

пила уплата по 433 акциям. За сим, Правление Общества вошло к министру финансов с ходатайством о выпуске, взамен неоплаченных 62.990 акций на сумму 6.299.000 руб. кредитных негарантированных правительством облигаций. Ходатайство это было удовлетворено с Высочайшего разрешения в декабре 1871 года Таким образом капитал на сооружение дороги в 13.353.300 кредитных рублей составил из 70.543 акций по 100 рублей кредит. каждая, а остальная сумма — 6.299.000 руб. кредит. образовалась выпуском негарантированных облигаций.

Но и затем дела Общества были не в блестящем положении: акции стояли низко, а сооружение дороги подвигалось вперед очень медленно. Наконец, по журналу технического комитета 28 июля 1873 года движение было открыто при далеко не полном количестве подвижного состава. В 1874 году была назначена правительственная комиссия для обревизования отчетов Общества Бресто-Граевской дороги; ревизия обнаружила в балансе Общества значительный дефицит, на покрытие которого Обществу разрешено выпустить облигаций на 3.500.000 рублей; облигации правительство оставило за собою.

Сооружение Бендеро-Галацкой железной дороги было предпринято в видах стратегических. В начале кампании 1877 года Государь Импера-

тор Александр II Николаевич изволил признать постройку дороги не терпящую ни малейшего отлагательства. Во исполнение Высочайшей воли, министр финансов вошел в переговоры с г. Поляковым, поручив военнородожному отделу выработать подробный исполнительный договор, расценочную ведомость, технические условия и пояснительную записку. По упомянутому договору, строитель, брал на себя постройку дороги и открытие движения к 1 октября 1877 года за 5.550.000 рублей, в счет которых, по истечении шести месяцев по окончании войны, обязывался принять употребленные на дорогу материалы в сумме 2.000.000 рублей. Потерю в 3.550.000 рублей предполагалось покрыть уплатой за пробег вагонов с воинскими грузами в течение 9 месяцев. Кроме того, по приемке дороги, строитель принимал на себя обязанность содержать в исправности путь и постройки до окончания по ней воинского движения с платою ему по 10 руб. метал. с версты за каждая сутки. Рубли металлические были обусловлены курсом в 260 франков за 100 рублей.

Насколько придавалось важное значение делу сооружения Бендеро-Галацкой дороги, можно видеть из того, что военный министр, сообщая министру путей сообщения об изложенных условиях договора с Поляковым, просил о результатах совещания своего с министром финан-

сов сообщить по телеграфу для доклада Его Величеству. Договор с г. Поляковым был заключен 27 июня 1877 года в Чаут-Магали. По окончании работ были составлены расценочныя ведомости, основанныя частью на договоре, частью на соображениях железнодорожного отдела. Таковых ведомостей было составлено три. Первая — исполнительная на сумму 9.791.799 руб. Вторая — не произведенных и обусловленных исполнительною ведомостью работ на сумму 145.900 рублей. Третья — работ вновь

назначенных по пристани Рени, санитарных путей, полустанций и пр. на сумму 582.859 руб. 89 коп. Кроме того, впоследствии были разрешены разные дополнительные работы на сумму 564.605 р. При заключении договора имелось в виду, что, в период военной эксплуатации Бендеро-Галацкой дороги, русские дороги будут в состоянии уделять ей часть своего подвижного состава. Между тем, дороги не могли отправить свой подвижной состав на Бендеро-Галацкую дорогу и в сентябре 1877 года последовало разрешение о приобретении подвижного состава г. Поляковым в полном количестве с безпошлинным ввозом в Россию. Всего постройка Бендеро-Галацкой дороги обошлась в 15.477.239 р. 40 к., в том числе подвижной состав 4.137.975 руб. 56 копеек.

О значении Бендеро-Галацкой дороги вы-

сказалась Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. Отзыв этот настолько характерен и так ярко обрисовывает надежды, возлагавшиеся в конце семидесятых годов на эту дорогу, что заслуживает особого внимания.

