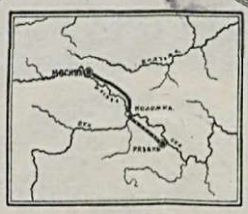



1863 г.



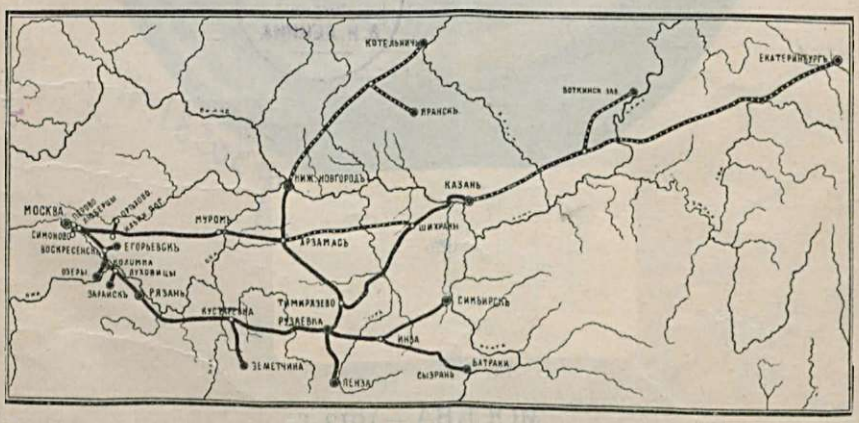
# КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ

## РАЗВИТІЯ СѢТИ

## ОБЩЕСТВА

# Московско-Казанской

## ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.




1913 г.


МОСКВА.—1913 г.
ТОВАРИЩЕСТВО ТИПОГРАФІИ А. И. МАМОНТОВА.
Леонтьевскій пер., д. № 5.

Императоръ Александръ II.
1855—1881 гг.

Императоръ Александръ III.
1881—1894 гг.

Императоръ Александръ III.
1881—1894 гг.

Императоръ Николай II
съ 1894 г.

Императоръ Николай II
съ 1894 г.

# ВВЕДЕНІЕ.

Просматривая исторію постепеннаго развитія сѣти Общества Московско-Казанской желѣзной дороги въ теченіе уже болѣе пятидесяти лѣтъ, со времени возникновенія въ 1856 году первоначальнаго Общества Московско-Саратовской желѣзной дороги, которое затѣмъ въ 1863 году переименовано было въ Общество Московско-Рязанской желѣзной дороги, можно отмѣтить слѣдующіе главнѣйшіе періоды существованія Общества.

I періодъ обнимаетъ собою время съ 1856 года, т.-е. со времени образованія компаніи учредителей для сооруженія линіи отъ Москвы до Саратова и возникновенія Общества Московско-Саратовской ж. д., до 1863 года, т.-е. до преобразованія этого Общества въ Общество Московско-Рязанской жел. дороги.

II періодъ обнимаетъ время съ открытія правильнаго движенія и эксплоатаціи по всей линіи отъ Москвы до Рязани до окончанія постройки вѣтвей Зарайской и Егорьевской, т.-е. до 1871 года.

III періодъ, наиболѣе продолжительный, обнимаетъ время съ 1871 года по 1892 г., до переименованія въ Общество Московско-Казанской ж. д., именно періодъ постепеннаго оборудованія и улучшенія пропускной и провозной способности дороги отъ Москвы до Рязани.

IV періодъ обнимаетъ время съ 1893 по 1903 годъ, именно періодъ усиленнаго строительства и расширенія предпріятія путемъ сооруженія и открытія для эксплоатаціи линіи Рязань-Казань, вѣтвей къ Симонову и Озерамъ, линій Рузаевка-Пенза, Рузаевка-Батраки съ вѣтвью на Симбирскъ, Кустаревка-Земетчино и Тимирязево-Нижній.

V періодъ *съ 1903 года по 1912 г.*, обнимающій время правильной эксплоатаціи и постепеннаго увеличенія пропускной и провозной способности всей обширной сѣти Общества и сооруженія уже въ концѣ этого періода линіи Люберцы-Муромъ-Арзамасъ, являющейся головнымъ участкомъ большой Высочайше разрѣшенной 14 мая 1913 года къ постройкѣ магистрали Казань-Екатеринбургъ, долженствующей служить вмѣстѣ съ ранѣе разрѣшенной къ постройкѣ линіей Арзамасъ-Шихраны кратчайшимъ путемъ для соединенія Москвы и всего центрально-промышленнаго района съ Среднимъ Ураломъ, Сибирью и Дальнимъ Востокомъ.

**Возникновеніе Общества для соединенія рельсовымъ путемъ Москвы съ Саратовомъ.**

Вскорѣ послѣ сооруженія Николаевской желѣзной дороги, соединившей рельсовымъ путемъ такіе крупнѣйшіе и важные пункты Российской Имперіи, какъ С.-Петербургъ и Москву, ясно стала сознаваться необходимость дальнѣйшаго продолженія названной магистрали на юго-востокъ, по направленію къ р. Волгѣ, въ губерніи, служившія житницей для сѣвернаго и центральнаго московскаго промышленнаго района.

Для осуществленія этой назрѣвшей необходимости еще въ 1856 году образовалось Русское Общество капиталистовъ для сооруженія желѣзнодорожной линіи отъ Москвы до Саратова.

Первыми учредителями этого Общества Московско-Саратовской желѣзной дороги явились слѣдующія лица: ген.-адъют. С. А. Юрьевичъ (помощникъ воспитателя Императора Александра II), ген.-адъют. Н. Н. Анненковъ (бывшій въ то время Государств. Контролеромъ), тайн. сов. М. Н. Жемчужниковъ, тайн. сов. К. И. Арсеньевъ, гофм. А. И. Сабуровъ, колл. сов. А. Я. Сафроновъ, ген.-майор. М. Поливановъ, инж.-полк. А. К. Красовскій.

Дѣлу осуществленія означеннаго Общества много помогло вполнѣ сочувственное и доброжелательное отношеніе къ задуманному плану со стороны Верховной Власти. Императоръ Александръ II даже

разрѣшилъ своимъ сыновьямъ, Наслѣднику Цесаревичу Николаю Александровичу и Великимъ Князьямъ Александру, Владиміру и Алексѣю Александровичамъ, принять участіе въ дѣлѣ Общества Саратовской жел. дороги путемъ подписки на его акціи.

Къ упомянутымъ первымъ учредителямъ впослѣдствіи присоединился представитель заграничныхъ капиталистовъ, депутатъ бельгійской палаты Брауеръ де Гогендорпъ, вице-президентъ Совѣта Бельгійскихъ жел. дорогъ, почтъ и телеграфовъ, а затѣмъ банкиры В. И. Жадимеровскій и К. Г. Капгеръ.

Техническія изысканія линіи отъ Москвы черезъ Коломну-Рязань до Саратова были возложены на англійскаго инженера Георга Гаве съ помощниками его, русскими инженерами капит. Рехневскимъ и штабсъ-капит. Романовымъ, подъ главнымъ руководствомъ инженера Бэле.

Экономическое обслѣдованіе проектированной линіи было поручено чиновнику Управленія путями сообщенія П. Г. фонъ-Дервизу, который затѣмъ въ первые годы существованія новаго Общества игралъ очень большую роль въ его дѣлахъ.

**Утвержденіе Устава О-ва Моск.-Саратовской ж. д.**

Уставъ Общества Высочайше утвержденъ былъ 17 іюля 1859 года.

Уже послѣ утвержденія Устава Общества Саратовской ж. д. въ число учредителей были приглашены еще слѣдующія лица: московскій банкиръ Г. А. Маркъ и московскіе коммерсанты К. Т. Солдатенковъ, Ф. М. Вогау и представитель фирмы „Бр. Сапожниковы“.

Слѣдовательно, число учредителей было доведено до 14-ти (М. И. Жемчужниковъ вышелъ изъ числа

учредителей до утвержденія Устава) съ совершенно одинаковыми правами.

30 октября 1859 г. изъ числа 12 членовъ Совѣта (А. К. Красовскій, В. И. Жадимеровскій, Г. А. Маркъ, А. А. Сапожниковъ, К. Г. Капгеръ, Н. Н. Анненковъ, А. Д. Кригеръ, М. Ю. Поливановъ, Э. И. Шуберскій, А. И. Сабуровъ, Ф. Ф. Рихтеръ, А. И. Кошелевъ) былъ избранъ Предсѣдателемъ Совѣта и Правленія Н. Н. Анненковъ, а Членами Правленія: Г. А. Маркъ, Э. И. Шуберскій и Ф. Ф. Рихтеръ. Главнымъ Директоромъ былъ выбранъ Брауеръ де Гогендорпъ, главнымъ секретаремъ П. Г. фонъ-Дервизъ, начальникомъ счетной части К. Х. Таль.

Для помѣщенія Правленія въ Москвѣ былъ нанятъ домъ Мейера въ Кривомъ переулкѣ.

Вскорѣ вмѣсто вынужденнаго, въ силу нѣкоторыхъ обстоятельствъ, оставить свой постъ Брауера де-Гогендорпъ, главнымъ директоромъ былъ приглашенъ главный инженеръ по сооруженію Нижегородской ж. д. французъ Е. Жакелинъ.

Представляя изъ себя какъ бы продолженіе Николаевской ж. дороги, линія Москва-Саратовъ должна была пройти по Московской, Рязанской, Тамбовской и Саратовской губерніямъ.

Соединяя такимъ образомъ почти прямымъ путемъ наиболѣе плодородныя губерніи съ промышленными и административными центрами, Москвой и Петербургомъ, эта линія несомнѣнно должна была сдѣлаться въ экономическомъ и коммерческомъ отношеніяхъ наиболѣе важной желѣзнодорожной магистралью Имперіи и въ то же время доходной линіей.

Согласно § 1 Устава, учредители Общества обязывались:

въ теченіе 6 лѣтъ построить всю линію между Москвой и Саратовомъ черезъ города Коломну, Рязань и Моршанскъ, съ вѣтвями къ рр. Москвѣ, Окѣ, Пронѣ, Цнѣ и Волгѣ, и съ соединительной вѣтвью къ Николаевской ж. дорогѣ, съ правомъ владѣнія дорогой въ продолженіе 80 лѣтъ со дня окончанія 6-ти лѣтняго срока на ея постройку. Протяженіе главной линіи считалось 703 версты и вѣтвей около 22 верстъ, всего 725 вер.

Основной капиталъ Общества былъ опредѣленъ въ 45 милл. рублей, долженствовавшихъ образоваться посредствомъ выпуска акцій. Правительство гарантировало $4^1/_2$% чистаго дохода, включая сюда и погашеніе, но не свыше какъ на 62.000 рублей съ версты дѣйствительнаго протяженія главной линіи и съ тѣмъ, чтобы сумма гарантированнаго дохода не превышала 2.025.000 руб.

Такія условія оказались довольно стѣснительными для осуществленія въ то время задуманнаго предпріятія, а потому Общество, выпустивъ 100.000 акцій по 100 руб., на томъ и остановилось, такъ какъ значительное количество акцій не были оплачено послѣдующими взносами.

21 марта 1861 г. Совѣтъ Управленія О-ва Московско-Саратовской жел. дороги вошелъ къ Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями съ ходатайствомъ, въ которомъ объяснилъ, что имъ былъ произведенъ первый выпускъ акцій на 10 милліоновъ, въ оплату которыхъ поступило только 3,675,000 руб., и что Общество не имѣетъ надежды на собраніе остальныхъ денегъ, такъ какъ акціи упали болѣе чѣмъ на 50%, о выпускѣ же акцій за границей не можетъ быть и рѣчи. Вслѣдствіе сего Общество ходатайствовало раздѣлить постройку на четыре отдѣльныхъ участка. Уставъ

Первый предсѣдатель
Правленія Общества Московско-
Саратовской ж. д.
генералъ-адъютантъ
Н. Н. АННЕНКОВЪ.

Общества въ новой редакціи былъ Высочайше утвержденъ 7 апрѣля 1861 г. Уставомъ этимъ дорога раздѣлялась на 4 отдѣленія:

1) отъ Москвы до рѣки Оки за г. Коломной,
2) „ р. Оки до г. Рязани,
3) „ г. Рязани до г. Моршанска, и
4) „ г. Моршанска до г. Саратова.

Окончаніе работъ разсчитывалось послѣдовательно по отдѣленіямъ на 4 срока.

Затѣмъ, согласно Высочайше утвержденному 20 апрѣля 1862 г. измѣненію Устава, гарантія чистаго дохода увеличена была до 5% на ту же поверстную стоимость 62,000 руб., а срокъ окончанія постройки былъ продолженъ до 1868 года.

Но и при этихъ измѣненныхъ условіяхъ не представилось возможнымъ собрать весь основной капиталъ, необходимый для окончанія всей линіи, и посему Общее Собраніе акціонеровъ постановленіемъ отъ 10 ноября 1862 г. уполномочило Правленіе (состоявшее въ то время изъ трехъ членовъ: П. Г. фонъ-Дервиза, А. Павлова и М. Попова) на ходатайство передъ Правительствомъ объ измѣненіи Устава.

Главнѣйшими измѣненіями Устава являлись слѣдующіе пункты: 1) ограниченіе предпріятія лишь до Рязани съ измѣненіемъ, согласно сему ограниченію, наименованія Общества, 2) обезпеченіе Общества въ томъ отношеніи, что дорога ни въ коемъ случаѣ не будетъ выкуплена Правительствомъ ранѣе, какъ черезъ 14 лѣтъ со времени утвержденія новаго Устава, 3) освобожденіе Общества отъ обязанности класть второй рельсовый путь, какъ бы ни былъ великъ доходъ отъ движенія по дорогѣ, и др.

**II періодъ. Утвержденіе Устава О-ва Моск.-Рязанской ж. д.**

*Таковое ходатайство было уважено, и 8 января 1863 года былъ Высочайше утвержденъ новый Уставъ, коимъ дѣйствія Общества были ограничены участкомъ отъ Москвы до Рязани, и самое Общество было переименовано въ Общество „Московско-Рязанской жел. дороги“.*

Срокъ открытія дороги былъ назначенъ не позже 1865 года; право владѣнія дорогой было опредѣлено срокомъ 80 лѣтъ, считая съ 1865 г., т.-е. до 1945 года. Основной капиталъ новаго Общества былъ опредѣленъ въ 15 мил. рублей, образуемый 100,000 акцій по 100 руб. каждая, и выпускомъ облигацій на остальную сумму. Что же касается гарантіи, то таковая назначена въ томъ же размѣрѣ 5% на капиталъ въ 62,000 р. на версту, т.-е. на 196 верстъ длины дороги на сумму въ 12,152,000 рублей. Облигаціи Общества на 5 милліоновъ металлическихъ рублей выпущены были въ прусскихъ талерахъ по 200 талеровъ каждая.

Значительную стоимость сооруженія дороги (81,632 рублей съ версты) можно объяснить новизною дѣла, продолжительностью ея сооруженія, а также дороговизною реализаціи облигаціоннаго капитала, такъ какъ это былъ первый примѣръ реализаціи облигацій русскаго акціонернаго общества за границей. Хотя этому обществу и дарована была гарантія Правительства, но однакоже не на весь капиталъ, а лишь на три четверти его.

Все-таки, несмотря на всѣ неудачи и нѣкоторые промахи перваго русскаго желѣзнодорожнаго общества, вслѣдствіе которыхъ рушились блестящія надежды на устройство юго-восточнаго пути къ низовьямъ р. Волги, нельзя не замѣтить (какъ отмѣчаетъ А. А. Головачевъ въ своей „Исторіи желѣзно-

дорожнаго дѣла въ Россіи"), что Общество выполнило свою задачу болѣе удовлетворительно, нежели Главное Общество, которое построило свои дороги гораздо дороже и съ большими пособіями отъ Правительства.

**Начало постройки дороги отъ Москвы до Коломны и далѣе до Рязани.**

На первомъ отдѣленіи отъ Москвы до Коломны приступлено было къ работамъ 11 іюня 1860 г.; торжественное освященіе работъ послѣдовало 26 іюня 1860 года близъ дер. Жулебино (вблизи платф. Косино), на Коломенскомъ шоссе, въ 8 верстахъ отъ Покровской заставы. Контрагентами по землянымъ работамъ явились Дуровъ, фонъ-Меккъ и Садовскій.

I-ое отдѣленіе отъ Москвы до Коломны протяженіемъ 117,2 версты было открыто для движенія *20 іюля 1862 года.*

Постройка второго отдѣленія протяженіемъ 79 в. 102 саж. сдана была оптомъ инженеру подполковнику К. Ф. фонъ-Мекку, отцу нынѣшняго Предсѣдателя Правленія О-ва Моск.-Казанской ж. д. Н. К. фонъ-Мекка, за сумму въ 4.700.000 руб.

Къ работамъ на 2-мъ отдѣленіи дороги было приступлено съ весны 1863 г. Работы по постройкѣ шли весьма быстро и успѣшно и благодаря энергіи и распорядительности строителя К. Ф. фонъ-Мекка уже 27 августа 1864 года оказалось возможнымъ открыть движеніе до Рязани (кромѣ моста черезъ рѣку Оку).

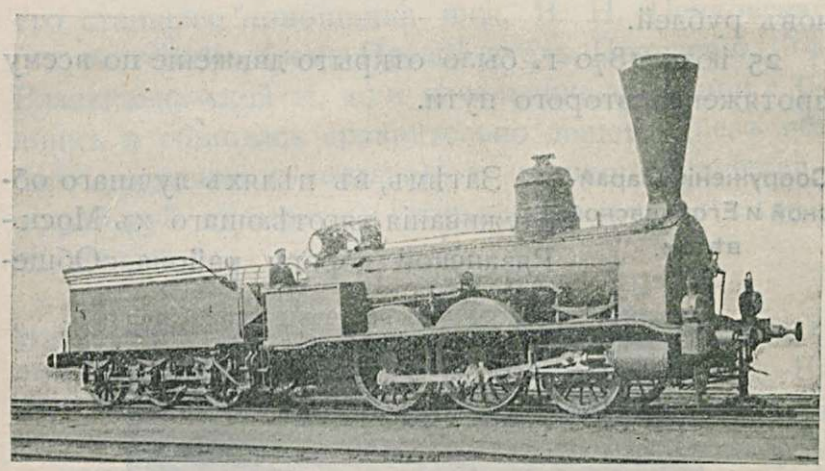
**Открытіе правильной эксплоатаціи всей дороги до Рязани.**

Движеніе по мосту черезъ р. Оку было открыто *20 февраля 1865 г.*, и *съ этого времени началось правильное пассажирское и товарное движеніе по всей дорогѣ отъ Москвы до Рязани.*

Въ первые же годы эксплоатаціи новой дороги коммерческая дѣятельность ея съ каждымъ годомъ стала значительно возрастать.

