ теченіи всего года, и 281 постъ II-го разряда, съ производствомъ наблюденій одинъ разъ въ день въ теченіи времени отъ вскрытія до замерзанія водныхъ путей). Изъ означеннаго выше числа водомерныхъ постовъ 21 водомерный постъ (4 — I-го разряда и 17 — II-го разряда), учрежденные ранѣе на рѣкахъ Амурѣ, Шилкѣ и Усури, перешли въ вѣдѣніе Управленія Водяныхъ и Шоссейныхъ сообщеній и Торговыхъ портовъ съ 1-го января 1899 г., т. е. со времени перехода Управленія водными путями Амурскаго бассейна въ вѣдѣніе быв. Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ сообщеній, а затѣмъ, по преобразованіи его, — въ вѣдѣніе Управленія Водяныхъ и Шоссейныхъ сообщеній и Торговыхъ Портовъ. Кроме того, въ отчетномъ году открыто было вновь 30 водомерныхъ постовъ (17 — I-го разряда и 13 — II-го разряда) на водныхъ путяхъ Европейской и Азіатской Россіи **), а одинъ водо-

*) Въ томъ числѣ 16 водомерныхъ постовъ при водомерно-метеорологическихъ станціяхъ верхнихъ притоковъ р. Туры, ранѣе устроенныхъ, но не вошедшихъ въ отчетныя данныя предшествующихъ годовъ.

***) Вновь учреждены въ 1899 г. водомерные посты:

- а) на р. Волгѣ, I-го разряда: два на Безводненскомъ перекаѣ и шесть въ районахъ 2-й и 3-й группъ выправительныхъ работъ на перекатахъ;
- б) на р. Окѣ, II-го разряда: у с. Свинчусь, у с. Дѣдова и у д. Каменки.
- в) на р. Цифѣ, притокѣ Мокши, II-го разряда: выше плотины Асѣвыхъ, при

мѣрный постъ преобразованъ былъ изъ II-го разряда въ I-й *).

Наблюдения за уровнемъ воды служили, какъ и въ предшествующіе годы, для разнообразныхъ цѣлей: для обстановки, для дноуглубительныхъ и выправительныхъ работъ, а также для доставленія свѣдѣній о высотѣ воды судоходцамъ и вообще заинтересованнымъ въ колебаніяхъ уровня воды и въ судоходствѣ лицамъ и учрежденіямъ, посредствомъ объявленій на пристаняхъ, публикацій въ газетахъ и сообщеній почтою и телеграфомъ въ разныя учрежденія.

Такимъ образомъ, по С.-Петербургскому округу путей сообщенія въ навигаціонное время извѣщенія о состояніи уровня воды въ Новой Ладогѣ на р. Волховѣ, у Опеченскаго посада на р. Мстѣ и у г. Твери на р. Волгѣ, а также о вскрытіи и замерзаніи рѣкъ и каналовъ, доставлялись телеграммами по начальству, а изъ Твери въ теченіи навигаціи, ежедневно сообщались телеграммы завѣдывающему Верхневолжскимъ бейшлотомъ для соображеній о регулированіи попусковъ воды изъ этого бейшлота въ р. Волгу, при чемъ объ этихъ попускахъ публиковались свѣдѣнія на пристаняхъ и въ газетахъ. О глубинѣ воды въ порогахъ Ношкинскихъ, Басутинскихъ и Боровичскихъ на р. Мстѣ и въ порогахъ Пчевскихъ и Волховскихъ на р. Волховѣ вывѣщивались объявленія на пристаняхъ: Ношкинской, Басутинской, Опеченской, Новгородской и Гостинопольской.

Изъ Вытегорскаго округа путей сообщенія доставлялись ежедневно въ теченіи навигаціи свѣдѣнія о состояніи уровня воды по начальству съ водомѣрныхъ постовъ:

будкѣ № 1, при будкѣ № 3, выше Березовскаго переката, при Усть-Никольской пристани и у г. Моршанска;

г) на р. Дѣпрѣ, I-го разряда у с. Витачева;

д) на р. Вепржѣ, притокѣ Вислы, I-го разряда: у г. Красностава, при устьѣ р. Тысьмянницы, при устьѣ р. Быстржицы и при устьѣ р. Вепржа;

е) на р. Амурѣ, I-го разряда у г. Николаевска;

ж) на р. Аргуня, притокѣ Амура, I-го разряда у ст. Олончинской;

з) на р. Ленѣ: I-го разряда—у г. Киренска и у с. Подымахинскаго, и II-го разряда—у г. Олскминска, с. Витима, устья р. Куты и у г. Якутска.

*) На р. Унжѣ, притокѣ Волги, у г. Макарьева.

при Вознесенской пристани на р. Свири, изъ с. Ниловицъ на р. Шекснѣ, изъ д. Усть-Пинегы на р. Сѣв. Двинѣ и изъ г. Тотьмы на р. Сухонѣ. Кромѣ того, для свѣдѣнія судоходцевъ вывѣшивались объявленія на пристаняхъ о глубинѣ на фарватерахъ водныхъ путей округа.

Съ водомѣрныхъ постовъ Московскаго округа путей сообщенія доставлялись ежедневно, во все время навигаціи телеграфныя свѣдѣнія по начальству изъ г. Рязани на р. Окѣ и изъ хут. Калача на Дону, а въ Правленіе Казанскаго округа путей сообщенія (въ г. Казань) — изъ гг. Рязани и Муромы на р. Окѣ. Кромѣ того, въ теченіи второй половины навигаціи отчетнаго года составлялись ежедневно бюллетени о состояніи горизонта воды на перекатахъ р. Оки, каковыя бюллетени, въ видѣ печатныхъ листовъ, разсылались въ разныя заинтересованныя въ судоходствѣ по Окѣ учрежденія, какъ-то: въ Нижегородскій биржевой Комитетъ, на всѣ пароходныя пристани по Окѣ, на проходящія по р. Окѣ паровыя и непаровыя суда, а также вывѣшивались на пристаняхъ, судоходныхъ постахъ и т. п.

Въ Казанскомъ округѣ путей сообщенія бюллетени о колебаніяхъ уровня воды, о наименьшей глубинѣ перекатовъ, о происшествіяхъ съ судами и о распоряженіяхъ по судоходству сообщались ежедневно телеграммами по начальству, Казанскому, Нижегородскому, Самарскому, Саратовскому и Астраханскому биржевымъ Комитетамъ, начальникамъ Рыбинской, Казанской, Самарской, Саратовской, Царицынской, Астраханской Пермской и Чистопольской дистанцій для республикованія и редакціямъ газетъ: Новое Время, С.-Петербургскія Вѣдомости, Россія, Волгарь и Нижегородскій Листокъ. Кромѣ того, ежедневно печатались въ Нижнемъ Новгородѣ и разсылались по всему округу «дополненія» къ телеграфному бюллетеню, заключающія въ себѣ какъ тѣ же свѣдѣнія, такъ и болѣе подробныя данныя, не вошедшія въ бюллетень того же дня. Въ этихъ «дополненіяхъ» по временамъ дѣлались предупреденія объ ожидаемой прибыли или убыли воды.

По Ковенскому округу путей сообщенія ежедневно доставлялись въ теченіи навигаціи, посредствомъ телеграммъ, сообщались свѣдѣнія по начальству о состояніи уровня воды у г. Витебска на р. Зап. Двинѣ и у г. Гродно на р. Нѣманѣ.

Изъ Кіевского округа путей сообщенія ежедневныя въ продолженіи навигаціи телеграммы объ уровнѣ воды сообщались по начальству изъ Могилева, Кіева и Верхне-Днѣпровска на р. Днѣпрѣ и изъ г. Могилева на р. Днѣстрѣ. Кромѣ того, такія же телеграммы съ водомѣрнаго поста въ с. Жваницѣ на р. Днѣстрѣ сообщались на днѣстровскія пристани: въ Могилевѣ, Сорокахъ, Дубоссарахъ и Варницѣ, а также и въ Одессу.

Въ Варшавскомъ округѣ путей сообщенія свѣдѣнія о паводкахъ, ледоходѣ и другихъ обстоятельствахъ, касающихся уровня воды, сообщались, когда въ томъ была потребность, по телеграфу съ 5-ти водомѣрныхъ постовъ на р. Вислѣ (Сандоміра, Завихоста, Закрочима, Плоцка и Влоцлавска) въ Правленіе округа въ г. Варшавѣ, а копіи телеграммъ изъ Завихоста, а также, по указаніямъ Правленія и изъ другихъ вышеназванныхъ постовъ высылались немедленно въ канцеляріи Варшавскаго Генераль-Губернатора и Варшавскаго Оберъ-Полиціймейстера, Президенту г. Варшавы, въ Германское Генеральное Консульство, подлежащимъ чинамъ вѣдомства путей сообщенія, начальникамъ штабовъ Варшавской и Новогеоргіевской крѣпостей, въ Управленіе Привислинской желѣзной дороги и въ редакцію газеты «Варшавскій Дневникъ». Сверхъ сего, съ водомѣрныхъ постовъ у пос. Закрочима и у гг. Плоцка и Влоцлавска высылались непосредственно телеграммы въ Пруссію — въ телеграфное Управленіе въ г. Торнѣ, а изъ Закрочима, кромѣ того, каждый разъ, когда горизонтъ паводка поднимался на одну сажень — ежедневно посылались телеграммы оберъ-президенту западно-прусской провинціи въ г. Данцигѣ, а также ежедневно свѣдѣнія о горизонтѣ воды посылались по почтѣ въ управленіе рѣчныхъ построекъ въ г. Данцигѣ и въ инспекцію водяныхъ работъ въ Бромбергѣ.

Въ Томскомъ округѣ путей сообщенія съ тѣхъ водомѣр-

ныхъ постовъ, гдѣ имѣется телеграфъ или телефонъ, свѣдѣнія объ уровнѣ воды сообщались объявленіями на пристаняхъ въ гг. Томскѣ и Тюмени, а также печатались въ мѣстныхъ газетахъ.

Въ районѣ Управленія водными путями Амурскаго бассейна извѣщенія о состояніи уровня воды по наблюденіямъ водомѣрныхъ постовъ сообщались съ мѣстъ наблюдений по телеграфу, печатались въ мѣстныхъ газетахъ и публиковались объявленіями на главнѣйшихъ пристаняхъ. Кромѣ этого, телеграммы объ уровнѣ воды сообщались мѣстному Генераль-Губернатору.

Метеорологическихъ станцій, учрежденныхъ вѣдомствомъ путей сообщенія въ интересахъ водныхъ путей и судоходства на нихъ, въ 1899 году дѣйствовало 35, изъ коихъ было: 25 станцій 2-го разряда 2-го класса, 2 станціи 2-го разряда 3-го класса и 8 дождемѣрныхъ (въ томъ числѣ въ верховьяхъ р. Туры въ районѣ Томскаго округа дѣйствовали 16 водомѣрно-метеорологическихъ станцій). Изъ вышеозначеннаго числа вновь учреждены: одна станція 2-го разряда, 2-го класса въ Ай-Петри на вершинѣ хребта Яйлы, на Крымскомъ полуостровѣ и 5 дождемѣрныхъ *) въ районѣ Казанскаго округа путей сообщенія.

На вышеупомянутыхъ метеорологическихъ станціяхъ наблюденія производились по инструкціямъ, выработаннымъ Императорскою Академіею Наукъ и установленнымъ для руководства метеорологическихъ станцій, подвѣдомственныхъ Николаевской Главной Физической обсерваторіи въ С.-Петербургѣ.

Изъ числа вышеупомянутыхъ метеорологическихъ станцій вѣдомства путей сообщенія на станціяхъ, находящихся близъ Ладожскаго озера, а именно въ Шлиссельбургѣ, въ Новой Ладогѣ и въ д. Свириѣ производится сигнализациа предвѣщаній Главной Физической Обсерваторіи въ С.-Петербургѣ о наступленіи бурь по системѣ сигнализации, установленной для приморскихъ станцій на русскихъ берегахъ морей.

*) Въ с. Исадахъ, Василевскомъ завоѣ, Верхнемъ Услонѣ, Чусовскихъ городкахъ и въ Промзинѣ.

Навигация 1899 года по отношению къ обилію воды на внутреннихъ водныхъ путяхъ Европейской Россіи, за исключеніемъ рѣкъ Днѣпра, Сожа и Десны, должна быть отнесена, вообще, къ благопріятнымъ.

Условія навига-
ціи на внутрен-
нихъ водныхъ
путяхъ.

На водныхъ путяхъ С.-Петербуржскаго Округа, по рѣкѣ Невѣ и Приладожскимъ каналамъ, хотя высокій горизонтъ воды позволялъ судамъ нести большое количество груза, но сильныя вѣтры съ сѣвера и работы производившіяся по углубленію канала Императора Александра II задерживали движеніе судоходства. Вѣтры особенно затрудняли переправу черезъ рѣку Волховъ, такъ напримѣръ во время сильной бури 13 и 14 августа затонуло въ устьѣ Волхова 11 барокъ съ дровами. Благодаря усиліямъ судоходнаго надзора по наблюденію за безостановочнымъ движеніемъ судовъ по Приладожскимъ каналамъ, всѣ суда прошли по назначенію и въ каналахъ не осталось ни одного судна на зимовку.

На верхней Волгѣ только въ періодъ мелководья, во время запора Верхне-Волжскаго бейшлота, съ 9-го по 23-е августа пароходство между Тверью и Рыбинскомъ пріостанавливалось. Во все же остальное время судоходство и сплавъ, какъ по верхней части Волги, такъ и по Вышневолоцкой системѣ совершались успѣшно.

По бассейну р. Волхова, Мсты и озера Ильменя частыя бури неблагопріятно отзывались на судоходствѣ и кромѣ того сплавъ плотовъ встрѣчалъ затрудненія во время постройки моста въ г. Новгородѣ.

По бассейну Псковскаго и Чудскаго озеръ бури также оказывали неблагопріятное вліяніе на судоходство. Сплавъ лѣса розсыпью былъ весною успѣшенъ, благодаря обилію воды, но вслѣдствіе наступившаго въ августѣ и сентябрѣ мелководья и осеннихъ бурь происходило замедленіе въ сплавѣ послѣднихъ партій.

Въ предѣлахъ Вытегорскаго Округа (водныя системы: Маріинская, Тихвинская и Герцога Александра Виртембергскаго и бассейны рѣкъ С. Двины и Онеги) высокая вода, благопріятствовавшая вообще судоходству, затопила и разрушила бечевникъ въ свободной (не шлюзованной)

части рѣки Ковжи, входящей въ составъ Маринскаго воднаго пути. Вслѣдствіе этого, взамѣнъ конной тяги, на указанномъ участкѣ была допущена буксировка судовъ пароходами и, такимъ образомъ, произведенъ опытъ механической тяги судовъ, примѣненіе коей на Маринской системѣ представляется желательнымъ, для достиженія правильности и срочности движенія. Къ сожалѣнію, вслѣдствіе неурожая 1898 года въ Поволожьи, перевозка хлѣбныхъ грузовъ по Маринской системѣ была, сравнительно, весьма незначительной и по ней прошло, въ направленіи къ С.-Петербургу, только около $\frac{1}{3}$ обыкновенно двигающихся въ этомъ направленіи судовъ, поэтому произведенный въ 1899 году опытъ буксировки по Ковжѣ не можетъ имѣть рѣшающаго значенія.

Въ предѣлахъ Московскаго округа путей сообщенія (рр. Ока и Донъ съ притоками) вообще благоприятный для судоходства, горизонтъ воды падалъ только на непродолжительное время въ серединѣ лѣта.

Для воспособленія судоходству производились попуски воды съ плотины Хвастливой въ г. Орлѣ, а также съ вододѣйствующихъ заведеній расположенныхъ по рѣкѣ Цнѣ и ея притокамъ. Произведенъ удачный опытъ перевозки наливомъ нефти въ г. Москву, при содѣйствіи и помощи судоходнаго надзора. Въ 3-хъ судахъ доставлено въ г. Москву 150.000 пудовъ.

На Донѣ въ г. Ростовѣ оказывалась помощь судамъ проходящимъ въ разводную часть моста Ростово-Владикавказской желѣзной дороги, съ специально для сего установленной баржи, на которой подымались также штормовые сигналы и показывалась шарами глубина воды въ гирлахъ Дона.

На Окѣ, для установленія лучшаго порядка при движеніи черезъ перекаты и предохраненія ихъ отъ порчи судами, имѣющими несоразмѣрную съ глубиною воды осадку, были учреждены обмѣрные посты. Мѣра эта, практикующаяся уже на Волгѣ, принесла пользу и на Окѣ, поэтому и предположено примѣнить въ будущемъ 1900 году на Донѣ. На Окѣ-же, для помощи при проводкѣ

судовъ черезъ мелководный Каменскій перекалъ, гдѣ происходило скопленіе судовъ, былъ арендованъ частный буксирный пароходъ.

Въ Казанскомъ округѣ, въ районѣ котораго входитъ Волга отъ Рыбинска до устья со всѣми притоками, впадающими на этомъ протяженіи, за исключеніемъ Шексны и Оки, навигація была продолжительная и благоприятная для судоходства и сплава. Высокій весенній горизонтъ способствовалъ успѣшному сплаву на мелкихъ рѣкахъ. Меженній горизонтъ Волги и Камы, благодаря выпадавшимъ за лѣто дождямъ, держался на достаточной для судоходства и сплава высотѣ въ теченіи всей навигаціи. Только на Ветлугѣ, по мелководью, судоходство съ іюля по сентябрь прекращалось. Тѣмъ не менѣе, благодаря стремленію судопромышленниковъ использовать всю глубину рѣкъ, къ чему особенно побуждастъ ихъ дешевизна фрахта, при дорогомъ топливѣ, всѣ мѣры по надзору за судоходствомъ, обозначенію и освѣщенію фарватера и по обмѣру судовъ, для движенія черезъ перекалы, а равно всѣ техническія мѣропріятія по воспособленію судоходству должны были примѣняться въ теченіи навигаціи 1899 года въ полномъ объемѣ.

Въ составъ Кіевскаго округа путей сообщенія входятъ р. Днѣпръ съ притоками, за исключеніемъ Припяти, и рр. Днѣстръ и Южный Бугъ.

Состояніе горизонта воды на рр. Днѣпрѣ, Сожѣ и Деснѣ было не вполне благоприятно судоходству, особенно на Деснѣ и Сожѣ. Въ лѣтніе мѣсяцы на Деснѣ глубина воды на перекатахъ уменьшалась до 3 четвертей аршина, а на Сожѣ, въ урочищѣ Кривой Дубъ, въ теченіи 3-хъ недѣль глубина была $3\frac{1}{2}$ четвер. Прибыль и спадъ весенней воды были весьма медленны, что благоприятствовало пропуску въ Днѣпровскихъ порогахъ плотовъ, которыхъ прошло 382, при чемъ Казацкимъ ходомъ прошло 329.

Особымъ обстоятельствомъ, оказавшимъ благоприятное вліяніе на судоходство, можно считать паводокъ на Днѣпрѣ въ необычайное время, въ началѣ іюля.

Съ цѣлью воспособленія судоходству на наиболѣе за-

труднительныхъ меляхъ Днѣпра, Сожа, Десны и Днѣстра примѣнялись, по примѣру прежнихъ лѣтъ, различныя мѣры техническаго характера и, кромѣ того на Днѣпрѣ завдены четыре артели съ тралами для отыскиванія и обстановки карчей; учреждена новая пристань у Кайдаковъ, для упорядоченія подхода плотовъ къ Екатеринославу; учреждены обмѣрные посты: на Тарасовскомъ, Каменскомъ и Бериславскомъ перекатахъ и на участкѣ р. Днѣпра Каховка-Британы 12-ти футовый фарватеръ обставлялся большими вѣхами и бакенами, что, въ связи съ землечерпаніемъ, дало возможность Русскому Обществу Пароходства и Торговли установить срочные пассажирскіе рейсы отъ Одессы до Каховки на пароходахъ полуморскаго типа, ходившихъ прежде только до Херсона.

Изъ водныхъ путей Ковенскаго округа (бассейны рѣкъ Западной Двины, Нѣмана и Припяги а также искусственныя водныя системы Березинская и Огинская) р. Принять представляетъ путь, пригодный для пароходнаго и судоходнаго движенія, по Западной Двинѣ пароходство и судоходство производилось на протяженіи 500 верстъ отъ устья, а по Нѣману на 300 вер. отъ прусской границы, по остальнымъ частямъ сихъ рѣкъ, а равно по ихъ притокамъ производился только сплавъ лѣса.

Для урегулированія сплава по р. Двинѣ плотовъ, правильнаго и нормальнаго ихъ подхода къ Рижской лѣсной гавани и въ предупрежденіе большихъ заломовъ въ Рижскомъ портѣ, учреждены 4 лоцманскихъ поста, благодаря содѣйствию которыхъ, не смотря на неправильную и нерегулярную приѣмку въ Рижской лѣсной гавани якорщиками плотовъ, заломы въ послѣднее время прекратились.

На водныхъ путяхъ Варшавскаго округа путей сообщенія, въ составъ коего входитъ р. Висла съ притоками, Днѣпровско-Бугское и Висло-Нѣманское сообщенія, навигаціонный періодъ 1899 года былъ благопріятенъ для судоходства.

Въ завѣдываніи Кавказскаго округа путей сообщенія состоитъ р. Кура на протяженіи 525 верстъ отъ устья. Правильное судоходство производится внизъ отъ впаде-

нія р. Аракса у с. Джевата, на протяженіи 183 верстѣ отъ устья въ Каспійское море, въ сообщеніи Сальяны, Ленкорань и Баку. Путь по р. Курѣ расчищенъ на протяженіи 478 верстѣ.

По рѣкамъ Восточной Сибири, входящимъ въ составъ Томскаго округа, навигація на Иртышѣ отъ Семіярска и на нижней части Оби прошла при благопріятныхъ условіяхъ по состоянію воды, уровень которой давалъ возможность судамъ плавать безпрепятственно въ межень съ средней осадкой. Во время мелководья судоходство совершалось по Томи, Турѣ и Тоболу съ осадкою не менѣе 4 четвертей. На Иртышѣ между Семипалатинскомъ и Семіярскомъ судоходство временно прекращалось за недостаткомъ глубинъ въ порожистыхъ частяхъ. Для наблюденія за порядкомъ судоходства учреждены пристанскіе посты въ Томскѣ, Барнаулѣ, Тюмени, Омскѣ, Тобольскѣ, Павлодарѣ и Семипалатинскѣ, а для надзора за безопасною проводкою плотовъ подъ желѣзнодорожнымъ мостомъ черезъ р. Томь учрежденъ особый постъ.

На водахъ Амурскаго бассейна судоходство затрудняется мелководьемъ Шилки и верхняго теченія Амура, между ст. Покровской и Черняевой. Для обезпеченія правильнаго почтово-пассажирскаго движенія въ то время, когда пароходы Амурскаго общества пароходства и торговли, содержащаго почтово-пассажирскіе рейсы, не могли по своей осадкѣ проходить по Шилкѣ и по верхней части Амура, почтово-пассажирское движеніе поддерживалось мелко-сидящими пароходами Министерства Путей Сообщенія.

Главнѣйшія работы по коренному улучшенію водныхъ путей.

1. Выправительныя работы на естественныхъ водныхъ путяхъ.

Въ *С.-Петербургскомъ округѣ* путей сообщенія выправительныя работы производились въ слѣдующихъ мѣстахъ:

1) на верхней части рѣки Волги на меляхъ Отмичской, Брезгуна, Константиновской, у города Старицы и др.

2) на рѣкѣ Мстѣ — урочищахъ «Спяня Глина» и «Свинья» въ Боровичскихъ порогахъ.

Кромѣ того производились разныя мелкія работы по уходу за рѣкой особыми рабочими артелями и производилось зимнее содержаніе всѣхъ сооружений на рѣкахъ, заключающееся въ околкѣ льда.

Въ *Московскомъ округѣ* путей сообщенія работы производились:

1) на рѣкѣ Окѣ — окончено регулированіе Свинчусскаго переката, продолжалось выправленіе Дѣдновскаго переката, производились опытыя работы по улучшенію Каменскаго порога,

2) на рѣкѣ Клязьмѣ принимались временныя мѣры для улучшенія перекатовъ,

3) на рѣкѣ Дону производились выправительныя работы на перекатахъ трехъ-островянскихъ и Вертячинскомъ,

4) на рѣкѣ Сѣверномъ Донцѣ производилось выправленіе перекатовъ: Журовско-Авиловскаго, Апаринскаго и Бронницкаго.

Въ *Ковенскомъ округѣ* путей сообщенія выправительныя работы производились:

1) на верхней части рѣки Нѣмана — по выправленію наиболѣе затрудняющихъ судоходство мелей и по ремонту сооружений на перекатахъ,

2) на рѣкѣ Припяти — продолжались работы по выпра-

влєнію рѣки Припяти у дер. Лелево, м. Чернобыля и устья ея и по укрѣпленію берега у дер. Семиходы,

3) на рѣкѣ Струмени—по урегулированію затруднительной для судоходства мели у дер. Диковичи,

4) на рѣкахъ Березинѣ, Эссѣ, Уллѣ, Припяти и Шарѣ, на рѣкѣ Западномъ Бугѣ производились работы по укрѣпленію береговъ у деревень Заказанки и Шостаки въ цѣляхъ предупрежденія ухудшенія судоходныхъ условій рѣки Западнаго Буга въ названныхъ мѣстахъ.

Въ *Кіевскомъ округѣ* путей сообщенія выправительныя работы производились на рѣкахъ Днѣпрѣ, Деснѣ и Сожѣ.

На всемъ 1186 верстномъ теченіи рѣки Днѣпра отъ города Орши до города Екатеринослава наибольшія затрудненія и опасности для судоходства представляетъ сравнительно небольшой по протяженію (155 верстѣ), но весьма важный по своему положенію и экономическому значенію, участокъ этой рѣки между городами Кременчугомъ и Екатеринославомъ. Скалистое русло этого участка, стѣсненное выступающими въ рѣку береговыми утесами, изобилуетъ каменистыми выступами дна, въ видѣ подводныхъ скалъ, подводныхъ каменныхъ грядъ и отдѣльныхъ камней, мѣстами русло распадается на мелкіе рукава и протоки, покрытые многочисленными песчаными косами и мелями, нерѣдко также усѣянными подводными каменистыми препятствіями.

Выправление р.
Днѣпра у сел.
Деріевки.

Предпринимавшіяся въ разное время частныя мѣропріятія, какъ, на примѣръ, удаленіе отдѣльныхъ камней, не могли принести вполнѣ благопріятныхъ результатовъ, вслѣдствіе измѣнчивости теченія въ невыправленномъ руслѣ, а главное вслѣдствіе незначительности этихъ мѣръ, сравнительно съ общимъ объемомъ подводныхъ препятствій. Такое положеніе вещей неоднократно вызывало жалобы на затрудненія для судоходства и ходатайства со стороны судопромышленниковъ, представителей судоходовъ и другихъ заинтересованныхъ лицъ.