«Бендеро-Галацкая линия не может и не должна иметь характер коммерческих дорог нашей отпускной торговли; на нея следует смотреть только как на начало болгарских железных дорог, связующих Балканский полуостров с Россией; она должна быть пока только авангардом нашего влияния на Дунай, передовым (хотя па первый раз даже может быть и слабым) проводником нашей индустрии, которая только впервые появляется там самостоятельно и прямым путем в мелкия придунайския государства. Этою самою дорогою нужно пока только подготовить почву для торгового движения, которое при помощи пароходства по Дунаю, в связи с расчисткою Килийского рукава, разработкою килийских соляных озер, с постройкою болгарских железных дорог создадут русло и скрепят связи течения нашей коммерции на Дунай и Балканский полуостров. В этой цепи государственных интересов Бендеро-Галацкое звено, в роли первого проводника, окажет замечательную услугу России и становясь год от года выгоднее, достижением целей, которым

оно послужит, увлечет собою и на себе весь материал связи, цементирующий славян, разделенных между собою Дунаем и целым рядом веков азиатского господства».

В половине семидесятых годов стали возникать предположения о соединении русских железнодорожных линий в несколько больших групп. Более определенно необходимость слияния была формулирована в записке «о причинах постоянных задержек грузов на русских железных дорогах и о мерах, которыя необходимо принять для отстранения означенных задержек», относящейся к апрелю 1876 года. Указывалось, что путем слияния отдельных дорог сократятся расходы эксплуатации, так как последует уменьшение расходов по центральному управлению. Кроме несомненной выгоды от уменьшения числа правлений и управлений большое общество в две или три тысячи верст получает возможность устроить не многия большия, отлично организованныя мастерския, вместо множества мелкия, которыя, конечно, гораздо труднее устроить надлежащим образом. Вместе с тем большая компания может образовать сильный оборотный капитал, без котораго немисливо ведение какого-либо обширнаго предприятия. При том, обладая

большими средствами, такая крупная компания имеет возможность вводить в употребление на своих линиях все новейшие изобретения.

способствующая правильности и безопасности движения по дорогам. Наконец представится возможность установить однообразный порядок исправления различного рода железнодорожной службы, от правильности которой зависит безопасность перевозки пассажиров и своевременное передвижение товарных грузов.

Помянутою выше запискою между прочим предлагалось: дороги Курско-Киевскую, Бресто-Граевскую, Киево-Брестскую, Либавскую и Митавскую соединить в одну группу, а Одесскую, Харьковско-Николаевскую и Фастовскую — в другую. Предположению этому не суждено было осуществиться. Но тем не менее мысль о создании большой компании для эксплуатации сети рельсовых сообщений не была оставлена и два года спустя, 9 июня 1878 года, был утвержден устав Общества Юго-Западных железных дорог. Новое Общество образовалось чрез слияние Обществ: Киево-Брестской железной дороги, действовавшего на основании устава, Высочайше утвержденного 1 января 1871 г., Бресто-Граевской ж. дороги, действовавшего на основании устава, Высочайше утвержденного 30 апреля 1871 г. и Одесской жел. дороги, входившего на основании устава, Высочайше утвержденного 29 апреля 1874 г., в состав Русского Общества Пароходства, Торговли и Одесской железной дороги, за отделением его от Русского Общества Пароходства и Торговли.

Перешедшия к Обществу Юго-Западных железных дорог дороги Одесская, Киево-Брестская и Бресто-Граевская имели протяжение:

| | | |
|--|--------|--------|
| <i>Одесская:</i> от Одессы, чрез станции Раздельную, Бирзулу и Жмеринку до Волочиска | 516,54 | верст. |
| Ветвь от Одессы к Одесскому порту и магазинам и к Куяльницким соляным промыслам | 26,53 | » |
| От станции Раздельной, чрез Бендеры, до р. Прута на соединение с Румынскою дорогою | 210,07 | » |
| Ветвь от Бендер к Варницкой пристани на р. Днестре | 3,43 | » |
| От Бирзулы до Елисаветграда | 268,53 | » |
| <i>Киево-Брестская:</i> от Киева, чрез станцию Казатин, до Жмеринки | 254, | » |
| От станции Казатина, чрез станцию Здолбуново, до Бреста-Литовскаго | 560 | » |
| От станции Здолбунова до Радзивилова | 88 | » |
| Соединительная ветвь между станцией Брест, Киево-Брестской и станциею того-же наименования Бресто-Граевской дороги | 2 | » |
| Бресто-Граевская: от Бреста-Литовскаго чрез Старосельцы до | | |

| | | |
|------------------------------------|--------|---|
| прусской границы у местечка Граева | 199,27 | » |
|------------------------------------|--------|---|

Ветвь от станции Старосельцы до Белостока

3,19 »

Всего 2.031,56 »

Акционерный капитал Общества Юго-Западных железных дорог был определен в 49.967.000 руб. кред. и распределен на 499.670 акций по 100 руб. кред. каждая. В том числе: а) 34.958 акций на нарицательный капитал 3.495.800 руб. кредит., поступивших в обмен находившихся в обращении 27.966 акций Киево-Брестской железной дороги на 3.495.750 рублей мет., 136.100 акций на нарицательный капитал 13.610.000 руб. кред., поступивших в обмен принадлежавших правительству 93.768 акций Киево-Брестской дороги на 11.721.000 руб. мет.; б) 129.529 акций на нарицательный капитал 12.952.900 руб. кредит., поступивших в обмен находившихся в обращении 155.435 акций Одесской железной дороги на 15.543.500 руб. кред.; 14.869 акций, на нарицательный капитал 14.869.500 рублей, поступивших в обмен принадлежавших правительству акций Одесской железной дороги на таковой же (14.869.500 рублей кред.) нарицательный капитал и в) 50.388 акций на нарицательный капитал 5.038.800 р. кредитных, поступивших в обмен находившихся в обращении 70.543 акций Бресто-Граевской железной

Общество Юго-Западных ж. дорог.

43

дороги, на нарицательный капитал 7.054.3. р. кред. Таким образом из общего числа 499.670 акций Общества Юго-Западных железных дорог правительству принадлежало 284.795 акций на нарицательный капитал 28.479.500 рублей кредитных.

Облигационный капитал Общества определен первоначально суммой основных облигационных капиталов: Одесской железной дороги — на 47.445.000 руб. мет., Киево-Брестской железной дороги — на 30.433.500 рублей мет. и Бресто-Граевской — на 3.500.000 рублей металлч., на 3.020.600 прусских талеров и на 5.000.000 гол. гульденов, всего в 81.378.500 рублей мет. 3.020.600 прусских талеров и 5.000.000 гол. гульденов.

Приведенный первоначальный облигационный капитал увеличен выпуском дополнительных облигаций, оставленных правительством за собою, на нарицательный капитал: а) в 2.857.143 руб. мет. для покрытия 2.400.000 руб. мет. действительных, отпущенных Обществу Киево-Брестской железной дороги по Высочайшему повелению 1 марта 1873 г. и б) в 8.806.604 руб. 65 коп. мет. для возмещения правительству 12.060.000 рублей кредит., составлявших действительную стоимость правительству Бендеро-Галицкой дороги, принятой Обществом Юго-Западных железных дорог. За сим подлежал дальнейшему увеличе-

44

Общество Юго-Западных ж. дор.

нию выпуском дополнительных облигаций на такой нарицательный капитал, от реализации которого должна получиться сумма: 1) для образования оборотного капитала в размере 4.063.000 руб. кред.; 2) для покрытия: а) 1.589.689 рублей кред., отпущенных бывшему Обществу Киево-Брестской дороги по Высочайшему повелению 17 декабря 1876 г. и в) 2.982.294 руб. 53 копейки кредит., издержанных на производство дополнительных работ по Киево-Брестской дороге и 3) для возмещения правительству издержек, сделанных: на устройство второго пути на Одесской дороге от Бирзулы до Бендер, на усиление перевозочных средств и вообще провозоспособности соединенных дорог, на подвижной состав, переданный правительством соединенным дорогам до 1 июля 1878 года, на

покрытие дефицита Бресто-Граевской дороги и на покрытие расходов, произведенных по работам на соединенных дорогах.