Такъ, въ первый годъ по открытіи правильнаго движенія по всей линіи отъ Москвы до Рязани было перевезено:

въ 1865 г.—18.430.000 п.
„ 1866 г.—26.506.000 п. (болѣе на 42%).
„ 1867 г.—35.006.000 п. ( „ „ 32%).
„ 1868 г.—43.997.000 п. ( „ „ 25%).
„ 1869 г.—51.529.000 п. ( „ „ 12%).



Пассажирскій паровозъ 1863 года.

Такой быстрый ростъ грузового движенія и явившіяся въ первые же годы затрудненія въ перевозкѣ пассажировъ и грузовъ показали необходимость въ устройствѣ для правильнаго и успѣшнаго дальнѣйшаго развитія коммерческой дѣятельности дороги второго пути на всемъ протяженіи линіи. Въ силу этого Правленіе Общества приступило въ 1869 году къ устройству второго пути на основаніи заключеннаго 7 октября 1869 года договора между Правительствомъ и Обществомъ дороги. Согласно сему

договору Общество дороги, кромѣ сооруженія второго рельсоваго пути между Москвой и Рязанью, обязывалось увеличить подвижной составъ на 20 товарныхъ паровозовъ и на 400 товарныхъ вагоновъ. При этомъ опредѣленное въ Уставѣ О-ва §-мъ 51 право выкупа дороги Правительствомъ было отдалено, вмѣсто 14-ти, на 32 года, т.-е. до 12 марта 1895 г. Протяженіе второго пути составило 182,80 верстъ. Сооруженіе второго пути и увеличеніе подвижного состава было произведено на выданную Обществу казною ссуду въ размѣрѣ 3-хъ милліоновъ рублей.

25 іюля 1870 г. было открыто движеніе по всему протяженію второго пути.

**Сооруженіе Зарайской и Егорьевской вѣтви.**

Затѣмъ, въ цѣляхъ лучшаго обслуживанія тяготѣющаго къ Моск.-Рязанской дорогѣ района, Обще-

Старый Московскій пассажирскій вокзалъ.

ство предприняло на свой собственный счетъ и страхъ, безъ увеличенія акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ, сооруженіе двухъ питательныхъ вѣтвей отъ гг. Егорьевска и Зарайска къ своей ма-

гистрали, и на основаніи дополнительныхъ статей къ Уставу, Высочайше утвержденныхъ 24 іюля 1870 г., была разрѣшена Обществу постройка *Егорьевской вѣтви* отъ ст. Воскресенскъ до г. Егорьевска протяженіемъ 21,70 вер., открытой для движенія 9 ноября 1870 г., и *Зарайской вѣтви* отъ ст. Луховицы до г. Зарайска, протяженіемъ 25,20 верстъ, открытой для движенія 9 декабря 1870 г.

Постройка означенныхъ вѣтвей производилась хозяйственнымъ способомъ подъ ближайшимъ руководствомъ Управляющаго дорогой Н. И. Ильина, его старшаго помощника инж. В. Н. Печковскаго (въ настоящее время Предсѣдатель Правленія О-ва Владикавказской ж. д.) и начальника дистанціи г. Гелинкъ и обошлась сравнительно дешево (безъ особаго подвижного состава), а именно: Зарайская—19.320 руб. съ версты и Егорьевская вѣтвь—11.143 р. съ версты.

**III періодъ. Постепенное оборудованіе и развитіе коммерческой дѣятельности дороги (1870—1890 г.).**

Послѣ постройки названныхъ вѣтвей Общество Московско-Рязанской жел. дор. въ теченіе 20 лѣтъ, до 1891 г., не расширяло своего предпріятія. За этотъ долгій періодъ времени все вниманіе Правленія Общества было направлено на улучшеніе дороги, лучшее ея оборудованіе и поднятіе ея доходности. Въ теченіе этого періода времени былъ выпущенъ облигаціонный заемъ на капитальное исправленіе и усиленіе дороги на сумму 32.300.000 германскихъ марокъ.

При разрѣшеніи Обществу дороги этого займа, согласно Высочайше утвержденному мнѣнію Государственнаго Совѣта 12 іюня 1885 г., впервые появляется въ Уставѣ Общества требованіе, чтобы

потребные для дороги рельсы, скрѣпленія, подвижной составъ и всѣ вообще желѣзнодорожныя принадлежности пріобрѣтались Обществомъ исключительно въ Россіи.

Одновременно Обществу было вмѣнено въ обязательство, начиная съ 1 января 1885 г., возмѣщать Правительству расходы по содержанію Жандармскаго Полицейскаго Управленія и ежегодно уплачивать казнѣ по ½% валового сбора дороги на покрытіе расходовъ по Правительственному надзору за дорогой. До этого же времени это обязательство было возложено на Общество лишь по отношенію къ Зарайской и Егорьевской вѣтвямъ. Эксплоатація дороги за весь этотъ длинный періодъ времени до 1893 г. давала весьма хорошіе результаты. Валовой доходъ, какъ это видно изъ прилагаемой къ настоящему очерку діаграммы, составлялъ въ среднемъ около 70 милл. рублей, расходъ эксплоатаціи около 30 милл. Такимъ образомъ коэффиціентъ эксплоатаціи, по которому принято опредѣлять степень успѣшности веденія желѣзнодорожнаго хозяйства, составлялъ отъ 38 до 47, т.-е. размѣры коэффиціента эксплоатаціи были таковы, какіе за послѣдніе годы почти не встрѣчаются не только на русскихъ, но и на иностранныхъ дорогахъ.

Дивидендъ, выплачивавшійся за этотъ періодъ времени, колебался въ размѣрѣ отъ 22 до 30 рублей на акцію. Такое блестящее положеніе дѣлъ Общества создало ему репутацію одного изъ самыхъ солидныхъ и богатыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Акціи Общества въ большей своей части были сосредоточены въ немногихъ и прочныхъ рукахъ, и потому почти не служили предметомъ биржевой спекуляціи.

За этотъ періодъ времени Правленіе Общества,

какъ уже выше было упомянуто, стремилось не къ расширенію своей линіи, а къ ея улучшенію. Обращено было вниманіе на развитіе пассажирскаго движенія. Московско-Рязанская дорога—одна изъ первыхъ дорогъ, которая стала развивать дачное и пригородное сообщеніе. Установлены были отъ Москвы пригородные ускоренные поѣзда, понижены тарифы на проѣздъ отъ Москвы до ближайшихъ подмосковныхъ дачныхъ пунктовъ, расположенныхъ на участкѣ отъ Москвы до Быково, устроены остановочныя платформы, и благодаря этимъ мѣрамъ стала развиваться дачная жизнь въ районѣ отъ Москвы до Быкова, и съ тѣхъ поръ вся эта мѣстность сдѣлалась однимъ изъ излюбленныхъ дачныхъ районовъ для московскихъ жителей.

За этотъ періодъ времени (съ 1871 по 1901 гг.) произошли большія перемѣны въ судьбѣ желѣзнодорожнаго строительства и хозяйства въ Россіи.

Въ семидесятые годы у насъ преимущественно примѣнялась система сооруженія желѣзнодорожныхъ линій путемъ выдачи концессій частнымъ лицамъ или существующимъ уже частнымъ Обществамъ, но уже въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ наступилъ существенный поворотъ во взглядахъ Правительства на постройку и эксплоатацію желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Поощрявшееся частное строительство замѣнилось сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ средствами казны, и начался выкупъ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій въ казну. Но въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ, съ появленіемъ у власти И. А. Вышнеградскаго и С. Ю. Витте, зародилась новая система пользованія для дальнѣйшаго развитія желѣзнодорожной сѣти наиболѣе богатыми и солидными желѣзнодорожными обществами. Къ этому времени относится и возник-

новеніе вопроса о расширеніи предпріятія Общества Московско-Рязанской жел. дороги путемъ сооруженія линіи отъ Рязани до Казани.

**IV періодъ. Расширеніе сѣти О-ва Московско-Рязанской ж. д.**

Обстоятельства, вслѣдствіе которыхъ возникло предложеніе о постройкѣ названной линіи, заключались въ слѣдующемъ:

Подъ вліяніемъ изданнаго 8 марта 1889 г. закона, поставившаго желѣзнодорожныя Общества въ отношенія съ Правительствомъ, совершенно отличныя отъ тѣхъ, въ коихъ они были до изданія этого законоположенія, расширившаго права Правительства по отношенію къ существенной сторонѣ желѣзнодорожнаго хозяйства—установленія провозныхъ платъ, распредѣленія ихъ между отдѣльными дорогами и самого распредѣленія перевозокъ, у акціонеровъ Общества Московско-Рязанской жел. дор. явились опасенія за дальнѣйшую судьбу Общества. Опасенія эти усугублялись еще тѣмъ обстоятельствомъ, что Уставъ Общества Московско-Рязанской ж. д. давалъ Правительству значительно большія права для вмѣшательства въ тарифныя дѣла Общества, чѣмъ уставы большинства другихъ дорогъ, а именно: по Уставу О-ва Московско-Рязанской жел. дороги, Правительство могло вліять непосредственно на распредѣленіе грузовъ дороги по разрядамъ предѣльнаго тарифа, т.-е. на классификацію грузовъ, и, кромѣ того, опредѣлять размѣры *повагонныхъ* тарифовъ. Правленіе Общества, желая обезпечить за дорогой тѣ же тарифныя условія, какія указаны были въ уставѣ бывшаго Главнаго Общества россійскихъ жел. дорогъ и большинства другихъ дорогъ Имперіи, заявило Министерству Финансовъ, что при обезпеченіи за Обществомъ этихъ условій, оно будетъ

готово предоставить казнѣ участіе въ чистыхъ прибыляхъ дороги.

Находя, однако, въ общеэкономическихъ интересахъ страны болѣе предпочтительнымъ привлечь Общество Московско-Рязанской ж. д. къ осуществленію уже давно назрѣвшей необходимости въ сооруженіи желѣзной дороги до Казани, на такихъ условіяхъ, чтобы это предпріятіе было осуществлено безъ жертвъ со стороны казны, бывшій въ то время Министръ Финансовъ И. А. Вышнеградскій отклонилъ предложеніе О-ва (о предоставленіи казнѣ участія въ прибыляхъ дороги) и поручилъ бывшему въ то время Директору Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ С. Ю. Витте войти съ Правленіемъ О-ва въ переговоры относительно постройки дороги къ Казани. Вслѣдствіе этихъ переговоровъ Правленіе 22 декабря 1890 г. обратилось въ Министерство Финансовъ и Путей Сообщенія съ докладными записками, въ которыхъ предложило принять на себя постройку и эксплоатацію желѣзной дороги отъ Рязани черезъ Саранскъ и Алатырь къ Казани. Съ цѣлью болѣе обслужить обширный районъ между Рязанью и Казанью и дать усовершенствованные пути сообщенія губерніямъ и мѣстностямъ, до того времени совершенно лишеннымъ желѣзнодорожныхъ путей, Правленіе Общества, идя навстрѣчу видамъ Правительства, трассировало линію отъ Рязани до Казани въ болѣе южномъ направленіи, значительно удлиненномъ противъ сѣвернаго, и вслѣдствіе сего для Общества менѣе выгодномъ. При этомъ Общество даже согласилось на частичныя измѣненія въ направленіи дороги, имѣвшія цѣлью дать заработокъ мѣстному населенію, постигнутому въ 1891 году страшнымъ неурожаемъ. Благодаря такой трассировкѣ линіи рельсовые пути получили мѣстности съ большими

лѣсными площадями, до того времени почти не эксплоатировавшимися, вслѣдствіе отсутствія удобныхъ путей сообщенія.

Съ принятіемъ Обществомъ обязательства сооруженія линіи отъ Рязани до Казани, а также еще двухъ небольшихъ вѣтвей отъ Перова черезъ городскія бойни до берега р. Москвы, близъ Симонова монастыря, протяженіемъ въ 9 верстъ, и отъ ст. Коломна до села Озеръ на лѣвомъ берегу р. Оки, протяженіемъ въ 37 верстъ, а равно устройства на станціяхъ Москва и Коломна зернохранилищъ, а на станціяхъ Зарайскъ и Рязань элеваторовъ, дѣйствовавшій Уставъ Общества М.-Рязанской жел. дороги подвергся значительнымъ дополненіямъ и измѣненіямъ, согласно Высочайше утвержденному 11 іюня 1891 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта о дополненіи Устава названной дороги.

**Измѣненіе и дополненіе Устава Общества и переименованіе Общества въ О-во Моск.-Казанской ж. д.**

Съ утвержденіемъ этого дополненія къ Уставу было измѣнено и названіе Общества, и оно получило новое наименованіе „*Общество Московско-Казанской жел. дороги*“.

Главнѣйшими измѣненіями и дополненіями Устава явились слѣдующія: тиражированіе акцій замѣнено было образованіемъ погасительнаго фонда. Введеніемъ этого измѣненія имѣлось въ виду удовлетворить справедливое желаніе большинства акціонеровъ, которое неоднократно ими высказывалось. По мысли акціонеровъ, акціи надлежало бы погашать не по нарицательной ихъ стоимости, а приблизительно по биржевой. Статья 15-я дополненія къ Уставу, хотя и не буквально, но осуществляла эту мысль. При этомъ условіи къ концу концессіоннаго срока акція не анулируется, а оплачивается суммою,

почти равною биржевой ея стоимости, какая была ко времени дополненія Устава Общества.

Затѣмъ было уменьшено процентное отчисленіе въ запасный капиталъ съ 5% до 3% отъ чистой прибыли (ст. 25).

За симъ Обществу предоставлено право конвертировать свои облигаціонные долги (ст. 18).

Въ виду склонности учетнаго % къ пониженію, такое условіе надлежитъ признать весьма важнымъ. Могутъ наступить такія условія денежнаго рынка, когда конверсія облигаціонныхъ долговъ будетъ представляться для Общества выгодной операціей.

Затѣмъ, опредѣленное въ § 51 Устава Общества Моск.-Рязанской ж. д. право выкупа Правительствомъ всей дороги съ 12 марта 1895 г. было отдалено до 1 января 1905 г. (ст. 33 дополненія къ Уставу). Это условіе являлось основнымъ, такъ какъ только при немъ Общество могло разсчитывать извлечь изъ предпріятія по Казанской линіи выгоду, ибо только по истеченіи извѣстнаго срока можно было ожидать, что работа Казанской линіи разовьется, и, слѣдовательно, доходность линій Общества нѣсколько возрастетъ, и покроются могущіе быть убытки первыхъ лѣтъ эксплоатаціи новой линіи.

Но рядомъ съ отсрочкой выкупа той же статьей 33-й введено было условіе, по которому въ послѣдующія 10 лѣтъ выкупъ могъ быть совершенъ не ниже цѣны, какая опредѣлилась бы на 1 января 1891 года.

Это условіе гарантировало акціонеровъ отъ капитальныхъ потерь въ случаѣ, если бы надежды на будущее развитіе доходности не оправдались. Затѣмъ, этимъ же дополненіемъ Устава было установлено участіе Правительства въ чистыхъ доходахъ Обще-

ства въ половинномъ размѣрѣ сверхъ 27 руб. на акцію. Соглашаясь на введеніе въ Уставъ этого условія, ограничивая имъ дивидендъ 27 рублями на акцію, т.-е. принимая его въ суммѣ низшей по сравненію съ среднимъ дивидендомъ за послѣдніе предшествовавшіе дополненію Устава годы, Общество имѣло въ виду, во-1-хъ, съ полной откровенностью засвидѣтельствовать передъ Правительствомъ, что Общество, расширяя свое предпріятіе, вовсе не стремилось къ какимъ-либо чрезмѣрнымъ барышамъ въ будущемъ, и во-2-хъ, путемъ заинтересованія Правительства въ доходности предпріятія имѣло въ виду упрочить положеніе Общества, обезпечить ему большую устойчивость. Затѣмъ, этимъ же дополненіемъ къ Уставу были регулированы тарифныя права Общества, о чемъ уже было выше упомянуто, и статьей 20-ой дополненія къ Уставу Общество было поставлено по отношенію тарифовъ въ тѣ же условія, въ какихъ находились въ то время казенныя и гарантированныя Правительствомъ дороги.

Было также включено въ дополненіе къ Уставу (ст. 20) очень важное тарифное условіе, отсутствующее въ другихъ Уставахъ частныхъ обществъ, заключавшееся въ томъ, что по отношенію тарифовъ отъ волжскихъ пристаней Обществу предоставлено было устанавливать таковые по стоимости водныхъ фрахтовъ, вліяющихъ на условія доставки, и соразмѣрные съ тарифами другихъ желѣзныхъ дорогъ, упирающихся въ р. Волгу или ее пересѣкающихъ.

**Сооруженіе линіи Рязань - Казань и вѣтвей Симоновской и Озерской.**

Постройка новой линіи и вѣтвей была сдана съ подряда бывшему Управляющему дорогой инженеру А. И. Антоновичу.

Главнымъ инженеромъ по сооруженію этихъ линій назначенъ былъ инженеръ С. М. Гуттъ.

Срокъ для окончанія всѣхъ сооруженій (линіи Рязань-Казань, вѣтвей Симоновской и Озерской и элеваторовъ и зернохранилищъ) назначенъ былъ 3-лѣтній со дня утвержденія Высочайшей властью дополнительныхъ статей къ Уставу О-ва.

Постройка была разрѣшена на особыхъ облегченныхъ техническихъ условіяхъ.

Предѣльные подъемы были допущены въ 0,01 и въ исключительныхъ случаяхъ въ 0,015, предѣльные радіусы закругленій въ 250 саж.

Пропускная способность дороги была разсчитана на двѣ пары пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ поѣздовъ по всей ея длинѣ, а для товарныхъ поѣздовъ: для 4-хъ паръ на участкѣ отъ Рязани до Алатыря и для двухъ паръ на остальномъ ея протяженіи.

Общество освобождалось отъ обязанности строить постоянный мостъ черезъ р. Волгу подъ Свіяжскомъ, но обязывалось переправлять черезъ Волгу пассажировъ и грузы: лѣтомъ посредствомъ пароходовъ и буксируемыхъ ими баржей, а зимою—гужевою переправою.

Земляное полотно дороги должно было быть устроено на всемъ протяженіи для одного пути, шириною 2,60 саж. Мосты черезъ рѣки судоходныя и съ значительнымъ ледоходомъ, а равно и мосты высотою болѣе 6 саж., должны были быть построены на каменныхъ опорахъ, съ желѣзнымъ верхнимъ строеніемъ. Остальные мосты были допущены деревянные.