Согласно произведеннымъ въ 1893—1895 годахъ изы-

сканіямъ, однимъ изъ наиболѣе затруднительныхъ для судоходства мѣсть на означенномъ участкѣ оказалась мель, въ 30-ти верстахъ ниже города Кременчуга, у селенія Деріевки.

Отличительною особенностью этой мелы является постоянная и быстрая измѣнчивость плана русла и распредѣленія теченія рѣки, раздѣляющей здѣсь на мелководные рукава и протоки, расположенные между песчаными косами, каменными грядами и отдѣльными камнями, представляющими, при общей мелководности русла, серьезныя опасности для судоходства. Поэтому, по проекту, предполагено запруженіе боковыхъ рукавовъ, выправленіе теченія по главному руслу, посредствомъ струенаправляющихъ сооружений, и закрѣпленіе русла въ правильно очерченныхъ берегахъ посредствомъ неразмываемыхъ обдѣлокъ.

Стоимость этихъ работъ исчислена въ 531.000 руб.; работы эти, начатыя въ 1897 году, продолжались и въ отчетномъ году.

Выправленіе р.
Днѣпра у го-
рода Черкассь.

Городъ Черкассы, представляя важный торговый пунктъ между городами Кіевомъ и Кременчугомъ, владѣетъ обширною пристанью, расположенною на правомъ берегу рѣки Днѣпра и служащею мѣстомъ выгрузки и склада лѣсныхъ матеріаловъ, получаемыхъ съ верховьевъ рѣки Днѣпра и его притоковъ и поступающихъ затѣмъ въ обработку на расположенные тутъ же лѣсопильные заводы, изготовляющіе всѣ сорта этого строительнаго матеріала для отправки по Фастовской желѣзной дорогѣ, особая вѣтвь коей подходит къ Черкасской пристани.

За послѣдніе годы, и въ особенности послѣ огромнаго весенняго разлива 1895 года, въ руслѣ рѣки Днѣпра у города Черкассь произошли крайне неблагоприятныя измѣненія, отризившіяся весьма невыгодно на положеніи праваго берега и всей пристани у города Черкассь.

Сильное разрушеніе берега и размывъ путей, идущихъ къ пристани, побудили Министерство Путей Сообщенія прійти безотлагательно на помощь судоходству.

По составленному проекту было назначено:

1. Возстановить часть берега, бывшаго подъ путями Фастовской желѣзной дороги, для чего устроить продолжную струенаправляющую дамбу съ 3-мя траверсами, сопрягающими ее съ берегомъ, и

2. Укрѣпить все протяженіе берега вдоль грузовой пристани уложеніемъ по существующему откосу фашинныхъ тюфяковъ и покрываль.

Работы эти, стоимость которыхъ опредѣлилась въ 186.000 руб. начаты были въ 1897 году и въ отчетномъ году совершенно закончены.

Городъ Екатеринославъ, расположенный у начала Днѣпровскихъ пороговъ, является важнѣйшею гаванью всего бассейна верхняго и средняго Днѣпра, въ виду чего затрудненія, происходящія отъ неблагоприятнаго состоянія судоходныхъ условій рѣки Днѣпра близъ Екатеринослава, вызывали постоянныя жалобы судопромышленниковъ, представителей пароходства и города Екатеринослава.

Улучшеніе судоходныхъ условій части р. Днѣпра у г. Екатеринослава.

Въ виду этого составленъ былъ въ 1897 году проектъ улучшенія судоходныхъ условій Днѣпра у города Екатеринослава, согласно которому предполагалась:

1. Сдѣлать выемку въ скалистомъ днѣ.

2. Собрать, для увеличенія силы теченія, раздѣлявшуюся по отдѣльнымъ рукавамъ и разбросавшуюся въ нижнемъ руслѣ между скалистыми возвышеніями dna воду въ одно русло меньшей ширины, посредствомъ закрытія боковыхъ рукавовъ и возведенія соотвѣтственныхъ выправительныхъ сооружений.

Стоимость необходимыхъ для этого работъ исчислена была по проекту въ 1.407.421 руб.

Работы эти, начатыя въ 1898 году, производились и въ отчетномъ году за счетъ отпущенныхъ на нихъ 200.000 рублей.

Перекалъ рѣки Днѣпра «Рудяки—Стайки», расположенный въ 54 верстахъ внизъ по теченію отъ Кіева, давно уже получилъ извѣстность какъ одно изъ самыхъ затрудни-

Улучшеніе судоходныхъ условій р. Днѣпра у Рудянской мели.

тельныхъ мѣстъ на всемъ 320 верстномъ участкѣ рѣки Днѣпра между Кіевомъ и Кременчугомъ. Между тѣмъ, участокъ этотъ имѣлъ всегда большое значеніе не только для мѣстнаго торговаго и пассажирскаго движенія, но и для транзита всего верхняго и средняго Днѣпра отъ Орши до Екатеринослава.

Въ виду этого, въ 1897 году былъ составленъ Правленіемъ Кіевскаго округа путей сообщенія проектъ выправленія переката «Рудяки—Стайки», имѣющій цѣлью сосредоточить разбрасывающееся нынѣ по многочисленнымъ рукавамъ и протокамъ меженное теченіе рѣки Днѣпра въ одномъ руслѣ (правомъ рукавѣ), съ приданіемъ берегамъ этого русла, въ предѣлахъ всего подлежащаго выправленію участка, правильныхъ очертаній, необходимыхъ для образованія устойчиваго постояннаго фарватера съ достаточными для судоходства глубинами.

Общая стоимость проектированныхъ на перекатѣ «Рудяки—Стайки» выправительныхъ сооружений составляетъ 300.000 рублей.

Работы эти, начатыя въ 1898 году, продолжались и въ отчетномъ году за счетъ ассигнованныхъ на нихъ 100 тысячъ рублей.

Выправленіе р.
Днѣпра на Ви-
шенской и Рай-
городскихъ ме-
ляхъ.

Часть рѣки Десны между Макошинымъ и Новгородъ-Сѣверскомъ, протяженіемъ около 200 верстъ, имѣетъ пять затруднительныхъ для судоходства мелей: Спасская, Савинская, Вишенская и двѣ Райгородскихъ, глубина на которыхъ обыкновенно уменьшается во время мелководья (съ половины іюня до конца навигаціи) до 2-хъ четвертей аршина, почему пароходство на этомъ участкѣ съ половины іюня прекращается, ограничиваясь лишь періодомъ болѣе высокихъ водъ, около 2-хъ съ половиною мѣсяцевъ, судоходство же вообще терпитъ большія неудобства и убытки.

Такое состояніе участка Макошинъ—Новгородъ—Сѣверскъ въ связи съ развивающимися экономическими потребностями края, вызываетъ постоянныя ходатайства какъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ, судоходцевъ и пароходо-

владѣльцевъ, такъ и земства, поддерживаемаго Черниговскимъ Губернаторомъ, о скорѣйшемъ приведеніи этой части рѣки въ состояніе, отвѣчающее настоятельной потребности учрежденія правильнаго пароходнаго движенія по рѣкѣ, а также облегченія условій общаго судоходства.

Въ виду этого на производство работъ по воспособленію судоходству на меляхъ рѣки Десны—Савинской, Вишенской и Райгородскихъ отпущено было 100.000 руб., за счетъ которыхъ и произведены въ отчетномъ году самыя необходимыя работы.

Въ послѣднее время рѣка Сожъ приобрѣла значеніе, какъ весьма оживленный путь срочно-грузоваго и пассажирско-пароходнаго движенія. Отправляющіеся ежедневно отъ Гомельской пристани четыре парохода всегда переполнены пассажирами, а въ періодъ движенія рабочихъ на югъ, на полевыя работы и на сахарные заводы, а также обратно сплавщиковъ лѣса высылаются обществомъ пароходства еще сверхъ росписанія добавочные пароходы. Кроме того, Гомельская линія находится въ тѣсной связи съ линіею Кіевъ—Кременчугъ—Екатеринославъ. Между тѣмъ неудовлетворительное состояніе мелей рѣки Сожа, имѣющихъ глубину при низкомъ горизонтѣ воды отъ 3-хъ до 4-хъ четвертей аршина, вызываетъ большія затрудненія, требуя высадки пассажировъ на берегъ, ради уменьшенія осадки пароходовъ для свободнаго прохода мелей. Производившіяся до сихъ поръ работы заключались преимущественно въ очисткѣ русла отъ карчей и въ возведеніи въ разныхъ мѣстахъ нѣсколькихъ запрудъ для закрѣпленія боковыхъ рукавовъ. Нынѣ, въ виду возрастающаго торговаго значенія города Гомеля явилась крайняя необходимость улучшенія части рѣки Сожа, близъ этого города, съ какою цѣлью для начала работъ и отпущено 65.000 р., за счетъ этой суммы въ отчетномъ году и произведены самыя необходимыя работы.

Улучшеніе обмѣлѣвающаго русла рѣки Сожи близъ г. Гомеля.

Въ Варшавскомъ Округѣ путей сообщенія въ отчетномъ году продолжались выправительныя работы въ пограничной съ Австріею части рѣки Вислы.

Улучшеніе по-
граничной съ
Австріею части
рѣкъ Вислы и
Сана.

Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта въ 1890 году опредѣлено было ассигновать 2.905.000 рублей въ теченіе 15-ти лѣтъ на завершеніе работъ по улучшенію пограничной съ Австріею части рѣкъ Вислы и Сана, производящихся на основаніи Международной Конвенціи, заключенной между Россіею и Австріею въ 1864 году.

Въ счетъ означенной суммы было ассигновано по 1898 годъ 1.650.000 руб., въ отчетномъ же году отпущено было на продолженіе этихъ работъ 200.000 руб., за счетъ каковой суммы устроены были нѣкоторыя новыя выправительныя сооруженія, а также удлинены и отремонтированы уже существующія.

Выправление р.
Нарева у же-
лѣзнаго моста въ
посадѣ Зегрже.

Работы по выправленію рѣки Нарева у постояннаго моста близъ крѣпости Зегрже предприняты были Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1898 году въ цѣляхъ обезпеченія удобнаго подхода судовъ и плотовъ къ судоходному пролету моста, въ виду чего проектировано было постепенное суженіе меженнаго русла выше моста, съ правильнымъ направленіемъ теченія подъ мостомъ помощью системы водостѣснительныхъ и струенаправляющихъ сооруженій, общая стоимость которыхъ исчислена была по смѣтѣ въ 180.000 рублей.

Въ отчетномъ году указанныя работы были закончены.

Въ *Казанскомъ Округѣ* путей сообщенія выправительныя работы главнымъ образомъ производились на р. Волгѣ.

Выправление Те-
лячьяго брода.

Въ 1898 году работы по выправленію группы перека-
товъ, расположенныхъ въ 12-ти верстахъ отъ Нижняго-
Новгорода называемыхъ «Телячьимъ бродомъ» были окон-
чены, въ отчетномъ же году сдѣлано загражденіе прорыва
въ правомъ берегѣ (Собачій проранъ) находящагося въ
нижней части участка, причемъ уложено тюфяковъ 315
пог. саж. и на этомъ основаніи выстроена дамба длиною
115 пог. саж. и укрѣплено береговъ 690 пог. саж. Кроме
того на Кетовскомъ перекаатѣ ниже «Телячьяго брода»
построена полузапруда длиною 154 пог. саж.

Въ минувшую навигацію глубина на всемъ 12-ти верстномъ выправленномъ участкѣ была 12 четвертей, за исключеніемъ одного мѣста въ 10 четвертей (у приверха Савина острова), гдѣ судовой ходъ раздѣленъ на два рукава, но такъ какъ на одномъ изъ нихъ замѣчается углубленіе, то можно ожидать установленія и на этомъ участкѣ большей глубины:

Изъ 145 перекатовъ составляющихъ препятствія судоходству въ средней и нижней частяхъ рѣки Волги, т. е. отъ Рыбинска до Астрахани имѣется нѣсколько группъ, представляющихъ постоянныя большія затрудненія, какъ по извилистости, такъ и по мелководью. Главнѣйшія изъ этихъ группъ слѣдующія: I-я группа перекатовъ ¹⁾, находящаяся въ 18—20 верстахъ выше Костромы (Костромская группа), II-я группа ²⁾, находящаяся въ 6—34 верстахъ ниже Макарьева (Макарьевская группа) и III-я группа ³⁾, находящаяся въ 29—37 верстахъ ниже Казани (Шеланговская группа). Въ 1898 году была испрошена у Государственного Совѣта сумма въ 8.799.800 руб. на выправленіе этихъ группъ перекатовъ, съ распредѣленіемъ ассигнованій и работъ на срокъ до 10-ти лѣтъ.

Выправленіе р. Волги на трехъ группахъ перекатовъ.

Въ отчетномъ году сдѣлано:

По I-й группѣ устроено подводнаго берегового укрѣпленія 873 пог. саж. и надводнаго 137 пог. саж. и уложено 958 кв. саж. основныхъ тюфяковъ подъ дамбы (у Сеземскаго переката).

По II-й группѣ уложено на Нижне-Осѣльскомъ и Кременскомъ перекатахъ основныхъ тюфяковъ 7.112 кв. саж.

По III-й группѣ на Шеланговскомъ перекатѣ устроено подводнаго берегового укрѣпленія на протяженіи 552 пог. саж. и сооружено дамбъ, частью еще не доведенныхъ до проектной высоты общемою длиною 1509 пог. саж.

¹⁾ Сеземскій (Харчевенскій), Трохачевскій, Попадьянскій и Селищенскій перекаты.

²⁾ Исальскій, Верхне и Нижне Просѣцкіе, Крестовскій Верхне и Нижне Осѣльскіе и Кременскій перекаты.

³⁾ Верхне и Нижне Шеланговскіе и Лыбышкинскій перекаты.

Выправление р.
Волги у гор.
Саратова.

Производство выправительныхъ работъ рѣки Волги у города Саратова, начатыхъ въ 1896 году, въ отчетномъ году было приостановлено по причинѣ происшедшаго при весеннемъ половодѣ поврежденія одного изъ главныхъ сооружений (Ильинской дамбы). Исправленіе этого поврежденія и дальнѣйшее производство работъ отложено до зимняго періода, т. е. до января мѣсяца 1900 года, когда ледъ вполнѣ крѣпнокъ, въ отчетномъ же году приступлено лишь къ укрѣпленію Ильинской дамбы помощью фашиновыхъ тюфяковъ, каковыхъ положено на протяженіи 420 пог. саж. при ширинѣ ихъ отъ 4-хъ до 12-ти саж.

Улучшеніе Ре-
вятскаго у гор.
Нижняго-Новго-
рода, Васильев-
скаго у г. Ка-
зани и Безвод-
нинскаго пере-
катовъ.

Въ отчетномъ году продолжались работы по улучшенію Ревятскаго и Васильевскаго перекатовъ, при чемъ возведена дамба длиною 400 саж. и произведено укрѣпленіе береговъ на протяженіи 600 саж. Безводнинскій перекалъ, находящійся въ 34-хъ верстахъ ниже Нижняго-Новгорода и представляющій по извилистости фарватера и незначительности глубинъ одно изъ трудныхъ мѣстъ для судоходства, требовалъ въ отчетномъ году главнымъ образомъ укрѣпленія береговъ, что и произведено на протяженіи 1795 саж.

Кромѣ перечисленныхъ выше работъ, въ отчетномъ году сооружено 5278 пог. саж. плетневыхъ плотинъ, а именно на рѣкахъ:

1. *Бѣлой*—на Камышинскомъ, Верхне и Нижне Бирскихъ перекатахъ—2210 пог. саж.
2. *Унжѣ*—на Чорновскомъ перекатѣ 61 пог. саж.
3. *Ветлугѣ*—на Голубихинскомъ, Бухерскомъ, Красноярскомъ, Язвинковскомъ и Лобышкинскомъ перекатахъ—2877 пог. саж.
4. *Калвѣ*—на Шубанскомъ перекатѣ—130 пог. саж.

2. Работы на искусственныхъ внутреннихъ водныхъ путяхъ сообщенія.

Въ отчетномъ 1899 году протяженіе искусственныхъ водныхъ путей не увеличилось и въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія состояли слѣдующіе водные пути съ искусственными частями:

1. Маріинскій—отъ Рыбинска до С.-Петербурга, протяженіемъ	1.065 в.
2. Тихвинскій—отъ устья Мологи до Приладожскихъ каналовъ, протяженіемъ	654 „
3. Вышневолоцкій—отъ гор. Твери до Приладожскихъ каналовъ, протяженіемъ	812 „
4. Герцога Александра Виртембергскаго—отъ р. Шексны до р. Сѣверной Двины, протяженіемъ	652 „
5. Днѣпровско-Бугскій отъ Днѣпра до Западнаго Буга, протяженіемъ	1.011 „
6. Огинскій—отъ Припяти до Нѣмана, протяженіемъ	293 „
7. Березинскій—отъ Днѣпра до Западной Двины, протяженіемъ	515 „
8. Висло-Нѣманскій—отъ Западнаго Буга до Нѣмана, протяженіемъ	391 „

Кромѣ сего имѣются слѣдующія шлюзованныя части:

1. Рѣки Тезы—отъ г. Шуи до устья, протяженіемъ	84 в.
2. Рѣки Москвы—отъ г. Москвы до Коломны, протяженіемъ	170 „

Послѣдняя принадлежитъ частному обществу и подчинена лишь Инспекціи вѣдомства Путей Сообщенія.

Государственный Совѣтъ, при разсмотрѣніи смѣты Министерства Путей Сообщенія на 1890 г. опредѣлилъ, предоставить Министру Путей Сообщенія, при участіи заинтересованныхъ вѣдомствъ и учреждений, войти въ обсужденіе вопроса о назначеніи, какое слѣдуетъ дать Березинскому, Днѣпровско-Бугскому, Огинскому, Выш-

неволоцкому и Тихвинскому воднымъ путямъ и о послѣдствіяхъ такого обсужденія представить въ свое время Государственному Совѣту.

Вслѣдствіе заключеній Особаго Совѣщанія, учрежденнаго при Министерствѣ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, съ участіемъ представителей отъ заинтересованныхъ вѣдомствъ и учреждений, въ силу послѣдовавшихъ въ 1897 г. распоряженій, въ прошломъ отчетномъ году были сдѣланы изслѣдованія сѣверной свободной вѣтви Тихвинскаго пути и порожистой части Волхова; проекты улучшенія судоходныхъ условій этихъ водныхъ путей были представлены: первый въ 1898 году, а второй въ отчетномъ году; первый проектъ въ отчетномъ году рассмотрѣнъ въ Инженерномъ Совѣтѣ и объ ассигнованіи средствъ на осуществленіе его имѣеть быть внесено представленіе въ Государственный Совѣтъ.

Что же касается вопроса объ устройствѣ непрерывнаго воднаго пути между городами Херсономъ и Ригой, то въ отчетномъ году окончены начатыя въ 1898 г. изслѣдованія входящей въ составъ этого пути части р. Днѣпра отъ г. Орши до устья р. Березины и засимъ будетъ приступлено къ составленію проекта означеннаго пути.

Составленный на основаніи изслѣдованій порожистой части р. Днѣпра законченныхъ въ 1895 г. проектъ улучшенія этой части рѣки находится на рассмотрѣніи Инженернаго Совѣта.

На всѣхъ состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія искусственныхъ водныхъ путяхъ въ теченіи 1899 г. производились подобно предыдущимъ годамъ, работы по содержанію, малому и капитальному ремонту сооружений въ размѣрѣ отпущенныхъ средствъ; на Маріинскомъ же водномъ пути, кромѣ обыкновенныхъ ремонтныхъ работъ, въ 1899 г. продолжались начатыя еще въ 1890 г. работы по переустройству и коренному улучшенію этого пути, имѣющія цѣлью доставить безпрепятственное плаваніе между Рыбинскомъ и С.-Петербур-

бургомъ судамъ длиною 30 саж., шириною $4\frac{1}{2}$ саж., съ осадкою $\frac{10}{4}$ арш., съ грузомъ до 41.500 пуд., вмѣсто плавающихъ нынѣ судовъ, длиною до 20 саж., шириною 4 саж., съ осадкой $\frac{8}{4}$ арш., поднимающихъ до 20.000 пуд. груза.

Работы въ С.-Петербургскомъ округѣ путей сообщенія, состоящія главнымъ образомъ въ углубленіи канала Императора Александра II, замедлились, какъ вслѣдствіе болѣе поздняго къ нимъ приступа (1892 г.), такъ и непредвидѣнныхъ условій при ихъ производствѣ, причемъ выяснилась потребность нѣкотораго доассигнованія денежныхъ средствъ, которыя и были отпущены Государственнымъ Совѣтомъ въ 1897 г. въ размѣрѣ 1.106.000 руб.; изъ этой суммы въ 1898 г. отпущено было 212.330 руб. и въ отчетномъ году 443.670 руб.

Независимо отъ сего, во исполненіе Высочайше утвержденного 2 іюня 1897 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, съ цѣлью подробнаго выясненія размѣра и характера работъ, подлежащихъ исполненію для окончательнаго завершенія предпринятаго кореннаго улучшенія Мариинскаго воднаго пути, образована была въ 1898 г. особая Комиссія подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, съ участіемъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ и учреждений, которая и намѣтила рядъ работъ съ подраздѣленіемъ ихъ на слѣдующія категоріи:

I. Работы, исполненіе которыхъ представляется неотложнымъ.

II. Работы, къ которымъ надлежало бы приступить неотлагательно, но исполненіе коихъ предположено разсрочить на нѣсколько лѣтъ.

III. Работы, къ коимъ не усматривается надобности приступать немедленно, но которыя, тѣмъ не менѣе, должны быть включены въ общій планъ кореннаго улучшенія пути.

I. Работы неотложныя.

Къ этому разряду Комиссія отнесла работы, необходимыя для: а) обезпеченія судамъ возможности прохо-

дить системою съ полною осадкою въ 10 четвертей въ теченіи всей навигаціи (а по р. Шекснѣ до 15 іюля), б) устраненія перечалокъ буксирныхъ воевъ въ пути, или по крайней мѣрѣ, уменьшенія числа этихъ перечалокъ, в) уменьшенія задержекъ судовъ въ пути отъ вѣтровъ.

Въ разрядъ этотъ вошли:

1. Улучшеніе Луковецкаго перекопа на р. Шекснѣ и устраненіе образовавшейся ниже его мели (по первоначальному исчисленію 120.000 р.*).

2. Уширеніе фарватера р. Шексны, въ мѣстахъ расположенія каменистыхъ грядъ, до 30 саж. по дну, съ устройствомъ струенаправляющихъ сооружений (первоначально 316.000 р.; работа эта частью уже исполнена).

3. Устройство новаго входа въ каналъ Императора Александра III изъ р. Свири (40.000 р.).

4. Устройство бассейна у г. Шлиссельбурга для стоянки буксирныхъ пароходовъ и судовъ, составленія буксирныхъ воевъ и правильной выводки ихъ изъ каналовъ въ р. Неву (50.000 р.).

Всего, слѣдовательно, въ этомъ разрядѣ заключается работъ на сумму по первоначальнымъ исчисленіямъ, около 500.000 р. (526.000 р.).

II. Работы необходимыя, по которымъ предполагено израсходовать на нѣсколько лѣтъ.

Работы этой категоріи признаны необходимыми для увеличенія удобства и безопасности плаванія, почему должны быть предприняты по возможности безотлагательно. Но, независимо отъ значительной своей стоимости, работы эти по самому существу своему таковы, что могутъ быть исполнены лишь постепенно, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ.

Работы эти слѣдующія:

1. Производство расчистокъ въ р. Свири (813.800 р.).

*) Въ этой и приведенныхъ далѣе примѣрныхъ суммахъ нигдѣ не включено стоимости какихъ либо землечерпательныхъ средствъ.

2. Укрѣпленіе откосовъ каналовъ Бѣлозерскаго, Онежскаго и трехъ новыхъ Приладожскихъ (1.095.000 р.).

III. Работы, къ которымъ не предполагается приступити немедленно.

Къ категоріи такихъ работъ, которыя Комиссія не признала неотложно необходимыми, но которыя, тѣмъ не менѣе, должны имѣться въ виду въ общемъ планѣ завершения устройства системы, относятся:

1. Постройка новаго шлюза на р. Шекснѣ, у Буркова, ниже Судьбицкихъ грядъ.
2. Уширеніе Ново-Маріинскаго канала.
3. Устройство водопровода въ Перекопѣ у села Десятинъ.
4. Перестройка нѣкоторыхъ шлюзовъ въ старыхъ Приладожскихъ каналахъ и углубленіе названныхъ каналовъ.

Такимъ образомъ Комиссія предполагала:

1. Одобрить вышеприведенный перечень работъ, подлежащихъ исполненію для окончательнаго завершения предпринятаго кореннаго улучшенія Маріинскаго воднаго пути, и заключающій въ себѣ какъ тѣ работы, къ коимъ признается необходимымъ приступити по возможности неотлагательно (отд. I и II), такъ и работы, исполненіе коихъ можетъ оказаться настоящимъ лишь въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ (отд. III).

и 2. Предоставитъ подлежащимъ учрежденіямъ Министерства Путей Сообщенія разработку надлежащихъ техническихъ проектовъ и смѣтныхъ исчисленій на работы, включенныя въ отд. I и II, а равно и соображеній о стоимости работъ, включенныхъ въ отд. III, для новаго засимъ представленія въ Государственный Совѣтъ дѣла объ ассигнованіи средствъ на дальнѣйшія работы по завершенію кореннаго переустройства Маріинскаго воднаго пути.

Проекты двухъ работъ, изъ категоріи неотложныхъ, а именно: устройства новаго входа въ каналъ Импера-

тора Александра III изъ р. Свирицы и устройства бассейна у г. Шлиссельбурга для стоянки буксирныхъ пароходовъ и судовъ уже разработаны мѣстными органами Министерства Путей Сообщенія и находятся на разсмотрѣннн Управленія Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній и Торговыхъ портовъ.

Для выработки проекта улучшенія судоходныхъ условій р. Шексны выработана программа изысканій; по остальнымъ работамъ частью производятся изысканія, частью составляютъ проекты.

Исслѣдованія
внутреннихъ
водныхъ путей.

Въ отчетномъ году изслѣдованія внутреннихъ водныхъ путей производились распоряженіемъ: А) Правленій округовъ путей сообщенія и Б) Департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, а по преобразованн его—Управленіемъ водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ.