На этих основаниях Обществу Юго-Западных железных дорог, при самом утверждении устава, предоставлено было произвести дополнительный выпуск облигаций на нарицательный капитал в 29.535.750 руб. метал., с присвоением сим облигациям безусловно гарантированного правительством дохода в размере 4 % годовых интереса и в каждое полугодие 0,145.2 % на погашение.

Облигациям Одесской железной дороги на нарицательный капитал в 47.445.000 руб. мет. и Киево-Брестской железной дороги, на нарицательный капитал 30.433.500 рублей, вошедших в состав первоначального облигационного капитала Общества Юго-Западных железных дорог, была дарована уже правительством, при самом утверждении концессий на дороги Одесскую и Киево-Брестскую, безусловная гарантия ежегодного дохода в размере 5 % интереса и 1/10 % погашения, со дня выпуска тех облигаций. Уставом-же Общества Юго-Западных железных дорог правительство даровало безусловную гарантию ежегодного дохода со дня выпуска облигаций: а) облигациям Бресто-Граевской дороги на нарицательный капитал 3.500.000 руб. мет., вошедшим в состав первоначального облигационного капитала Общества Юго-Западных железных дорог и оставленным правительством за собою, а равно облигациям на нарицательный капитал в 2.857.143 руб. метал., выпущенным для покрытия ссуды Киево-Брестской дороги в 2.400.000 руб. мет. и оставленным правительством за собою в размере 5 % интереса и 0,1354 % погашения; б) облигациям на нарицательный капитал в 8.806.604 руб. 65 коп. мет., выпущенным для покрытия стоимости Бендеро-Галацкой дороги и оставленным правительством также за собою, в размере 5 % интереса и

0,1648 % погашения и в) всем облигациям Общества, которые имели быть выпущены для образования дополнительного облигационного капитала, по отношению к ежегодному их интересу в размере, который определяется при разрешении правительством выпуска сих облигаций; по отношению-же к их погашению — в размере, который потребует для полного их погашения в определенный для того при их выпуск срок (не далее, впрочем, срока владения Обществом дорогою), сообразно размеру процентов, который определяется для выпускаемых облигаций, и сроку, в который они должны быть окончательно погашены.

Вошедшая в состав первоначального облигационного капитала Юго-Западных железных дорог облигации Бресто-Граевской железной дороги на 3.020.600 прусских талеров и 5.000.000 гол. гульденов остались без изменения, но уплата процентов и погашения по ним отнесена не на чистый доход Общества Юго-Западных железных дорог, а признана эксплуатационным расходом дороги.

На акционерный капитал Общества Юго-Западных железных дорог в 49.967.000 руб. кред. правительство гарантировало наименьший ежегодный чистый доход в 5%, т. е. 2.498.350 руб. кред. и сверх того 1/8 % с означенного капитала, т. е. 62.458 р. 75 коп. кредит., на по-

гашение онаго, всего-же 2.560.808 рублей 75 коп. кредитных.

Слияние трех Обществ и соединение в одно целое сети рельсовых сообщений общим протяжением более 2.000 верст было выдающимся событием в области нашего железнодорожного дела. Это событие не могло не обратить на себя общего внимания и в повременной печати того времени появился целый ряд статей, посвященных обсуждению значения слияния трех железных дорог и выяснению возможных последствий для интересов населения, торговли и государства. Наиболее полно доводы за и против образования Общества Юго-Западных железных дорог были формулированы в статье под заглавием «О слиянии Одесской дороги с Киево-Брестской и Бресто-Граевской», помещенной в № 47 Русских Ведомостей за 1878 год.