Новые рельсы должны были быть вѣсомъ $22^1/_2$ фунта въ пог. футѣ. Разрѣшено было укладывать и снятые съ главныхъ путей Московско-Рязанской линіи рельсы.

Работы по сооруженію новыхъ линій шли быстрымъ темпомъ, и уже 1 сентября 1893 г. было открыто движеніе по Озерской вѣтви (37 вер.) и на участкѣ отъ Рязани до Сасова на протяженіи 172 верстъ. Затѣмъ 22 декабря 1893 г. открыто было движеніе на участкѣ Сасово-Свіяжскъ (578 верстъ), а на конечномъ заволжскомъ участкѣ отъ Зеленаго Дола до Казани (35 вер.)—15 іюня 1894 года. Движеніе по Симоновской вѣтви было открыто 1 сентября 1894 г.

Сооруженіе Казанской линіи обошлось весьма дешево—всего 32.000 руб. съ версты.

На путь дальнѣйшаго интенсивнаго расширенія предпріятія Общество дороги вступило въ то время, когда во главѣ его явился новый Предсѣдатель Правленія Н. К. фонъ-Меккъ, бывшій до того времени (съ 1884 года) кандидатомъ въ Члены Правленія и съ 1 ноября 1890 г. вступившій въ исправленіе обязанностей члена Правленія вмѣсто вышедшаго изъ состава Правленія А. П. Вилимбахова.

Съ 1891 года и до сего времени Н. К. фонъ-Меккъ состоитъ безсмѣннымъ Предсѣдателемъ Правленія.

Съ этого времени предпріятіе Московско-Казанской ж. дороги стало быстро и неуклонно расширяться и вмѣстѣ съ тѣмъ крѣпнуть и улучшаться въ отношеніи оборудованія его съ технической и коммерческой стороны.

**Сооруженіе Пензенской вѣтви.** Вскорѣ по окончаніи сооруженія Казанской линіи, съ цѣлью дать соединеніе этой новой линіи съ Сызрано-Вяземской линіей, а также съ разрѣшенной къ постройкѣ линіей отъ Пензы до Ртищева и далѣе на Балашовъ, Общество дороги предприняло сооруженіе Пензен-

Предсѣдатель Правленія
Общества Московско-Казанской
жел. дор.
Н. К. фонъ-МЕККЪ
съ 1891 г.

ской вѣтви отъ ст. Рузаевка Казанской линіи до Пензы, протяженіемъ въ 132 версты.

Сооруженіе этой вѣтви было разрѣшено Высочайше утвержденнымъ 27 мая 1894 г. положеніемъ соединеннаго присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта. Эта линія должна была дать выходъ на югъ въ безлѣсныя губерніи лѣснымъ строительнымъ матеріаламъ и грузамъ изъ обширныхъ и почти не эксплоатировавшихся, изъ-за отсутствія удобныхъ путей сообщенія, лѣсовъ Казанской, Симбирской и Пензенской губерній. Движеніе по этой вѣтви было открыто уже 16 декабря 1895 г.

**Сооруженіе Рузаевско-Батракской линіи съ вѣтвью на г. Симбирскъ.**

Почти единовременно съ постройкой Пензенской вѣтви возникъ вопросъ о сооруженіи новой линіи отъ Рузаевки къ Сызрани съ вѣтвью на Симбирскъ. Мотивами къ сооруженію этой новой линіи, сдѣлавшейся впослѣдствіи весьма важной магистралью для соединенія Москвы, всего центральнаго промышленнаго района и сѣверныхъ балтійскихъ портовъ со всѣмъ Востокомъ, были слѣдующія соображенія.

Съ открытіемъ движенія по линіи отъ Уфы до Челябинска и началомъ сооруженія великой Сибирской магистрали начался усиленный грузооборотъ между Востокомъ и центральнымъ райономъ и балтійскими портами. Единственнымъ выходомъ изъ-за Батраковъ на западъ являлась въ то время однопутная Сызрано-Вяземская дорога, которая не въ состояніи была пропустить всѣ тѣ грузовые потоки, которые по ней направились съ востока на западъ. Вслѣдствіе сего явилась необходимость или приступить къ сооруженію второго пути отъ Батраковъ

до Ряжска или же разрѣшить сооруженіе новаго кратчайшаго рельсоваго пути отъ Батраковъ къ Москвѣ и балтійскимъ портамъ.

Это послѣднее рѣшеніе вопроса представлялось тѣмъ болѣе удачнымъ, что благодаря сооруженію новой дороги отъ Батраковъ къ сѣверо-западу, до соединенія съ Рязанско-Казанской линіей, обслуживалась рельсовыми путями лишенная ихъ Симбирская губернія, не имѣвшая возможности, изъ-за отсутствія удобныхъ путей сообщенія, съ пользой для мѣстнаго населенія и казны использовать свои природныя богатства, заключавшіяся въ обширныхъ лѣсныхъ площадяхъ частныхъ, удѣльныхъ и казенныхъ лѣсовъ. Общество Московско-Казанской жел. дороги пошло навстрѣчу цѣлямъ Правительства и приняло на себя постройку магистральной линіи отъ ст. Рузаевка до Сызрани и далѣе до Батраковъ (300 верстъ), съ вѣтвью отъ ст. Инза до г. Симбирска (155 вер.). Высочайшее разрѣшеніе на сооруженіе этихъ линій воспослѣдовало 12 мая 1896 г., при чемъ Уставъ Общества былъ дополненъ нѣкоторымъ измѣненіемъ въ распредѣленіи чистой прибыли и отчисленіи въ пользу Правительства. Согласно этому измѣненію, излишекъ дивиденда, сверхъ 27 рублей на акцію, долженъ былъ распредѣляться слѣдующимъ образомъ: одна половина излишка должна поступать попрежнему въ пользу Правительства, другая же половина должна предназначаться для выдачи акціонерамъ дополнительнаго дивиденда въ размѣрѣ 3 руб. на акцію (за вычетомъ государственнаго сбора); изъ остатка сверхъ этой выдачи $^2/_3$ должны поступать въ пользу казны, $^1/_3$ въ пользу акціонеровъ.

Постройка этихъ новыхъ линій производилась подряднымъ способомъ подъ руководствомъ главнаго

инженера С. М. Гутта. Открытіе движенія по этимъ новымъ линіямъ послѣдовало 28 декабря 1898 года.

Въ это же время (въ началѣ 1897 года) возникъ вопросъ о сооруженіи новой магистрали съ юго-востока къ Москвѣ черезъ Каширу.

Конкурентами на осуществленіе этой магистрали явились Общества Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ и Моск.-Казанской ж. дорогъ. Послѣ долгой и ожесточенной борьбы этихъ трехъ Обществъ изъ-за сооруженія этой магистрали, Правительство отдало предпочтеніе О-ву Рязанско-Уральской ж. д., дѣла которой были въ неблестящемъ положеніи; посему предоставленіе ей сооруженія новой выгодной въ транзитномъ отношеніи линіи отъ Павельца черезъ Каширу до Москвы давало надежду на возможность поправленія финансоваго положенія названнаго Общества. Обществу же Московско-Казанской желѣзной дороги предоставлено было сооруженіе линій отъ Нижняго-Новгорода черезъ гг. Лукояновъ и Арзамасъ до ст. Ромоданово (теперь Тимирязево) протяженіемъ 284 версты и отъ ст. Кустаревка до ст. Земетчино С.-Вяземской жел. дороги—протяженіемъ 96 верстъ.

Сооруженіе этихъ линій явилось послѣдствіемъ предложенія О-ва дороги осуществить вмѣстѣ съ магистралью отъ Павельца черезъ Каширу до Москвы еще и сооруженіе слѣдующихъ линій:

1) Отъ станціи Земетчино С.-Вяземской ж. д. до соединенія съ Рязанско-Казанской ж. д., 2) отъ Нижняго-Новгорода до одной изъ станцій той же дороги черезъ Арзамасъ — Лукояновъ и 3) отъ города Егорьевска до Уфы, примѣрно въ направленіи черезъ Ардатовъ – Алатырь—Буинскъ—Тетюши.

Когда Правительствомъ было рѣшено предоставить сооруженіе линіи Павелецъ—Москва Обществу

Рязанско-Уральской ж. дороги, а осуществленіе линій отъ Земетчина до Кустаревки и отъ Нижняго Новгорода до ст. Ромоданово Рязанско-Казанскаго участка было признано съ общеэкономической точки зрѣнія весьма желательнымъ, Правленіе Общества М.-Казанской жел. дор. опять пошло навстрѣчу назрѣвшимъ нуждамъ обслуживаемаго ею района, и приняло на себя постройку этихъ линій, несмотря на то, что эксплоатація ихъ въ коммерческомъ отношеніи не представлялась выгодной. Сооруженіе этихъ линій было разрѣшено Высочайше утвержденнымъ 16 іюня 1898 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта о дополненіи Устава Общества.

Постройка этихъ линій велась подъ руководствомъ главнаго инженера Г. М. Будагова.

Линія Кустаревка-Земетчино (96 вер.) и участокъ отъ Ромоданова до Арзамаса протяженіемъ 164 версты были открыты для движенія 5 сентября 1901 г.

Правильное же движеніе на участкѣ отъ Арзамаса до Нижняго-Новгорода (120 верстъ) было открыто 5 іюля 1903 года.

Линія Земетчино—Кустаревка обслуживаетъ большія лѣсныя пространства частновладѣльческихъ и казенныхъ дачъ, расположенныхъ по правой сторонѣ р. Цны. Проведеніе этой линіи сильно помогло интенсивной разработкѣ этихъ лѣсныхъ площадей и въ значительной степени оживило весь прилегающій къ ней районъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ эта линія сократила разстояніе отъ Ряжска на востокъ отъ Кустаревки и удешевила провозъ грузовъ, слѣдующихъ изъ-за Ряжска по направленію къ Нижнему-Новгороду и Казани.

Линія Нижній-Новгородъ—Ромоданово (Тимирязево) дала кратчайшее соединеніе Нижнему-Нов-

городу съ юго-востокомъ Россіи и вмѣстѣ съ тѣмъ сильно оживила обширный районъ Нижегородскаго, Арзамасскаго и Лукояновскаго уѣздовъ, до того времени совершенно лишенныхъ удобныхъ путей сообщенія и посему испытывавшихъ большой экономическій застой. Съ проведеніемъ дороги стали разрабатываться лѣсныя богатства этого края, значительно оживилась торговая и промышленная дѣятельность гг. Арзамаса и Лукоянова. Эта линія прошла между прочимъ невдалекѣ отъ Саровской пустыни.

Вскорѣ послѣ сооруженія линіи, при торжественномъ открытіи мощей почивающаго въ названной пустыни преп. старца Серафима, изволилъ осчастливить Своимъ проѣздомъ по новой линіи нынѣ благополучно царствующій Государь Николай Александровичъ со всей Своей Августѣйшей Семьей.

Линія Нижній-Новгородъ—Тимирязево въ значительной мѣрѣ облегчила доступъ въ Саровскую пустынь многочисленнымъ богомольцамъ, направляющимся со всей Россіи на поклоненіе мощамъ Святого Старца.

Высочайше утвержденнымъ 15 мая 1899 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта Общество дороги было освобождено отъ обязанности сооруженія желѣзнодорожнаго моста въ Нижнемъ-Новгородѣ черезъ рѣку Оку для соединенія съ М.-Нижегородской ж. дорогой.

Передача же грузовъ съ М.-Казанской ж. д. на М.-Нижегородскую и обратно была организована посредствомъ гужевой перевозки средствами открытой въ Нижнемъ-Новгородѣ одновременно съ окончаніемъ постройки Нижегородско-Тимирязевской линіи Городской станціи М.-Казанской жел. дор.

**Возникновеніе проекта линіи Москва-Кыштымъ.**

Одновременно съ возбужденіемъ вопроса о сооруженіи вышеозначенныхъ линій, Правленіемъ были произведены, на основаніи Высочайшихъ соизволеній, въ теченіе 1898 г. техническія и экономическія изысканія желѣзнодорожной линіи для соединенія Москвы съ однимъ изъ пунктовъ Пермь-Тюменской жел. дор. возможно кратчайшимъ путемъ, съ цѣлью создать новую магистраль для удобнѣйшаго грузообмѣна между Европейской Россіей и Сибирью, такъ какъ уже съ открытія Западно-Сибирской жел. дороги обнаружились значительныя затрудненія для такого грузообмѣна, обусловленныя большою кружностью пути черезъ Челябинскъ-Самару и его слабой провозоспособностью. Первоначально, какъ уже было выше упомянуто, Общество Моск.-Казанской ж. д. считало возможнымъ провести такую желѣзную дорогу отъ Егорьевска до Уфы черезъ Меленки-Ардатовъ-Казань-Чистополь или черезъ Меленки-Ардатовъ-Алатырь-Буинскъ-Тетюши. Но затѣмъ, соображаясь съ выяснившейся потребностью въ новыхъ рельсовыхъ путяхъ для многочисленныхъ промышленныхъ предпріятій въ ближайшемъ подмосковномъ районѣ, Общество нашло болѣе отвѣчающимъ намѣченной цѣли произвести изысканія новой кратчайшей по протяженію магистрали прямо отъ Москвы, въ заволжскомъ же краѣ, въ виду слабой провозоспособности Самаро-Златоустовской ж. д., трассировать линію отъ Казани не до Уфы черезъ Чистополь, а по направленію городовъ Мамадыша и Елабуги, до соединенія кратчайшимъ путемъ съ однимъ изъ пунктовъ желѣзнодорожнаго участка Екатеринбургъ—Челябинскъ.

Въ то же самое время вопросъ о мѣрахъ для устраненія залежей грузовъ на Сибирской ж. д. и

о соединеніи ея съ остальной рельсовой сѣтью Европейской Россіи иными путями, помимо Самаро-Златоустовской линіи, восходилъ на усмотрѣніе Высшаго Правительства, и, какъ видно изъ журнала Соединеннаго Присутствія Комитета Сибирской жел. дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта отъ 22 апрѣля 1898 г., Соединенное Присутствіе высказало, между прочимъ, нижеслѣдующія соображенія:

„Не подлежитъ сомнѣнію, что съ окончаніемъ Пермь-Котласской дороги количество залежей на Сибирской магистрали должно уменьшиться, но, само собою разумѣется, никоимъ образомъ нельзя надѣяться на то, чтобы одна Пермь-Котласская линія могла вполнѣ обезпечить правильное товарное движеніе по Западно-Сибирской дорогѣ. На Котласъ направится, очевидно, только часть сибирскихъ грузовъ, идущихъ къ Архангельскому порту, и такимъ образомъ для всей массы сибирскихъ товаровъ, отправляемыхъ въ другія мѣста Россійской Имперіи, останется, если не принять мѣръ, опять-таки одинъ рельсовый путь—Самаро-Златоустовская дорога съ ея горнымъ Челябинско-Уфимскимъ участкомъ, весьма слабую провозную способность котораго безъ чрезмѣрныхъ затратъ усилить невозможно“.

„Въ такихъ обстоятельствахъ весьма важное значеніе пріобрѣтаетъ сѣверо-восточная сѣть желѣзныхъ дорогъ и въ частности линія Вятка-Кострома (впослѣдствіи Вятка-Вологда-Обухово), которая могла бы получить сибирскіе грузы черезъ посредство Уральской и Пермь-Котласской дорогъ, а также и всѣ проектируемыя отъ Челябинска дороги западнаго и югозападнаго направленія, проложенныя въ обходъ Самаро-Златоустовскаго пути. Таковы линія отъ одной изъ станцій Екатеринбургъ-Челябинской

вѣтви до Казани, на производство изысканій которой Обществомъ Моск.-Казанской дороги уже получено Высочайшее разрѣшеніе, и линія отъ Челябинска на Оренбургъ до Царицына, въ постройкѣ коей ближайшимъ образомъ должно быть заинтересовано Общество Владикавказской ж. дороги".

„Возможное содѣйствіе къ проведенію перечисленныхъ линій представляется, по мнѣнію Членовъ Соединеннаго Присутствія, весьма желательнымъ и прямо отвѣчающимъ столь ясно и опредѣленно выразившейся нынѣ потребности въ облегченіи сибирскимъ грузамъ выхода во-внутрь Россіи".

Въ виду изложенныхъ сужденій, покойный Государь Императоръ Александръ III повелѣть соизволилъ: поручить гг. Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ принять зависящія мѣры къ скорѣйшему обезпеченію правильнаго выхода въ Европейскую Россію грузовъ Сибирской жел. дороги путемъ проведенія новыхъ рельсовыхъ линій для соединенія названной дороги съ общей желѣзнодорожной сѣтью.

Въ февралѣ 1899 года Правленіе Общества Моск.-Казанской ж. д., закончивъ изысканія, возбудило ходатайство о разрѣшеніи Обществу сооруженія и эксплоатаціи желѣзной дороги магистральнаго типа, въ направленіи отъ Москвы на Муромъ-Арзамасъ-Сергачъ до ст. Шихраны Моск.-Казанской ж. дороги и далѣе отъ Казани на Мамадышъ-Елабугу и послѣ пересѣченія р. Камы (близъ Тихихъ горъ) къ с. Пьяный Боръ до разъѣзда, находящагося южнѣе ст. Кыштымъ Пермской ж. д., въ 66 верстахъ отъ Челябинска.

Общее протяженіе этой новой жел. дороги, включая и существующій участокъ Шихраны-Казань (123 версты), опредѣлено было въ 1602 версты, при-

чемъ строительная длина новой дороги составляла бы 1479 верстъ. Стоимость этой линіи опредѣлена была въ суммѣ около 110 мил. рублей, или около 74.370 руб. на версту, и для образованія сего строительнаго капитала Общество предполагало реализовать гарантированный заемъ, съ погашеніемъ его не къ окончанію срока концессіи Общества, а въ теченіе 60 лѣтъ со дня выпуска займа.

Ходатайство Общества было подвергнуто разсмотрѣнію въ состоящей при Министерствѣ Финансовъ междувѣдомственной комиссіи о новыхъ дорогахъ въ цѣломъ рядѣ засѣданій въ мартѣ 1899 г., при участіи представителей мѣстныхъ интересовъ. По обсужденіи этого дѣла Комиссія, за исключеніемъ представителей Государственнаго Контроля, пришла къ заключенію, что предложеніе Общества М.-Казанской ж. д.—передать ему постройку Моск.-Кыштымской жел. дороги, возможно принять на условіяхъ, предлагаемыхъ Обществомъ, но съ тѣмъ, чтобы облигаціи на постройку проектируемой дороги были выпущены не далѣе срока концессіи (31 декабря 1945 г.), или же, чтобы Общество возмѣщало ежегодно уменьшеніе срочныхъ платежей по облигаціямъ, проистекающее отъ того, что облигаціи будутъ выпущены на срокъ свыше концессіоннаго.