А) Распоряженіемъ Правленій округовъ путей сообщенія производились нижеслѣдующія изслѣдованія:

I. Въ Вытегорскомъ округѣ путей сообщенія, съ цѣлью выясненія условій допущенія на р. Онегѣ совмѣстнаго сплава лѣса розсыпью и судоходства и пароходства, произведены изслѣдованія на означенной рѣкѣ отъ ея истока до устья, на протяженн 400 верстѣ, изъ коихъ три порожистые участка рѣки, общимъ протяженіемъ въ 200 верстѣ, изслѣдованы были подробно, а остальная часть рѣки—рекогносцировочно.

II. Въ Варшавскомъ округѣ путей сообщенія, въ видахъ описанія судоходнаго состоянн водныхъ путей, производились изслѣдованія: а) р. Вислы въ ея граничныхъ частяхъ съ Австріей, на протяженн 175 верстѣ, и б) р. Вепржа, притока Вислы, на протяженн 140 верстѣ внизъ отъ г. Красностава. Этими послѣдними изслѣдованіями имѣется въ виду собрать техническія данныя для опредѣленія условій дѣйствія многочисленныхъ мельницъ, находящихся на р. Вепржѣ, интересы владѣльцевъ коихъ находятся въ противорѣчн съ интересами лицъ, заинтересованныхъ р. Вепржемъ, какъ воднымъ путемъ

сообщенія, вслѣдствіе сего возникли тяжёбныя дѣла, для правильнаго разрѣшенія которыхъ необходимы выше-помянутыя техническія данныя. Съ цѣлью улучшенія судоходнаго состоянія водныхъ путей въ томъ-же округѣ производились изслѣдованія: а) на р. Вислѣ въ пяти мѣстахъ¹⁾, общимъ протяженіемъ 27 верстѣ, и б) на р. Западномъ Бугѣ въ двухъ мѣстахъ²⁾.

Кромѣ того, на р. Вислѣ произведены изслѣдованія: 1) для составленія проекта обезпеченія отъ подмыва земель товарищества „Блонское“—на протяженіи 6 верстѣ и 2) и у д. Завадзе—для составленія проекта пристани.

Всего въ Варшавскомъ округѣ п. с. произведено около 348 вер. изслѣдованій внутреннихъ водныхъ путей.

III. Въ Казанскомъ округѣ п. с. производились изслѣванія:

1) для наблюденій за измѣненіями въ руслахъ рѣкъ: а) Волги—на пяти проектахъ³⁾, общимъ протяженіемъ въ 35 вер. 450 саж., а также: у Александровскаго черезъ р. Волгу моста (6½ вер.), въ Сосновской воложкѣ у г. Хвалынска (20 вер.) и въ районѣ производства работъ у г. Саратова (9 вер. 315 саж.); б) на р. Камѣ на 4-хъ перекатахъ⁴⁾, общимъ протяженіемъ 25 верстѣ; 2) для составленія проектовъ улучшенія водныхъ путей: а) на р. Волгѣ въ 7-ми мѣстахъ⁵⁾, общимъ протяженіемъ 200 верстѣ 275 саж.; б) на р. Камѣ—въ 6-ти затонахъ⁶⁾,

1) У д. Бончихи (9 вер.), отъ д. Камень до пос. Солецъ (5 вер.), у д. Вулька-Профенка (2 вер.), отъ д. Млынкова до пос. Стенусницъ (5 вер.) и у д. Врубле-Вергоинь (6 вер.).

2) Между мостами С-Петербурго-Варшавской и Сѣлонец-Малкинской желѣзныхъ дорогъ и у д. Колодно (8 верстѣ).

3) Густомѣсовскомъ и Сунгуровскомъ (11 вер. 300 с.), Борскомъ (5 вер. 350 с.) Телячьемъ (10 вер. 100 с.), Безводномъ (8 вер. 200 с.).

4) Мошевскомъ (7 вер. 250 с.), Тетеринскомъ (7 вер.), Питерскомъ (4 вер. 250 с.) и Хохловскомъ (6 вер.).

5) У Ширмоксанской дамбы (350 саж.), у Сормовской дамбы (3 вер. 300 саж.), при устьѣ р. Ветлуги (8 вер.), на Васильевскихъ перекатахъ въ предѣлахъ поймы (18 вер. 250 саж.), у г. Самары (41 вер.), у г. Царицына (40 вер.), и въ устьѣ р. Волги по Бахтеміровскому фарватеру до острова Аля (68 вер. 375 саж.).

6) Делюхинскомъ (375 саж.), Муляинскомъ (3 вер.), Курьинскомъ (2 вер.), Свиногорскомъ (2 вер. 155 саж.), Челнинскомъ (2 вер. 306 саж.), и Тихогорскомъ (1 вер. 57 с.).

всего на протяженіи 11 вер. 493 саж.; в) на р. Унжѣ— на 8-ми перекатахъ ¹⁾, общимъ протяженіемъ 19 верстѣ; г) на рѣкѣ Козлѣ ниже г. Чердыни (9 вер.) и д) на Вишерѣ, притокѣ Камы, на протяженіи 143 вер. 54 саж.

Кромѣ того сдѣланы: глазомѣрная съемка р. Костромы, на протяженіи 100 верстѣ, и, съ цѣлью возобновленія карты р. Волги, произведены изслѣдованія ея русла въ районахъ шести техническихъ участковъ ²⁾ на общемъ протяженіи 262¹/₂ версты.

Всего въ Казанскомъ округѣ путей сообщенія произведено 843 версты 87 саж. изслѣдованій.

IV. Въ Кавказскомъ округѣ путей сообщенія въ отчетномъ году изслѣдованій внутреннихъ водныхъ путей не производилось.

V. Въ Ковенскомъ округѣ путей сообщенія: 1) съ цѣлью выясненія дѣйствія выправительныхъ сооружений, производились изслѣдованія на перекатахъ р. Нѣмана, на протяженіи 50¹/₄ верстѣ; 2) для составленія проекта улучшенія судоходнаго состоянія р. Березины произведены изслѣдованія этой рѣки на протяженіи 49 вер. 200 саж.; 3) въ видахъ опредѣленія способовъ регулированія, произведены изслѣдованія на притокахъ р. Припяти: а) Прости у д. Пара и ухут. Горавахи и б) Струмени у д. Большіе Диковичи; 4) съ цѣлью изслѣдованія дѣйствія плавучихъ мельницъ и составленія правилъ устройства и содержанія ихъ, въ видахъ устраненія затрудненій, причиняемыхъ ими судоходству и плотоходству, произведены изслѣдованія р. Стыри, притока р. Припяти, въ мѣстахъ расположенія этихъ мельницъ; 5) для укрѣпленія береговъ, произведены изслѣдованія на р. Западномъ Бугѣ у с. Костомлоты и у д. Прилуки, и б) кромѣ того, на р. Припяти, въ пяти мѣстахъ, общимъ протяженіемъ 16¹/₂ верстѣ, произведены изслѣдованія

¹⁾ Бѣлошенинскомъ, Поломенскомъ, Гребенецкомъ, Козловскомъ, Шомохтинскомъ, Кондратьевскомъ, Черновскомъ, и Кривоозерскомъ.

²⁾ Въ Ярославскомъ участкѣ (100 вер.), въ Унженскомъ (16 вер.), Балахинскомъ (82 вер.), Макарьевскомъ (16 вер. 200 с.), Васильсуровскомъ (32 вер.), и Богородскомъ (16 вер. 50 саж.).

какъ для выясненія тѣхъ работъ, которыя необходимы для улучшенія судоходнаго состоянія рѣки, такъ и для выясненія результатовъ улучшенія рѣки, произведенныхъ выправительными сооруженіями.

Въ Ковенскомъ округѣ путей сообщенія всего произведено изслѣдованій около 66 верстѣ.

VI. Въ Кіевскомъ округѣ путей сообщенія произведены изслѣдованія: 1) для составленія проектовъ улучшенія судоходнаго состоянія водныхъ путей: а) на р. Днѣпрѣ въ 10-ти мѣстахъ ¹⁾, общимъ протяженіемъ 70 вер. 490 саж.; б) на р. Деснѣ въ 9-ти мѣстахъ ²⁾, всего на протяженіи 57 верстѣ; в) на р. Днѣстрѣ въ 16-ти мѣстахъ ³⁾, общимъ протяженіемъ 69 вер.; 2) на р. Днѣпрѣ, для составленія сравнительныхъ плановъ улучшенія судоходнаго состоянія русла, производились изслѣдованія въ 5-ти мѣстахъ ⁴⁾, общимъ протяженіемъ 4 версты, и 3) съ цѣлью описанія сплавныхъ притоковъ р. Сожа, произведены рекогносцировочныя изслѣдованія р. Ипути, на протяженіи 55 вер. и р. Бесяди, на протяженіи 36 верстѣ.

Всего въ Кіевскомъ округѣ путей сообщенія изслѣдованія произведены на протяженіи 291 вер. 490 саж.

VII. Въ Московскомъ округѣ путей сообщенія произведены: 1) подробныя изслѣдованія р. Сѣвернаго Донца отъ ст. Гундуrowsкой до устья, на протяженіи 215 верстѣ,

¹⁾ Выше Таймановскихъ крючковъ (3 вер.), въ концѣ Шепеничскихъ крючковъ (5 вер.), у д. Лебедевки (3 вер.), у д. Затона (1 вер.), между с. Витачевымъ и м. Ржищевымъ (18 вер.), у хут. Редуть (9 вер.), у с. Деріевки (13 вер.), у г. Екатеринослава (зондировка грунта, 450 саж.), на мильяхъ: между г. Александровскомъ и мѣст. Каховкою (16 вер.) и у мѣст. Никополя (2 вер.).

²⁾ У с. Новоселки (14 вер.), между г. Моровскомъ и Каменнымъ-Рогомъ (14 вер.), у с. Бѣлики (7 вер.), между мѣст. Райгородокъ и с. Вишеньки (30 вер.), у с. Савинокъ (5 вер.), у д. Разлетовъ (8 вер.), у д. Боденокъ (5 вер.), у д. Максима (2 вер.) и въ устьѣ р. Десны (2 вер.).

³⁾ Между перекатами Иржевъ и Рыбница (9 вер.), на перекатахъ: Карлашевка, Садковцы, Субботовка, Кременчугъ, Флемида, Трефоуцы, Раковецъ, Вертюжаны (34 вер.), а также на перекатахъ: Попенки, Нижняя Жора, Шарпены, Тирасполь, Гоины и Кошица (20 вер.) и у мѣст. Проваль (6 вер.).

⁴⁾ У мѣст. Новаго Быхова, у Лѣсной пристани, у д. Смычекъ, у д. Береговой Слободки и у д. Унорицы.

съ цѣлью составленія проекта шлюзованія этой рѣки; 2) для выясненія состоянія перекаатовъ и опредѣленія мѣръ, необходимыхъ для улучшенія ихъ: а) на р. Ока — на 3-хъ песчаныхъ перекатахъ¹⁾ и на каменистомъ перекаатѣ „Каменка“; б) на р. Клязьмѣ—на 3-хъ перекатахъ²⁾, в) на р. Дону—на 23-хъ перекатахъ,³⁾ и 3) кромѣ того, съ цѣлью выясненія затрудненій для судоходства, причиняемыхъ новымъ Рычковскимъ черезъ р. Донъ желѣзнодорожнымъ мостомъ, сдѣлана съемка означенной рѣки, съ производствомъ промѣровъ русла и нивелировки, каковыя изслѣдованія произведены на протяженіи 5,6 верстъ.

VIII. Въ С.-Петербургомъ округъ путей сообщенія: 1) съ весны 1899 г. производились работы по изслѣдованіямъ для составленія проекта работъ по улучшенію судоходнаго состоянія линіи старыхъ Приладожскихъ каналовъ: канала Императора Петра Великаго, Императрицы Екатерины II-ой и Императора Александра I-го, всего на протяженіи 162 верстъ; 2) съ цѣлью улучшенія судоходныхъ условій, производились изслѣдованія р. Мсты отъ Усть-Вальмы до впаденія въ оз. Ильмень, находящееся въ разстояніи 106 верстъ отъ вышеозначеннаго пункта и 3) чтобы предоставить судамъ и плотамъ возможность пользоваться р. Малымъ Волховцемъ, притокомъ Волхова, для обхода г. Новгорода, въ виду перестройки моста черезъ р. Волховъ, произведены изслѣдованія по р. Малому Волховцу.

IX. Въ Томскомъ округъ путей сообщенія 1) на р. Оби продолжались начатыя въ 1897 г. внизъ отъ г. Бійска изслѣдованія, съ цѣлью общаго описанія воднаго пути и выясненія потребныхъ для судоходства воспо-

¹⁾ Свинускомъ, Дубровскомъ и Елатомскомъ.

²⁾ Тезинскомъ, Рудильницкомъ и Быстрицкомъ.

³⁾ Хованскомъ, Ярскомъ, Рубежномъ, Меловскомъ, Конвертинскомъ, Хмѣлевскомъ, Авиловскомъ, Ступинскомъ, Медвѣдскомъ (коса), Карабутскомъ, Дуванскомъ, Павловскихъ (три переката), въ Басовскомъ рукавѣ, Хлѣбниковскомъ, Трехъ-островинскомъ, Вертячинскомъ, Акатовскомъ, Зуботрясовскомъ, Цятинзбнскомъ, Красноярскомъ и Царицынскомъ.

бительныхъ мѣръ. Въ отчетномъ году изслѣдованія эти произведены внизъ отъ д. Малой Кривошековой, на протяженіи 370 вер., и такимъ образомъ въ настоящее время изслѣдована часть р. Оби на протяженіи 1023 верстѣ внизъ отъ устья р. Бии и эта рѣка на протяженіи 15 верстѣ вверхъ до г. Бійска; 2) на нижней Оби (внизъ отъ с. Колпашева) произведена глазомѣрно --инструментальная съемка, на протяженіи 422 верстѣ внизъ по теченію рѣки, для составленія навигаціонной карты; 3) на р. Турѣ и Тоболѣ производились изслѣдованія перекаатовъ для улучшенія судоходнаго состоянія этихъ рѣкъ; 4) на р. Иртышѣ, въ Омскѣ и въ Павлодарѣ и на р. Турѣ у г. Тюмени производились съемки мѣстъ, служащихъ пристанями, для установленія порядка въ пользованіи этими пристанями; 5) на верхнемъ Иртышѣ между Гусиной пристанью и г. Семипалатинскомъ, на протяженіи 315 верстѣ, произведены подробныя изслѣдованія съ цѣлью улучшенія судоходнаго состоянія рѣки, и 6) на р. Иртышѣ, въ порожистыхъ мѣстахъ у Известковскаго поселка произведены изслѣдованія для расчистки этихъ мѣстъ.

Х. Въ раіонѣ Управленія водными путями Амурскаго бассейна въ отчетномъ году произведены слѣдующія работы по изслѣдованіямъ: 1) на притокахъ верхняго теченія р. Шилки были произведены рекогносцировочныя изслѣдованія, съ цѣлью составленія проекта искусственнаго питанія р. Шилки во время мелководія, посредствомъ поднятія уровня воды на перекатахъ, для свободнаго прохода судовъ съ осадкою до 2¹/₂ футовъ. Изслѣдованія эти въ отчетномъ году небыли вполнѣ закончены; 2) въ раіонѣ участка р. Амура между Благовѣщенскомъ и Хабаровскомъ производилась съемка, не оконченная въ предшествующую зиму между станицами Иннокентьевской и Екатерино-Никольской, а также производились дополнительныя работы по исправленію карты р. Амура отъ ст. Екатерино-Никольской до г. Хабаровска; на основаніи этихъ данныхъ составляется навигаціонная карта р. Амура; 3) на нижнемъ Амурѣ--

отъ г. Хабаровска до г. Николаевска—зимою 1899 г. произведены работы по промѣру фарватера, а также съемочныя работы, съ цѣлію повѣрки карты р. Амура, составленной въ 70-хъ годахъ; на основаніи этихъ работъ составлена и отпечатана въ г. Хабаровскѣ навигаціонная карта означенной части р. Амура, послужившая для обстановки указательными знаками этой части рѣки; 4) зимою 1899 г. произведены предварительныя изслѣдованія для углубленія Николаевской гавани, къ каковой работѣ предполагается приступить немедленно по очищеніи отъ льда этой гавани. Этими предварительными изслѣдованіями опредѣлено до 900 глубинъ въ гавани, составленъ планъ Николаевской бухты, описаніе ея и произведенныхъ изслѣдованій и выяснена необходимость углубленія этой бухты на первое время хотя бы до 12 или 13 футовъ, каковую работу возможно будетъ исполнить въ теченіи 2-хъ или 3-хъ навигацій, но ранѣе окончанія этой работы необходимо укрѣпить существующія въ Николаевскѣ портовыя сооруженія, возведенныя на сваяхъ и имѣющія основанія мало углубленныя, почему сооруженія эти при проектированномъ углубленіи гавани, безъ укрѣпленія ихъ, могли бы обрушиться.

Въ виду большихъ затрудненій для судоходства, по причинѣ мелководья на барѣ въ устьѣ р. Амура, Управление водными путями Амурскаго бассейна озабочено было выясненіемъ данныхъ, необходимыхъ для соображеній объ углубленіи этого бара; но, безъ производства специальныхъ изслѣдованій, съ ассигнованіемъ на это особой суммы, собрать означенныхъ данныхъ не представилось возможности, по причинѣ неблагоприятныхъ мѣстныхъ условій—суровости зимы съ сильными снѣжными выюгами въ зимнее время, а лѣтомъ—вслѣдствіе опасныхъ бурь, что вызываетъ потребность особаго снаряженія проектируемыхъ специальныхъ изслѣдованій, которыя, въ случаѣ ассигнованія потребныхъ денежныхъ средствъ, предполагается произвести въ теченіи зимы 1900—1901 годовъ.

Б. Распоряженіемъ Департамента шосейныхъ и водяныхъ сообщеній, а по преобразованіи его — Управленія водяныхъ и шосейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ производились начатыя въ концѣ 1896 года изслѣдованія для устройства дополнительнаго водоснабженія верхней Волги, для каковой цѣли въ отчетномъ году: 1) продолжались начатыя въ 1898 г. и закончены рекогносцировочныя изслѣдованія въ бассейнѣ р. Дубны; 2) произведены таковыя же изслѣдованія въ бассейнахъ притоковъ р. Волги: Нерли, Корожечны, Юхоти и р. Мологи до впаденія р. Меглинки; 3) продолжались работы по производству подробныхъ изслѣдованій Верхне-волжскаго водохранилища ¹⁾; 4) произведена двойная нивеллировка (164,6 вер.) для связи водомѣрныхъ постовъ на озерѣ Селигерѣ, при чемъ поставлено 20 реперовъ и сдѣлана нивеллировочная связь съ 5 реперами работъ, производимыхъ отъ Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ; 5) производились наблюдения: на 10 гидрометрическихъ станціяхъ, на 8 водомѣрныхъ и 5 водомѣрно-дождемѣрныхъ постахъ и на одной метеорологической станціи.

Главнѣйшія мѣропріятія по судоходству выразились въ слѣдующемъ: О мѣропріятіяхъ по судоходству.

1) Разрѣшены: а) Свѣтлѣйшему Князю А. П. Ливену производство на рѣкѣ Курляндской Аа измѣренія глубинъ и другія изслѣдованія для опредѣленія возможнаго способа углубленія фарватера на всемъ протяженіи отъ г. Митавы до г. Бауска и б) военнымъ инженерамъ: полковнику Ощевскому, подполковнику Зараковскому-Круглику и великобританскому подданному Вильсону — производство изысканій и съемокъ въ Днѣпровскихъ

¹⁾ а именно:

а) прорублено просѣкъ для магистральной линіи и поперечныхъ профилей 153 вер., б) измѣрено магистральной линіи 145,7 версты; в) сдѣланы нивеллировки магистралей 136,3 вер.; г) сдѣлано нивеллировки поперечныхъ профилей 232,4 версты, д) сдѣланы съемки по длинѣ магистралей 143,8 вер., е) сдѣлано промѣровъ озера 24,4 вер., и ж) въ теченіи зимняго времени производилась разработка собраныхъ изслѣдованіями данныхъ.

порогахъ для устройства помощью плотинъ, шлюзовъ, спусковъ и другихъ сооружений безопаснаго судоходнаго пути отъ г. Екатеринослава до г. Александровска.

2) Разрѣшено образованіе акціонернаго Общества пароходства и торговли „Волжскаго бассейна“ для производства товаро-пассажирскаго движенія по рѣкамъ Волгѣ, Камѣ и Окѣ.

3) На основаніи Высочайше утвержденнаго 9 апрѣля 1899 года положенія Комитета Министровъ введенъ усиленный надзоръ Министерства Путей Сообщенія на Астраханскихъ пристаняхъ, съ оборудованіемъ его четырьмя пароходами съ сильными пожарными паровыми помпами и лодками съ ручными пожарными насосами.

4) Пересмотрѣны и измѣнены правила для плаванія по Маріинскому пути, касающіяся числа рабочихъ на судахъ и числа тягловыхъ лошадей, а равно увеличенія станцій для смѣны этихъ лошадей.

5) Дополнены правила вязки и сплава лѣса въ плотахъ по р. Днѣпру, указаніемъ порядка сплава по Днѣпровско-Бугской системѣ.

6) Измѣнена редакція § 30 Времен. Прав. для плаванія, съ цѣлью устраненія аварий, происходящихъ отъ необозначенія мѣста нахожденія, положенныхъ въ воду якорей.

О происшествіяхъ съ судами и плотами на внутреннихъ водныхъ путяхъ.

Въ отчетномъ году на внутреннихъ водныхъ путяхъ Европейской Россіи (кромя Финляндіи), состоящихъ въ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія, несчастныхъ случаевъ съ судами было 758, причемя пострадало судовъ паровыхъ—244 и непаровыхъ—724, всего 968 судовъ. Кроме того пострадало 217 плотовъ. По отношенію къ общему числу плававшихъ судовъ *),

*) По послѣднимъ свѣдѣніямъ число паровыхъ судовъ, плававшихъ въ 1898 году было 3.040, а за послѣднее десятилѣтіе число такихъ судовъ ежегодно увеличивалось на 130, такъ что число паровыхъ судовъ, плававшихъ въ 1899 г. можетъ быть опредѣлено въ 3.170. Непаровыхъ судовъ по послѣдней переписи 1895 г. было 2.580, а число ихъ увеличивается ежегодно на 90 судовъ (несмотря на ежегодную постройку болѣе 6.000 судовъ), такъ что число плававшихъ въ 1899 г. непаровыхъ судовъ можно принять въ 21.000.

число пострадавшихъ судовъ составляетъ 4⁰/. Отдѣльно же пострадавшія паровыя суда составляли 7,7⁰/% плававшихъ въ 1899 г. паровыхъ судовъ, а пострадавшія непаровыя суда 3,4⁰/% того-же числа непаровыхъ судовъ. Въ прошломъ году такое-же процентное отношеніе пострадавшихъ судовъ выразилось около 7⁰/% для паровыхъ и около 2,5⁰/% для непаровыхъ судовъ. Число пострадавшихъ плотовъ въ 1899 году было гораздо меньше (въ 3 раза), чѣмъ въ прошломъ году. Всѣ случающіеся на водныхъ путяхъ несчастные случаи не могутъ быть зарегистрированы чинами вѣдомства путей сообщенія, главнымъ образомъ, по обширности состоящихъ въ завѣдываніи отдѣльныхъ лицъ участковъ, но съ ежегодно усиливающейся дѣятельностью судоходнаго надзора число остающихся неизвѣстными аварій постепенно уменьшается и это обстоятельство оказываетъ вліяніе на общіе выводы о числѣ пострадавшихъ судовъ и плотовъ. Тѣмъ не менѣе необходимо отмѣтить, что число несчастныхъ случаевъ съ судами въ процентномъ отношеніи къ общему числу ихъ не только не уменьшается, но увеличивается. Заключение сіе, въ особенности, относится къ паровымъ судамъ, такъ какъ на тѣхъ участкахъ водныхъ путей, гдѣ производится пароходное движеніе, судоходный надзоръ дѣйствуетъ уже въ теченіе продолжительнаго времени и происходящіе съ паровыми судами несчастные случаи, представляя болѣе выдающіяся и рѣдкія явленія, въ общемъ числѣ происходящихъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ аварій, обращаютъ на себя особое вниманіе. Разсмотрѣніе причинъ, происходившихъ съ паровыми судами несчастныхъ случаевъ показываетъ, что почти половина ихъ (49,5⁰/%) происходитъ отъ неисправнаго состоянія или снабженія судовъ, отъ неудовлетворительной ихъ нагрузки, недостатка команды, несоблюденія должной осторожности и отъ неправильнаго и неумѣлаго управленія судами. Обстоятельства сіи указываютъ на необходимость воздѣйствія въ этомъ отношеніи, т. е. на необходимость установленія надзора за правильнымъ

устройствомъ и исправнымъ содержаніемъ паровыхъ судовъ, а также за надлежащей подготовкою лицъ, коимъ ввѣряется управленіе этими судами и ихъ машинами. Министерствомъ Путей Сообщенія разработаны подробныя правила для освидѣтельствванія пароходовъ и ценза для командировъ пароходовъ, ихъ помощниковъ, а также машинистовъ и помощниковъ машинистовъ. Правила сіи, по обсужденіи ихъ на сѣздѣ русскихъ дѣятелей по воднымъ путямъ въ 1898 году, были внесены на утвержденіе Комитета Министровъ, но не получили утвержденія, въ виду указанія Государственнаго Совѣта, что предоставленію Министру Путей Сообщенія права издавать таковыя правила долженъ предшествовать пересмотръ постановленій Устава путей сообщенія, относящихся до водныхъ путей, исполненіе чего, однако, требуетъ большого труда и много времени. Хотя Комитетъ Министровъ призналъ возможнымъ ограничиться пересмотромъ только постановленій, относящихся до пароходства, но исполненіе этого порученія, въ указанномъ Комитетомъ Министровъ объемѣ, представляетъ большія трудности по связи постановленій о пароходствѣ съ другими частями Устава путей сообщенія и также не можетъ быть скоро исполнено, по присущей подобнымъ законодательнымъ работамъ медленности производства. Между тѣмъ жизнь предъявляетъ настойчивыя требованія немедленнаго упорядоченія пароходнаго движенія тѣмъ болѣе, что передвиженіе многомилліонныхъ массъ людей, переѣзжающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ, совершается на пароходахъ и что ежегодно опасность переѣзда на пароходахъ увеличивается. Увеличеніе этой опасности зависитъ, съ одной стороны, отъ возрастающаго числа пароходовъ и скорости ихъ движенія, почему увеличивается возможность столкновеній между пароходами, а, съ другой стороны, отъ того, что вслѣдствіе вздорожанія топлива и паденія фрахтовъ отъ конкуренціи пароходчиковъ между собою и желѣзныхъ дорогъ съ пароходствомъ, пароходы, плавающіе по внутреннимъ воднымъ

путямъ, не получаютъ надлежащаго ремонта, а приходящія въ ветхость не замѣняются новыми, но оставляются на службѣ. Совокупность этихъ обстоятельствъ дѣлаетъ настоятельно необходимымъ разрѣшеніе вопроса объ упорядоченіи пароходнаго движенія, не ожидая окончанія пересмотра Устава путей сообщенія.

Почти половина всего движенія нашихъ внутреннихъ водныхъ путей происходитъ по волжскому бассейну, тамъ-же и произошло больше всего несчастныхъ случаевъ, а именно пострадало судовъ паровыхъ 213 (85,5⁰/о) и непаровыхъ 530 (72,9⁰/о) и плотовъ 37. Въ этомъ числѣ 15 пароходовъ и 190 непаровыхъ судовъ пострадали отъ ледохода, что свидѣтельствуетъ о недостаточности безопасныхъ и удобныхъ мѣстъ для зимовки судовъ, имѣющей особо важное значеніе при постоянно увеличивающихся размѣрахъ и стоимости плавающихъ по Волгѣ судовъ.

Большое число аварій съ плотами происходитъ обыкновенно на р. Западной Двинѣ отъ такъ называемыхъ заломовъ, происходящихъ при сильныхъ вѣтрахъ и паводкахъ, когда сорванные съ причаловъ плоты наваливаются другъ на друга, сносятся по теченію и перегораживаютъ всю рѣку. Въ прошломъ году значительныхъ заломовъ не было.

Въ 1899 году произошло нѣсколько случаевъ поврежденія судовъ отъ бурь, изъ которыхъ выдающееся значеніе имѣетъ бывшая 18 ноября буря въ г. Астрахани, когда пострадало 20 судовъ, въ числѣ которыхъ затонуло 5 пароходовъ.

По исходу происшествій—паровыя суда, большею частью, получили болѣе или менѣе значительныя поврежденія, затонуло изъ нихъ 28 и сгорѣло 14; изъ пострадавшихъ-же непаровыхъ судовъ почти половина затонула.

Свѣдѣнія объ имущественномъ убыткѣ получены не обо всѣхъ несчастныхъ случаяхъ, бывшихъ въ 1899 году; имѣющіяся свѣдѣнія даютъ слѣдующія цифры:

168 пароходовъ—убытокъ. 628.817 р.

546 непаровыхъ судовъ—убытокъ . 537.749 р.
груза на судахъ—убытокъ 1.101.483 „

Всего 2.268.049 р.

Число пострадавшихъ при несчастныхъ случаяхъ на водныхъ путяхъ людей въ 1899 году было меньше, чѣмъ въ 1898 году, а именно: 96 человекъ (въ томъ числѣ на Воляжскомъ бассейнѣ 71), изъ нихъ умерло 57 человекъ, а остальные 36 получили увѣчья или поврежденія въ здоровьи.

Работы на водяныхъ путяхъ Сибири.

I. Въ Томскомъ округѣ путей сообщенія въ отчетномъ году производились слѣдующія работы:

Землечерпатель-
ныя работы.

а) *На р. Турь*, притокъ р. Тобола, 2-мя землечерпательницами производилось дноуглубленіе на одиннадцати перекатахъ, при чемъ вынуто 14.700 куб. саж. песчаного грунта на протяженіи 3.500 пог. саж.

б) *На Обь-Енисейскомъ пути* двумя землечерпательницами произведено углубленіе наносовъ и мелей при чемъ вынуто 4.775 куб. саж. грунта на общемъ протяженіи 1900 пог. саж.

в) *На р. Иртышѣ* землечерпательницею «Сибирская 3-я» производилась расчистка Павлоградскаго и Черноярскаго затоновъ, при этомъ вынуто 3.712 куб. саж. грунта, на общемъ протяженіи 971 пог. саж.

Карчеподъем-
ныя работы.

Карчеподъемныя работы производились съ вырубкой береговыхъ деревьевъ, въ видахъ устраненія образованія новыхъ карчей при подмывахъ береговъ:

1. На рѣкахъ Турь и Тоболѣ двумя снарядами.
2. На р. Оби однимъ снарядомъ.

и 3. На рѣкахъ Ломоватой, Озерной, Малый Касъ входящихъ въ составъ Обь-Енисейскаго воднаго пути, въ предѣлахъ шлюзованныхъ частей 2-мя снарядами.

Кромѣ того произведены слѣдующія работы: закрѣплены плетневыми заборами результаты землечерпанія на перекатахъ р. Туры на протяженіе 4.750 пог. саж. и на Обь-Енисейскомъ пути построены шлюзъ и плотина въ устьѣ р. Малаго Каса и начаты подготовительныя работы по сооруженію второго шлюза на 179 верстѣ той же рѣки.

II. На водныхъ путяхъ Амурскаго бассейна, производились слѣдующія работы:

Въ отчетномъ году завѣдываніе водными путями рѣкъ Амурскаго бассейна сосредоточено во временномъ Управленіи, находящемся въ г. Благовѣщенскѣ и подчинявшемся вѣдомству водяныхъ и шоссеиныхъ сообщеній Министерства Путей Сообщенія.

Дноуглубительныя работы въ прошлую навигацію производились двумя землечерпательными снарядами «Шилка» и «Амуръ». Первымъ изъ нихъ расчищены наиболѣе затруднявшіе судоходство перекаты на р. Шилкѣ: Байтусанскій, Улегичевскій и Рудникъ, при чемъ вынута около 2.000 куб. саж. и на р. Амурѣ на Черняевскомъ перекатѣ, гдѣ вынута также 2.000 куб. саж. Работы на означенныхъ перекатахъ производились лишь въ крайнѣ необходимыхъ размѣрахъ для пропуска судовъ, при чемъ въ виду часто попадавшихся въ грунтѣ крупныхъ камней, землечерпательные снаряды принуждены были работать большею частью среднимъ ходомъ. Кромѣ того работы задерживались малымъ числомъ землеотвозныхъ шаландъ, каковыхъ было всего одинъ комплектъ, въ числѣ 5 штукъ для 2 землечерпательницъ. Дноуглубительныя работы замедлялись часто отвлеченіемъ отъ снарядовъ работавшихъ при нихъ пароходовъ, для перевозки желѣзнодорожныхъ грузовъ Забайкальской желѣзной дороги.

Кромѣ расчистки перекатовъ землечерпательница «Амуръ», въ концѣ навигаціи производила углубленіе Благовѣщенскаго затона, гдѣ извлечено около 3.000 куб. саж. грунта.

Уборка карчей и камней и расчистка каменныхъ грядъ производилась на рѣкахъ Шилкѣ, Аргуни, Амурѣ и Уссури.

На Шилкѣ взрывными работами извлечены 9 камней.

На Ариуни убрано до 300 наиболее опасныхъ камней. Окончаніе работъ по уборкѣ камней на Аргуни, ожидаемое въ началѣ 1900 года, сдѣлаетъ рѣку эту доступною для судоходства.

На Амурѣ между Покровской и Благовѣщенскомъ убрано 18 камней; ниже Благовѣщенска на Екатерино-Никольскомъ перекатѣ расчищена каменная гряда, причемъ извлечено 12 куб. саж.

На Уссури въ устьѣ р. Имы на Графскомъ перекатѣ извлечено 30 карчей; взрывными работами убрано нѣкоторое количество камней.

Отдѣлъ четвертый.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области портового дѣла.

А) По сѣвернымъ портамъ.

Въ 1899 году въ *Архангельскомъ портѣ* поддерживались посредствомъ землечерпанія ранѣе вырытые каналы, открывающіе доступъ съ моря до города паровымъ и паруснымъ судамъ съ осадкою до 17 футъ и продолжались работы по устройству наливнаго дока для подъема и окраски судовъ казеннаго землечерпательнаго каравана. Докъ этотъ имѣется въ виду предоставлять также въ пользованіе частныхъ судовъ. Кроме того, производились работы по постройкѣ приспособленій для храненія и ремонта состоящаго въ названномъ портѣ землечерпательнаго каравана, усиленнаго въ 1897 г. 2-мя землесосными снарядами.

Независимо отъ сего, Управленіе работами Архангельскаго порта въ 1899 г. занято было разработкою результатовъ изысканій, произведенныхъ нѣсколько ранѣе въ устьяхъ Онежскаго порта и предпринятыхъ для выясненія вопроса о наиболѣе выгодномъ способѣ улучшенія судоходныхъ условій означеннаго порта.

Въ *С.-Петербургскомъ портѣ* производилось обычное землечерпаніе для поддержанія 22 футовой глубины въ Морскомъ каналѣ на всемъ его протяженіи отъ С.-Петербурга до Кронштадта. Землечерпаніе это выполнялось

въ отчетномъ году новымъ сильнымъ землечерпательнымъ караваномъ, состоящимъ изъ землечерпательницы, построенной въ Англии и 2-хъ паровыхъ шаландъ, прибывшихъ въ 1899 г. изъ Голландіи.

Загѣмъ въ 1899 году продолжались, начатыя въ 1896 г., работы по устройству новаго пароходнаго бассейна и особаго мола, предназначеннаго для устройства лѣсныхъ складовъ, на кредитъ въ 2 милліона рублей, отпущенный по Высочайше утвержденному 22 января 1896 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта.

Кромѣ того, въ 1899 г. произведены были заказы приспособленій для работъ по устройству сооружений на таможенной территоріи С.-Петербуржскаго порта изъ кредита, разрѣшеннаго на основаніи Высочайше утвержденнаго 2 марта 1898 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, для немедленнаго приступа къ производству означенныхъ работъ, по изготовленіи Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ окончательнаго проекта таможенныхъ устройствъ на Гутуевскомъ островѣ.

Независимо отъ сего, въ названномъ портѣ производились работы по ремонту существующихъ сооружений и гаваней.

29 марта при Министерствѣ Путей Сообщенія по Высочайшему повелѣнію, была образована особая Комиссія изъ чиновъ подлежащихъ правительственныхъ вѣдомствъ съ участіемъ представителей торгующаго при С.-Петербуржскомъ и Кронштадтскомъ портахъ купечества, для совмѣстнаго разсмотрѣнія вопросовъ о приведеніи сихъ портовъ въ соотвѣтствіе съ современными потребностями привозной и отпускной торговли и объ окончательномъ засимъ прекращеніи доступа коммерческихъ судовъ въ Среднюю гавань Кронштадтскаго порта.

Во исполненіе сего въ августъ отчетнаго года состоялись засѣданія означенной Комиссіи, причемъ были составлены проекты наиболѣе необходимыхъ и неотложныхъ улучшеній въ сихъ портахъ, могущихъ доставить немедленное облегченіе для торговли; изъ таковыхъ на первую очередь поставлено устройство ряжевыхъ ограж-

деній въ г. Кронштадтѣ, для образованія воднаго пространства, расположеннаго между Купеческою гаванью и фортомъ Петра I, на каковой предметъ черезъ Государственный Совѣтъ испрошенъ особый кредитъ въ 350,000 рублей.

Въ *Ревельскомъ портѣ* въ отчетномъ году приступлено было къ работамъ по устройству Адмиралтейскаго бассейна за счетъ кредита, отпущеннаго на основаніи Высочайше утвержденного 2-го іюня 1897 года мнѣнія Государственного Совѣта. Къ 1 января 1900 года работы по устройству бассейна значительно подвинулись впередъ; кромѣ различныхъ подготовительныхъ работъ и устройства временныхъ зданій, произведено собственно земляныхъ работъ для устройства бассейна 4.300 кубическихъ саж., при чемъ часть грунта отвезена въ насыпь на портовую територію, устроены рельсовые пути для перевозки грунта, произведены свайныя работы и т. п.

Вмѣстѣ съ симъ, мѣстнымъ Управленіемъ работъ производились разнаго рода ремонтныя работы, а равно разрабатывался совмѣстно съ Морскимъ вѣдомствомъ, проектъ устройства эллинга для миноносокъ.

Въ *Перновскомъ портѣ* въ 1899 году продолжались работы по удлиненію набережной (длиною въ 200 пог. саж.) еще на 40 пог. саж. Существовавшая набережная въ этомъ портѣ, представляя единственное мѣсто для разгрузки и нагрузки судовъ, была недостаточна для судоходной дѣятельности Перновскаго порта, значеніе коего, съ окончаніемъ постройки Перново-Валкской желѣзной дороги, весьма возрасло, почему удлиненіе набережной явилось неотложной.

Землечерпаніе, производившееся въ семь портѣ старою малопроизводительною машиною, дало тѣмъ не менѣе весьма удовлетворительные результаты, причемъ фарватеръ порта углубленъ до 16 футъ отъ рейда до городского моста и выше моста на длину 50 сажень передъ устроенною набережною. Сверхъ сего, произведены под-

чистки и углубленіе фарватера до 14 $\frac{1}{2}$ футъ отъ городского моста до целлюлозной фабрики „Вальдгофъ“.

Возрастающее торговое значеніе Перновскаго порта, въ связи съ неоднократными ходатайствами мѣстнаго купечества, побудило Министерство Путей Сообщенія въ отчетномъ году войти въ Государственный Совѣтъ съ особымъ представленіемъ объ отпускѣ кредита на заготовленіе особаго землечерпательнаго каравана для Перновскаго порта, причемъ Высочайше утвержденнымъ 10 мая 1899 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта разрѣшено было изготовленіе таковаго на сумму не свыше 225.000 рублей.

Но, вмѣстѣ съ симъ, Государственный Совѣтъ при обсужденіи сего вопроса нашелъ необходимымъ установить, что бы время и постепенность ассигнованія сей суммы по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія были поставлены въ зависимость, съ одной стороны, отъ общей совокупности заявляемыхъ симъ вѣдомствомъ различныхъ потребностей на портовые сооруженія, а съ другой стороны, отъ состоянія средствъ Государственнаго Казначейства.

Въ виду таковаго условія, Министерство Путей Сообщенія воздержалось отъ внесенія потребной на приобрѣтеніе для Перновскаго порта каравана суммы въ смѣту 1900 года, такъ какъ предвидѣло необходимость испрошенія кредитовъ на болѣе неотложныя потребности.

Въ Рижскомъ портѣ въ отчетномъ году закончены работы по приспособленію рукава Западной Двины „Сухая Двина“ къ стоянкѣ и сплаву плотовъ. Отчасти благодаря этому важному для рижской лѣсной торговли устройству, такъ какъ портъ этотъ не имѣлъ достаточной водной площади для принявшаго здѣсь громадныя размѣры лѣснаго сплава, въ названномъ портѣ въ 1899 году не повторилось печальное явленіе такъ называемаго „залома“ плотовъ, которое приносило лѣсной торговлѣ большіе убытки и бѣдствія.

Осенью 1899 года прибылъ въ Рижскій портъ силь-

ный землечерпательный снарядъ, предназначенный для работы по расчисткѣ входа въ портъ, который и приступилъ къ землечерпательнымъ работамъ на барѣ.

Кромѣ того, въ названномъ портѣ произведены заготовленія для работъ по осуществленію большаго проекта устройства желѣзнодорожной гавани, въ связи съ вопросомъ о переустройствѣ и расширеніи товарныхъ станцій сходящихся въ г. Ригѣ желѣзныхъ дорогъ. Управленіемъ работъ выработанъ былъ въ отчетномъ году проектъ портовыхъ устройствъ названной гавани, который и былъ въ общихъ чертахъ одобренъ Инженернымъ Совѣтомъ Министерства Путей Сообщенія.

Въ Виндавскомъ портѣ, во исполненіе Высочайше утвержденнаго 21 мая 1897 г. положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта о проведеніи желѣзной дороги отъ Москвы до Виндавы, съ обеспеченіемъ доступа въ Виндаву судовъ съ осадкою 22 фугъ, производились въ отчетномъ году дноуглубительныя работы по уширенію и углубленію русла р. Виндавы для желѣзнодорожныхъ набережныхъ и выведенъ былъ къ началу 1900 года южный молъ на протяженіи 50 пог. саж.

Приступить къ работамъ по улучшенію Виндавскаго порта въ болѣе широкомъ размѣрѣ не представлялось возможнымъ, въ виду Высочайше утвержденнаго 10 мая 1899 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, коимъ поручено было Министру Путей Сообщенія войти въ новое обсужденіе вопроса о сооруженіи Виндавскаго порта въ связи съ изложенными въ журналѣ Департамента Государственной Экономіи соображеніями.

Въ виду сего, Инженернымъ Совѣтомъ въ маѣ 1899 года вновь рассмотрѣнъ былъ вопросъ о необходимости обезпеченія входа въ Виндавскій портъ двумя молами.

На основаніи даннаго Инженернымъ Совѣтомъ заключенія, въ концѣ отчетнаго года въ Государственный Совѣтъ было внесено представленіе объ отпускѣ общаго

кредита съ цѣлью обезпеченія доступа въ названный портъ судовъ съ осадкою въ 22 фута въ прежнемъ размѣрѣ.

Независимо сего, Управленіемъ работъ выработаны были проектъ портовыхъ устройствъ, необходимыхъ для нуждъ таможеннаго вѣдомства, въ связи съ общимъ расширеніемъ и переустройствомъ порта.

Въ Либавскомъ портѣ въ отчетномъ году закончены работы, входящія въ составъ общаго проекта, на исполненіе коего, по Высочайше утвержденному 19 февраля 1900 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, былъ отпущенъ кредитъ въ 8.850.000 р., за исключеніемъ находящагося въ постройкѣ дома подъ Управленіе работъ.

Въ числѣ таковыхъ работъ особенное вниманіе заслуживаетъ устройство набережныхъ со стороны рейда, съ углубленіемъ водной площади передъ ними и подходаго къ нимъ канала до 26 футъ. Такимъ образомъ открывается возможность причала къ портовымъ набережнымъ судовъ съ осадкою до 24 футъ, т. е. осадкою впервые допускаемой для нашихъ портовъ Балтійскаго моря.

Въ отчетномъ году Либавскій портъ снабженъ сильнымъ землечерпательнымъ караваномъ, который специально заготовленъ для производства періодическаго углубленія во входѣ въ портъ и внутренняго канала.

В. По южнымъ портамъ.

Въ 1899 году *въ Одесскомъ портѣ* продолжались слѣдующія, ранѣе начатыя работы, имѣющія характеръ капитальнаго ремонта: а) постепенная перестройка стѣнокъ волнолома, рейдовой и портовой части Карантиннаго мола, съ замѣной кладки изъ мѣстнаго бутоваго камня, недостаточно сопротивляющагося механическимъ и химическимъ разрушающимъ вліяніямъ, кладкою изъ гранитнаго камня, на что въ отчетномъ году было отпущено, какъ и въ 1898 г., 50.000 руб., и б) устройство деревянныхъ обдѣлокъ вдоль прежде построенныхъ каменныхъ набережныхъ и молвъ. Устройство этихъ обдѣлокъ пред-

принято было съ цѣлью защиты каменныхъ отсыпей въ основаніи набережныхъ отъ дѣйствія пароходныхъ винтовъ и чтобы дать возможность производить дальнѣйшее углубленіе гаваней передъ стѣнками набережныхъ. На исполненіе этихъ работъ отпущено было въ отчетномъ году, такъ же какъ и въ 1898 г., 50.000 р.

Засимъ, окончены были начатыя въ 1898 году работы по расширенію машиннаго и по сооруженію новаго котельнаго зданія для электрическаго освѣщенія въ портѣ.

Вдоль Пересыпи, съ цѣлью укрѣпленія берега и устройства территоріи, въ 1899 году приступлено было къ возведенію деревяннаго огражденія съ каменной засыпкой, устроена была насыпь для прокладки желѣзнодорожнаго пути, на протяженіи 587 пог. саж., и производилась дальнѣйшая засыпка земли для образованія портовой территоріи. Независимо отъ сего въ отчетномъ году продолжались предпріятыя ранѣе землечерпательныя работы по углубленію гаваней Одесскаго порта. Заказанныя въ 1898 году: землечерпательная машина, производительностью отъ 250 до 400 куб. метр. въ часъ, и три паровыя землеотвозныя шаланды въ отчетномъ году были доставлены изъ-за границы и приступили къ работѣ по углубленію Одесскихъ гаваней.

Кромѣ того, заказанный въ томъ же 1898 г. для Одесскаго порта пароходъ-ледоколъ, въ концѣ отчетнаго 1899 года прибылъ въ Одессу и приступилъ въ декабрѣ мѣсяцѣ къ расчисткѣ Одесскихъ гаваней отъ льда и къ работѣ по проводкѣ и выводкѣ приходящихъ и отходящихъ въ зимнее время судовъ.

Въ устьяхъ р. Днѣпра въ теченіе 1899 года продолжались начатыя въ 1896 году работы по устройству въ лиманѣ морскаго канала, шириною 50 сажень, глубиной 17½ футъ и длиною до 11½ верстъ, направленнаго въ рукавъ Рвачъ, съ доведеніемъ до той же глубины и нижней части названнаго рукава на 8-ми верстномъ протяженіи. На работы эти Высочайше утвержденнымъ 23 мая

1896 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта назначено 2.189.750 рублей, въ предположеніи окончить ихъ въ теченіе 4-хъ лѣтъ.

Къ началу работъ 1899 года каналъ былъ доведенъ по лиману до 14 фуговой естественной глубины, до проектной глубины законченъ на протяженіи 4 верстъ 320 саж. во всю ширину и на протяженіи 3 вер. 160 саж. на половину ширины, причемъ другая половина ширины канала имѣла, на протяженіи 2 вер. 210 саж., глубину 15 футъ. Въ отчетномъ 1899 г. производились работы по уширенію и дальнѣйшему углубленію канала, причемъ пройдено было землечерпаніемъ 10 вер. 25 саж., изъ нихъ 2 вер. 400 саж. шириною 27 саж. и остальные 7 вер. 125 саж. шириною 50 саж. На всемъ этомъ протяженіи глубина доведена до проектной ($17\frac{1}{2}'$) и вычерпано грунта 134.940 куб. саж. Изъ общаго количества извлеченнаго землечерпаніемъ грунта было вычерпано 17.858 куб. саж. твердой глины, 40.455 куб. саж. твердаго, плотно-слежавшагося песку и 76.627 куб. саж. илистаго грунта, что составитъ около 43% труднаго для землечерпанія грунта и около 57% болѣе легкаго.

Сравнительно съ предыдущими годами, количество извлеченнаго землечерпаніемъ грунта въ 1899 году превосходитъ всѣ предыдущіе годы и почти равняется тому, что было сдѣлано за два послѣдніе года. Такое увеличеніе зависѣло отчасти отъ поступленія въ работу новой, болѣе сильной, землечерпательной машины и отчасти вслѣдствіе увеличенія процентнаго отношенія болѣе легкаго грунта къ тяжелому.

Результаты работъ отчетнаго года дали возможность приходить въ Херсонъ глубокосидящимъ пароходамъ даже въ осеннее мелководное время.

Независимо отъ производившихся землечерпательныхъ работъ, въ 1899 году закончены были въ Херсонѣ постройка и оборудованіе мастерской, кладовой и пристани. Кромѣ того, почти закончена установка двухъ створныхъ маяковъ въ каналѣ.

Въ отчетномъ году приступлено было къ производству разрѣшенныхъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 2-го марта 1898 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, работъ по углубленію подхода къ *Николаевскому порту* со стороны моря до 25 фут. Работы эти, заключающіяся въ прорытіи путемъ землечерпанія канала шириной 50 саж. и длиной 35 верстъ въ Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ, предприняты были въ видахъ дальнѣйшаго развитія торговаго значенія Николаевского порта. Общее количество землечерпательныхъ работъ, исполненныхъ въ отчетномъ году, выразилось въ цифрѣ 77.000 куб. саж., причемъ каналъ былъ прорытъ на проектную глубину и ширину на протяженіи 4-хъ верстъ.

По выполненіи всѣхъ проектныхъ работъ углубленія подхода къ Николаеву со стороны моря до 25 фут., предположено произвести дальнѣйшее углубленіе этого подхода до 30 фут., съ цѣлью возможности захода въ названный портъ большихъ эскадренныхъ броненосцевъ.

Въ *Севастополѣ*, въ видахъ доставленія удобствъ для причала Императорскихъ яхтъ, приступлено было въ 1899 г. къ работамъ по устройству Царской пристани.

Въ 1898 г., во исполненіе Высочайшаго Его Императорскаго Величества повелѣнія объ удлиненіи существующаго въ *Ялтинскомъ портѣ* мола на 100 пог. саж., былъ разработанъ, а засимъ рассмотрѣнъ Инженернымъ Совѣтомъ Министерства Путей Сообщенія проектъ такового удлиненія мола. Согласно проекту, глубину набережныхъ вдоль удлиняемой части мола предположено довести до 25 фут., а прилегающую водную площадь порта углубить до 26 футовъ.

Въ отчетномъ 1899 году приступлено было къ работамъ по удлиненію названнаго мола.

Кромѣ того, въ Ялтинскомъ портѣ производились подготовительныя работы по устройству электрическаго освѣщенія въ портѣ, по замѣнѣ части шоссе на набе-

режной деревянной мостовой и работы по углубленію порта.

Въ Θεодосійскомъ портѣ въ отчетномъ году производились лишь ремонтныя работы по поддержанію портовыхъ сооружений въ надлежащей исправности.

Въ Таганрогскомъ портѣ въ отчетномъ году установлены на мѣста заказанные въ видахъ наилучшаго оборудованія пути два катучихъ паровыхъ, 10-ти тонныхъ крана.

Независимо отъ сего, въ Таганрогѣ производилось, отчасти за счетъ казны, отчасти за счетъ $\frac{1}{2}$ коп. сбора слѣдующія работы: а) по обдѣлкѣ головы волнолома каменной кладкой; б) по углубленію ремонтнаго бассейна и подходаго къ нему со стороны моря канала; в) по устройству для ремонта землечерпательнаго каравана кузницы; г) по устройству деревяннаго подъемнаго моста; д) по подчисткѣ новаго бассейна и канала къ нему, и е) по устройству водоснабженія.

Въ отчетномъ году приступлено было къ работамъ по дальнѣйшему улучшенію *Маріупольскаго порта* и увеличенію его причальныхъ линій, каковыя работы разрѣшены были Высочайше утверждѣннымъ 30 марта 1898 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта. Согласно проекту, работы по улучшенію названнаго порта состоятъ въ слѣдующемъ: а) въ устройствѣ съ западной стороны порта угольной гавани, заключающей въ себѣ 450 пог. саж. береговыхъ набережныхъ и огражденной моломъ, длиною въ 620 пог. саж., и б) въ углубленіи до 18 фут. какъ новой угольной, такъ и существующей гаваней, а равно и подходаго къ порту канала.