Въ томъ же 1899 году Общество Моск.-Казанской ж. д. произвело дополнительныя изысканія на участкѣ отъ Мамадыша до низовьевъ рѣки Бѣлой и, на основаніи этихъ изысканій, перепроектировало линію отъ Казани до Кыштыма, начиная отъ пункта близъ Елабуги въ направленіи не на Пьяный Боръ, а южнѣе, черезъ Мензелинскъ, съ переходомъ рѣки Камы близъ Мысовыхъ Челновъ. При такомъ варіантѣ длина линіи сокращалась на 9 верстъ.

Въ мартѣ 1901 года вопросъ о сооруженіи Обществомъ Моск.-Казанской ж. д. линіи Москва-Кыштымъ былъ внесенъ вторично на обсужденіе Комиссіи о новыхъ дорогахъ.

Всѣ члены Комиссіи, за исключеніемъ опять-таки представителей Государственнаго Контроля, высказались за предоставленіе Обществу Моск.-Казанской ж. дороги сооруженія и эксплоатаціи линіи Москва-Шихраны-Казань-Кыштымъ на выработанныхъ Комиссіей главнѣйшихъ финансовыхъ и техническихъ условіяхъ.

Это рѣшеніе Комиссіи было затѣмъ подробно разсмотрѣно Министрами: Путей сообщенія кн. М. И. Хилковымъ и Финансовъ С. Ю. Витте, которые также признали осуществленіе Московско-Кыштымской жел. дороги весьма желательнымъ. Это рѣшеніе гг. Министровъ должно было поступить на разсмотрѣніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, но въ виду воспослѣдовавшаго 6 мая 1901 года Высочайшаго повелѣнія о постройкѣ Сѣверныхъ жел. дорогъ и предрѣшенія вопроса о спрямленіи Пермской жел. дороги отъ Перми до Екатеринбурга, въ засѣданіи Комиссіи о новыхъ дорогахъ, происходившемъ въ декабрѣ 1901 года, сооруженіе линіи Казань-Кыштымъ въ интересахъ облегченія движенія сибирскаго транзита *не было признано неотложно необходимымъ*, такъ какъ этимъ цѣлямъ удовлетворяли въ значительной мѣрѣ намѣченныя къ сооруженію линіи на сѣверѣ.

**Линія Москва-Шихраны.**

Осуществленіе же западной части проектированной линіи отъ Москвы до Шихранъ съ усиленіемъ участка отъ Шихранъ до Казани и съ постройкой моста черезъ р.

Волгу у Казани, въ мѣстныхъ интересахъ было признано необходимымъ и потому скорѣйшее ея сооруженіе весьма желательнымъ.

Въ виду этого, линія отъ Москвы до Казани по направленію, установленному для нея при разсмотрѣніи проекта магистрали Москва-Кыштымъ, была включена въ составленную Министерствомъ Финансовъ справку о желѣзныхъ дорогъ и вторыхъ путяхъ, намѣченныхъ къ сооруженію въ ближайшее время. По разсмотрѣніи этого послѣдняго вопроса въ засѣданіи 7 іюня 1902 года подъ Высочайшимъ Государя Императора предсѣдательствомъ, послѣдовало Высочайшее повелѣніе отъ 10 іюля 1902 года о приступѣ въ 1903 году къ сооруженію распоряженіемъ Общества Московско-Казанской желѣзной дороги линіи отъ Москвы до Казани, съ устройствомъ у Казани желѣзнодорожнаго моста или тоннеля подъ Волгой.

При этомъ тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніемъ предоставлено было Министру Финансовъ войти въ соглашеніе съ Обществомъ Московско-Казанской жел. дороги относительно сооруженія названной линіи и условія ея сооруженія представить на благовоззрѣніе Его Императорскаго Величества въ установленномъ порядкѣ.

Во исполненіе Высочайшаго повелѣнія Министерство Финансовъ вошло въ предварительные переговоры съ Обществомъ дороги, причемъ одновременно съ постройкой и эксплоатаціей линіи Москва-Казань, съ мостомъ черезъ р. Волгу, Обществу Московско-Казанской жел. дороги было предложено также пріобрѣсти отъ Общества Орѣховскаго подъѣздного пути принадлежащій этому Обществу ширококолейный путь отъ ст. Орѣхово М.-Нижегородской жел. дороги до мѣстечка Ильин-

скій Погостъ, протяженіемъ въ 38 верстъ. Послѣднее предложеніе было вызвано тѣмъ обстоятельствомъ, что Общество Орѣховскаго пути до такой степени разстроило свои дѣла, что дальнѣйшее существованіе его, какъ отдѣльнаго предпріятія, представлялось невозможнымъ безъ существеннаго воспособленія со стороны Правительства. Между тѣмъ, при сооруженіи Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги линіи Москва-Арзамасъ-Казань, послѣдняя должна была пересѣчь Орѣховскій подъѣздной путь, и такимъ образомъ путь этотъ долженъ былъ явиться какъ бы питательной вѣтвью къ новой линіи.

Въ отвѣтъ на это предложеніе Правленіе Общества представило обширный матеріалъ, въ которомъ подробно были разработаны проекты линій: 1) отъ ст. Люберцы черезъ Муромъ-Сергачъ до ст. Шихраны, съ мостомъ черезъ р. Волгу у ст. Свіяжскъ, вблизи Казани, протяженіемъ 602 версты и 2) отъ той же станціи Люберцы до Арзамаса, протяженіемъ 355 верстъ, въ отношеніи экономическаго и коммерческаго ихъ значенія, грузовой способности охватываемыхъ ими районовъ, вѣроятной доходности и вліянія на существующія линіи Общества.

Проектированныя Обществомъ М.-Казанской жел. дороги измѣненія въ первоначальномъ предположеніи вести линію прямо отъ Москвы на Казань мотивировались слѣдующими соображеніями:

Сооруженіе вновь намѣченной самостоятельной линіи отъ города Москвы до города Казани съ устройствомъ моста черезъ Волгу, близъ самаго города, безъ сомнѣнія, могло бы принести значительные убытки Обществу дороги, такъ какъ, съ одной стороны, пришлось бы произвести отчужденіе земли въ чертѣ города Москвы, что̀, при дороговизнѣ го-

родской земли, вызвало бы огромныя затраты, съ другой стороны, сооружая названную линію до самаго города Казани, необходимо было бы пересѣчь существующую Рязанско-Казанскую линію близъ р. Волги, и такимъ образомъ пришлось бы совершенно упразднить значеніе участка отъ указаннаго пересѣченія до ст. Свіяжскъ на берегу р. Волги и отъ противоположнаго этой станціи берега р. Волги до города Казани, всего около 123 верстъ, что принесло бы Обществу весьма крупные убытки и легло бы тяжелымъ бременемъ на все предпріятіе.

Во избѣжаніе этого Общество дороги проектировало, съ своей стороны, линію по тому же направленію, какъ и предположенная къ сооруженію линія Москва-Казань, но лишь отъ станціи Люберцы Московско-Рязанской линіи, въ 19 верстахъ отъ Москвы, до пересѣченія съ существующей линіей Рязань—Казань близъ станціи Шихраны, съ устройствомъ моста черезъ р. Волгу у ст. Свіяжскъ; при этомъ Общество поясняло, что хотя существующій участокъ отъ Москвы до Люберецъ настолько оборудованъ, что не представится особыхъ затрудненій къ пропуску по нему поѣздовъ съ проектируемой линіи, тѣмъ не менѣе Общество принимаетъ на себя обязательство, въ случаѣ могущей оказаться впослѣдствіи необходимости, усилить этотъ участокъ до полнаго удовлетворенія коммерческаго движенія.

Но желая идти навстрѣчу настоятельнымъ нуждамъ въ рельсовомъ пути для фабричнаго населенія подмосковнаго Гжельскаго района, Рязанской, Владимірской и Нижегородской губерній, а равно въ мостѣ черезъ р. Волгу для населенія г. Казани, а также стратегическимъ соображеніямъ Правительства, и принимая на себя постройку этой линіи и моста, сооруженіе и эксплоатація коихъ явятся не-

сомнѣнно убыточными для Общества дороги, оно возбудило ходатайство о нѣкоторыхъ льготахъ:

1) чтобы было разрѣшено необходимый для сооруженія облигаціонный капиталъ выпустить съ погашеніемъ не къ сроку концессіи (31 декабря 1945 г.), а въ теченіе 60 лѣтъ со дня выпуска займа;

2) чтобы платежъ процентовъ и погашенія по капиталу для покрытія расходовъ по сооруженію моста Правительство приняло на себя;

3) чтобы линія Люберцы-Шихраны была раздѣлена на два участка, а именно: отъ станціи Люберцы до пересѣченія съ существующей Тимирязево-Нижегородской линіей близъ Арзамаса, и отъ сего пересѣченія до ст. Шихраны, причемъ первый означенный участокъ сооружается Обществомъ въ первую очередь въ теченіе 4-хъ лѣтъ со дня воспослѣдованія Высочайшаго соизволенія на предоставленіе Обществу сооруженія таковаго; второй же участокъ до Шихранъ—когда Общество признаетъ для себя сіе возможнымъ;

4) чтобы срокъ опредѣленія выкупной за дорогу цѣны по чистой доходности семилѣтія 1884—1890 гг. былъ отдаленъ на десять лѣтъ;

5) чтобы Обществу было разрѣшено примѣнять къ перевозкамъ по дорогамъ Общества сибирскихъ грузовъ въ Москву и за Москву тарифы въ томъ же размѣрѣ, въ какомъ таковые будутъ установлены по кратчайшему сѣверному направленію.

Представленныя Правленіемъ Общества данныя и соображенія были разсмотрѣны въ особомъ образованномъ по соглашенію Министра Финансовъ съ Министромъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ Совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ

покойнаго Директора Департамента Э. К. Циглера фонъ-Шафгаузенъ.

Совѣщаніе это въ цѣломъ рядѣ засѣданій, происходившихъ въ ноябрѣ 1902 года, выработало и установило главнѣйшія условія сооруженія и эксплоатаціи Обществомъ Московско-Казанской ж. дороги линіи Люберцы-Шихраны. Состоявшееся 20 января 1903 г. чрезвычайное общее собраніе акціонеровъ Общества изъявило согласіе на выработанныя Совѣщаніемъ условія съ нѣкоторыми лишь измѣненіями относительно проектированнаго удержанія съ Общества разницы въ платежахъ по облигаціонному капиталу при выпускѣ на 60 лѣтъ и на срокъ концессіи.

**V періодъ. Разрѣшеніе сооруженія линіи Люберцы-Арзамасъ-Шихраны и соотвѣтственныя измѣненія Устава Общества.**

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, разсмотрѣвъ мнѣніе означеннаго особаго Совѣщанія, въ свою очередь одобрили въ главныхъ чертахъ выработанныя Совѣщаніемъ условія сооруженія и эксплоатаціи названной линіи и представили 19 февраля 1903 г. на благоусмотрѣніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта проектъ дополненія къ Уставу Общества Московско-Казанской желѣзной дороги, коимъ послѣднему предоставлялись постройка и эксплоатація линіи отъ Люберецъ черезъ Муромъ до пересѣченія съ линіей Тимирязево Нижегородской линіи близъ станціи Арзамасъ, а затѣмъ отъ сего пересѣченія черезъ г. Сергачъ до примыканія къ Рязанско-Казанской линіи, близъ ст. Шихраны, съ мостомъ (или тоннелемъ) черезъ Волгу у ст. Свіяжскъ, а равно и пріобрѣтеніе въ собственность Общества дороги

Орѣховскаго подъѣздного пути, причемъ гг. Министры полагали возможнымъ удовлетворить вышеупомянутое постановленіе чрезвычайнаго акціонернаго собранія Общества дороги относительно проектированныхъ условій возмѣщенія Правительству разницы въ платежахъ по займу до срока концессіи и на 60 лѣтъ, и, кромѣ того, полагали операціи Общества по постройкѣ линіи Люберцы-Шихраны и моста черезъ Волгу подчинить правительственному надзору черезъ посредство Государственнаго Контроля.

Соединенное Присутствіе въ засѣданіи 4 марта 1903 года, при обсужденіи означеннаго предположенія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, принявъ во вниманіе крайне невыгодное вліяніе линіи Люберцы—Шихраны въ первые годы ея эксплоатаціи какъ на интересы Общества дороги и Казны (по участію ея въ чистой прибыли этого предпріятія и по владѣнію сосѣдними Нижегородскою и Муромскою дорогами), такъ и на общій размѣръ поступленій отъ рельсовой сѣти, нашло, что на первое время могло бы быть приступлено къ сооруженію лишь болѣе доходнаго участка указанной линіи, а именно Люберцы-Арзамасъ, и моста черезъ р. Волгу, при условіи, однако, сохраненія за Обществомъ обязательства, въ случаѣ предъявленія Правительствомъ требованія о постройкѣ участка Арзамасъ-Шихраны, осуществить эту линію, по окончаніи участка Люберцы—Арзамасъ, на условіяхъ, соглашенныхъ уже съ Обществомъ относительно линіи Люберцы—Шихраны.

Это мнѣніе Соединеннаго Присутствія было представлено на Высочайшее усмотрѣніе, и Государь Императоръ 15 марта 1903 года соизволилъ на предоставленіе Министру Финансовъ войти съ

Обществомъ Московско-Казанской жел. дороги въ соглашеніе объ основаніяхъ, на которыхъ оно приняло бы на себя сооруженіе вышеозначенной линіи и моста черезъ р. Волгу.

Во исполненіе Высочайшаго повелѣнія Министерство Финансовъ вошло въ переговоры съ Правленіемъ Общества дороги относительно условія сооруженія названной линіи и моста, съ пріобрѣтеніемъ Орѣховскаго подъѣздного пути.

Для обсужденія этого вопроса Правленіемъ Общества было созвано Совѣщаніе изъ главныхъ акціонеровъ Общества. Совѣщаніе это пришло къ заключенію, что въ договоренныхъ съ Обществомъ ранѣе условіяхъ, въ случаѣ исключенія изъ обязательствъ Общества немедленной послѣ 1 января 1908 года постройки участка Арзамасъ—Шихраны, могли бы быть допущены слѣдующія измѣненія: Общество могло бы взять на себя возмѣщеніе Правительству процентовъ и погашенія по строительному капиталу моста, отпускаемыхъ Обществу ежегодно изъ средствъ казны съ тѣмъ, чтобы это возмѣщеніе производилось изъ чистой прибыли Общества путемъ взноса въ доходъ казны половины сихъ платежей изъ причитающейся акціонерамъ Общества половины помянутой прибыли сверхъ 27 рублей на акцію. При этомъ такое возмѣщеніе Правительству платежей по капиталу моста признано было возможнымъ сохранить въ силѣ до 1 января слѣдующаго затѣмъ года, въ который будетъ предъявлено къ Обществу требованіе Правительства о постройкѣ участка Арзамасъ—Шихраны. Эти условія были затѣмъ разсмотрѣны 21 марта 1903 года въ особомъ Совѣщаніи при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ изъ представителей Министерства Путей сообщенія, Фи-

нансовъ и Государственнаго Контроля и представителей Правленія Общества, которое признало предложеніе Общества дороги для казны пріемлемымъ.

Состоявшееся 15 апрѣля 1903 года чрезвычайное общее собраніе акціонеровъ Общества изъявило свое согласіе на принятіе условій и уполномочило Правленіе войти въ окончательное соглашеніе съ Правительствомъ относительно принятія на Общество сооруженія и эксплоатаціи линіи Люберцы—Арзамасъ съ мостомъ черезъ р. Волгу на условіяхъ, предварительно уже выработанныхъ, а также уполномочило Правленіе реализовать потребный на постройку капиталъ на осуществленіе самой постройки. Затѣмъ Министръ Финансовъ С. Ю. Витте 22 апрѣля 1903 года представилъ составленный примѣнительно къ вышеизложеннымъ условіямъ проектъ дополненія къ Уставу Общества на благоусмотрѣніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи.

Соединеннымъ Присутствіемъ, въ засѣданіи 13 мая 1903 года, въ проектъ дополненія Устава Общества внесены были нѣкоторыя исправленія по замѣчаніямъ Присутствія. Проектъ дополненія къ Уставу Общества былъ Высочайше утвержденъ 25 мая 1903 года.

Главнѣйшими пунктами дополненія являлись слѣдующіе:

1) Условія пріобрѣтенія и эксплоатаціи Орѣховскаго подъѣздного пути.

2) Обязательство соорудить и открыть для правильнаго движенія линію отъ Люберецъ до пересѣченія близъ ст. Арзамасъ съ существующей Тимирязево-Нижегородской линіей въ теченіе 4-хъ лѣтъ со дня Высочайшаго утвержденія дополненія къ

Уставу Общества, мостъ же черезъ р. Волгу въ теченіе 5 лѣтъ съ того же срока.

3) По окончаніи сооруженія указанной линіи, но не ранѣе 1 января 1908 года, Общество обязано во всякое время, по требованію Правительства, приступить къ сооруженію линіи отъ Арзамаса до Шихранъ и открыть таковую для правильнаго движенія не позднѣе какъ черезъ 3 года со дня предъявленія требованія Правительства о постройкѣ этой линіи.

4) На расходы по сооруженію поименованныхъ линій и моста, по усиленію участка Люберцы—Москва, по пріобрѣтенію Орѣховскаго пути, на покрытіе издержекъ по произведеннымъ и имѣющимъ быть произведенными Обществомъ изысканіямъ и экономическимъ изслѣдованіямъ упомянутыхъ линій, на возмѣщеніе Правительству издержекъ по содержанію Инспекціи, Государственнаго Контроля и Жандармскаго Полицейскаго надзора за все время производства Обществомъ работъ и на увеличеніе оборотнаго капитала Общества до размѣра 2.000 рублей на версту вновь сооружаемыхъ линій—разрѣшается выпустить дополнительный, гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ въ общей сложности около 35 милліоновъ рублей дѣйствительныхъ. Этотъ облигаціонный заемъ разрѣшается выпустить по частямъ, съ погашеніемъ въ теченіе 60 лѣтъ со дня его выпуска.