Въ томъ же году произведены были нижеслѣдующія подготовительныя работы: 1) заготовленъ въ потребномъ количествѣ лѣсной матеріаль, камень и цементъ; 2) произведена пробная забивка свай на мѣстѣ устройства мола; 3) вынуто землечерпаніемъ 4.650 куб. саж. грунта;

4) западный каналъ углубленъ до 18 фут. и доведенъ до 50 саж. ширины; 5) закончены устройствомъ 20 пог. саж. свайной пристани.

Кромѣ того, доставленъ былъ въ отчетномъ году необходимый для работъ землечерпательный караванъ и произведенъ капитальный ремонтъ портовой мастерской.

Согласно одобренному Инженернымъ Совѣтомъ Министерства Путей Сообщенія проекту улучшенія *Геническаго порта*, предполагено было углубить водную площадь порта и входнаго къ нему канала до 12 фут., устроить портовую территорию съ береговымъ укрѣпленіемъ ея въ видѣ деревянной набережной и замостить ведущіе къ порту спуски. Кромѣ того, въ Геническомъ портѣ продолжались работы по постройкѣ упомянутой набережной, по планировкѣ портовой территории и по замощенію спусковъ.

Для производства постоянныхъ дноуглубительныхъ работъ *въ устьяхъ р. Кубани*, съ цѣлью поддержанія необходимой глубины на морскомъ барѣ у Темрюка, гдѣ въ 1897 году прорытъ былъ каналъ глубиною 9 фут., въ послѣдствіи подвергшійся значительному обмелѣнію, въ 1898 г. была заказана специальная для этихъ работъ землечерпательная машина, снабженная, кромѣ черпаковъ, также землесоснымъ и рефулернымъ аппаратами. Машина эта изготовлена была въ 1898 году и въ отчетномъ году приступлено было къ работамъ по углубленію Темрюкского бара.

Въ Новороссійскомъ портѣ, независимо отъ ремонта существующихъ сооружений, продолжались работы по устройству на городскомъ юго-западномъ берегу бухты, сооружений назначенныхъ для потребностей мѣстной каботажной торговли и срочнаго пароходства. Работы эти, начатыя въ концѣ 1897 года, производятся по одобренному Инженернымъ Совѣтомъ Министерства Путей Сообщенія

проекту и состоятъ въ устройствѣ мола, набережныхъ и углубленіи прилегающаго воднаго пространства.

Въ Сочи продолжаемы были ранѣ начатыя работы по устройству сквозной металлической пристани.

Въ Туапсе въ отчетномъ 1899 году продолжались начатыя въ 1896 году работы по постройкѣ мола, причемъ было произведено дальнѣйшее удлиненіе (до 120 саж.) параллельной берегу части мола, въ цѣляхъ достиженія болѣе безопасной стоянки судовъ въ Туапсинской бухтѣ.

Въ Потійскомъ портѣ въ 1899 году распоряженіемъ Вѣдомства Путей Сообщенія, производился обыкновенный ремонтъ портовыхъ сооружений, и распоряженіемъ мѣстнаго Городскаго Управленія исполнялись работы по устройству врытаго въ магерикъ портоваго бассейна.

Кромѣ того, въ виду крайней неудовлетворительности судоходныхъ условій Потійскаго порта и неудобствъ нынѣ существующаго входа въ этотъ портъ, каковыя обстоятельства могли быть устранены лишь путемъ кореннаго переустройства внѣшнихъ портовыхъ сооружений, Министерство Путей Сообщенія вошло въ октябрѣ отчетнаго года съ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ, испрашивая отпуска изъ казны денежныхъ средствъ, въ размѣрѣ 3.953.000 руб., на осуществленіе проекта капитальнаго улучшенія Потійскаго порта.

Въ Батумскомъ портѣ, кромѣ обыкновеннаго ремонта портовыхъ сооружений, производилось землечерпаніе для расчистки заносовъ въ нефтяной гавани, а также продолжались работы по устройству мола у мыса Бурунь, Табіе и по укрѣпленію въ семь мѣстъ морскаго берега.

При производствѣ въ 1895—1896 гг. изысканій въ устьяхъ р. *Днѣстра* выяснилось, что главнѣйшимъ препятствіемъ для мѣстнаго судоходства является мелководный баръ въ лиманѣ у самаго устья названной рѣки.

При среднемъ уровнѣ воды, глубина бара составляетъ около 4-хъ футъ, а при сгонныхъ вѣтрахъ она падаетъ до 1½ фута. Поэтому нагруженныя морскія баржи, проходя баръ, должны разгружаться помощью мелкосидящихъ рѣчныхъ берлинъ, что вызываетъ значительные накладные расходы. Въ видахъ устраненія этихъ неблагоприятныхъ условій путемъ устройства въ барѣ р. Днѣстра судоходнаго канала, глубиной до 8 фут., Министерство Путей Сообщенія, на осигнованныя Государственнымъ Совѣтомъ денежныя средства, заказало землечерпательный караванъ, который и былъ изготовленъ въ отчетномъ году. По прибытіи этого каравана въ устья названной рѣки, приступлено было къ работамъ по расчисткѣ Днѣстровскаго бара, причемъ каналъ былъ прорытъ на протяженіи 850 саж. и кромѣ того устроена заграждающая отъ заносовъ дамба длиною 180 саж.

Еще въ 1898 г. разработанъ былъ проектъ устройства глубокаго порта въ сѣверной части Керченской бухты и гавани *города Керчи* для мелкаго каботажна. Портъ въ Керчи проектированъ былъ съ глубиной въ 24 ф. и съ соединеніемъ его существующимъ Керчь-Еникальскимъ каналомъ посредствомъ устройства открытаго канала, длиною въ 13½ верстъ, при глубинѣ тоже въ 24 фута. Что же касается каботажной гавани, то таковая спроектирована съ глубиной 12 футъ. Необходимость означенныхъ устройствъ вызывалась какъ значительнымъ грузооборотомъ Керченскаго порта, такъ тѣмъ обстоятельствомъ, что направляющіеся съ полнымъ грузомъ изъ Азовскаго въ Черное море пароходы, въ виду недостаточности глубины Керчь-Еникальскаго канала (19 футъ) вынуждены были на Керченскомъ рейдѣ отгружаться, неся такимъ образомъ непроизводительные накладные расходы.

Хотя осуществленіе указаннаго проекта улучшенія Керченскаго порта принципиально и разрѣшено было Высочайше утвержденнымъ 29-го марта 1899 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, съ отнесеніемъ необходимыхъ

на этотъ предметъ суммъ, въ размѣрѣ 3.196.000 руб., на средства Государственнаго Казначейства, тѣмъ не менѣе Министерство Путей Сообщенія не могло приступить въ отчетномъ году къ производству работъ, такъ какъ, при недостаточности вообще кредитовъ, отпускаемыхъ ежегодно на новыя работы въ нашихъ портахъ, сравнительно съ нарождающимися потребностями, Министерство Путей Сообщенія вынуждено было испрашивать по смѣтѣ лишь кредиты на самыя неотложныя потребности въ портахъ.

Всего въ отчетномъ году было ассигновано на хозяйственно-операционные расходы въ портахъ:

Размѣры кредитовъ, отпущенныхъ на хозяйственно-операционные расходы въ портахъ.

1) На новыя работы	2.920.450 руб.
2) „ капитальный ремонтъ	550.000 „
3) „ обыкновенный ремонтъ	321.511 „
4) „ содержаніе и дѣйствіе землечерпательныхъ каравановъ и пароходовъ по портамъ	780.000 „
5) „ эксплуатационные расходы	135.157 „
6) „ содержаніе управленій работами въ портахъ	160.552 „

Итого 4.867.670 руб.

менѣе противъ ассигнованій 1898 года на 278.869 руб.

Отдѣлъ пятый.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области шоссейнаго дѣла въ 1899 году.

Въ 1899 году на средства Министерства Путей Сообщенія содержалось 14.422 версты шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ и 1.625 верстъ грунтовыхъ дорогъ, а всего 16.047 верстъ.

Дороги эти распредѣляются по завѣдыванію слѣдующимъ образомъ:

1) Въ вѣдѣніи округовъ Путей сообщенія:

	Шоссейныхъ и мощеныхъ.	Грунтовыхъ.	Итого.
	В е р с т ь.	В е р с т ь.	
С.-Петербургскаго	998	21	1.019
Варшавскаго	3.284	—	3.284
Кавказскаго	2.290	1.574	3.864
Кіевскаго	1.976	9	1.985
Ковенскаго	2.011	—	2.011
Московскаго	551	—	551
Итого	11.110	1.604	12.714

2) Во временномъ завѣдываніи земствъ:

Владимірской губ.	328	—	328
Воронежской „	81	—	81
Калужской „	243	—	243

		Шоссейныхъ и мошенихъ.		Грунтовыхъ.	Итого.
		В	е		
Курской	губ.	225	—	—	225
Московской	„	507	—	—	507
Новгородской	„	551	21	—	572
Орловской	„	391	—	—	391
С.-Петербургской	„	48	—	—	48
Тверской	„	188	—	—	188
Тульской	„	286	—	—	286
Ярославской	„	83	—	—	83
Итого . . .		2.931	21	—	2.952

3) Въ завѣдываніи Техническаго Присутствія по устройству черноморской береговой дороги 331 — 331

4) Въ завѣдываніи Могилевскаго Губернскаго Распорядительнаго Комитета 50 — 50

Всего . . . 14.422 1.625 16.047 в.

Изъ этого протяженія 12.714 верстъ вѣдались Министерствомъ Путей Сообщенія чрезъ посредство Правленій округовъ путей сообщенія, 331 верста чрезъ посредство Техническаго Присутствія по устройству Черноморской береговой дороги, 2.952 версты находились во временномъ завѣдываніи земствъ, подъ наблюдениемъ инспекцій отъ Министерства и 50 верстъ состояли въ завѣдываніи Могилевскаго Губернскаго Распорядительнаго Комитета.

Въ 1899 году передано въ завѣдываніе земства Курской губерніи казенное шоссе Курской губерніи протяженіемъ 225 верстъ, срокомъ на 25 лѣтъ, съ ежегоднымъ пособіемъ по 84.015 руб. и съ предоставленіемъ этому земству, по примѣру другихъ земствъ, употреблять остатки отъ средствъ, поступающихъ на содержаніе шоссе, на

устройство новыхъ шоссеиныхъ и мощеныхъ подъѣздныхъ дорогъ.

Къ числу верстъ шоссе, ремонтируемыхъ чрезъ посредство правленій округовъ путей сообщенія, присоединены вновь устроенные распоряженіемъ Военнаго вѣдомства, при участіи Министерства Путей Сообщенія, стратегическія шоссе въ западномъ краѣ: Меречь-Лейпуны-Копціово, Серее-Лейпуны, Влодава-Травники-Файсловице и Радиминь-Вышковъ, всего четыре линіи, общимъ протяженіемъ 146 верстъ.

Въ 1899 году было отпущено на новыя работы по сооруженію шоссе 6.374.150 руб., и 4.056.000 руб. на обыкновенный ремонтъ и 2.675.000 руб. на работы капитальнаго ремонта шоссе, а всего 13.105.150 р., болѣе противъ ассигнованій прошлаго 1898 года на 339.052 р. Изъ кредитовъ этихъ отпущено въ распоряженіе земскихъ управъ тѣхъ губерній, въ которыхъ казенныя шоссе переданы во временное завѣдываніе земскихъ учреждений, 848.696 руб., остальные же, за исключеніемъ суммъ, обращенныхъ на ремонтъ и содержаніе участковъ Черноморской береговой дороги и небольшихъ суммъ на пособіе Могилевскому Губернскому Распорядительному Комитету (6.320 руб.) и на содержаніе переправы между городомъ Бериславлемъ и Каховкою (8.774 р.), расходовались на ремонтъ и содержаніе дорогъ, состоящихъ въ завѣдываніи Окружныхъ Правленій путей сообщенія.

Озабочиваясь дальнѣйшимъ развитіемъ дѣла по передачѣ казенныхъ шоссе во временное завѣдываніе земскихъ учреждений, Министерство Путей Сообщенія вело переговоры по сему предмету съ земствами Рязанской, С.-Петербургской, Псковской, Черниговской и другихъ губерній.

Переговоры съ Рязанскимъ земствомъ въ отчетномъ году закончились, и Высочайше утвержденнымъ 18-го іюня 1899 г. положеніемъ Комитета Министровъ постановлено передать во временное завѣдываніе Рязанскаго губернскаго земства участокъ Рязанскаго шоссе, протяженіемъ 71 вер. на условіяхъ, сходныхъ съ тѣми, на которыхъ переданы земствамъ шоссе другихъ губерній.

Кромѣ улучшенія дорогъ участками, производившихся земствомъ Тульской губерніи на счетъ сбереженій изъ средствъ, отпускавшихся этому земству на содержаніе казенныхъ шоссе, производились въ 1899 году, при содѣйствіи Министерства путей сообщенія, работы по улучшенію подъѣздныхъ путей въ Полтавской губерніи. Высочайше утвержденнымъ 19-го января 1893 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта назначено на эти работы пособіе Полтавскому губернскому земству въ размѣрѣ 1.000.000 р., при условіи отпуска земствомъ для тѣхъ же работъ равной суммы изъ собственныхъ средствъ. Въ 1899 г. ассигнованы для означенныхъ работъ послѣдніе 100.000 руб. пособія.

Высочайше утвержденнымъ 15-го февраля 1899 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта разрѣшено пособіе Бессарабскому губернскому земству на постройку шоссе отъ города Кишинева до мѣстечка Кріуляны, въ размѣрѣ 300.000 руб., въ томъ числѣ положено половину этой суммы отпустить земству безвозвратно, а другую половину въ видѣ безпроцентной ссуды, съ обязательствомъ возврата оной государственному казначейству въ теченіе десяти лѣтъ. Въ счетъ пособія земству на устройство Кріулянскаго шоссе ассигновано по смѣтѣ Министерства путей сообщенія 1899 г. 150.000 руб. Высочайше утвержденнымъ 15 февраля 1899 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта разрѣшена также Московскому губернскому земству безпроцентная ссуда на устройство новой сѣти улучшенныхъ дорогъ, въ размѣрѣ 940.000 р. съ отпускомъ въ счетъ этой ссуды,—имѣющей быть возвращенной земствомъ въ теченіе шести лѣтъ, начиная съ 1902 года,— по смѣтамъ Министерства путей сообщенія: 1899 года 265.000 руб., 1900 года—320.000 руб. и 1901 года—355.000 руб. Въ вѣдѣніи Московскаго губернскаго земства въ настоящее время состоитъ 507 верстъ казенныхъ шоссе и около 650 верстъ земскихъ. Пользуясь дорожнымъ капиталомъ, установленнымъ закономъ 1-го іюня 1895 г., Московское губернское земство предприняло устройство новой сѣти дорогъ общимъ протяже-

ніемъ 566 верстѣ, въ томъ числѣ 336 верстѣ, покрытыхъ каменною одеждою и 230 верстѣ улучшенныхъ грунтовыхъ путей. Стоимость этой новой сѣти дорогъ въ московской губерніи исчислена въ 1.944.000 руб., изъ которыхъ 940.000 руб. покрываются правительственною ссудою, а остальные 1.004.000 руб. земскими средствами, отчисляемыми ежегодно въ дорожный капиталъ Московской губерніи.

Въ отчетномъ году Министерство путей сообщенія принимало участіе, по примѣру прежнихъ лѣтъ, въ постройкѣ военнымъ вѣдомствомъ новыхъ линій стратегическихъ шоссе въ западномъ краѣ, сверхъ оконченныхъ въ отчетномъ году, общимъ протяженіемъ 586 верстѣ; кредиты на постройку этихъ шоссе ассигнуются по смѣтамъ Министерства путей сообщенія.

Непосредственнымъ распоряженіемъ Министерствѣ путей сообщенія чрезъ правленія округовъ и Техническое Присутствіе по устройству Черноморскаго берегового (Новороссійско-Сухумскаго) шоссе, на ассигнованныя по смѣтѣ Министерства путей сообщенія средства, въ 1899 г. производились работы по устройству шоссеиныхъ дорогъ въ Крыму и на Кавказѣ.

Въ Крыму закончена устройствомъ шоссеиная дорога отъ м. Судака до г. Феодосіи, представляющая продолженіе береговаго шоссе отъ Севастополя до Судака, и приступлено къ постройкѣ неустроенной еще промежуточной части Симферопольско-Феодосійскаго шоссе отъ г. Карасубазара до д. Карагоза, по горному варианту чрезъ г. Старый Крымъ. На Кавказѣ производилась постройка и разработка новыхъ линій государственныхъ шоссе, весьма важныхъ для края какъ въ экономическомъ и административномъ, такъ и въ военномъ отношеніяхъ, для соединенія городовъ Батума и Ардагана, Карса и Кагызмана, Манглиса и Ахалкалакъ, а также для улучшенія сообщенія между важнѣйшими пунктами Эриванскаго и Карскаго стратегическихъ раіоновъ и для соединенія Сухума съ Кубанскою областью (чрезъ Клухорскій переваль) и Дагестана съ Кахетіей (чрезъ

Вантляшетскій переваль). Кромѣ того, на Кавказѣ производились работы по постройкѣ Черноморской береговой шоссейной дороги, шоссе отъ Черноморской дороги къ предполагаемому институту для дѣвицъ въ имѣніи Учъ-Дере (въ 22 верстахъ отъ Сочи) и отъ м. Адлера до с. Красной Поляны и грунтовой дороги отъ с. Молдовки (въ 7 верстахъ отъ Адлера) до нагорнаго плато Аибга, на участкѣ отъ с. Молдовки до с. Михельрипша, а также по устройству шоссе отъ с. Троицкаго, чрезъ м. Мацру къ Карсу, съ вѣтвью до Воронцовки.

Въ 1899 г. продолжались работы по постройкѣ желѣзныхъ мостовъ чрезъ рѣку Куру въ м. Ардаганѣ; чрезъ рѣку Волгу въ г. Твери, чрезъ р. Волховъ въ г. Новгородѣ и нѣсколькихъ большихъ желѣзныхъ мостовъ на Черноморской береговой дорогѣ и закончены работы по переустройству подвѣсной части Николаевского цѣпнаго моста въ г. Кіевѣ; движеніе по этому мосту открыто 28 октября 1899 г.

Наконецъ, въ отчетномъ году производилось упроченіе, для надобностей усиленнаго воинскаго движенія шоссейныхъ дорогъ въ Варшавскомъ, Кіевскомъ, Ковенскомъ и Московскомъ округахъ путей сообщенія.

Отдѣлъ шестой.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по учебному дѣлу.

Въ отчетномъ году окончило курсъ Института 156 инженероу путей сообщенія, изъ коихъ 144 челов. съ правомъ на чинъ X класса и 12—XII класса; на мраморную доску постановлено записать студента Виктора Свенторжецкаго.

Институтъ Инженероу Путей сообщенія Императора Александра I-го.

Въ Институтѣ къ началу учебнаго года, т. е. къ 1-му сентября 1899 года состояло: на I курсѣ—191 студентъ, на II курсѣ—183 студ., на III курсѣ—166 студ., на IV курсѣ—194 студ. и на V курсѣ—151, а всего 885 студентовъ.

Въ теченіе отчетнаго года при Совѣтѣ Института продолжалъ издаваться особый Сборникъ, посвященный трудамъ преподавателей и матеріаламъ для Институтскихъ курсоу. Всего вышло четыре тома издающагося при Институтѣ Сборника, а именно №№ 49, 50, 51 и 52, въ которыхъ были напечатаны, между прочимъ, нижеслѣдующіе труды:

„Общія понятія о портовыхъ и морскихъ сооруже- нійхъ“ Д. Жаринцова. „Курсъ водоснабженія и водостокоу“ В. Тимонова. „Тунельныя работы“ I. Каннегисера. „Основы электричества и магнетизма“ Н. Гезехуса. „Отчетъ по содержанію въ 1898 году Николаевскаго имени Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги Общежитія студентоу Института Инженероу Путей Сообщенія Императора Александра I.“

ИМПЕРАТОРСКОЕ
МОСКОВСКОЕ ИН-
ЖЕНЕРНОЕ УЧИ-
ЛИЩЕ.

Въ отчетномъ 1899 году изъ Императорскаго Московскаго Инженернаго Училища произведенъ первый выпускъ 24 студентовъ, окончившихъ теоретическій курсъ. На основаніи ст. 4 Высочайше утвержденнаго Положенія объ Училищѣ эти студенты командированы для практическаго усовершенствованія на техническую практику на сооружаемыя и эксплуатируемыя желѣзнодорожныя линіи и на портовые работы. Порядокъ занятій студентовъ-практикантовъ опредѣленъ особыми, утвержденными Министромъ Путей Сообщенія правилами.

Лѣтомъ студентами Училища, подъ руководствомъ преподавателей, были совершены техническія экскурсіи для ознакомленія съ разнаго рода сооруженіями, изученіе которыхъ входитъ въ курсъ училища, причемъ одной группой были осмотрѣны С.-Петербургъ, Кронштадтъ и Маріинская водная система, а другой—наиболѣе интересныя работы и сооруженія на югѣ Россіи.

Къ приему на I курсъ въ 1899 году явилось 306 человекъ (на 69 болѣе чѣмъ въ 1898 г.), изъ которыхъ 11, окончившихъ высшія учебныя заведенія, приняты безъ экзамена, а 92 по повѣрочному конкурсному экзамену. Кромѣ того, принято 33 человекъ, выдержавшихъ испытанія въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія, куда они не могли поступить за отсутствіемъ вакансій. Общее число студентовъ Училища къ началу 1899—1900 учебнаго года достигло 300 человекъ: на I курсъ—149, на II курсъ—99 и на III курсъ—52. Изъ этого числа учащихся 115 помѣщаются въ устроенномъ при училищѣ общежитіи.

Преподавательскій персоналъ Училища состоитъ изъ 41 лица, въ томъ числѣ 30 сверхштатныхъ преподавателей, на обязанности которыхъ лежитъ руководство студентами при репетиціонныхъ и практическихъ занятіяхъ.

По всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія 5 ноября 1899 года воспослѣдовало Высочайшее Государя Императора соизволеніе на установленіе ученаго знака для тѣхъ лицъ, которыя бу-

дугъ удостоиваться дипломами на званіе инженера-строителя.

Съ 1 января 1899 года въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія перешло изъ Военнаго вѣдомства вмѣстѣ съ Закаспійской военной желѣзной дорогой и состоявшее при послѣдней Асхабадское желѣзнодорожное училище. Общее число учащихся во всѣхъ 32-хъ училищахъ въ I-мъ полугодіи составляло 2.863 человекъ.

Техническія желѣзнодорожныя Училища.

Окончило теоретическій курсъ ученія 722 человекъ, которые размѣщены на желѣзныя дороги для обязательной двухлѣтней практики. За все время своего существованія эти учебныя заведенія выпустили 9.439 человекъ съ спеціальной подготовкою для занятія второстепенныхъ техническихъ должностей и изъ этого числа, по послѣднимъ свѣдѣніямъ, служатъ на желѣзныхъ дорогахъ 4.911 человекъ:

на службахъ: а) тяги и подвижного состава	2.963
б) пути и зданій.	1.274
в) движенія и телеграфа	426
г) счетоводной и канцелярской	248

Наибольшее число изъ окончившихъ, 1.271 состоятъ машинистами, 778 помощниками машинистовъ, 337 слесарями и 322 дорожными мастерами.

Въ лѣтнее время, по обыкновенію производились практическія занятія по плотничному ремеслу и строительному искусству, при чемъ ученики принимали участіе въ ремонтѣ и постройкѣ разныхъ зданій, полезныхъ для училищъ. Между прочимъ въ Борисоглѣбскомъ техническомъ желѣзнодорожномъ училищѣ учениками была сдѣлана каменная пристройка для домової церкви, въ которой ощущалась настоятельная потребность какъ для училища, такъ и для служащихъ на ст. Борисоглѣбскъ, по причинѣ отдаленности городскихъ храмовъ.

Въ августѣ минувшаго года къ приему въ I-й классъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ было допущено 2.495 человекъ. Удовлетворительно выдержали

1.241 человекъ и на свободныя вакансіи приняты 998 человекъ, въ томъ числѣ 578 дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Къ началу 1899—1900 учебнаго года общій составъ учащихся въ техническихъ училищахъ вѣдомства путей сообщенія опредѣлился въ 2.977 человекъ.

При 22 училищахъ находятся общежитія, въ которыхъ около 1.000 учениковъ получаютъ одни бесплатно, а другіе за небольшую плату, удобное помѣщеніе и здоровую пищу при надлежащемъ воспитательномъ надзорѣ. На содержаніе этихъ общежитій Министерствомъ Путей Сообщенія въ отчетномъ году было израсходовано около 16.000 руб. въ видѣ пособій мѣстнымъ попечительствамъ о недостаточныхъ ученикахъ желѣзнодорожныхъ училищъ. Въ 1899 году учреждены два новыя попечительства при Красноярскомъ и Ковровскомъ училищахъ, и въ настоящее время число такихъ благотворительныхъ обществъ достигло 23.

Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія.

Въ 1899 году въ Вышневолоцкомъ училищѣ кондукторовъ путей сообщенія окончило курсъ 40 учениковъ, которые распределены по водянымъ и шоссейнымъ путямъ сообщенія и по портамъ на двухлѣтнія практическія занятія. Изъ общаго числа 398 окончившихъ курсъ этого учебнаго заведенія на службѣ въ вѣдомствѣ путей сообщенія находится 271 человекъ, изъ коихъ 29 служатъ на желѣзныхъ дорогахъ, а остальные на водяныхъ и шоссейныхъ путяхъ сообщенія.

Въ августѣ мѣсяцѣ въ I-й классъ училища было принято 58 человекъ. Всего же въ трехъ классахъ училища къ началу 1899—1900 учебнаго года было 152 ученика.

Нижегородское рѣчное училище.

Общее число учащихся въ Нижегородскомъ рѣчномъ училищѣ, предназначенномъ для подготовленія капитановъ на суда Волжскаго бассейна, въ отчетномъ году возросло до 200 человекъ. Въ 1898 году въ немъ было открыто параллельное отдѣленіе въ I классѣ, а

въ 1899 году такое же отдѣленіе образовалось и во II классѣ.

За 12 лѣтъ существованія Нижегородскаго училища въ немъ окончило курсъ 322 человекъ, изъ которыхъ многіе занимаютъ теперь отвѣтственныя должности командировъ и ихъ помощниковъ на судахъ внутренняго плаванія.

На содержаніе этого училища въ томъ же году съ Высочайшаго соизволенія изъ средствъ Министерства Путей Сообщенія было выдано пособіе въ 2.000 руб., въ виду того, что само училище не располагаетъ достаточными средствами, а вслѣдствіе его расширенія возрасли и расходы на его содержаніе.

Число учебныхъ заведеній, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія, въ 1899 году увеличилось еще двумя рѣчными училищами:

Новыя рѣчныя училища въ Рыбинскѣ и Благовѣщенскѣ.

I) на основаніи Высочайшаго повѣлѣнія воспослѣдовавшаго 9 апрѣля 1899 года по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ, бывшій въ Рыбинскѣ мореходный классъ переданъ въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія съ преобразованіемъ въ рѣчное училище, которое и открыто въ томъ же городѣ 16 октября въ составѣ одного класса съ 38 учениками.

Новое учебное заведеніе содержится на счетъ постояннаго ежегоднаго пособія въ 1.000 рублей изъ Государственнаго Казначейства, а также на суммы, жертвуемыя мѣстными городскимъ управленіемъ и земствомъ, и на средства, отпущенныя Министерствомъ Путей Сообщенія изъ сбереженій отъ смѣтныхъ кредитовъ минувшаго года.

II) 15 декабря 1899 г. открыты рѣчные классы въ г. Благовѣщенскѣ, въ Восточной Сибири, съ цѣлью подготовленія командировъ и машинистовъ для пароходовъ, плавающихъ по рѣкамъ Амурскаго бассейна. Средства, необходимыя на устройство этого учебнаго заведенія и содержаніе его въ первое время, обезпечены собранными

среди мѣстныхъ пароходовладѣльцевъ добровольными пожертвованіями.

Въ виду выяснившейся настоятельной потребности въ такого рода школахъ въ отчетномъ году по распоряженію Министра Путей Сообщенія была образована особая коммиссія по обсужденію и разработкѣ нормальнаго положенія о рѣчныхъ училищахъ вѣдомства путей сообщенія. Въ настоящее время означенной коммиссіей выработанъ проектъ основанія устройства рѣчныхъ училищъ для предположеннаго представленія этого вопроса на уваженіе Государственнаго Совѣта.

Общеобразова-
тельные школы
при жел. доро-
гахъ.

По послѣднимъ свѣдѣніямъ число общеобразовательныхъ школъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, для образованія дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ, въ 1899 году возрасло до 177 съ 19.321 учащимися обоого пола. Часть этихъ школъ состоитъ въ духовномъ вѣдомствѣ, часть въ вѣдомствѣ народнаго просвѣщенія. На содержаніе такихъ школъ въ 1899 году желѣзными дорогами было израсходовано около 285.000 рублей.

Отдѣлъ седьмой.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по улучшенію быта и призьбнїю служащихъ.

Въ 1899 году эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія продолжала дѣйствовать на основаніи Высочайше утвержденнаго въ $\frac{9}{21}$ день мая мѣсяца 1876 года Положенія о сей кассѣ.

Эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія.

Въ теченіе 1899 года число участниковъ кассы возросло съ 1.616 чел. до 1.694 человекъ.

Капиталь кассы увеличился съ 4.345.000 руб. (на 1 января 1899 г.) до 4.590.000 руб. (на 1 января 1900 г.).

Число пенсіонеровъ кассы возросло за то же время съ 900 чел. до 983 чел., при чемъ на 1 января 1900 года по кассѣ числилось:

Пенсіонеровъ	123 чел.
Вдовъ бывшихъ участниковъ	372 „
Сиротъ	488 „

Всего 983 чел.

На удовлетвореніе сихъ лицъ причитающимся имъ по Уставу кассы пенсіями ассигновано изъ средствъ кассы 236.824 руб. 33 коп.

Въ теченіе отчетнаго года труды образованной въ 1896 году Комиссіи по пересмотру Положенія объ эмеритальной кассѣ были отпечатаны, дабы возможно большее число участниковъ могло въ подробности ознако-

миться какъ съ самыми работами Комиссіи, такъ и съ тѣми мѣрами, кои Комиссія полагала необходимыми принять въ цѣляхъ лучшаго обезпеченія устойчивости кассы. При этомъ участникамъ кассы было предоставлено высказаться какъ относительно трудовъ Комиссіи, такъ и о проектированныхъ Комиссіею мѣрахъ улучшенія положенія эмеритальной кассы.

Пенсіонныя и вспомогательно-сберегательныя кассы на казенныхъ и частныхъ жел. дорогахъ.

Согласно Высочайше утвержденному 3 мая 1899 года мнѣнію Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, бывшее Управление дѣлами пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, съ присоединеніемъ къ нему Дѣлопроизводства Канцеляріи Министра по надзору за пенсіонными и сберегательно-вспомогательными кассами частныхъ желѣзныхъ дорогъ съ 1 іюля 1899 года, было преобразовано въ Управление дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета, благодаря чему было объединено дѣлопроизводство по всѣмъ вопросамъ, касающимся обезпеченія желѣзнодорожныхъ служащихъ и ихъ семействъ, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Такое сосредоточеніе однородныхъ по существу своему дѣлъ въ одномъ учрежденіи представляетъ существенныя преимущества, какъ въ смыслѣ однообразнаго направленія аналогичныхъ вопросовъ, возникающихъ въ дѣятельности кассъ казенныхъ и частныхъ дорогъ, одинаково организованныхъ на началахъ страхованія, такъ и въ смыслѣ созданія благоприятныхъ условій для весьма желательнаго объединенія статистики участниковъ кассъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Ко времени упомянутаго преобразованія на отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ дѣйствовали частью пенсіонныя и сберегательно-вспомогательныя кассы, организованныя на основаніи закона 30 мая 1888 года, частью пенсіонная касса, учрежденная по закону 3 іюня 1894 года.

Общее число участниковъ всѣхъ упомянутыхъ кассъ доходило до 250.000 человекъ, изъ коихъ около 175.000

служащихъ на казенныхъ дорогахъ и около 75.000 служащихъ на частныхъ дорогахъ.

Общая сумма капиталовъ этихъ кассъ составляла: для пенсіонной кассы казенныхъ дорогъ около 20 милліоновъ рублей, для кассъ частныхъ дорогъ — около 60 милліоновъ рублей, всего же — около 80.000.000 рублей.

Ежегодный доходъ всѣхъ перечисленныхъ кассъ превышаетъ 13.000.000 рублей.

Засимъ въ 1899 году получилъ практическое осуществленіе возбужденный еще въ 1898 году *) Министерствомъ Путей Сообщенія вопросъ о разрѣшеніи пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ открыть операциі по страхованію жизни желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Разрѣшая пенсіонной кассѣ открыть операциі по страхованію жизни и дѣлая, такимъ образомъ, первую попытку правительственнаго страхованія, Министерство Путей Сообщенія, прежде всего, исходило изъ тѣхъ соображеній, что организованныя на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ на страховыхъ началахъ пенсіонныя и сберегательно - вспомогательныя кассы, давая желѣзнодорожнымъ агентамъ и ихъ семьямъ обезпеченіе вполне вѣрное, выдаютъ его, однако, въ большинствѣ случаевъ въ слишкомъ незначительныхъ размѣрахъ; при тѣхъ размѣрахъ вычетовъ съ участниковъ и пособій кассамъ отъ Обществъ и казны, какіе установлены въ уставахъ упомянутыхъ кассъ, пенсіи и пособія изъ послѣднихъ являются сколько нибудь значительными лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда служащій оставитъ службу или умретъ послѣ особенно продолжительнаго срока службы, напримеръ 25—30 лѣтъ; въ случаѣ же смерти служащаго до выслуги удовлетворительной пенсіи, семья его часто остается безъ всякихъ средствъ.

Такое положеніе дѣла естественно побуждало служащихъ изыскивать на сторонѣ способы для полученія ка-

*) См. Обзоръ дѣятельности Министерства Путей Сообщенія за 1898 годъ, стр. 119—120.

кого либо дополнительнаго обезпеченія; главнѣйшими изъ такихъ способовъ являлись или организація служащими, на началахъ взаимопомощи ссудо-сберегательныхъ и похоронныхъ кассъ, или внесеніе денегъ въ государственныя сберегательныя кассы, или, наконецъ, страхованіе жизни въ частныхъ страховыхъ обществахъ. Каждая изъ этихъ организацій имѣетъ свои существенныя неудобства и недостатки: посредствомъ внесенія сбереженій въ сберегательныя и ссудо-сберегательныя кассы, можно накопить сколько нибудь крупную сумму лишь послѣ продолжительнаго времени; похоронныя кассы, во-первыхъ, обезпечиваютъ только незначительныя похоронныя пособія, а, во вторыхъ, построены на столь шаткихъ основаніяхъ, что не представляютъ собою прочной финансовой состоятельности; наконецъ, участіе въ страховыхъ обществахъ, при нынѣшнихъ условіяхъ дѣятельности послѣднихъ, когда имъ приходится тратить огромныя суммы на широкія рекламы, роскошныя помѣщенія и дорого-стоющую агентуру, представляется, вообще, мало выгоднымъ и слишкомъ дорогимъ. Въ виду всѣхъ этихъ соображеній, въ Министерствѣ Путей Сообщенія и возникло предположеніе устроить для служащихъ обширной сѣти желѣзныхъ дорогъ Имперіи взаимное страхованіе, которое обходилось бы участникамъ значительно дешевле, нежели участіе въ частныхъ компаніяхъ.

Представленіе Министра Путей Сообщенія по изложенному вопросу было заслушано Соединенными Департаментами Государственной Экономіи, Законовъ и Гражданскихъ и Духовныхъ Дѣлъ въ февралѣ 1899 года, а 3-го мая того же года мнѣніе Государственнаго Совѣта о разрѣшеніи пенсіонной кассъ производить операціи страхованія жизни удостоилось Высочайшаго утвержденія.

На основаніи означеннаго закона 3 мая 1899 года, право страхованія жизни въ пенсіонной кассъ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ было предоставлено всѣмъ служащимъ по постройкѣ и эксплуатаціи какъ казенныхъ, такъ равно и частныхъ желѣзныхъ до-

рогъ, а также всѣмъ чинамъ центральныхъ установлений Министерства Путей Сообщенія и установлений по желѣзнодорожной части Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля (какъ центральныхъ, такъ и мѣстныхъ). Страхование жизни можетъ быть заключено: а) *на случай смерти*, причемъ застрахованный капиталъ выдается немедленно послѣ смерти страхователя (обыкновенное страхование) и б) на опредѣленный срокъ, причемъ застрахованный капиталъ выдается по истеченіи условнаго срока или немедленно послѣ смерти страхователя, если она послѣдуетъ ранѣ наступленія сего срока (страхованіе смѣшанное). Лица, пожелавшія застраховаться, подвергаются подробному медицинскому освидѣтельствуванію. Безъ медицинскаго освидѣтельствуванія страхование жизни можетъ быть заключено лишь при условіи, что, въ случаѣ смерти страхователя ранѣ пяти лѣтъ со дня заключенія страхованія, возвращаются взаимнѣ застрахованнаго капитала только внесенныя страхователемъ преміи (такъ называемое отсроченное страхование). Кромѣ того, допускается заключеніе особаго *коллективнаго* страхованія группами лицъ, въ количествѣ не менѣ двадцати пяти человекъ, служащихъ въ одномъ отдѣлѣ, либо въ одномъ изъ вышеупомянутыхъ учреждений, съ упрощеннымъ медицинскимъ освидѣтельствуваніемъ.

Мѣропріятіе Министерства Путей Сообщенія было весьма сочувственно встрѣчено служащими. Значительное количество заявленій о желаніи застраховаться на изложенныхъ условіяхъ въ пенсіонной кассѣ, которыя стали поступать въ Управление дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета, могутъ служить свидѣтельствомъ того, что мѣра эта отвѣчала дѣйствительной потребности. Въ виду предстоявшихъ работъ по выработкѣ, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, формъ счетоводства и отчетности, а также правилъ для медицинскихъ освидѣтельствуваній и проч. подготовительныхъ дѣйствій, фактически пенсіонная касса открыла операціи по стра-

хованію жизни лишь съ 1-го октября 1899 года. Между тѣмъ къ 1-му января 1900 года, т. е. по истеченіе всего лишь 3-хъ мѣсяцевъ, пенсіонная касса уже успѣла выдать 1.104 полиса на сумму 1.492.650 р. Число же заявленій о желаній застраховаться къ тому же времени превышало уже 2.000.

**Инвалидный для
желѣзнодорож-
ныхъ служащихъ
домъ Императора
Александра II.**

Согласно ходатайству XI Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, для увѣковѣченія памяти о первомъ двадцатипятилѣтніи благополучнаго царствования Императора Александра II-го, учрежденъ былъ Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ, на основаніи Устава, Высочайше утвержденнаго по положенію Комитета Министровъ 1-го октября 1882 года, съ присвоеніемъ сему Дому имени въ Бозѣ почивающаго Императора.

Названный Домъ содержится на счетъ ежегодныхъ отчисленій, по 5 рублей съ версты каждой колеи главнаго рельсоваго пути всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, и состоитъ изъ трехъ колоній или убѣжищъ: Московскаго, близъ города Можайска, Западнаго, близъ города Влодавы и Полтавскаго, близъ гор. Кобелякъ.

Назначеніе Инвалиднаго дома заключается въ прирѣннїи какъ одинокихъ, такъ и семейныхъ бывшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, потерявшихъ способность снискивать себѣ средства къ существованію трудомъ по старости, по разстроенному на службѣ здоровью, по увѣчью или по другимъ причинамъ, вызваннымъ долголѣтнею службою или несчастными случаями на желѣзныхъ дорогахъ.

Названныя три Отдѣленія представляютъ собою обособленныя сельскія колоніи съ значительными участками земли, лѣсными угодьями и многочисленными постройками.

На прирѣннїи въ колоніяхъ Инвалиднаго дома въ отчетномъ году состояло: инвалидовъ 357, въ томъ числѣ одинокихъ 95 и семейныхъ 262; женъ инвалидовъ 242 и дѣтей 498, а всего 1.097 человекъ.

По смѣтѣ было предположено содержать 385 инвалидовъ, съ общимъ расходомъ на этотъ предметъ въ 159.675 руб., что составляетъ на каждую инвалидо-семью 414 руб. 74 коп., т. е. менѣе смѣтныхъ предположеній 1898 года приблизительно на 51 руб. на инвалидо-семью. Въ дѣйствительности же на содержаніе Инвалиднаго дома въ 1899 году израсходовано 138.000 руб., что составитъ на инвалидо-семью 387 рублей.

Такъ какъ Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ учрежденъ и первоначально содержался на средства частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, въ распоряженіи коихъ къ 1 января 1880 г. было протяженіе желѣзнодорожнй сѣти въ 20.043 вер. при 87 верстахъ дорогъ, принадлежавшихъ казнѣ, то и ближайшее завѣдываніе или управленіе Инвалиднымъ домомъ, на основаніи Устава онаго, было возложено на частный коллегіальный органъ, особый Комитетъ, состоявшій изъ представителей желѣзнодорожныхъ Обществъ, по избранію Общаго Съѣзда, которому Комитетъ и былъ подчиненъ въ своихъ дѣйствіяхъ.

Впослѣдствіи, съ расширеніемъ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, которая къ 1 іюля 1898 г. составляла 31.241 вер. при 14.506 верстахъ дорогъ, принадлежавшихъ частнымъ обществамъ, Инвалидный домъ фактически сталъ однимъ изъ видовъ общегосударственнаго призрѣнія, такъ какъ значительная часть доходовъ по призрѣнію инвалидовъ покрывалась казною, а потому дальнѣйшее оставленіе сего благотворительнаго учрежденія въ вѣдѣніи частнаго коллегіальнаго органа представлялось несоотвѣтствующимъ современному положенію желѣзнодорожнаго дѣла. Къ тому же времени на практикѣ обнаружались и нѣкоторые недостатки какъ въ организациі, такъ и въ порядкѣ веденія дѣла призрѣнія и управленія онымъ.

Въ виду сего, Министръ Путей Сообщенія пришелъ къ заключенію о необходимости сдѣлать нѣкоторыя измѣненія въ Уставѣ Инвалиднаго дома, съ передачею принадлежащаго оному имущества и капиталовъ въ непосред-

ственное завѣдываніе и распоряженіе Министерства Путей Сообщенія. Означенная передача, на основаніи Высочайше утвержденнаго 12 іюня 1898 года Положенія Комитета Министровъ, послѣдовала 1 іюля того же года. Вслѣдъ за симъ, для выработки новаго Положенія объ Инвалидномъ домѣ, при Министерствѣ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министерствами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ, была образована особая Комиссія съ участіемъ представителей отъ названныхъ вѣдомствъ. Въ виду сложности возложенной на эту Комиссію задачи, а также возникшаго между членами оной разногласія во взглядахъ на задачи Инвалиднаго дома и характеръ призрѣнія въ ономъ, вопросъ объ измѣненіи Устава Инвалиднаго дома не получилъ еще окончательнаго разрѣшенія.

Придавая особое значеніе поощренію трудолюбія среди призрѣваемыхъ, Министерство Путей Сообщенія образовало особую, съ участіемъ члена Попечительнаго Совѣта Домовъ Трудолюбія, Комиссію для организаціи труда въ средѣ инвалидовъ и членовъ ихъ семействъ. Совмѣстными дѣйствіями означенной Комиссіи и Управленія Инвалиднаго дома, въ Инвалидныхъ убѣжищахъ организованы различные виды труда, доступнаго калѣкамъ и вообще лицамъ, сохраняющимъ хотя часть трудоспособности. Въ то же время, стараясь пріохотить инвалидовъ и членовъ ихъ семействъ къ посильнымъ занятіямъ, Управленіе Инвалиднаго дома предоставляетъ имъ за плату исполненіе хозяйственныхъ работъ по мелкому ремонту и содержанію въ порядкѣ колоній.

Независимо отъ сего, во всѣхъ трехъ Отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома устроены для мальчиковъ различныя мастерскія: слесарно-кузнечныя, столярно-токарныя, корзиночныя, щеточныя, переплетныя, а для дѣвочекъ классы рукодѣлія и, кромѣ того, въ Московскомъ отдѣленіи введено преподаваніе телеграфнаго искусства, а также домоводства и кухоннаго дѣла. Руководителями или учителями въ означенныхъ мастерскихъ состоятъ

преимущественно бывшіе мастера изъ инвалидовъ, а занятія въ этихъ мастерскихъ направляются на изготовленіе нужныхъ Отдѣленію предметовъ, давая, такимъ образомъ, дѣтямъ инвалидовъ и нѣкоторый заработокъ и, кромѣ того, безъ особыхъ затратъ со стороны Инвалиднаго дома, прочную ремесленную подготовку, могущую обезпечить имъ достаточный заработокъ въ будущемъ. Всѣхъ обучающихся въ мастерскихъ сыновей инвалидовъ, въ теченіе 1899 г., было 68 человѣкъ, въ классахъ рукодѣлія обучалось 58 дѣвочекъ. Полезность такого способа подготовки дѣтей инвалидовъ къ поступленію въ желѣзнодорожныя мастерскія доказана опытомъ 1899 года, въ теченіе коего изъ дѣтей инвалидовъ, обучавшихся въ мастерскихъ Отдѣленій, опредѣлено въ желѣзнодорожныя мастерскія 18 человѣкъ и на телеграфную желѣзнодорожную службу 2 дочери инвалидовъ.

Въ находящихся при убѣжищахъ двуклассныхъ училищахъ обучалось въ отчетномъ году 147 мальчиковъ и 133 дѣвочки, кромѣ того, въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ состояло пансіонерами 17 мальчиковъ, изъ числа окончившихъ курсъ въ школахъ Отдѣленій сыновей инвалидовъ.

Въ больницахъ Инвалидныхъ Отдѣленій пользовалось 5.979 человѣкъ, въ томъ числѣ 5.918 амбулаторныхъ.

Общее руководительство и главный надзоръ за врачбно-санитарнымъ состояніемъ всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ принадлежитъ Управленію желѣзныхъ дорогъ, въ составѣ котораго существуетъ учрежденный для этой цѣли въ 1894 году при б. Упр. каз. ж. д. особый Врачебно-Санитарный Отдѣлъ, согласно Высочайше утвержденному, 3 мая 1899 г., мнѣнію Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ учреждений Министерства Путей Сообщенія, переименованный во Врачебно-Санитарную Часть.

Дѣятельность по
врачебно-сани-
тарной части.

I. Врачебно-Санитарная Часть вѣдаетъ желѣзнодорожную гигиену и устройство врачбно-санитарной служ-

бы на желѣзныхъ дорогахъ; наблюдаетъ за правильностью укомплектованія врачебныхъ службъ на русской желѣзнодорожной сѣти, за постройкой и оборудованіемъ желѣзнодорожныхъ больницъ и пріемныхъ покоевъ и вѣдаетъ дѣла по обезпеченію врачебной помощи желѣзнодорожнымъ служащимъ, мастеровымъ и рабочимъ и ихъ семействамъ, а также проѣзжающимъ по дорогамъ пассажирамъ, и по снабженію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ медикаментами и другими врачебными припасами.

На ряду съ этимъ къ обязанности Врачебно-Санитарной Части относится: составленіе общихъ годовыхъ смѣтъ и годовыхъ отчетовъ о расходахъ и санитарномъ состояніи всѣхъ казенныхъ дорогъ; веденіе медицинской статистики; изслѣдованіе причинъ усиленія болѣзненности и смертности и принятіе мѣръ, направленныхъ къ уменьшенію и локализациі таковыхъ на всей русской желѣзнодорожной сѣти; выработка инструкцій и правилъ по врачебно-санитарной части на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ; производство фактическаго контроля дѣятельности мѣстныхъ санитарныхъ органовъ и ближайшее ознакомленіе на мѣстѣ съ условіями и нуждами дорогъ во врачебно-санитарномъ отношеніи.

Въ теченіе отчетнаго года врачами Врачебно-Санитарной Части Управленія ж. д. пользовано амбулаторно и на дому больныхъ служащихъ въ названномъ Управленіи и въ другихъ Центральныхъ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія, а также членовъ ихъ семействъ, всего 9.650 человекъ.

Въ то же время Врачебно-Санитарная Часть, независимо отъ исполненія перечисленныхъ выше обязанностей, принимала участіе въ освидѣтельствованіи и дачѣ заключеній по вопросу о состояніи здоровья служащихъ, на предметъ выдачи таковымъ вознагражденія за увѣчья и т. п.

Подобныхъ заключеній было дано:

- 1) Юридической Части Упр. ж. д.—по претензіямъ пострадавшихъ отъ несчаст-

ныхъ происшествій на казенныхъ жел. дорогахъ	228
2) Канцеляріи того же Управленія и Комитету Управленія дѣлами Пенсіонной Кассы служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ— о лицахъ, просившихъ о назначеніи пособія на лѣченіе болѣзней и усиленныхъ пособій и пенсій по случаю увольненія отъ службы по болѣзни и неспособности къ труду	415
3) Прочимъ Отдѣламъ и частямъ Управленія ж. д. и Управленію по сооруженію Сибирской ж. д. (нынѣ Упр. по сооруженію ж. д.)—о состояніи здоровья служащихъ и служившихъ на постройкахъ—на предметъ выдачи пособій на лѣченіе болѣзней и вознагражденій по разнымъ случаямъ .	193
<hr/>	
Итого . .	836

II. Врачебно - санитарныя службы на всей русской желѣзнодорожной сѣти руководствуются „Правилами врачебно - санитарной службы на желѣзныхъ дорогахъ“, утвержденными Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, 20 іюня 1893 года и измѣненіями и дополненіями къ нимъ, утвержденными 24 ноября 1894 года, 27 марта 1897 года и 6 ноября 1899 года.

Врачебно-санитарная служба на желѣзныхъ дорогахъ состоитъ въ непосредственномъ вѣдѣніи Старшаго врача, подъ главнымъ руководствомъ Начальника дороги.

Въ административномъ отношеніи желѣзныя дороги дѣлятся на врачебно - санитарные участки, фельдшерскіе и акушерскіе околотки. Согласно § 3 „Правилъ врачебно-санитарной службы на желѣзныхъ дорогахъ“, протяженіе врачебныхъ участковъ не должно превышать 120 верстъ, а фельдшерскихъ околотковъ—60 верстъ. Врачебные участки находятся въ завѣдываніи участковыхъ вра-

чей, а околodками завѣдуютъ, подѣ наблюдениемъ участковыхъ врачей, опытные фельдшера и акушерки-фельдшерицы. Большія желѣзнодорожныя станціи, Управленія и мастерскія, гдѣ сосредоточивается значительное число служащихъ съ ихъ семействами и рабочихъ, численностью отъ 1.500 — 2.000 человѣкъ, составляетъ отдѣльный участокъ.

Желѣзнодорожныя больницы находятся въ завѣдываніи особаго врачебнаго персонала или участковыхъ врачей.

Число больницъ и приемныхъ покоевъ, ихъ размѣры и расположеніе по линіи опредѣляются центральной администраціею желѣзной дороги (по казеннымъ дорогамъ—Управленіе желѣзныхъ дорогъ), въ зависимости отъ числа служащихъ, возможности пользоваться больницами другихъ вѣдомствъ и прочихъ мѣстныхъ условий. Желѣзныя дороги, не имѣющія своихъ больницъ или имѣющія оныя въ недостаточныхъ размѣрахъ, обязаны обезпечить за свой счетъ леченіе лицамъ, имѣющимъ право на таковое, въ больницахъ другихъ вѣдомствъ.

Приемные покои устроены и устраиваются на станціяхъ узловыхъ, имѣющихъ депо и ближайшихъ къ мѣсту жительства участковыхъ врачей; для устройства же таковыхъ на прочихъ станціяхъ установлено минимальное между ними разстояніе въ 50 верстъ. Каждый приемный покой снабженъ достаточнымъ запасомъ медикаментовъ и перевязочныхъ средствъ, двумя кроватями, двумя носилками и тремя комплектами приспособленій для перевозки больныхъ и раненыхъ.

На каждой станціи, гдѣ не имѣется приемнаго покоя, равно какъ и въ каждомъ поѣздѣ, установлено имѣть однѣ носилки, ящикъ съ наиболѣе употребительными лекарствами и наставленія объ ихъ употребленіи; въ составѣ каждой кондукторской бригады пассажирскаго поѣзда на многихъ дорогахъ включается кондукторъ-фельдшеръ.

Въ отчетномъ году, на всѣхъ казенныхъ жел. дорогахъ состояло: врачей 338, фельдшеровъ 794, акуше-

рокъ 193, больницъ 41 на 1.230 кроватей, приемныхъ коевъ 377. Кроме того, для спеціальнаго леченія слабогрудыхъ, ревматиковъ и т. п., имѣлись санаторіи: Сурамская на Закавказскихъ и Куяльницкая въ Одессѣ на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ. Для леченія душевнобольныхъ проектировано устройство особыхъ отдѣленій при Инвалидномъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ домѣ Императора Александра II-го.