5) Правительство, со дня сдачи Волжскаго моста въ эксплоатацію, отпускаетъ Обществу ежегодно сумму въ размѣрѣ полнаго платежа процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу на сооруженіе моста. Это условіе сохраняется, однако, до тѣхъ поръ, пока г. Казань не будетъ соединенъ желѣзнодорожной линіей на востокъ до соединенія съ Сибирской магистралью или съ ея вѣтвью, такъ чтобы

Московско-Казанская ж. дорога получила черезъ г. Казань транзитныя перевозки грузовъ.

6) Установлены новыя условія распредѣленія чистаго дохода отъ всего предпріятія Общества дороги до сооруженія участка Арзамасъ—Шихраны и послѣ его сооруженія.

7) Срокъ выкупа сего предпріятія Общества не отдаляется, а остается прежнимъ, т.-е. до 1 января 1905 года; срокъ же опредѣленія выкупной цѣны по чистому доходу Общества за 1884—1890 гг., оканчивающійся 1 января 1915 года, отдаляется на восемь лѣтъ, а именно по 1 января 1923 года.

Къ подготовительнымъ работамъ и къ организаціи строительнаго управленія было приступлено въ 1903 году, причемъ Главнымъ Инженеромъ по сооруженію новой линіи и моста черезъ р. Волгу былъ назначенъ Г. М. Будаговъ. Но въ виду начавшейся въ январѣ 1904 года войны съ Японіей пришлось осуществленіе постройки линіи Люберцы—Арзамасъ и моста временно отложить. По окончаніи Японской войны, въ виду переживавшихся Россіей внутреннихъ неурядицъ и волненій и испытывавшагося большого стѣсненія на денежномъ рынкѣ и невозможности посему болѣе или менѣе выгодно заключить необходимый для постройки облигаціонный заемъ, Общество дороги, также переживавшее весьма тяжелое финансовое положеніе, вынуждено было въ 1907 году войти съ ходатайствомъ передъ Правительствомъ объ отдаленіи на 5 лѣтъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ 25 мая 1903 года дополненіемъ къ Уставу Общества сроковъ: окончанія сооруженія линіи Люберцы—Арзамасъ и моста черезъ р. Волгу, приступа къ сооруженію линіи Арзамасъ—Шихраны, измѣненія распредѣленія чистой прибыли Общества и опредѣленія

выкупной цѣны предпріятія Общества по чистому доходу за 1884—1890 гг. Это ходатайство Общества было представлено 19 іюня 1907 года г. Министромъ Путей Сообщенія во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта, который, разсмотрѣвъ это ходатайство Общества, положилъ упомянутые сроки, согласно съ представленіемъ Министра Путей Сообщенія, отдалить: окончаніе сооруженія линіи Люберцы—Арзамасъ до 25 мая 1913 года, ближайшій срокъ приступа къ сооруженію линіи Арзамасъ—Шихраны и срокъ измѣненія распредѣленія чистой

Императорскій Романовскій мостъ черезъ р. Волгу.

прибыли Общества дороги—до 1 января 1913 года и срокъ опредѣленія выкупной цѣны предпріятія Общества по чистому доходу за 1884—1890 гг.—до 1 января 1928 года.

Это постановленіе Второго Департамента было Высочайше утверждено 16 ноября 1907 года. Наконецъ, послѣ всѣхъ вышеизложенныхъ затрудненій и мытарствъ, тянувшихся почти 10 лѣтъ, въ апрѣлѣ 1910 г. было приступлено къ сооруженію линіи Люберцы—Арзамасъ и моста черезъ р. Волгу. Главнымъ Инженеромъ по сооруженію этой линіи и

моста былъ назначенъ А. А. Фраловскій, до того времени завѣдывавшій Технической Частью при Правленіи.

Проектъ Волжскаго моста, который было Высочайше разрѣшено наименовать Романовскимъ, въ память предстоявшаго, въ годъ назначеннаго срока окончанія его сооруженія, празднованія трехсотлѣтія царствованія Дома Романовыхъ, разработанъ былъ проф. Н. А. Бѣлелюбскимъ.

Въ виду того обстоятельства, что строительная стоимость названной линіи и моста, расходъ по усиленію участка Люберцы-Москва и по пріобрѣтенію Орѣховскаго пути, по дополненію къ Уставу Общества отъ 25 мая 1903 года, были опредѣлены въ суммѣ около 24 милліоновъ рублей, а между тѣмъ за періодъ времени съ 1903 по 1909 годъ условія сооруженія значительно измѣнились по сравненію съ тѣми обстоятельствами, при которыхъ исчислены были эти расходы въ 1903 году, Общество дороги вынуждено было войти съ ходатайствомъ объ увеличеніи облигаціоннаго капитала, подлежащаго къ выпуску для осуществленія вышеперечисленныхъ расходовъ, съ 24 милліоновъ рублей до 35.600 тысячъ рублей дѣйствительныхъ. Это ходатайство Общества было рѣшено Правительствомъ въ утвердительномъ смыслѣ и 13 апрѣля 1910 года Высочайше утверждено.

Постройка линіи Люберцы - Муромъ - Арзамасъ шла весьма быстро и успѣшно, такъ что въ началѣ декабря 1911 года уже представилось возможнымъ открыть временное движеніе на участкѣ отъ Люберецъ до Мурома. Къ 15-му же октября 1912 года уже было открыто правильное движеніе по всей линіи отъ Люберецъ до Арзамаса, и линія была сдана въ эксплоатацію.

Сооруженіе моста черезъ р. Волгу также шло очень быстро, и только вслѣдствіе размыва защитной дамбы отъ сильнаго ледохода и разлива Волги весной 1912 года открытіе моста, предполагавшееся въ февралѣ 1913 года, т.-е. ранѣе уставнаго срока, нѣсколько задержалось, и открытіе движенія по мосту послѣдовало 25 мая 1913 года, т.-е. въ опредѣленный дополненіемъ къ Уставу Общества срокъ.

**Проэктъ линіи для соединенія Москвы съ Сибирью.**

Какъ уже было выше подробно изложено, сооруженіе Сѣверной жел. дороги отъ С.-Петербурга до Вятки задержало разрѣшеніе возбужденнаго въ 1898 году Обществомъ Московско-Казанской жел. дороги вопроса о соединеніи кратчайшимъ рельсовымъ путемъ Москвы съ Сибирью. Но, въ свою очередь, сооруженіе Сѣверной дороги вызвало рядъ ходатайствъ о кратчайшемъ соединеніи восточной части этой линіи съ Москвой, въ виду неудобствъ создавшагося кружнаго пути черезъ Вологду. Необходимость спрямленія этого пути признавалась и Правительствомъ, которое первоначально намѣтило сооруженіе спрямляющей линіи Буй-Даниловъ, но въ виду возникшихъ сомнѣній въ цѣлесообразности этого направленія, вопросъ этотъ подвергся дальнѣйшему изученію, и вмѣстѣ съ тѣмъ возникли проекты новыхъ линій, преслѣдующихъ ту же цѣль.

Эти проекты неоднократно обсуждались въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ въ теченіе 1908 года. Были разсмотрѣны намѣчавшіяся къ сооруженію линіи Буй-Даниловъ, Галичъ-Кострома, Кинешма-Мантурово. Но ни одно изъ этихъ направленій не было одобрено, и рѣшено было произвести изысканіе еще новаго направленія отъ Нижняго-Новгорода до Котельнича.

Въ концѣ 1908 года Общество Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги также выступило съ предложеніемъ постройки линіи Буй-Даниловъ-Рыбинскъ, долженствующей сократить путь изъ Сибири и Урала къ южнымъ Балтійскимъ портамъ и вернуть на сѣть Общества М.-Виндаво-Рыбинской жел. дороги потерянные имъ грузы изъ Сибири и Урала къ названнымъ портамъ.

Но эта линія, сокращая отчасти также и путь изъ Сибири въ Москву, однако не разрѣшала въ полномъ объемѣ задачу кратчайшаго соединенія центра Россіи съ Сибирью и Ураломъ. Поэтому вновь сталъ выдвигаться вопросъ о сооруженіи кратчайшей линіи для соединенія центра Россіи съ Сибирью и Ураломъ, которая единовременно обслуживала бы обширный бездорожный Вятскій и Прикамскій край, изъ-за отсутствія рельсовыхъ путей испытывающій сильный экономическій застой.

Посему Общество Московско-Казанской желѣзной дороги выступило въ 1909 году съ предложеніемъ постройки линіи отъ Казани до пункта Пермской желѣзной дороги, близъ Екатеринбурга, измѣнивъ трассу первоначальнаго своего проекта 1899 года съ выходомъ на Кыштымъ, такъ какъ съ сооруженіемъ Тюмень-Омской желѣзной дороги транзитный путь изъ Сибири перемѣщается на Екатеринбургъ.

Затѣмъ, въ началѣ 1911 года Общество дороги, съ цѣлью наилучшаго и наиболѣе полнаго обслуживанія Вятскаго края, возбудило ходатайство о предоставленіи ему постройки линій Нижній-Новгородъ-Яранскъ-Котельничъ.

Вслѣдъ за ходатайствомъ Общества Московско-Казанской желѣзной дороги въ октябрѣ 1910 года въ Правительственныя учрежденія поступило хода-

тайство группы московскихъ капиталистовъ, во главѣ съ бывшимъ предсѣдателемъ 2-ой Государственной Думы Ф. А. Головинымъ, о разрѣшеніи имъ сооруженія линіи Нижній-Новгородъ-Малмыжъ-Екатеринбургъ-Курганъ, съ вѣткой отъ Малмыжа на Казань.

Кромѣ этой группы предпринимателей, въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ сталъ поступать цѣлый рядъ новыхъ ходатайствъ о разрѣшеніи образовать акціонерныя общества для постройки новыхъ дорогъ въ вышеуказанномъ районѣ.

Разсмотрѣніе всѣхъ этихъ проектовъ въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ тянулось очень долго, въ въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ, съ марта по іюнь 1911 года, и возбудило ожесточенную борьбу отдѣльныхъ городовъ, мѣстностей и общественныхъ организацій, какъ въ Правительственныхъ учрежденіяхъ, такъ и въ печати.

Въ концѣ-концовъ, Комиссія о новыхъ дорогахъ остановилась на проектѣ Общества Московско-Казанской желѣзной дороги и Общества московскихъ капиталистовъ, причемъ большинство членовъ Комиссіи высказалось за проектъ Общества Московско-Казанской желѣзной дороги, а именно за желательность сооруженія линіи Казань—Екатеринбургъ, съ вѣтвью на Воткинскій заводъ, и Нижній-Новгородъ—Котельничъ.

Послѣ разсмотрѣнія этихъ проектовъ въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ, заключенія послѣдней поступили на заключеніе Совѣта Министровъ, гдѣ, послѣ долгаго обсужденія, проектъ линіи Казань—Екатеринбургъ и Нижній-Котельничъ также получилъ одобреніе, и Высочайше утвержденнымъ 23 іюля 1912 года положеніемъ Совѣта Министровъ было

постановлено: признать подлежащими одновременному сооруженію, по типу магистральныхъ линій, линію Казань—Екатеринбургъ и Нижній-Новгородъ—Котельничъ, съ вѣтвью на Яранскъ, и предоставить Министру Финансовъ озаботиться разработкой финансовыхъ условій сооруженія указанныхъ линій и выборомъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія, предпринимателей для сооруженія ихъ.

Для указанной цѣли при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ было образовано Особое Междувѣдомственное Совѣщаніе изъ представителей Министерства Финансовъ, Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля.

Въ теченіе 1912 года, въ цѣломъ рядѣ засѣданій были разсмотрѣны детально оба проекта: Общества Московско-Казанской желѣзной дороги, уже успѣвшаго къ этому времени вновь произвести подробныя техническія изысканія названныхъ линій подъ руководствомъ инженера А. А. Бубликова, и группы московскихъ капиталистовъ.

Въ Особомъ Совѣщаніи не было достигнуто единогласнаго рѣшенія, и Представители Министерства Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля высказывались за отдачу концессіи Обществу московскихъ капиталистовъ и за выкупъ существующихъ линій Общества Московско-Казанской желѣзной дороги въ казну.

Въ Совѣтѣ Министровъ, куда поступило на дальнѣйшее разсмотрѣніе рѣшеніе Совѣщанія, послѣ долгихъ обсужденій восторжествовало мнѣніе о желательности предоставленія сооруженія названныхъ линій Обществу Московско-Казанской желѣзной дороги.

Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта въ маѣ 1913 года разсмотрѣлъ представленіе Ми-

нистровъ Финансовъ и Путей Сообщенія и единогласно высказался также за предоставленіе Обществу Московско-Казанской желѣзной дороги осуществленія вышеозначеннаго проекта.

Мнѣніе это Второго Департамента удостоилось Высочайшаго утвержденія 14 мая 1913 года, и согласно сему утверждено и дополненіе къ Уставу Общества дороги.

По этому дополненію къ Уставу, Общество Московско-Казанской желѣзной дороги обязывается построить въ первую очередь двѣ желѣзнодорожныя линіи въ одинъ путь нормальной колеи, магистральнаго типа, а именно: одинъ отъ станціи Казань на востокъ, черезъ города Сарапулъ и Красноуфимскъ, до соединенія съ Пермской дорогой, около Екатеринбурга, съ вѣтвью на Ижевскій и Камско-Воткинскій заводы, и другую—отъ города Нижняго-Новгорода до соединенія съ Сѣверными дорогами, близъ станціи Котельничъ, съ вѣтвью отъ означенной линіи до города Яранска, и съ желѣзнодорожными мостами черезъ рѣки Волгу и Оку, близъ города Нижняго-Новгорода, для соединенія линій Общества Нижній-Новгородъ — Котельничъ и Нижній-Новгородъ—Тимирязево между собой, а также одной изъ этихъ линій съ Московско-Нижегородской желѣзной дорогой.

Кромѣ того, Общество обязывается во вторую очередь, по первому требованію Правительства, соорудить и эксплоатировать всѣ или же часть изъ слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ линій: Ильинскій Погостъ—Егорьевскъ; Кудьма—Велетьма; Шихраны—Цивильскъ; Шихраны—Буинскъ; Симбирскъ—Алатырь—Арзамасъ; Симбирскъ—Смышляевка или Рузаевка—Краснослободскъ—Темниковъ—Елатьма—Черусти; Моршанскъ—Шацкъ—Сасово—Тем-

никовъ—Лукояновъ; Инза—Пенза; Нижній-Новгородъ—Ермолино; отъ одной изъ станцій линіи Арзамасъ—Шихраны на Мурашкино и Княгининъ; отъ одной изъ станцій линіи Нижній-Новгородъ—Котельничъ на Макарьевъ; отъ одной изъ станцій линіи Казань—Екатеринбургъ къ Уфѣ и отъ Яранска до одной изъ станцій линіи Казань—Екатеринбургъ и далѣе на Чистополь.

Стоимость сооруженія всѣхъ этихъ линій, вѣтвей и мостовъ первой очереди опредѣлена въ суммѣ около 110 мил. рублей.

Срокъ сооруженія линій, вѣтвей и мостовъ первой очереди опредѣленъ четырехлѣтній со дня Высочайшаго утвержденія дополненія къ Уставу.

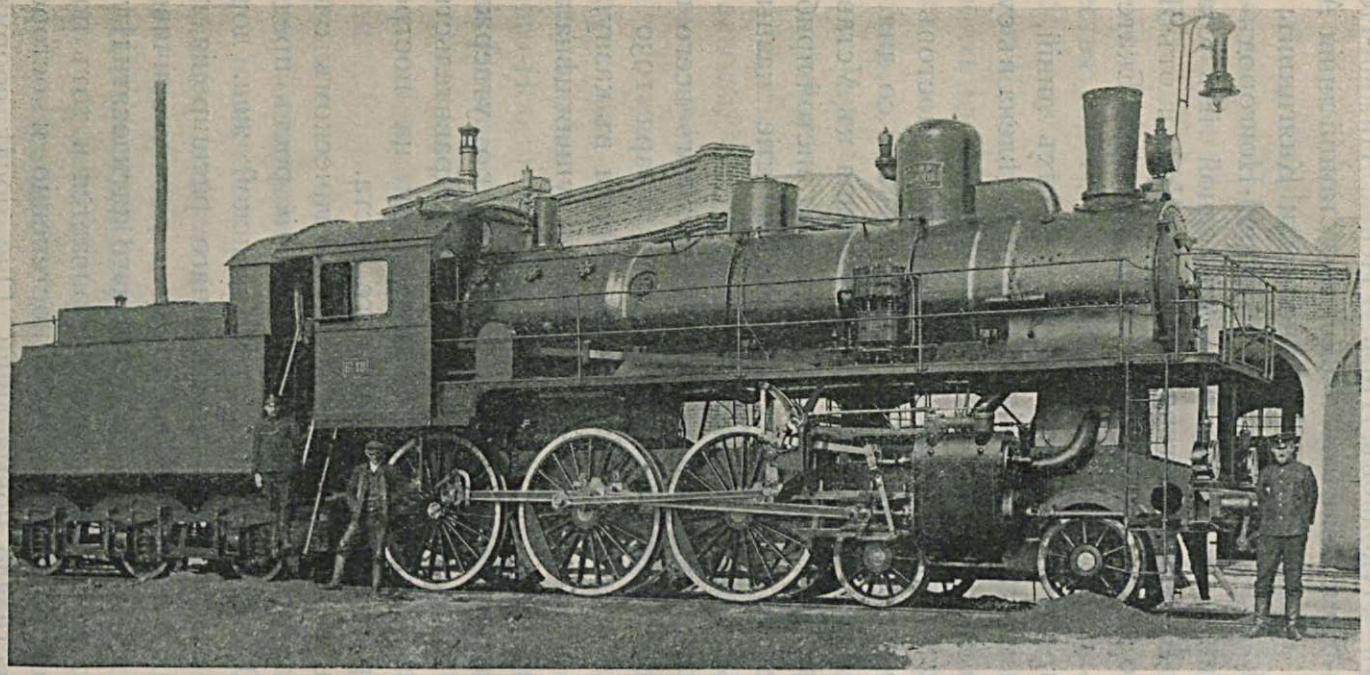
Измѣнены условія распредѣленія чистой прибыли, причемъ значительно усилено участіе казны въ прибыляхъ Общества.

Срокъ для выкупа Правительствомъ всего предпріятія Общества отдаленъ до 1 января 1930 года.

Измѣнены условія выкупа дороги въ казну, причемъ опредѣлена максимальная выкупная цѣна акціи въ 625 рублей.

Отмѣнена со дня Высочайшаго утвержденія этого дополненія къ Уставу уплата Правительствомъ %%-въ по облигаціонному займу на постройку Императорскаго Романовскаго моста.