Въ отчетномъ году, какъ между служащими и ихъ семействами, такъ и между пассажирами и посторонними лицами, обратившимися за врачебной помощью къ желѣзнодорожному врачебному персоналу, зарегистрировано различныхъ заболѣваній 1.254.876, изъ коихъ выздоровѣло 1.202.063, т. е. 95,79⁰/₁₀₀, умерло 7.215, т. е. 0,60%.

Заразные болѣзни, какъ, напр., оспа, скарлатина, дифтеритъ, тифы всѣхъ видовъ и проч. встрѣчались на дорогахъ (въ казенныхъ зданіяхъ) въ видѣ рѣдкихъ единичныхъ случаевъ, которые удавалось локализовать принимаемыми мѣрами, такъ что въ теченіе отчетнаго года эпидемій на казенныхъ дорогахъ не было. Равнымъ образомъ, благодаря своевременно принятымъ энергичнымъ мѣрамъ по борьбѣ съ чумною заразою, проникшимъ было въ 1898 г. въ Закаспійскій край и въ 1899 г. въ Царевскій уѣздъ Астраханской губерніи, чумно-заразныхъ заболѣваній на желѣзныхъ дорогахъ ни въ 1898, ни въ 1899 годахъ не было.

Годовой расходъ на Врачебно-Санитарную Часть каз. ж. д. выразился въ суммѣ 2.007.532 руб. 15 коп. Содержаніе же одного больного обошлось въ среднемъ въ 1 руб. 59 коп.

Отдѣлъ восьмой.

Дѣятельность Центральныхъ установлений Министерства.

Совѣтъ по же-
лѣзнодорож-
нымъ дѣламъ.

Дѣятельность Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ отчетномъ году выразилась въ изданіи различныхъ правилъ для перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ развитіе и разъясненіе соотвѣтствующихъ статей общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Такъ, Совѣтомъ рассмотрѣны и утверждены:

Правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ нефтяныхъ грузовъ въ вагонахъ цистернахъ.

Правила перевозки минеральнаго топлива, руды, флюсовъ и соли въ Западной части Донецкаго бассейна.

Дополнены правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ веществъ, требующихъ соблюденія особой осторожности и правила о срокахъ доставки желѣзнодорожныхъ грузовъ.

Сверхъ сего, въ отчетномъ году Совѣтомъ посвящено тринадцать засѣданій пересмотру правилъ отправки нефтяныхъ грузовъ изъ Баку и перевозки сихъ грузовъ по Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Остальные изъ рассмотрѣнныхъ дѣлъ относились къ устройству полустанцій, разъѣздовъ и обращенія разныхъ остановочныхъ пунктовъ на желѣзныхъ дорогахъ въ самостоятельныя тарифныя станціи для пассажирскаго и товарнаго движенія.

Инженерный
Совѣтъ.

Инженерный Совѣтъ Министерства Путей Сообщенія былъ образованъ на основаніи Высочайшаго повелѣнія 16 апрѣля 1892 года, для разработки и обсужденія техническихъ вопросовъ общаго значенія и проектовъ

смѣтъ и техническихъ условій важныхъ работъ, сопряженныхъ съ значительными и продолжительными расходами.

Для участія въ обсужденіи разсматриваемыхъ въ Инженерномъ Совѣтѣ смѣтъ и техническихъ условій сооруженій, требующихъ для своего осуществленія значительныхъ финансовыхъ средствъ, а равно вопросовъ, имѣющихъ особое финансовое значеніе, предоставлено было Министру Финансовъ и Государственному Контролеру назначать въ Инженерный Совѣтъ по одному представителю.

Для болѣе подробнаго опредѣленія круга дѣятельности Инженернаго Совѣта, 5 іюня 1892 года Министромъ Путей Сообщенія былъ утвержденъ наказъ инженерному Совѣту. Затѣмъ означенный наказъ былъ замѣненъ новымъ, утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія 11 мая 1898 года, съ измѣненіемъ и дополненіемъ статей 1, 2, 13, 15 и 16 первоначальнаго наказа Инженерному Совѣту.

На основаніи Высочайше утвержденного въ 3-й день мая отчетнаго года мнѣнія Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, положеніе объ Инженерномъ Совѣтѣ утверждено въ законодательномъ порядкѣ, при чемъ въ означенномъ положеніи подробно указаны и кругъ дѣятельности Совѣта, а именно: въ ст. 20-й главы третьей Временнаго учрежденія Министерства Путей Сообщенія указано, что разсмотрѣнію Инженернаго Совѣта подлежатъ: 1) проекты новыхъ, по технической части, узаконеній, правилъ, положеній и общихъ распоряженій, относящихся до сооруженія и эксплуатаціи путей сообщенія и портовъ, а также до изготовленія и испытанія строительныхъ матеріаловъ, издѣлій, подвижнаго состава и машинъ, употребляемыхъ на означенныхъ путяхъ сообщенія и въ портахъ, и предположенія о дополненіи, измѣненіи и разъясненіи и отмѣнѣ означенныхъ узаконеній, правилъ, положеній и общихъ распоряженій; 2) технические проекты, представляемые на

Высочайшее благовоззрѣніе; 3) образцовые чертежи сооруженій, машинъ и подвижнаго состава или частей оныхъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда таковыя чертежи объявляются или рекомендуются подвѣдомственнымъ Министерству Путей Сообщенія установленіямъ; 4) проекты и техническія условія работъ особой важности или сопряженныхъ съ значительными расходами, либо требующихъ примѣненія новыхъ системъ: сооруженій, механическихъ средствъ или частей подвижнаго состава; 5) предположенія о новыхъ способахъ технической эксплуатаціи путей сообщенія; 6) проекты новыхъ типовъ подвижнаго состава, рельсовъ и скрѣпленій; 7) наиболѣе важные техническіе вопросы и проекты, передаваемые на заключеніе Министра Путей Сообщенія посторонними вѣдомствами и 8) всякаго рода техническіе вопросы, проекты, расцѣночныя вѣдомости и смѣты, которые Министръ Путей Сообщенія признаетъ нужнымъ передать на разсмотрѣніе Инженернаго Совѣта.

Главные различія между положеніемъ объ Инженерномъ Совѣтѣ, изданнымъ въ 1892 году, и новымъ положеніемъ 1899 года заключается въ нижеслѣдующемъ:

1) утверждены штаты Инженернаго Совѣта;

2) личный составъ штатныхъ членовъ Совѣта увеличенъ однимъ членомъ, т. е. вмѣсто 8-ми по новому штату положено 9 штатныхъ членовъ;

3) По положенію 1892 года Министру Путей Сообщенія предоставлено было право возлагать обязанности членовъ Инженернаго Совѣта на уволенныхъ въ частныя предпріятія, числящихся по Министерству инженеровъ п. с., съ назначеніемъ таковыхъ штатными по Министерству инженерами, класса, соотвѣтствующаго ихъ чинамъ, но безъ содержанія. По положенію же 1899 г., въ виду упраздненія должностей штатныхъ по Министерству инженеровъ при центральныхъ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія, Министру Путей Сообщенія предоставлено возлагать обязанности членовъ Инженернаго Совѣта на инженеровъ, какъ служащихъ въ центральныхъ и мѣстныхъ установленіяхъ Министерства,

такъ и на уволенныхъ въ частныя предпріятія, но безъ присвоенія имъ сопряженныхъ съ должностью члена Инженернаго Совѣта содержанія и прочихъ правъ и преимуществъ;

4) въ положеніи 1899 года; сверхъ предоставленія Министру Финансовъ и Государственному Контролеру назначать въ засѣданія Инженернаго Совѣта по одному представителю сихъ вѣдомствъ для участія въ обсужденіи разсматриваемыхъ въ Совѣтѣ проектовъ и вопросовъ, имѣющихъ особое значеніе въ финансовомъ отношеніи, добавлено, что при разсмотрѣніи въ Совѣтѣ проектовъ и вопросовъ, имѣющихъ особое значеніе въ военномъ отношеніи, для участія въ обсужденіи сихъ вопросовъ предоставляется Военному Министру назначать представителя Военнаго вѣдомства; при разсмотрѣніи же дѣлъ, касающихся частей телеграфной и телефонной, приглашается, на одинаковомъ основаніи съ прочими членами, Начальникъ Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ;

5) согласно наказу Инженерному Совѣту, данному Министромъ Путей Сообщенія 5 іюня 1892 года, заключенія Совѣта, какъ по дѣламъ и проектамъ, поступавшимъ на его разсмотрѣніе въ силу п.п. 1, 2, 3, 4, 11 и 12 ст. 1-й сего наказа, такъ и по проектамъ: мостовъ отверстіемъ болѣе 100 саж., расположенія путей и зданій на узловыхъ и концевыхъ станціяхъ, пассажирскихъ зданій въ городахъ и на узловыхъ станціяхъ, переустройства станцій для военныхъ надобностей и устройства элеваторовъ, представлялись на усмотрѣніе Министра Путей Сообщенія. Прочіе же вопросы и дѣла разрѣшались Инженернымъ Совѣтомъ окончательно, если по нимъ послѣдовало единогласное рѣшеніе или если противъ мнѣнія большинства членовъ не было подано въ установленный срокъ особаго мнѣнія. По положенію 1899 года всѣ безъ исключенія постановленія Инженернаго Совѣта подлежатъ утвержденію Министра Путей Сообщенія.

Въ 1899 году Инженерный Совѣтъ дѣйствовалъ до 1-го іюля на основаніи положенія 1892 года, а съ 1-го іюля до конца отчетнаго года на основаніи положенія 1899 года.

Въ составъ Инженернаго Совѣта, согласно ст. 18-й временнаго учрежденія Министерства Путей Сообщенія, Высочайше утвержденнаго 3-го мая 1899 года, входятъ Начальники Управленій: желѣзныхъ дорогъ, по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, и водяныхъ и шоссеинныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ. Въ числѣ 9-ти штатныхъ членовъ Инженернаго Совѣта имѣется 4 инженера путей сообщенія, 3 военныхъ инженера, 1 инженеръ-технологъ и 1 инженеръ-архитекторъ; въ числѣ 7-ми инженеровъ Управленія дѣлами Инженернаго Совѣта имѣется: 6 инженеровъ путей сообщенія и одинъ инженеръ-технологъ.

Дѣятельность Совѣта за отчетный 1899 годъ выражается въ слѣдующихъ данныхъ:

Всѣхъ засѣданій Инженернаго Совѣта въ 1899 г. было 55.

Подлежало разсмотрѣнію Инженернаго Совѣта 191 дѣло; разсмотрѣно было 169 дѣлъ; составлено журналовъ 169.

Изъ числа 169 означенныхъ журналовъ представлено было на утвержденіе Министра Путей Сообщенія 165, на основаніи положенія 1892 года, по дѣламъ, разсмотрѣннымъ Совѣтомъ до 1 іюля 1899 года, обращено къ непосредственному исполненію постановленій Инженернаго Совѣта 4.

Въ числѣ проектовъ и дѣлъ, разсмотрѣнныхъ Инженернымъ Совѣтомъ въ томъ же году, главнѣйшіе были слѣдующіе:

а) Проекты техническихъ условій сооруженія 10 желѣзныхъ дорогъ и желѣзнодорожныхъ вѣтвей, а именно:

1) Линіи Кіевъ-Полтава, Общества Московско-Кіево-Воронежской ж. д.;

2) Марковскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути (участокъ Пустельникъ-Радиминъ);

3) линіи Ромоданово-Нижній-Новгородъ, Общества Московско-Казанской ж. дороги;

4) линіи Одесса-Аккерманъ съ вѣтвью на Маяки;

5) подъѣзднаго пути Валкъ-Штокмансгофъ, Общества Лифляндскихъ подъѣздныхъ путей;

6) подъѣзднаго пути Тумы-Владиміръ 2-го Общества подъѣздныхъ путей;

7) Мелекесскаго подъѣзднаго пути;

8) Путиловскаго подъѣзднаго пути;

9) вѣтви отъ ст. Александрополь Тифлисъ-Карсской ж. д. до города Эривани;

10) Витебскъ-Жлобинской ж. д.

б) Общія проекты вышеозначенныхъ желѣзнодорожныхъ линій и, сверхъ того, проекты нижеслѣдующихъ вѣтвей:

1) Юрьевъ-Тейковской линіи;

2) Третьяго specialнаго пути отъ ст. С.-Петербургъ, С.-Петербурго-Варшавской ж. д. до 18-й версты той же дороги;

3) линіи Земетчино-Кустаревка, Общества Московско-Казанской ж. д.;

4) линіи Ромоданово-Арзамасъ, Общества Московско-Казанской ж. д.;

5) подхода къ Москвѣ Московско-Виндавской ж. д.;

6) продолженіе Приморской ж. д.;

7) соединенія ст. Калуга-Товарная, Московско-Брянской ж. д. съ Окскою вѣтвью той же линіи;

8) вѣтви къ пристани на р. Волгѣ у г. Сызрани Московско-Казанской ж. д.

в) Проекты портовъ и проекты портовыхъ сооружений и различныхъ устройствъ въ портахъ.

1) проектъ пакгауза, съ оборудованіемъ, для Владивостокскаго порта;

2) двухъ типовъ набережныхъ въ Виндавскомъ портѣ;

3) удлиненія мола въ Ялтинскомъ портѣ;

- 4) расширения и улучшения Виндавскаго порта;
- 5) устройства желѣзно-дорожной гавани съ моломъ въ г. Ригѣ;
- 6) устройства каботажнаго порта въ городѣ Севастополѣ.

1) Проекты регуляціонныхъ работъ въ рѣкахъ и улучшенія водныхъ путей.

- 1) выправленія р. Аму-Дарьи у строящагося черезъ означенную рѣку моста;
- 2) улучшенія сѣвернаго участка Тихвинскаго воднаго пути;
- 3) выправленія рѣки Десны у села Спасскаго, Сосницкаго уѣзда, Черниговской губерніи;
- 4) окончанія выправленія р. Днѣпра у г. Кіева.

д) Проекты мостовъ и общіе вопросы, относящіеся къ мостовымъ сооруженіямъ:

- 1) Проектъ моста, отв. 58,22 с., черезъ р. Сеймъ Курско-Харьково-Севастопольской ж. д.;
- 2) расчетъ отверстія въ 750 с. для моста черезъ рѣку Аму-Дарью для Закаспійской ж. д.;
- 3) проектъ моста черезъ р. Западный Бугъ на 196 вер. Варшаво-Тереспольскаго участка Привислинскихъ жел. дорогъ;
- 4) проектъ моста черезъ р. Ріонъ на 90-й верстѣ Закавказской ж. д.;
- 5) проектъ моста черезъ р. Хоперь Козлово-Саратовской линіи Общества Рязанско-Уральской жел. дороги;
- 6) проектъ Гаргаребскаго моста черезъ р. Куру Закавказской жел. дороги;
- 7) выборъ величины отверстія и системы моста черезъ р. Осколъ линіи Волчанскъ-Купянскъ, Общества Юго-Восточныхъ ж. д.

е) Проекты устройства новыхъ и переустройства существующихъ станцій, въ томъ числѣ:

- 1) проектъ устройства на ст. Гомель Либаво-Роменской ж. д. сортировочной станціи;

2) проектъ развитія путей на ст. Александровъ Московско-Ярославско-Архангельской ж. д., вслѣдствіе укладки втораго главнаго пути и постройки Юрьевъ-Тейковской линіи;

3) проектъ развитія ст. Минскъ Либаво-Роменской жел. дороги;

4) перенесеніе перегрузочной станціи въ Варшавѣ на правый берегъ р. Вислы;

5) проектъ расположенія путей и зданій на ст. Новосокольники Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.;

6) проектъ развитія ст. Кіевъ 2-й, Московско-Кіево-Воронежской ж. д.;

7) проектъ устройства центральной ст. въ городѣ Ригѣ;

8) пересоставленный проектъ развитія путей станціи Калуга Сызрано-Вяземской ж. д.;

9) проектъ устройства и расположенія ст. Москва 1-я Московско-Виндавской жел. дороги;

10) проектъ развитія ст. Баладжары Закавказской желѣзной дороги;

11) эскизный проектъ сортировочной ст. Лазы Варшаво-Вѣнской ж. д.;

12) проектъ расположенія путей и зданій на станціяхъ и разъѣздахъ Калужской вѣтви Московско-Брянской ж. д.;

13) проектъ развитія путей на ст. Протопопово Сызрано-Вяземской ж. д.;

14) проектъ переустройства и расширенія ст. Харьковъ, Курско-Харьково-Севастопольской ж. д.;

15) проектъ соединенія ст. Калуга Товарная Московско-Брянской ж. д. съ Окскою вѣтвью;

16) проектъ переустройства товарной станціи Петербургъ, С.-Петербургско-Варшавской ж. д.;

17) проектъ развитія ст. Ромоданъ и Полтава, Харьковско-Николаевской ж. д.;

18) проектъ развитія путей на ст. Сызрань, Сызрано-Вяземской ж. д.;

19) проектъ измѣненнаго расположенія путей на ст. Москва, Павелець-Московской ж. д.;

20) проектъ развитія ст. Смоленскъ Рига-Орловской ж. д.;

21) проектъ развитія путей и зданій на ст. Москва 1-я, Московско-Курской ж. д.;

22) эскизный проектъ расположенія путей и зданій на ст. Рига-Товарная и Рига-Портъ, Рига-Орловской ж. д.;

23) проектъ развитія Харьковского желѣзнодорожнаго узла;

24) проектъ расположенія путей и зданій на сортировочной ст. Москва 2-я, Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги.

ж) Желѣзнодорожныя зданія и постройки:

1) проектъ расширенія паровозныхъ мастерскихъ на ст. Козловъ Рязанско-Уральской ж. дороги;

2) проектъ главныхъ мастерскихъ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор. на ст. Великіе Луки;

3) проектъ расширенія и переустройства Конотопскихъ мастерскихъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

з) Земляное полотно и верхнее строеніе желѣзныхъ дорогъ и общіе вопросы, относящіеся къ устройству и содержанію желѣзнодорожнаго пути:

1) замѣна на Западно-Сибирской ж. д. 18 фунт. рельсовъ 24 фунтовыми, взамѣнъ усиленія существующаго пути сей дороги;

2) качества и размѣры, коимъ должны удовлетворять поперечины (шпалы), укладываемыя на жел. дорогахъ нормальной колеи и общаго пользованія;

3) выборъ типа верхняго строенія для городскихъ электрическихъ желѣзныхъ дорогъ въ С.-Петербургѣ.

и) Проекты и вопросы, касающіеся подвижнаго состава жел. дорогъ.

1) допущеніе въ Императорскихъ поѣздахъ отступленій дѣйствительныхъ нажатій колодокъ отъ установленной нормы;

2) величина испытательной нагрузки для одного из типовъ рессоръ, поставляемыхъ заводомъ Тортонъ для телѣжекъ новаго Императорскаго поѣзда;

3) проектъ техническихъ условий на поставку скатовъ и ихъ составныхъ частей для вагоновъ Императорскихъ поѣздовъ;

4) дополненіе нормальныхъ техническихъ условий на изготовленіе и поставку осей и шинъ;

5) нагрузки на оси колесныхъ паръ вагоновъ Императорскихъ поѣздовъ;

6) минимальные размѣры частей, входящихъ въ составъ внутренняго расположенія пассажирскихъ вагоновъ;

7) главныя основанія выработки проекта нормального типа товарнаго вагона подъемною силою въ 1.500 пудовъ;

8) типъ 6-ти оснаго паровоза Дуплексъ-Компаундъ системы Маллетта для Перваго Общества подѣздныхъ путей;

9) проектъ цистерны-микстъ инженеръ-механика Кубасова;

10) проектъ 10-ти колеснаго пассажирскаго паровоза для Владикавказской жел. дороги;

11) выборъ типа товарныхъ паровозовъ для Сибирской ж. дороги;

12) выборъ типа пассажирскихъ паровозовъ для Сибирской ж. д.

к) Общіе вопросы, касающіеся желѣзныхъ дорогъ:

1) дополненіе правилъ о порядкѣ содержанія пассажирскихъ помѣщеній на желѣзнодорожныхъ станціяхъ;

2) дополненіе выработанныхъ Инженернымъ Совѣтомъ техническихъ условий устройства переѣздовъ и переходовъ черезъ желѣзную дорогу;

3) длина разѣздныхъ путей и площадокъ на желѣзныхъ дорогахъ;

4) размѣры и типы подвижнаго состава.

л) Вопросы и техническія условія, касающіеся изготовленія, испытанія, приемки и употребленія разнаго рода строительныхъ и иныхъ матеріаловъ:

і) измѣненіе техническихъ условий на изготовленіе и приемку стальныхъ рельсовъ;

2) изменение дѣйствующей инструкции для изготовления и испытанія нормальныхъ образцовъ металловъ на разрывъ;

3) изменение техническихъ условій приѣмки портландъ-цементовъ;

4) правила испытанія и приѣмки короткихъ рельсовъ;

5) выработка русскаго нормальнаго метрическаго сортамента фасоннаго желѣза;

6) введеніе ацетиленоваго освѣщенія на ст. Шува-лово Финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ.

м) *Шоссейныя и фронтковыя дороги.*

1) проектъ техническихъ условій землянаго полотна подъѣзднаго шоссе отъ Нижне-Чирской станицы до ст. Чирь Восточно-Донецкой жел. д., Общества Юго-Восточныхъ ж. д.;

2) принятіе мѣръ для предупрежденія возможности поврежденія Московско-Варшавскаго шоссе въ предѣлахъ разлива р. Протвы.

**Совѣтъ
Министра.**

Согласно Высочайше утвержденному въ 3-й день мая отчетнаго года мнѣнію Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, Совѣтъ Министерства переименованъ въ Совѣтъ Министра Путей Сообщенія, при чемъ какъ составъ, такъ и кругъ дѣятельности сего Совѣта остались безъ измененія.

Въ теченіе отчетнаго года Совѣтомъ рассмотрѣно 1.121 докладъ, въ томъ числѣ: по Управленію по сооруженію желѣзныхъ дорогъ—4, по Управленію желѣзныхъ дорогъ—6, по Управленію Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній и Торговыхъ Портовъ—2, по Канцеляріи Министра—51 и по состоящему при ней Отдѣлу по отчужденію имущества—1.058.

По роду дѣлъ заслушанные Совѣтомъ доклады распредѣляются слѣдующимъ образомъ: по начету—1, по капиталу имени генераль-адъютанта К. Посѣта—2, по дѣламъ судебнымъ о чинахъ вѣдомства—11, по назна-

ченію эмеритальныхъ пенсій и вообще по дѣламъ эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія—49 и по отчужденію изъ частнаго владѣнія земель и имущества—1.058 дѣлъ.

Въ Отдѣлѣ по отчужденію имущества, образованномъ 1 іюля 1899 года, сосредоточиваются: 1) дѣла по общему, въ предѣлахъ дѣйствующихъ узаконеній, со стороны Министерства наблюденію за производствомъ отчужденій на мѣстахъ и 2) производство и дальнѣйшее направленіе поступающихъ въ Министерство дѣлъ о вознагражденіи за принудительное отчужденіе недвижимыхъ имущества, временное занятіе ихъ и установленіе права участія въ пользованіи ими въ тѣхъ случаяхъ, когда о семъ не послѣдовало добровольнаго соглашенія съ владѣльцами имущества. Согласно Высочайше утвержденнымъ 3 мая 1899 года Временнымъ: Учрежденію и Штатамъ Министерства, Отдѣлъ состоитъ изъ Управляющаго, онъ же Вице-Директоръ Канцеляріи, его Помощника и четырехъ дѣлопроизводствъ, съ соотвѣтствующимъ числомъ дѣлопроизводителей и ихъ помощниковъ; кромѣ того для исполненія порученій Управляющаго при Отдѣлѣ состоитъ шесть чиновниковъ особыхъ порученій.

Отдѣлъ по отчужденію имущества.

До 1-го іюля 1899 года въ составѣ центрального управленія Министерства не было учрежденія, которое имѣло бы общій надзоръ за производствомъ отчужденій на мѣстахъ; отсутствіе такого органа представлялось крайне неудобнымъ тѣмъ болѣе, что по испрошеніи Высочайшаго Указа на отчужденіе, дальнѣйшій ходъ дѣла отчужденія всецѣло находится въ вѣдѣніи мѣстныхъ органовъ второстепеннаго значенія, которыми къ тому же являются или лица, интересующіяся преимущественно технической стороною производящихся сооружений (инспекторы по постройкѣ) или лица, заботящіяся главнымъ образомъ лишь о приобрѣтеніи отчуждаемыхъ имущества по возможно дешевой цѣнѣ (агенты по отчужденіямъ).

Что касается дѣлъ по вознагражденію владѣльцевъ

за принудительное отчужденіе имущества, то таковыя до преобразованія Министерства производились въ двухъ дѣлопроизводствахъ Канцеляріи Министра, но средства послѣдней были далеко недостаточны для своевременнаго разсмотрѣнія всѣхъ поступающихъ въ Министерство дѣлъ.

Къ 1-му января 1899 года въ Канцеляріи оставалось неоконченныхъ отъ прежнихъ лѣтъ оцѣночныхъ дѣлъ всего 1.449; затѣмъ въ теченіе перваго полугодія 1899 года поступило вновь 776 дѣлъ; упомянутыми дѣлопроизводствами Канцеляріи за то же время было разсмотрѣно 287 дѣлъ, по коимъ изготовлено 266 докладовъ въ Совѣтъ Министра и внесено 121 представленіе въ Государственный Совѣтъ. Такимъ образомъ, количество нерѣшенныхъ дѣлъ къ 1-му іюля 1899 года возросло до 1.938 дѣлъ.

Для ознакомленія съ производствомъ отчужденій на мѣстахъ и для наблюденія за ходомъ дѣла лѣтомъ отчетнаго года были командированы состоящіе при Отдѣлѣ чиновники особыхъ порученій. При настоящемъ ограниченномъ составѣ, означенные чиновники посѣтили лишь нѣкоторые изъ строящихся частными обществами желѣзнодорожныя линіи *), тѣмъ не менѣе изъ поступившихъ въ Министерство донесеній и свѣдѣній и теперь уже слѣдуетъ придти къ заключенію, что указанная мѣра вполне отвѣчаетъ давно назрѣвшей потребности.