Въ этомъ краткомъ хронологическомъ очеркѣ представленъ постепенный *внѣшній* ростъ предпріятія Общества Московско-Казанской жел. дороги. Изъ разсмотрѣнія постепеннаго расширенія предпріятія, въ *тринадцать слишкомъ разъ* увеличившаго свою сѣть въ теченіе истекшаго пятидесятилѣтняго своего существованія, усматривается и тотъ планъ, по которому Общество постепенно и осторожно осуществляло новыя линіи. Оно послѣ сооруженія



Пассажирскій паровозъ 1912 года.

своего ядра, кореннаго участка Москва—Рязань, очень долго не расширяло своего предпріятія, а всѣ усилія направляло къ укрѣпленію и развитію этого участка, и когда предпріятіе вполнѣ уже окрѣпло въ финансовомъ отношеніи, только тогда Общество рѣшилось на дальнѣйшее расширеніе своей сѣти. И затѣмъ, сооружая все новыя линіи, Общество старалось развить ихъ не сразу, а постепенно, сообразуясь съ экономическимъ и коммерческимъ ростомъ обслуживаемаго района, дабы несообразными съ дѣйствительными потребностями движенія расходами не пошатнуть финансовой прочности предпріятія и не явиться обузой для Государства. И въ теченіе 50-лѣтняго своего существованія, несмотря на иногда бывавшія тяжелыя обстоятельства, Общество дороги никогда не прибѣгало къ правительственной гарантіи, а, наоборотъ, изъ своей чистой прибыли выплатило казнѣ за все время своего существованія, какъ показываетъ приложенная къ этому очерку картограмма, свыше 12 мил. рублей.

Теперь, послѣ истекшаго пятидесятилѣтія своего существованія, Общество Моск.-Казанской желѣзной дороги призвано къ выполненію сложной и трудной, но зато и благодарной задачи—соорудить и эксплоатировать большое звено въ великой магистрали, долженствующей служить кратчайшимъ непрерывнымъ рельсовымъ путемъ отъ береговъ Атлантическаго океана черезъ сердце Россіи, Москву, до береговъ Великаго океана.

---

**Заключеніе.** На ряду съ расширеніемъ сѣти дорогъ Общества шла и работа по развитію и улучшенію предпріятія. За 50 лѣтъ своего существованія Общество вложило въ пред-

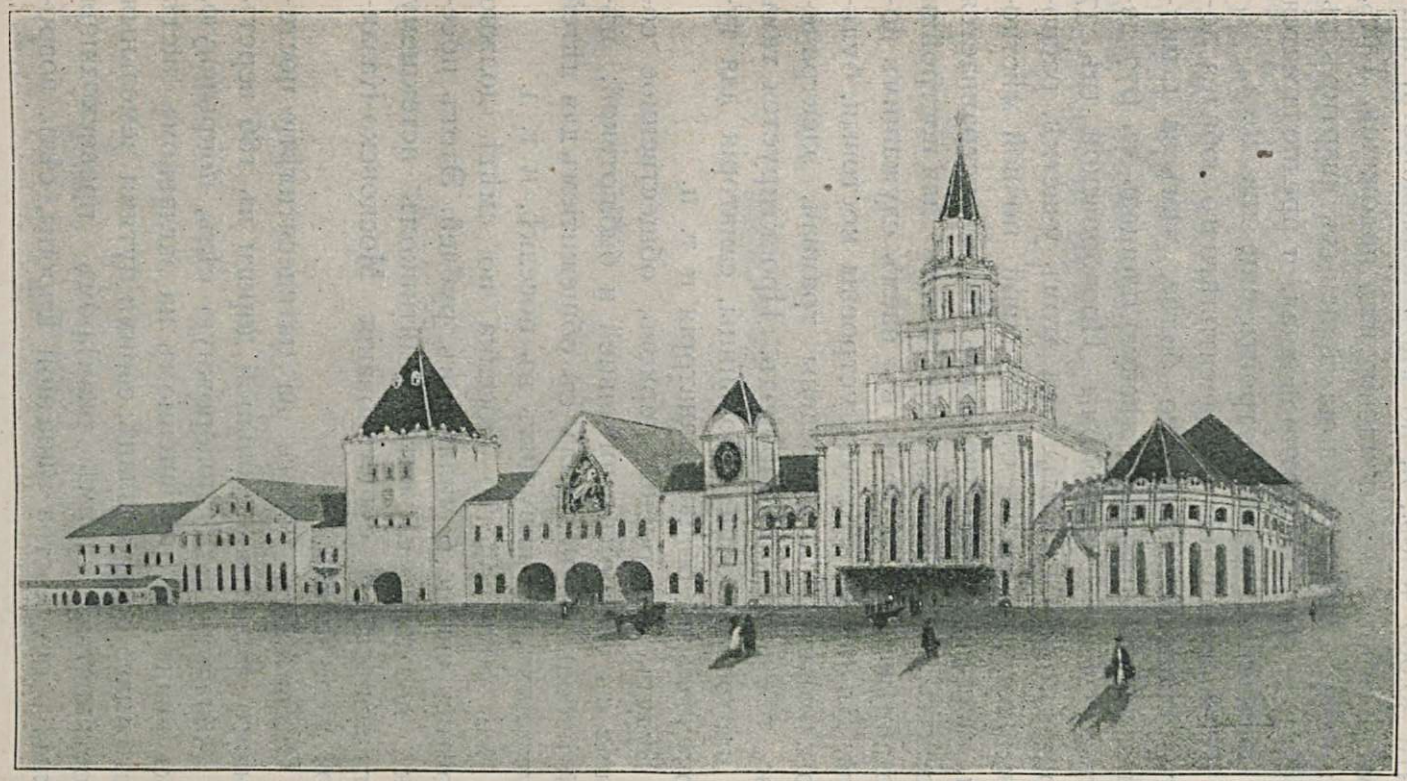
пріятіе на его улучшеніе и оборудованіе свыше 80 милліоновъ рублей.

Инвентарь подвижного состава къ концу 1912 г. достигъ слѣдующихъ размѣровъ: пассажирскихъ вагоновъ—685 (въ 1865 г.—69), товарныхъ—14858 ваг. (въ 1865 г.—768), въ томъ числѣ 107 вагоновъ-ледниковъ, сооруженныхъ спеціально для перевозки сливочнаго масла изъ Сибири къ балтійскимъ портамъ. Паровозовъ—517 (въ 1865 г.—31).

Для развитія и облегченія хлѣбной торговли въ районѣ дороги были устроены зернохранилища и элеваторы (въ Москвѣ, Коломнѣ, Зарайскѣ и Рязани), а также цѣлый рядъ станціонныхъ хлѣбныхъ амбаровъ въ предѣлахъ Пензенской, Казанской, Тамбовской и Симбирской губерній. За послѣдній годъ былъ выстроенъ при Московской пассажирской станціи Холодный складъ, весь изъ желѣзобетона, съ машиннымъ охлажденіемъ, для храненія скоропортящихся грузовъ. Въ настоящее время приступлено къ сооруженію на участкѣ отъ Москвы до Раменскаго (42 версты) третьяго и четвертаго путей, приспособляемыхъ для движенія по нимъ электрическихъ трамваевъ, долженствующихъ обслуживать дачное и пригородное движеніе на означенномъ участкѣ, достигшее за послѣдніе годы колоссальнаго развитія.

Въ 1913 году, одновременно съ празднованіемъ 50-лѣтней дѣятельности дороги, приступлено къ сооруженію грандіознаго новаго Московскаго пассажирскаго вокзала на мѣстѣ отслужившаго полстолѣтіе прежняго. Новый вокзалъ строится по проекту академика архитектуры Щусьева.

На ряду съ улучшеніемъ и развитіемъ дороги, Общество, конечно, заботилось и о нуждахъ самихъ служащихъ, число коихъ къ 1913 году достигло



Сооружаемый новый пассажирскій вокзалъ въ Москвѣ.

почти 30.000 челов., и, по мѣрѣ возможности, принимало мѣры къ улучшенію ихъ положенія. Такъ, напримѣръ, устроены дома дешевыхъ квартиръ въ Москвѣ и при ст. Сортировочная, и предполагается въ ближайшее время построить еще два дома.

Въ ознаменованіе пятидесятилѣтняго юбилея дороги Общество пріобрѣло болѣе, чѣмъ за 1 милліонъ рублей, большую лѣсную площадь въ 677 десятинъ, близъ платформы Прозоровской (въ 37 верстахъ отъ Москвы), и на этомъ участкѣ, расположенномъ въ сухой съ песчаной почвой мѣстности, съ прекраснымъ хвойнымъ лѣсомъ, устраивается поселокъ, или, вѣрнѣе, „городъ-садъ" для постройки и сдачи жилыхъ домовъ въ наемъ служащимъ дороги. Въ поселкѣ будутъ устроены мостовыя, бульвары, канализація, проведены трамваи, электричество, телефоны, водопроводъ. Проектируется тамъ же постройка общей больницы, санаторія для туберкулезныхъ, общаго санаторія и т. п.

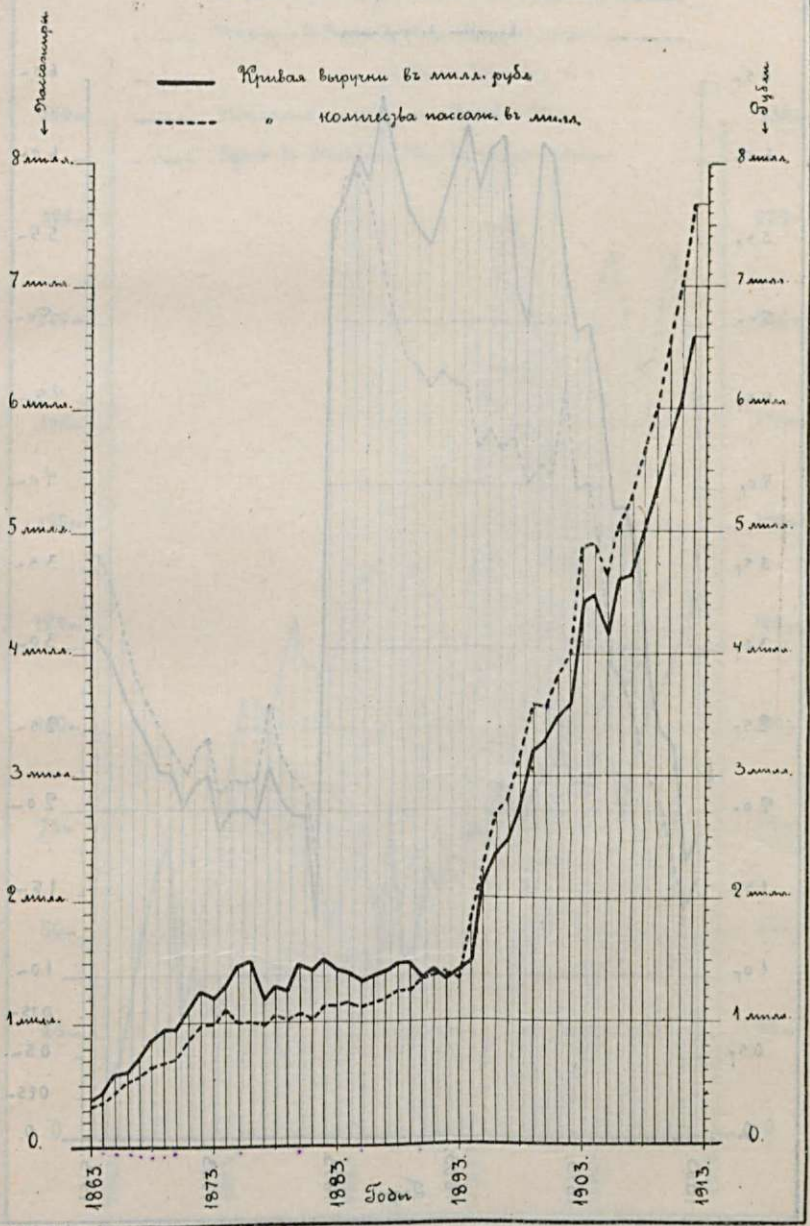
Будутъ построены церковь, общественное собраніе съ театромъ, читальней и библіотекой; цѣлый небольшой кварталъ съ общежитіемъ для дѣтей служащихъ, не живущихъ въ поселкѣ, и т. д.

Все обустройство поселка по смѣтѣ должно обойтись свыше 6 милліоновъ рублей. Этотъ поселокъ долженъ служить памятникомъ истекшему пятидесятилѣтію существованія Московско-Казанской жел. дороги.

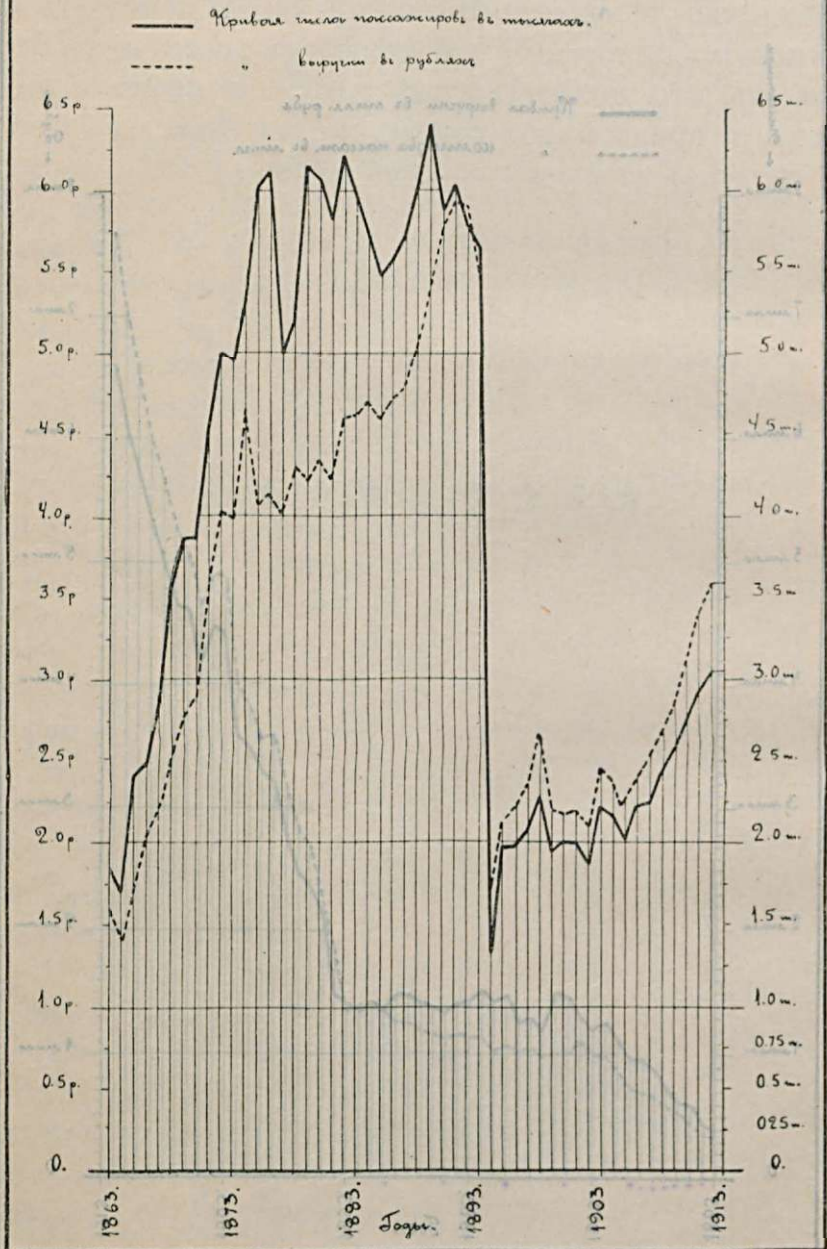
Оглядываясь назадъ на пятидесятилѣтіе постепеннаго развитія небольшой дороги въ 186 верстъ въ большую желѣзнодорожную сѣть, покрывшую, какъ видно на помѣщенномъ на заглавномъ листѣ настоящаго очерка планѣ, своими путями земельныя пространства, своимъ размѣромъ превосходящія цѣлыя государства Западной Европы, сѣть, возро-

дившую къ промышленной жизни заглохшія, изъ-за отсутствія удобныхъ путей сообщенія, мѣстности, способствовавшую развитію русской промышленности, торговли, предпріимчивости и просвѣщенія, Общество Московско-Казанской ж. д. можетъ съ чувствомъ глубокаго нравственнаго удовлетворенія сказать, что его посильный трудъ не пропалъ даромъ, а принесъ свою пользу, и послужилъ на благо и преуспѣяніе нашей дорогой родины.

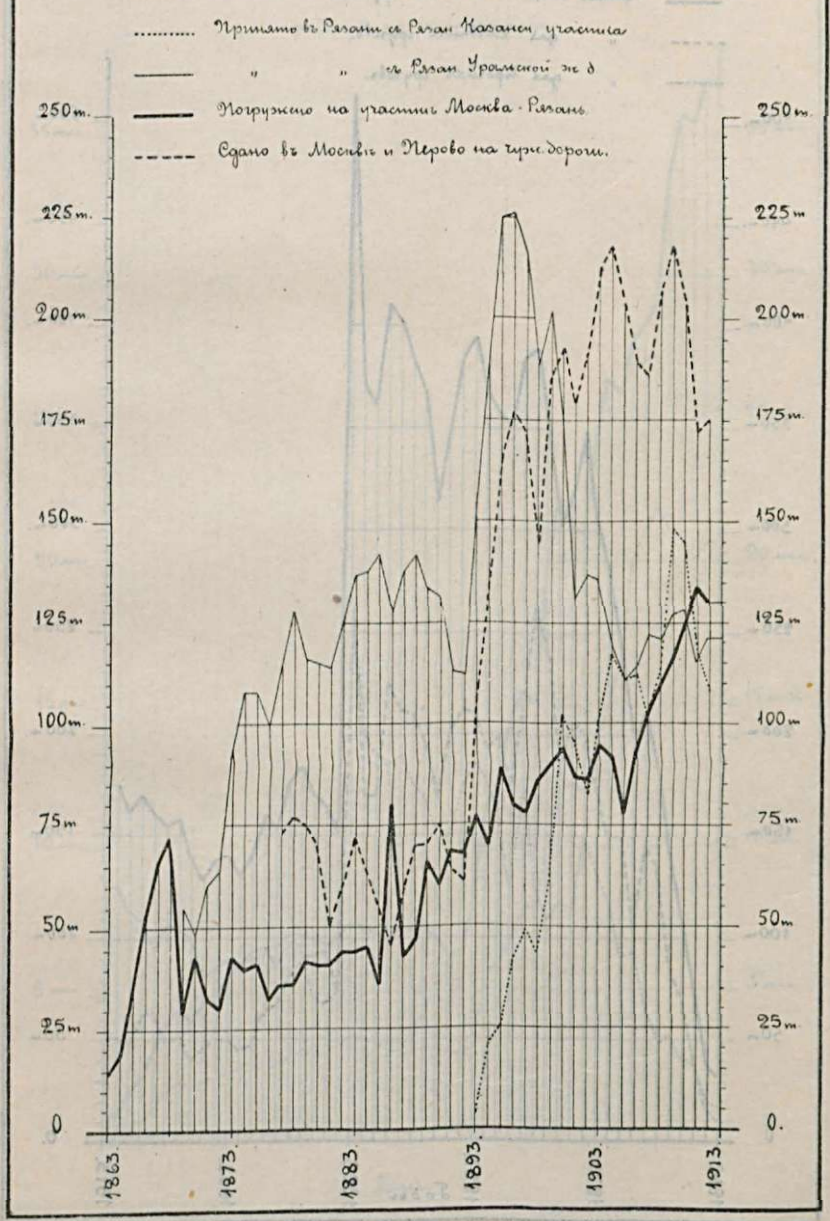
Графическое изображеніе размѣровъ пассажирскаго движенія и выручки отъ него по всей сѣти линій Ов. Моск. Казан. ж.д.



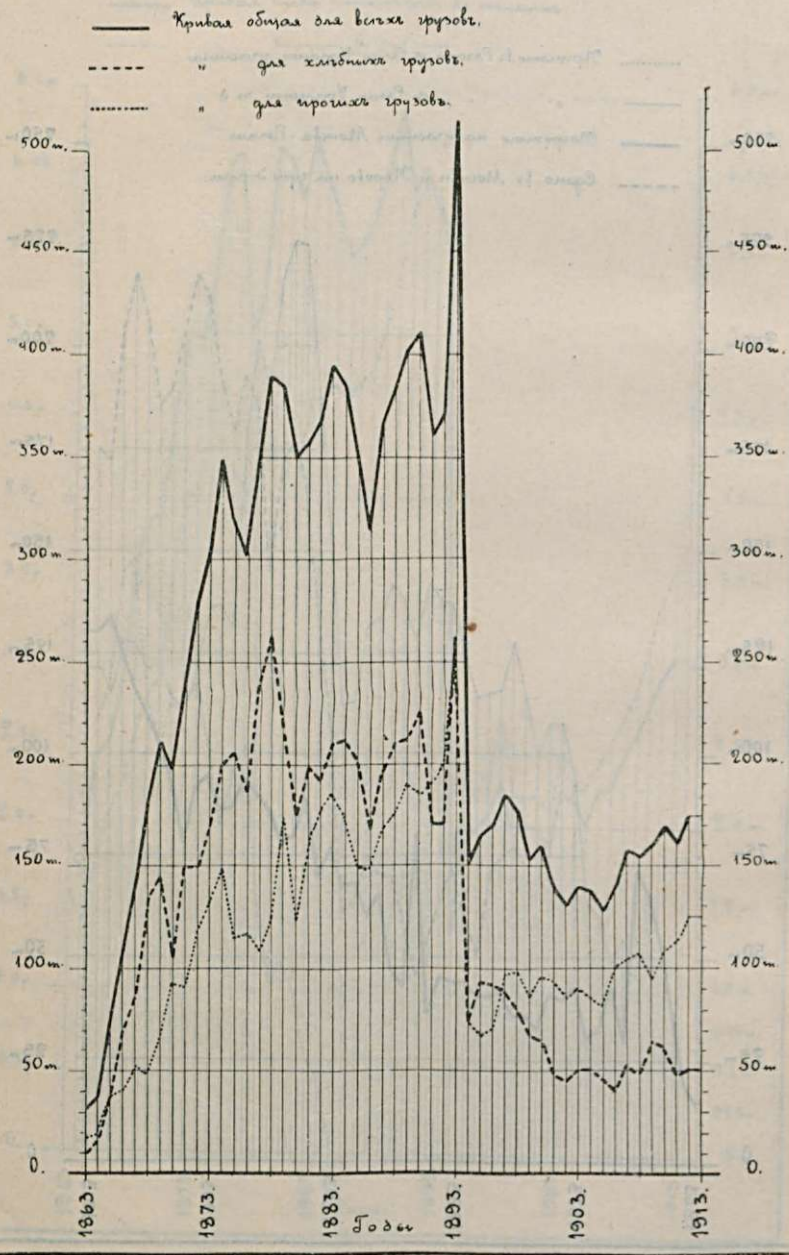
Графическое изображение размѣровъ пассажирскаго движенія и выручки отъ него на 1 версту дорог.



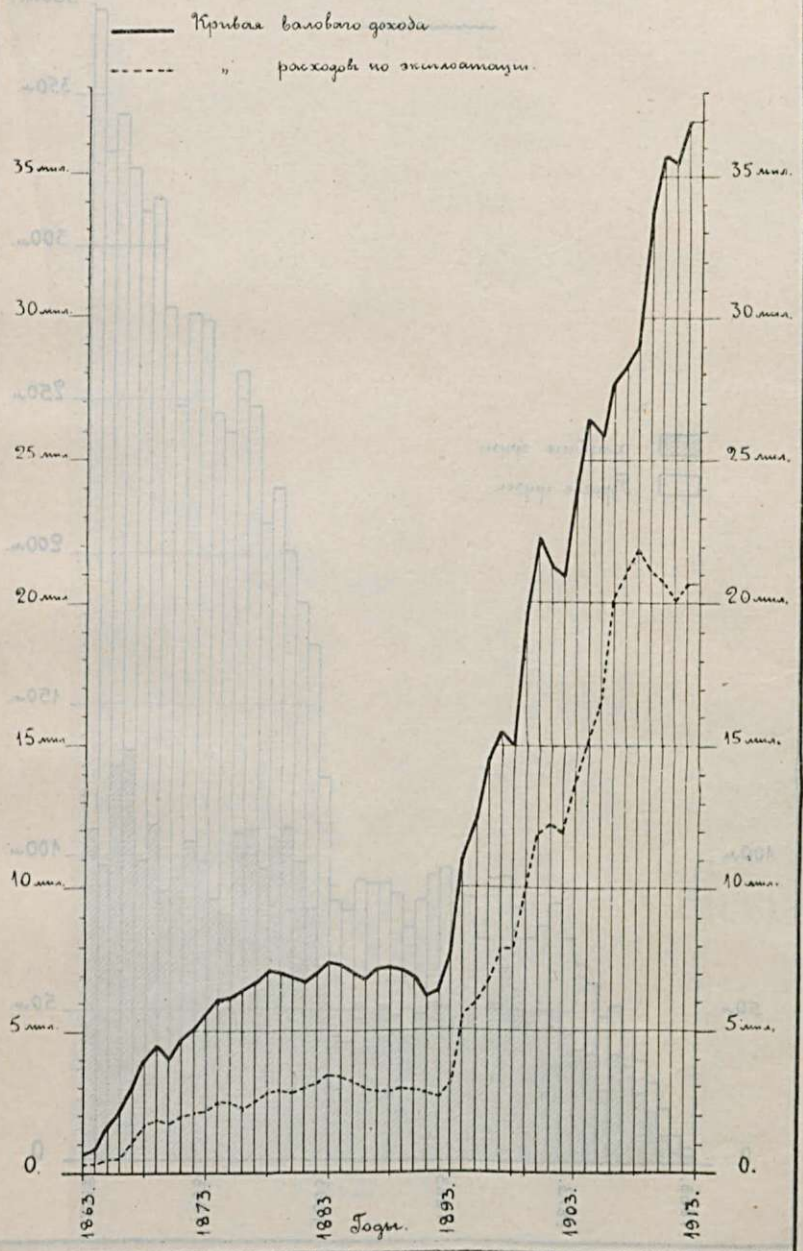
Графическое изображеніе грузооборота (въ вагонахъ) на участкѣ Москва - Рязань.



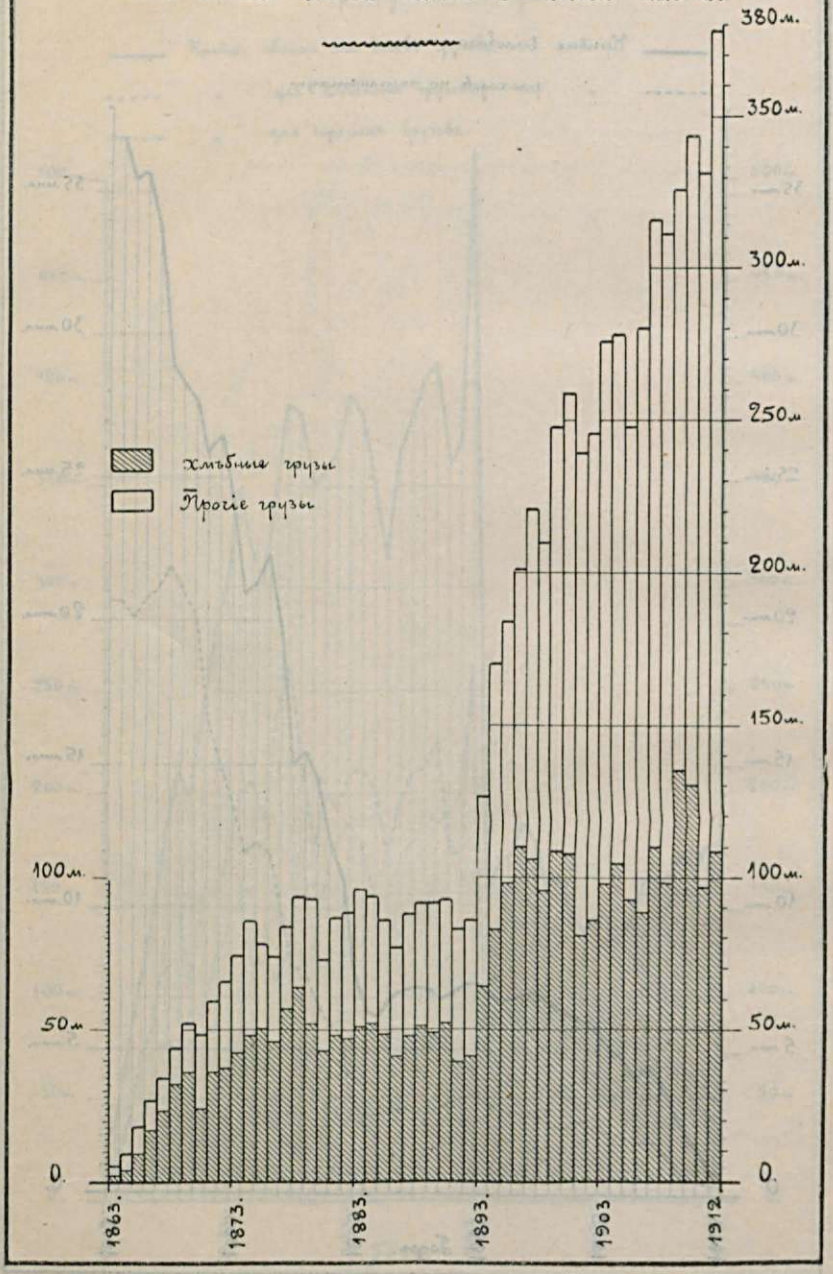
Графическое изображение размѣровъ грузовыхъ перевозокъ по всей сѣти линій Ов. Моск. Каз. ж. д. на 1 версту длины дорог.

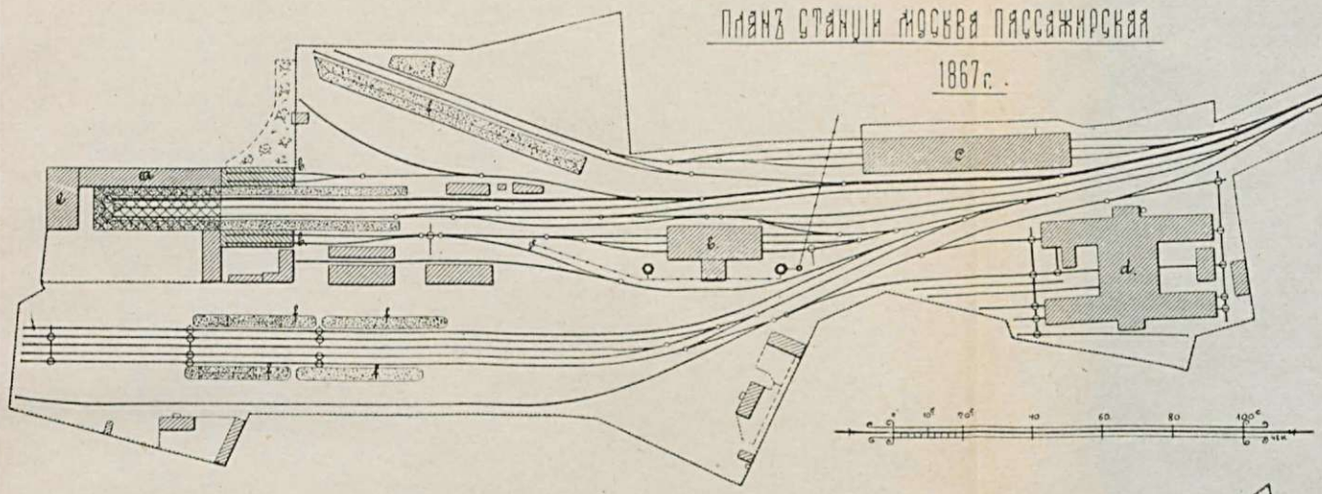


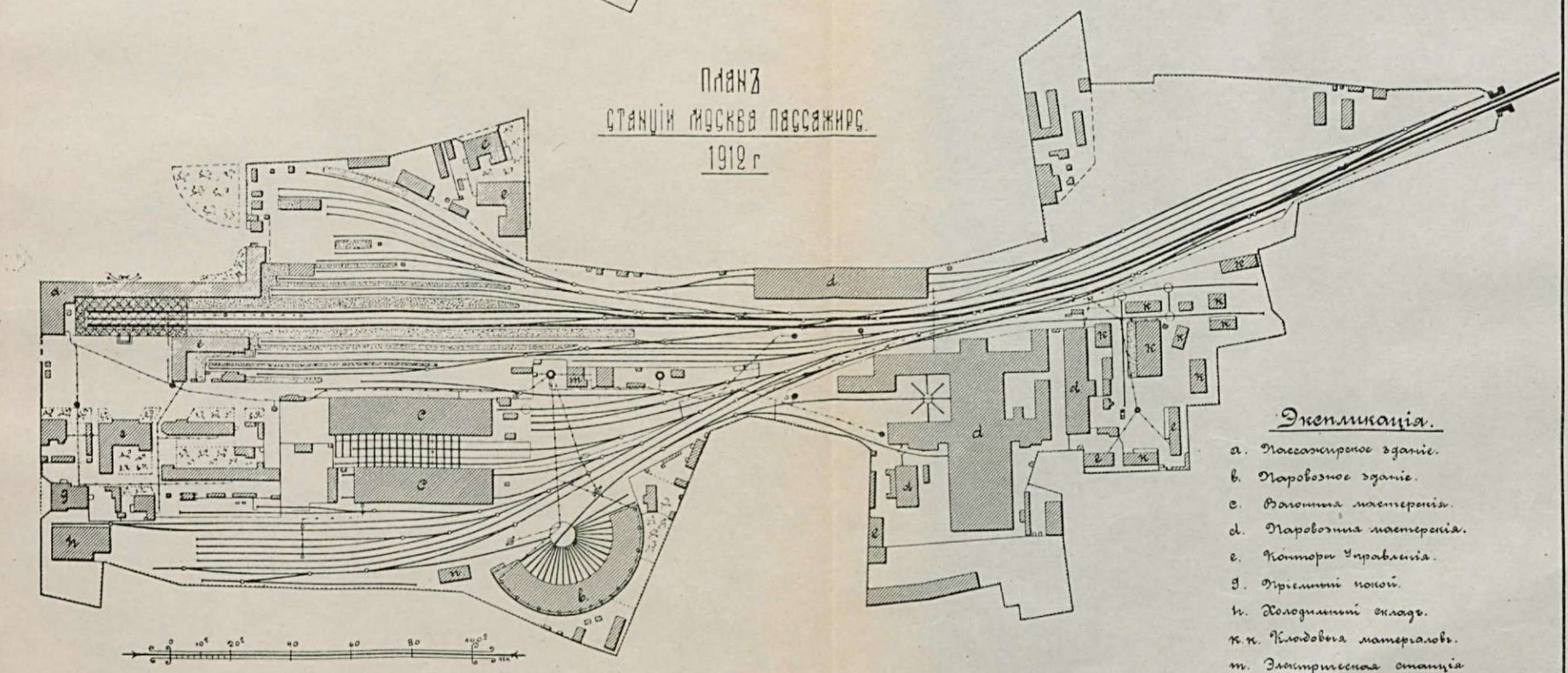
Графическое изображение размѣровъ валового дохода и расходовъ по эксплоатаціи всей сѣти линій Ов Моск Казан ж.д.