*) Владикавказская желѣзная дорога съ Ставропольскою вѣтвью и линіями Петровской, Тихорецко-Волжской, Петровскъ-Дербентской, Дербентъ - Балладжарской и участкомъ Кавказская-Екатеринодаръ; Кіево-Воронежской жел. дор. и Московско - Брянская линія Общества Московско-Кіево-Воронежской жел. дор. Бѣлградъ-Сумская жел. дор. и Новозыбковскій подъѣздной путь, линіи: Попасная-Никитовка, Звѣрево-Кривомузгинская, Луганскъ-Миллерово, Колпаково-Первозваловка и участокъ Крестная-Боковскія и Хрусталинскіи мѣсторожденія, Общества Юго-Восточныхъ жел. дор.; Данковъ-Смоленская линія Общества Рязанско-Уральской жел. дор.; линіи и участки: Москва-Крейцбургъ, Сокольники-Дно, Туккумъ-Виндава, отъ ст. Дно по направленію къ Петербургу, Сокольники-Витебскъ и Крейцбургъ-Туккумъ, Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор. Кромѣ чиновниковъ особыхъ порученій въ отчетномъ году командировались на линіи жел. дор. помощникъ Управляющаго Отдѣломъ и одинъ изъ дѣлопроизводителей Канцеляріи Министра.

Непосредственно вслѣдъ за командированіемъ чиновниковъ особыхъ порученій на мѣста, въ районѣ ихъ командировокъ обнаружилось весьма значительное ускореніе въ движеніи оцѣночныхъ производствъ по отчужденнымъ имуществамъ и болѣе внимательное къ нимъ отношеніе со стороны какъ оцѣночныхъ Комиссій, такъ и агентовъ по отчужденіямъ, при чемъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ оцѣнки сихъ имуществъ устанавливались въ размѣрахъ, болѣе соотвѣтствующихъ требованіямъ справедливости.

Вмѣстѣ съ тѣмъ поступленіе въ Министерство оцѣночныхъ производствъ во второй половинѣ года вновь замѣтно увеличилось, доходя до 150 дѣлъ въ мѣсяцъ и болѣе, такъ что въ теченіе этого полугодія въ Отдѣлѣ поступило уже 1.080 дѣлъ, вмѣсто предположеннаго при проектированіи штатовъ онаго поступленія такихъ дѣлъ въ количествѣ не свыше 1.000 въ годъ или 500 въ полугодіе. Въ ближайшемъ будущемъ, при ожидаемомъ повсемѣстномъ ускореніи въ движеніи дѣлъ по отчужденіямъ на мѣстахъ и въ виду все увеличивающейся дѣятельности Министерства въ области желѣзнодорожнаго строительства, поступленіе оцѣночныхъ производствъ должно будетъ еще болѣе усилиться. Съ 1-го іюля 1899 г. по 1-е января 1900 г. Отдѣломъ рассмотрѣно 693 дѣла объ отчужденіи 3.161 дес. 12.316,5 кв. саж. земли, изъ нихъ: 193 дѣла по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, 481 по частнымъ, 18 по подъѣзднымъ путямъ и 1 по отчужденію для нуждъ водяныхъ и шоссейныхъ путей и портовъ; по всѣмъ этимъ дѣламъ Отдѣломъ было изготовлено 724 доклада въ Совѣтъ Министерства и 106 представленийъ въ Государственный Совѣтъ.

Хотя вообще дѣятельность одного полугодія и притомъ перваго по образованіи учрежденія, когда неизбежно возникаетъ цѣлый рядъ разнаго рода затрудненій и вопросовъ чисто организаціоннаго характера, не можетъ еще служить основаніемъ для какихъ либо заключеній, тѣмъ не менѣе уже и въ настоящее время нельзя не признать, что увеличивающееся поступленіе

оцѣночныхъ производствъ едва ли окажется по силамъ личному составу Отдѣла, проектированному, какъ было указано выше, въ предположеніи, что годовое поступленіе оцѣночныхъ производствъ не превыситъ 1.000 дѣлъ въ годъ.

Независимо отъ изложеннаго въ Отдѣлѣ производились собраніе и разработка матеріаловъ относительно стоимости земель въ районахъ отчужденія, а также и разнаго рода другихъ свѣдѣній относительно производящихся отчужденій. Въмѣстѣ съ тѣмъ Отдѣломъ подъ руководствомъ Директора Канцеляріи Министра, продолжались подготовительныя работы къ общему пересмотру дѣйствующаго законодательства объ отчужденіяхъ, потребность въ каковомъ пересмотрѣ, вслѣдствіе несоотвѣтствія существующаго закона современнымъ условіямъ, представляется все болѣе ощутительною.

Отдѣлъ Статистики и Картографіи.

Дѣятельность Отдѣла Статистики и Картографіи Министерства Путей Сообщенія въ 1899 году, какъ и въ предыдущіе годы, выражалась въ собираніи, разработкѣ и изданіи статистическихъ свѣдѣній по желѣзнымъ, внутреннимъ воднымъ и шоссейнымъ путямъ, а также въ изданіи картъ путей сообщенія и плановъ и профилей внутреннихъ водныхъ путей, изслѣдованныхъ описными партіями Министерства Путей Сообщенія.

Разработаны и изданы:

1. По статистикѣ путей сообщенія.

1) 12 выпусковъ „Ежемесячнаго изданія“, заключающаго въ себѣ главнѣйшія предварительныя данныя за 1899 годъ о желѣзныхъ и внутреннихъ водныхъ путяхъ сообщенія.

2) Общія свѣдѣнія о внутреннихъ водныхъ и шоссейныхъ путяхъ за 1897 годъ (Статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія, выпускъ 54).

3) Свѣдѣнія о движеніи товаровъ по внутреннимъ воднымъ путямъ за 1897 годъ (выпускъ 55).

4) Свѣдѣнія о движеніи товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1897 году (выпускъ 56).

5) Общія свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ за 1897 г. (выпускъ 57).

II. По картографической части.

1) Исправлялись и пополнялись новыми данными карты путей сообщенія: а) Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, изд. 1898 года; б) Европейской Россіи, въ масштабѣ 150 верстъ въ дюймѣ, изд. 1895 года, и в) Россійской Имперіи, въ масштабѣ 300 верстъ въ дюймѣ, изд. 1893 года.

2) Выпущены новыя изданія картъ путей сообщенія (изд. 1899 года): а) Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, б) Европейской Россіи въ масштабѣ 150 верстъ въ дюймѣ; в) Россійской Имперіи, въ масштабѣ 300 верстъ въ дюймѣ и г) Азіатской Россіи, въ масштабѣ 100 верстъ въ дюймѣ.

3) Приступлено къ составленію новой карты путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 40 верстъ въ дюймѣ.

Независимо отъ сего Отдѣлъ Статистики составилъ въ теченіе отчетнаго года для международной Выставки 1900 г. въ Парижѣ слѣдующія работы:

1) Карту путей сообщенія Россіи, въ масштабѣ 50 верстъ въ дюймѣ, съ указаніемъ на ней трехъ главныхъ періодовъ развитія сѣти жел. дорогъ; 2) карту внутреннихъ водныхъ путей Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, съ указаніемъ на ней главныхъ рѣчныхъ бассейновъ и продолжительности навигаціи; 3) графическія изображенія главнѣйшихъ статистическихъ данныхъ о желѣзныхъ дорогахъ и внутреннихъ водныхъ путяхъ Европейской Россіи, и 4) Статистическій обзоръ жел. дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей Россіи съ приложеніемъ картъ и графическихъ изображеній.

Отдѣлъ по испытанію и освидѣтельствуванію заказовъ Министерства и паровыхъ котловъ.

Развитіе рельсовой сѣти и увеличивающіяся изъ года въ годъ число и производительность заводовъ, на которыхъ производятся освидѣтельствованіе, испытаніе и приѣмка желѣзнодорожныхъ принадлежностей, вызвало необходимость увеличенія личнаго состава бывшей Заводской Инспекціи и нѣкотораго измѣненія круга ея дѣйствій, съ цѣлью усиленія технического надзора за изготовленіемъ издѣлій и вмѣстѣ съ тѣмъ достиженія улучшенія качества заводскаго производства. Въ виду этого, согласно Высочайше утвержденнымъ въ 3 день мая 1899 года штатамъ и Положенію Министерства Путей Сообщенія, бывшая Главная Заводская Инспекція, съ 1-го іюля того же года, преобразована въ Отдѣлъ по освидѣтельствуванію и испытанію заказовъ Министерства, причемъ число инженеровъ вновь образованнаго Отдѣла штатами не опредѣлено, а поставлено въ зависимость отъ дѣйствительной необходимости, въ виду чего число инженеровъ Отдѣла, свидѣтельствовавшихъ заказы Министерства, къ концу отчетнаго года возросло до 40 человекъ, вмѣсто раньше бывшихъ 28.

На содержаніе бывшей Заводской Инспекціи, а съ 1-го іюля Отдѣла по освидѣтельствуванію заказовъ, въ отчетномъ году израсходовано—177.411 рублей.

При этомъ надлежитъ имѣть въ виду, что, вызванный преобразованіемъ Заводской Инспекціи въ Отдѣлъ и увеличеніемъ числа инженеровъ послѣдняго, дополнительный расходъ не ложится бременемъ на средства Государственнаго Казначейства, такъ какъ за освидѣтельствованіе и испытаніе желѣзнодорожныхъ принадлежностей въ отчетномъ году поступило и ожидается по расчету къ поступленію въ доходъ казны свыше 300.000 р., слѣдовательно, сумма поступленія болѣе чѣмъ на 100.000 руб. превыситъ произведенные на содержаніе Отдѣла расходы. Число заводовъ, на которыхъ производились приѣмки инженерами Отдѣла, съ 120 возросло до 148.

Приблизительная общая годовая производительность дѣйствовавшихъ въ отчетномъ году заводовъ равнялась:

а. По изготовленію подвижнаго состава и его частей.

	Штукъ около.
Паровозовъ	1.000
Вагоновъ { пассажирскихъ	1.000
{ товарныхъ	30.000
Осей и бандажей	8.000.000

б. По изготовленію верхняго строенія пути.

	Пудовъ около.
Рельсовъ	30.000.000
Скрѣпленій	5.000.000
Мостовъ и мостоваго желѣза . . .	7.000.000

в. По изготовленію другихъ металлическихъ издѣлій.

	Пудовъ около.
Котельнаго и сортоваго желѣза и дымогарныхъ трубъ	35.000.000
Мѣдныхъ листовъ, трубъ и мѣди .	1.500.000

Изъ означеннаго количества чинами б. Заводской Инспекціи, а затѣмъ Отдѣла было освидѣтельствовано и принято на заводахъ:

	Штукъ:
Паровозовъ	905
Вагоновъ { пассажирскихъ	799
{ товарныхъ	19.270
Платформъ	5.630
Итого	26.604

Рельсовъ около	22.000.000 п.
Мостовъ, мостоваго желѣза и про- чихъ принадлежностей подвижнаго состава и верхняго строенія пути около	14.000.000 „

Освидѣтельствованіе и испытаніе пароходныхъ котловъ производилось въ отчетномъ году 6 пароходными техниками, которыми освидѣтельствовано 1.900 котловъ, и 51 техникомъ желѣзнодорожныхъ Управленій, изъ

числа лицъ, получившихъ высшее техническое образование, которыми освидѣтельствовано 949 котловъ.

Дѣятельность означенныхъ органовъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Подъ надзоромъ Министерства Путей Сообщенія состояло пароходныхъ котловъ 4.185, поставленныхъ на 3.072 паровыхъ судахъ.

Подвергнуто внутреннему освидѣтельствуванію 1.080 котловъ, наружному—1.769 котловъ, а всего освидѣтельствовано 2.849 пароходныхъ котловъ (болѣе противъ прошлаго года на 558 котловъ).

Изъ числа освидѣльствованныхъ котловъ исправными оказались 2.221 котель, что составляетъ 77,9⁰/₁₀₀ осмтрѣнныхъ котловъ. (Въ минувшемъ году число исправныхъ котловъ составляло 69,5⁰/₁₀₀ всѣхъ осмтрѣнныхъ котловъ).

Замѣченныя неисправности вызвали со стороны агентовъ надзора слѣдующія требованія:

- 1) Изъятіе котла изъ употребленія . . . 10 случаевъ.
- 2) Капитальный ремонтъ съ послѣдующими внутренними освидѣльствованіями 40 „
- 3) Постановка заплатъ, связей, чеканка швовъ и пр. 36 „
- 4) Исправленіе арматуры, усиленіе противупожарныхъ средствъ и пр. . 542 „

Тѣми же техниками выдано разрѣшеній на постройку 197 котловъ, установленныхъ на 153 судахъ (болѣе противъ прошлаго года на 47 котловъ).



Отдѣлъ девятый.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по вопросу о преобразованіи центральныхъ установленій онаго и по введенію новыхъ штатовъ.

Организація центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія до его послѣдняго преобразованія представлялась слѣдующею: кромѣ совѣщательныхъ учрежденій (Совѣта Министерства, Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и Инженернаго Совѣта), въ составъ его входили: Канцелярія Министра, въ коей сосредоточивалось преимущественно завѣдываніе общею административною частью вѣдомства, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, призванный главнымъ образомъ къ осуществленію правительственнаго надзора за частными желѣзнодорожными предпріятіями, Управление казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Управление по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, Департаментъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, Портовая коммисія, завѣдывающая сооружениями въ торговыхъ портахъ, Заводская инспекція, особо образованная для желѣзныхъ дорогъ и для водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній, Главныя инспекціи, отдѣлы Статистическій и Учебный и Юрисконсультская часть. Въ виду несовершенства означенной организаціи, несогласованной въ своихъ частяхъ и не соответствующей настоящимъ задачамъ вѣдомства, Министръ Путей Сообщенія внесъ съ Высочайшаго соизволенія 11 апрѣля 1898 года въ Государственный Совѣтъ свой окончательный проектъ

преобразования центральныхъ установленийъ Министерства. Сущность, предположенной реформы заключалась въ нижеслѣдующемъ: главнѣйшая отрасль вѣдѣнія Министерства— железнодорожное дѣло, поручалась двумъ самостоятельнымъ установлениямъ, предназначаемымъ: одно для завѣдыванія эксплуатаціею желѣзныхъ дорогъ (Управление желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія), а другое для завѣдыванія железнодорожнымъ строительствомъ (Управление по сооруженію желѣзныхъ дорогъ); въ устройство управленія собственно казенными желѣзными дорогами вводилось начало децентрализаціи, причемъ завѣдываніе хозяйствомъ сихъ дорогъ поручалось особымъ коллегіальнымъ учрежденіямъ; портовая коммисія присоединялась къ Департаменту шоссейныхъ и водяныхъ сообщений, съ преобразованиемъ сего послѣдняго въ Управление сими сообщениями и торговыми портами— всѣ существовавшія въ центральномъ управленіи вѣдомства инспекціи сливались въ одно общее по Министерству установленіе и, наконецъ, нѣкоторыя измѣненія вводились въ устройство учреждений, призванныхъ завѣдывать дѣлами по отчужденію имущества, учебною въ вѣдомствѣ частію и дѣлами пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментахъ Законовъ, Государственной Экономіи и Гражданскихъ и Духовныхъ Дѣлъ, въ засѣданіи 31-го октября 1898 года, одобрилъ, въ существѣ, приведенныя предложенія, затруднился, однако, принять ихъ во всемъ объемѣ. Вслѣдствіе сего, намѣтивъ главнѣйшія измѣненія и дополненія, которыя должны быть введены въ проектированное преобразование Министерства Путей Сообщенія, Соединенные Департаменты сочли полезнымъ, предварительно окончательнаго обсужденія проекта во всѣхъ его частностяхъ, поручить переработку онаго Совѣщанію изъ представителей Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ, а также Государственнаго Контроля, подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря Департамента Законовъ Государственнаго Совѣта тайнаго совѣтника барона

Иксуль-фонъ Гильденбантъ, при чемъ отъ Министерства Путей Сообщенія въ Совѣщаніе это назначены были: Директоръ Канцеляріи Министра, тайный совѣтникъ Ермоловъ и, для участія въ обсужденіи вопросовъ, касающихся отдѣльныхъ установленій Министерства: Предсѣдатель Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, инженеръ путей сообщенія, дѣйствительный статскій совѣтникъ Мясоѣдовъ-Ивановъ, Директоръ Департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, инженеръ путей сообщенія дѣйствительный статскій совѣтникъ Андріевскій, начальникъ работъ и изысканій по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, инженеръ путей сообщенія тайный совѣтникъ Михайловскій и временно-управляющій Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Ястржембскій.

Совѣщаніе, посвятивъ порученному труду шесть засѣданій, закончило свои занятія въ декабрѣ мѣсяцѣ 1898 г., и представило засимъ на благоусмотрѣніе Соединенныхъ Департаментовъ переработанные имъ, на преподанныхъ ему началахъ, проекты: 1) заключенія по дѣлу о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, 2) временнаго учрежденія названнаго Министерства и 3) штатовъ центральныхъ установленій онаго, вмѣстѣ съ объяснительною къ означеннымъ проектамъ запискою и приложеніями къ ней.

Предположенія Совѣщанія разсматривались въ Соединенныхъ Департаментахъ 9-го и 16-го января 1899 года и въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта 5-го апрѣля того же года. Мнѣніе Государственнаго Совѣта по указанному предмету, проектъ учрежденія Министерства Путей Сообщенія и штаты онаго удостоились Высочайшаго утвержденія въ 3-й день мая 1899 года.

Согласно означеннымъ узаконеніямъ, въ дѣйствовавшую организацію центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія введены слѣдующія главнѣйшія измѣненія: Завѣдываніе эксплоатаціею желѣзныхъ дорогъ возложено на Управленіе желѣзныхъ дорогъ, дѣла по сооруженію желѣзныхъ дорогъ отнесены къ вѣдѣнію

Управленія по сооруженію оныхъ и наконецъ дѣла по завѣдыванію водяными и шоссеіными сообщеніями и торговыми портами подчинены вѣдѣнію особаго Управленія. Характерною чертою организаціи названныхъ Управленій является то обстоятельство, что для разсмотрѣнія вопросовъ, имѣющихъ хозяйственно-коммерческое значеніе, разрѣшеніе коихъ связано съ расходами и затратами казны, либо можетъ непосредственно вліять на доходы ея, учереждены особые Комитеты, входящіе въ составъ Управленій и состоящіе изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ. При разсмотрѣніи въ сихъ Комитетахъ дѣлъ, въ случаѣ несогласій представителей постороннихъ вѣдомствъ съ рѣшеніемъ Комитета, дѣла переносятся на соглашеніе подлежащихъ Министровъ и въ случаѣ недостиженія онаго, разрѣшаются Комитетомъ Министровъ. За симъ при Канцеляріи Министра учрежденъ особый отдѣлъ для разсмотрѣнія дѣлъ объ отчужденіи имущества. Главныя Инспекціи и Юрисконсультская часть упразднены, причемъ главный и старшій инспекторы и юрисконсультъ отнесены къ разряду лицъ, состоящихъ при Министрѣ. Наконецъ, образованъ особый Отдѣлъ по испытанію и освидѣтельствуванію заказовъ Министерства и паровыхъ котловъ на судахъ.

Въ Высочайше утвержденномъ мнѣніи Государственнаго Совѣта срокъ введенія въ дѣйствіе новаго Учрежденія Министерства точно указанъ не былъ, но Министру Путей Сообщенія было предоставлено ввести означенный законъ въ дѣйствіе въ 1899 году. Съ своей стороны Министръ Путей Сообщенія, предполагая необходимымъ предоставить отдѣльнымъ установленіямъ Министерства достаточное количество времени для подысканія личнаго состава, взаимной передачи дѣлъ, приспособленія помѣщеній и другихъ подготовительныхъ работъ, связанныхъ съ преобразованіемъ вѣдомства полагалъ необходимымъ ввести новую организацію Министерства съ 1-го іюля 1899 года. Соотвѣтственно сему, предварительныя мѣропріятія по новой организаціи вѣдомства, предприняты еще съ мая мѣсяца, къ іюлю были закончены, и къ дод-

жному срока былъ избранъ и назначенъ соотвѣтствующій составъ должностныхъ лицъ. вмѣстѣ съ тѣмъ, были приняты мѣры къ своевременной выработкѣ подлежащихъ инструкціонныхъ правилъ, необходимыхъ для дѣйствія новаго закона. Такъ, 1-го іюля Министромъ Путей Сообщенія утверждены: Наказъ Инженерному Совѣту, временная инструкція чинамъ Отдѣла по испытанію и освидѣтельствуванію заказовъ Министерства и паровыхъ котловъ на судахъ и инструкція Управляющему Отдѣла статистики и картографіи, а 13-го іюля — опредѣлены соотвѣтствующія права и обязанности Управляющаго учебнымъ отдѣломъ. За симъ проекты подробныхъ перечней дѣлъ, подлежащихъ разсмотрѣнію Комитетовъ Управленій желѣзныхъ дорогъ и по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, кои на основаніи ст. ст. 33—38 новаго учрежденія Министерства, подлежатъ утвержденію Министра Путей Сообщенія по соглашенію съ заинтересованными вѣдомствами, еще 1-го іюня того же года посланы на заключеніе Министра Финансовъ и Государственнаго Контролера, изъ коихъ первый отношеніемъ отъ 15-го августа увѣдомилъ, что въ существѣ противъ означенныхъ проектовъ препятствій не встрѣчаетъ.

Независимо отъ сего, въ виду необходимости вызываемаго преобразованіемъ Министерства измѣненія сроковъ и порядка представленія въ Государственный Совѣтъ финансовыхъ смѣтъ Министерства Путей Сообщенія, — при Канцеляріи Министра Путей Сообщенія образовано было по сему предмету особое совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Директора Канцеляріи, съ участіемъ представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля. На основаніи заключеній сего совѣщанія 14-го октября того же года представленіе объ измѣненіи порядка предварительнаго разсмотрѣнія и внесенія на законодательное утвержденіе смѣтъ Министерства Путей Сообщенія, внесено въ Государственный Совѣтъ.

Отдѣль десятый.

Работы по участию Министерства Путей Сообщенія на Международной Выставкѣ въ Парижѣ.

Согласно Высочайшему повелѣнiю, послѣдовавшему по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ въ 10 день ноября 1895 г., вѣдомство путей сообщенія, въ числѣ прочихъ правительственныхъ учреждений, принимаетъ участіе на Всемирной Выставкѣ въ Парижѣ.

Съ означенной цѣлью и для объединенія мѣропріятій по сему предмету, при Канцеляріи Министра Путей Сообщенія образована особая постоянная Комиссія подъ предсѣдательствомъ Директора Канцеляріи, при участіи Завѣдывающаго VI группою и начальниковъ отдѣльныхъ учреждений вѣдомства или ихъ замѣстителей.

Означенною Комиссіею выработанъ былъ подробный списокъ экспонатовъ отъ всѣхъ учреждений вѣдомства, характеризующій достигнутые успѣхи по всѣмъ отраслямъ, составляющимъ предметъ вѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія, современное состояніе путей сообщенія, ихъ развитіе, равно какъ и кругъ дѣятельности самаго Министерства и, наконецъ, наиболѣе выдающіяся явленія въ жизни вѣдомства, вызываемыя какъ мѣстными условіями, такъ и требованіями современной техники.

Для экспонатовъ вѣдомства путей сообщенія отведено помѣщеніе въ VI-ой группѣ Русскаго Отдѣла, согласно классификаціи, утвержденной правительствомъ Французской республики, причемъ самыя экспонаты представляютъ собою нижеслѣдующія группы: а) мате-

ріалы, орудія и производство гражданскихъ работъ; б) модели, планы и чертежи общественныхъ работъ; в) подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ и трамваевъ; верхнее строеніе и искусственныя сооруженія, и г) торговое судоходство.

Для помѣщенія картограммъ, плановъ, чертежей, фотографій и моделей, касающихся путей сообщенія, портовъ и рѣчныхъ судовъ, предоставлено около 1.000 кв. метровъ въ общихъ павильонахъ Марсова поля и набережной р. Сены, а для помѣщенія желѣзнодорожнаго подвижного состава 2.200 кв. метр. въ Венсенскомъ паркѣ.

Экспонаты Сибирской желѣзной дороги помѣщаются въ особомъ Сибирскомъ павильонѣ, гдѣ кромѣ того предположено выставить панораму видовъ Сибири.

На расходы по участию учреждений вѣдомства на Выставкѣ ассигновано:

по Управленію желѣзныхъ дорогъ	150.000 р.
„ „ по сооруженію жел. дор.	78.000 „
„ „ вод. и шос. сооб. и торг. порт.	60.000 „
<hr/>	
всего	288.000 р.

Для общаго ознакомленія посѣтителей Выставки съ экспонатами вѣдомства путей сообщенія каждымъ изъ отдѣльныхъ учреждений его отпечатаны на французскомъ языкѣ особые краткіе каталоги-обзоры экспонатовъ по общему для всѣхъ образцу и формату и притомъ такъ, что всѣ эти отдѣльныя брошюры составили одинъ общій обзоръ экспонатовъ всего вѣдомства. Такіе частные обзоры составлены въ количествѣ 3.000 экземпляровъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ (отдѣльно по дорогамъ казеннымъ и отдѣльно по частнымъ), Управленіемъ водяныхъ и шосейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ, Отдѣломъ Сибирскихъ экспонатовъ, Статистическимъ и Учебнымъ Отдѣлами и Институтомъ Инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I.

Въ обзорахъ этихъ, помимо перечня главнѣйшихъ изъ выставленныхъ предметовъ и краткаго ихъ описанія,

помѣщены также статистическія и историческія данныя объ учрежденіи, которому экспонаты принадлежать, и условіяхъ и кругѣ его дѣятельности.

Всѣ указанные выше отчетные печатные матеріалы предположено сосредоточить въ особомъ, имѣющемся на Выставкѣ бюро, въ которое посѣтители, интересующіеся какой либо отраслью, могли бы обращаться за полученіемъ означенныхъ матеріаловъ.

Большинство экспонатовъ Министерства Путей Сообщенія, за исключеніемъ образцовыхъ паровозовъ и вагоновъ и другихъ наиболѣе громоздкихъ экспонатовъ, доставлялись въ Парижъ сухимъ путемъ черезъ особыя, указанные Министерствомъ Финансовъ, въ главнѣйшихъ городахъ Европейской Россіи и Кавказа, сборно-пріемные пункты; громоздкіе предметы доставлялись съ частичною ихъ разборкою и съ перестановкою на станціонные скаты также сухимъ путемъ по заграничнымъ желѣзнымъ дорогамъ; что же касается вагоновъ, то таковые по условіямъ габарита могли быть доставлены лишь морскимъ путемъ на Руанъ и далѣе по р. Сенъ до Парижа, а засимъ на особыхъ транспортерахъ до Венсенскаго парка въ отдѣлъ подвижного состава желѣзныхъ дорогъ на Выставкѣ.

Перевозка паровозовъ и вагоновъ была въ отчетномъ году выполнена распоряженіемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ за счетъ отпущеннаго на сей предметъ, въ размѣрѣ 45.000 руб., по особому Высочайшему соизволенію, кредита.