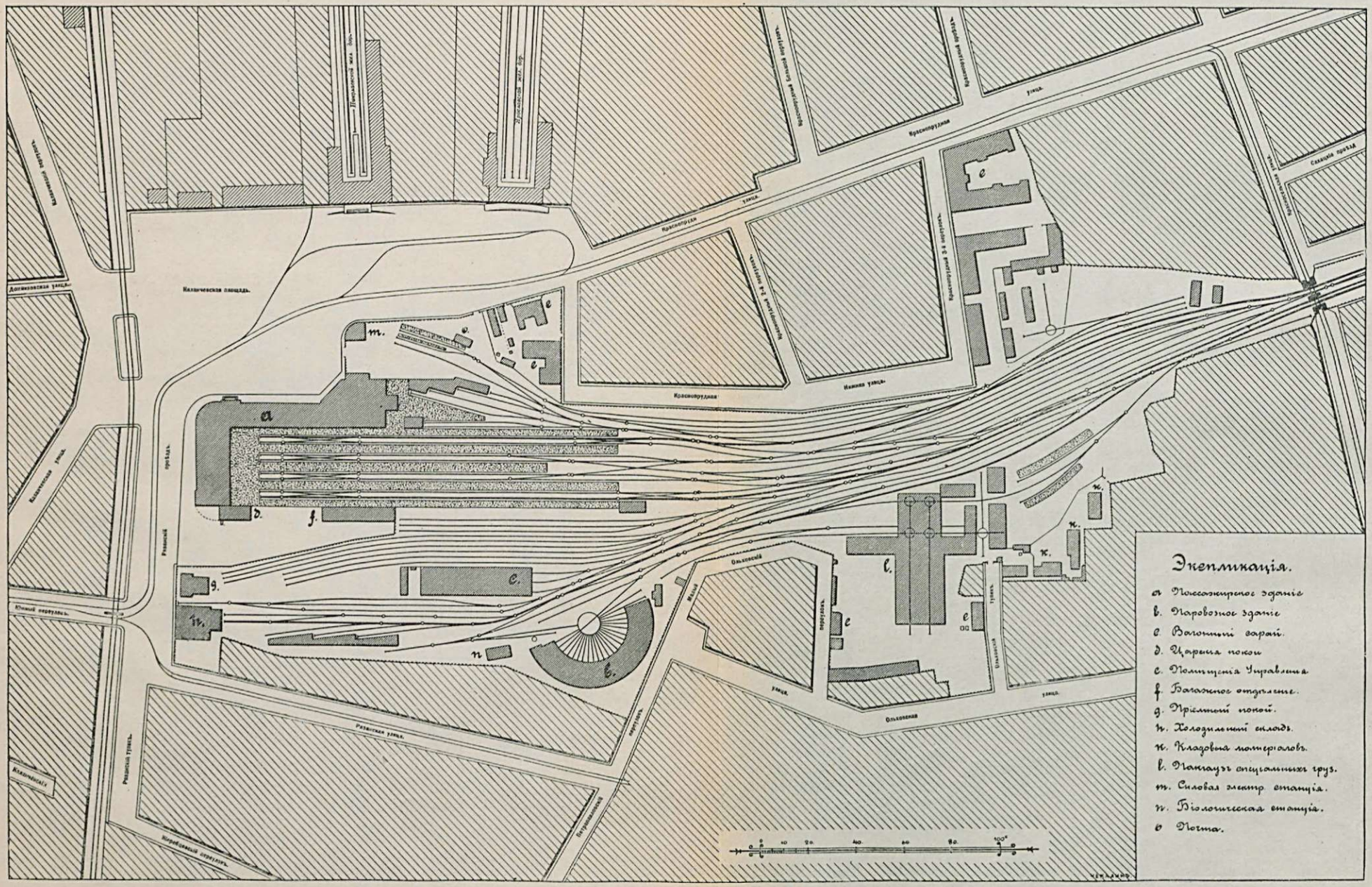


Графическое изображение количества грузовъ (выраженное въ милліонахъ пудовъ) перевезенныхъ по всей сѣти линій Ов. Моск. Каз. ж.д.

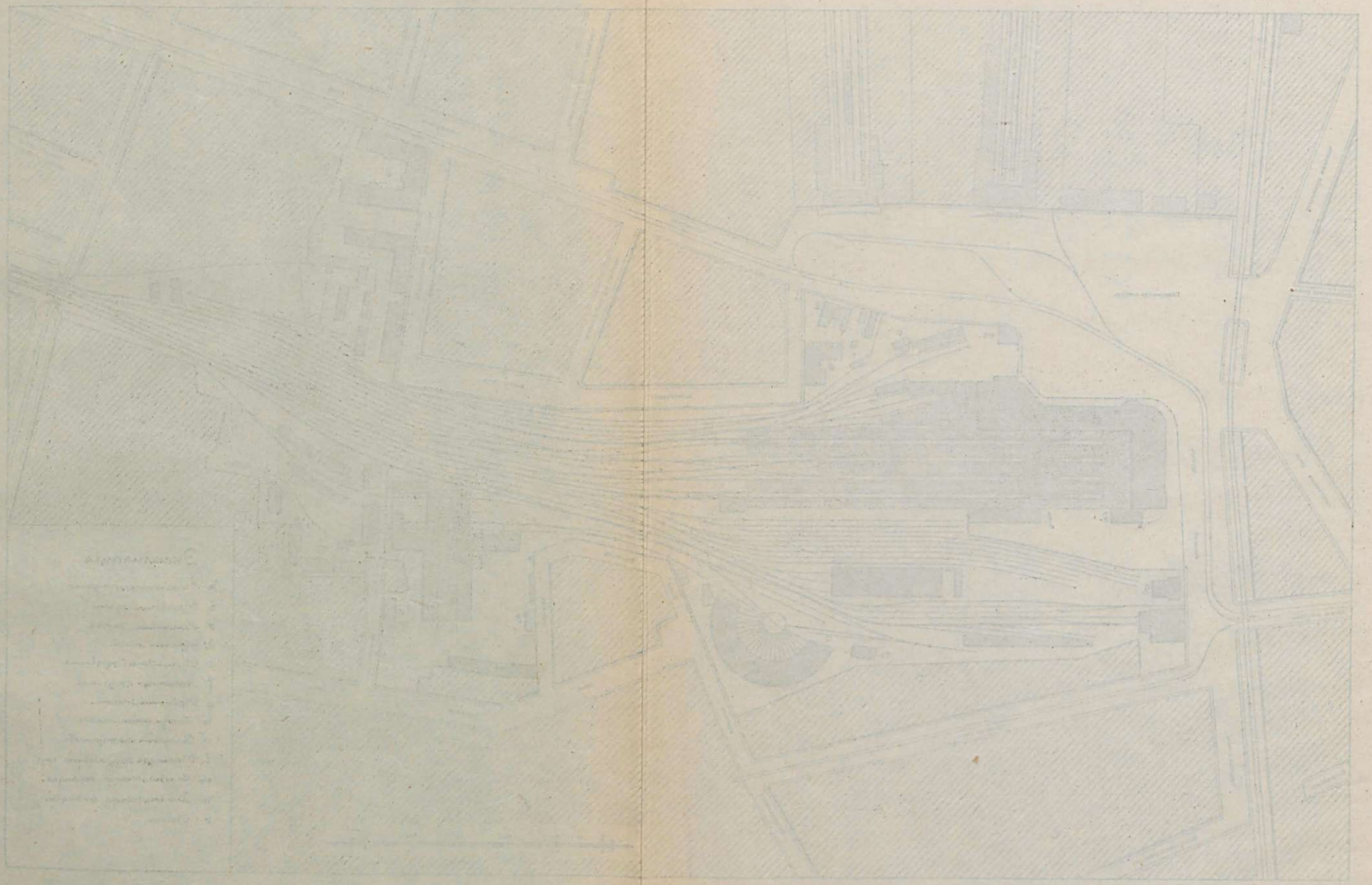



ПЛАНЪ СТАНЦІИ МОСКВА ПАССАЖИРСКАЯ
1867 г.
Экспликація.
a. Пассажирское здание.
b b. Паровозные сараи.
c. Вагонный сарай
d. Мастерская.
e. Домъ правленія.
f f. Товарныя платформы.

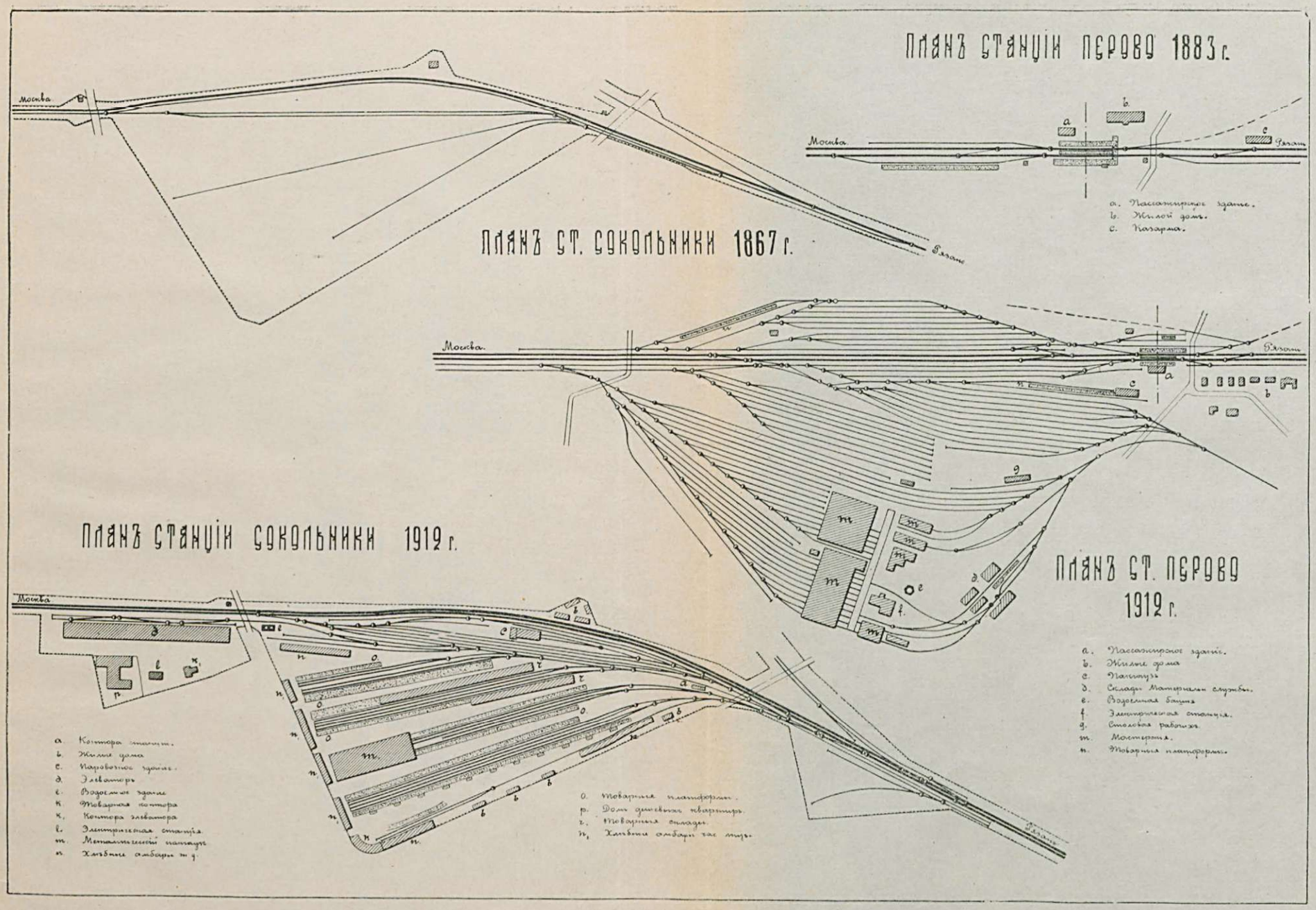

ПЛАНЪ
СТАНЦІИ МОСКВА ПАССАЖИРС.
1912 г
Экспликація.
a. Пассажирское зданіе.
b. Паровозное зданіе.
c. Вагонная мастерскія.
d. Паровозная мастерскія.
e. Контора Управленія.
g. Пріемный покой.
h. Холодильный складъ.
k k. Кладовыя матеріаловъ.
m. Электрическая станція
n. Водопроводная станція.

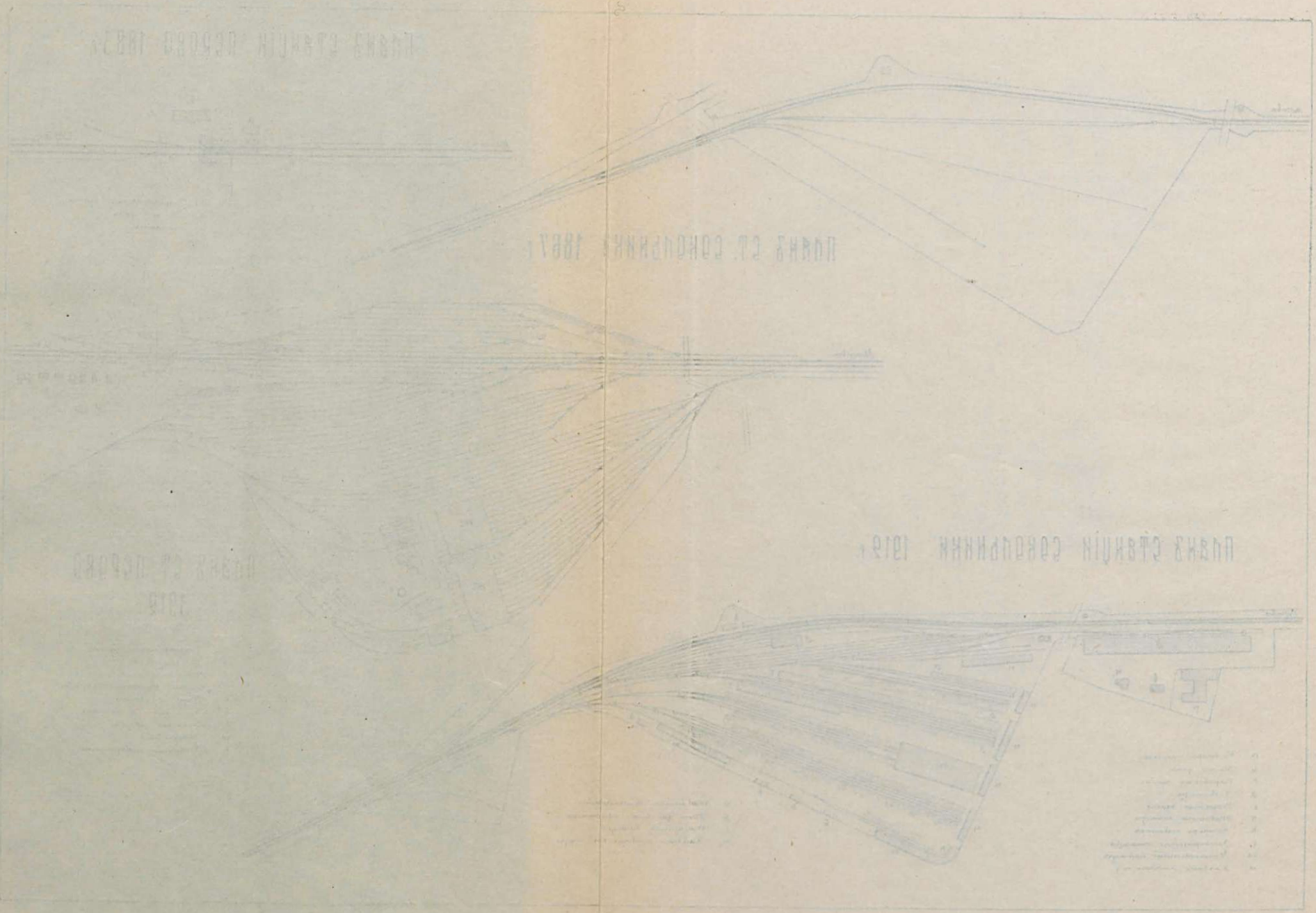



**Планъ развитія станціи Москва пассажирская къ 1915 году.**

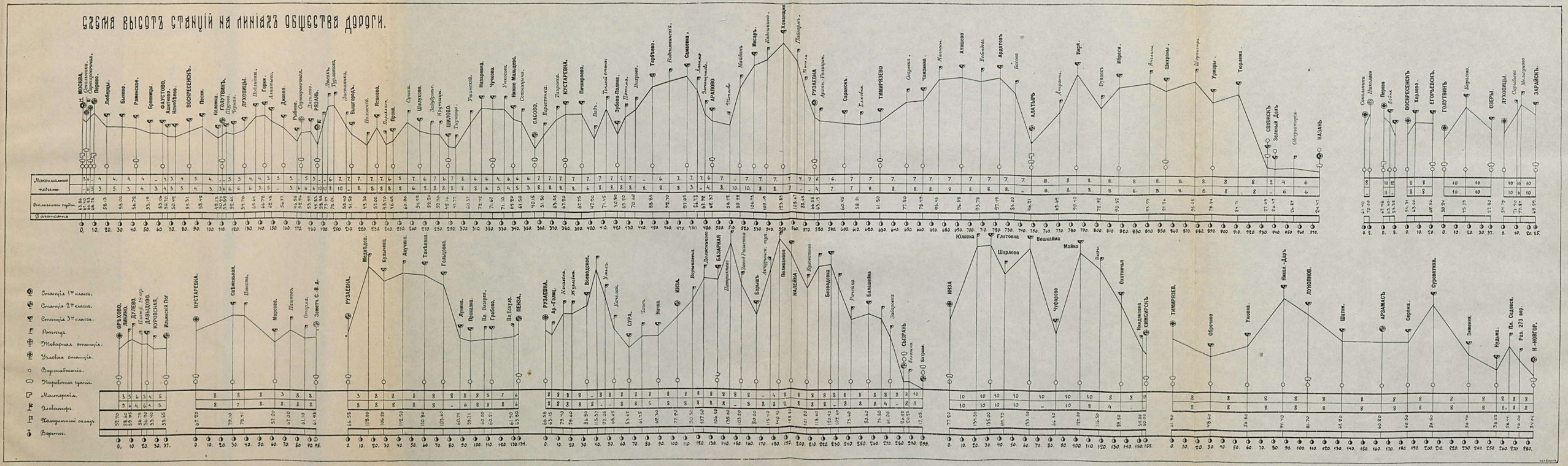


Планъ развитія станціи Москва товарная въ 1915 году.


ПЛАНЪ СТАНЦІИ ПЕРОВО 1883 г.
Москва.
Рязань
a. Пассажирское здание.
b. Жилой домъ.
c. Казарма.
ПЛАНЪ СТ. СОКОЛЬНИКИ 1867 г.
Москва.
Рязань
ПЛАНЪ СТ. ПЕРОВО 1912 г.
a. Пассажирское здание.
b. Жилые дома
c. Паштунъ
d. Складъ Матеріальн службы.
e. Водоемная башня
f. Электрическая станція.
g. Столовая рабочихъ.
m. Мастерская.
n. Товарныя платформы.
ПЛАНЪ СТАНЦІИ СОКОЛЬНИКИ 1912 г.
Москва
a. Контора станціи.
b. Жилые дома
c. Паровозное здание.
d. Элеваторъ
e. Водоемное здание
n. Товарныя контора
k. Контора элеватора
l. Электрическая станція.
m. Металлическій пакгаузъ
n. Хлѣбные амбары и д.
o. Товарныя платформы.
p. Домъ дневныхъ квартиръ.
r. Товарныя склады.
n. Хлѣбные амбары так пуст.



# Схема высотъ станцій на линіяхъ общества дороги.



# Графическое изображеніе

## финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи линій

## О-ва Московско-Казанской ж. д.