Устав Общества Юго-Западных железных дорог был утвержден 9 июня 1878 года; между тем, фактическое соединение дорог должно было последовать к 1 июля 1878 года и до этого времени необходимо было избрать Правление вновь образуемого Общества Юго-Западных железных дорог. Для этой цели акционеры железных дорог: Одесской, Киево-Брестской и Бресто-Граевской были созваны в первое общее собрание Общества Юго-Западных железных дорог на 28 июня 1878 года. На этом общем собрании в

Члены Правления избраны были: Члены Правления Общества Киево-Брестской железной дороги: И. С. Блюх, И. А. Вышнеградский и Ф. Е. Фельдман; Член Правления Русского Общества Пароходства, Торговли и Одесской железной дороги Н. Н. Суцов; Члены Правления Бресто-Граевской железной дороги: Ф. А. Зейме и Н. Н. Петерс; наконец, не входивший в состав Правлений трех соединенных дорог Н. В. Граве, Юрисконсульт Главного Общества Российских жел. дорог, Председателем Правления Общества Юго-Западных железных дорог избран был бывший Председатель Правления Киево-Брестской железной дороги И. С. Блюх.

Управление дорогами было организовано по системе, рекомендованной министерством путей сообщения. Ответственность и распоряжение делом сосредоточены на управляющем дорогами и ближайших его помощниках, начальниках служб, действующих чрез местные органы, каковыми являются начальники отделений движения и начальники участков ремонта и тяги; при чем деления линии по каждой из этих служб соотнобразуются с ее потребностями и потому деления эти не совпадают по всем службам. При управляющем дорогами положен Совет, состоящий из начальников служб и лиц определяемых или временно командированных для того Правлением Общества. На рассмотрение совета вносились

дела важнейшие и при том не требующие особенной быстроты исполнения, а также им обсуждались вопросы, относящиеся к нескольким службам, при чем, однако, Совет имел только совещательный характер, и в случае несогласия управляющего с большинством он

вносил дело на усмотрение Правления.

Этот строй управления дорогами, введенный в 1880 году, существовал во все время существования Общества Юго-Западных железных дорог и в общих чертах сохранился по переходе дорог с 1 января 1895 года в казну.

Финансовое положение Юго-Западных железных дорог в первые годы существования Общества было мало удовлетворительно, что зависело с одной стороны от высокой поперстной стоимости переданных Обществу дорог, а с другой — от необходимости производства безотлагательно капитального ремонта путей, сооружений и подвижного состава. Сумма ежегодных обязательных платежей, лежавших на Обществе Юго-Западных железных дорог, спустя шесть лет после образования Общества, превышала 12 миллионов рублей в год. Общее-же протяжение Юго-Западных железных дорог, включая все ветви, в то время равнялось 2.298 верстам; следовательно, на каждую версту причиталось ежегодных обязательных платежей по 5.232 р. 58 коп. Таков должен был быть минимальный

чистый доход для того, чтобы Общество могло обходиться без правительственных доплат по гарантии. Эта сумма минимального чистого дохода соответствовала оплате 5 % на строительный капитал в 104.732 руб. кредит. на версту. Такая значительная стоимость сооружения линий переданных Обществу, при недостаточно развитом движении и значительных эксплуатационных расходах, явилась основною причиною недоборов в чистом доходе до суммы полного покрытия ежегодных обязательных платежей. Положение дела еще более ухудшалось тем, что к линиям Общества Юго-Западных железных дорог была присоединена совершенно бездоходная и даже убыточная Бендеро-Галацкая железная дорога, недоборы по которой значительно уменьшали общую сумму чистого дохода по прочим линиям.

Общество Юго-Западных железных дорог на первых-же порах обратило внимание на свои финансовые затруднения. На сколько успешна была борьба с дефицитами в хозяйстве Юго-Западных железных дорог видно из следующих данных. В общем недоставало чистого дохода для уплаты %% и погашения, как по акциям, так и по облигациям и ссудам: в 1879 г. — 8.009 тыс. руб., 1880 г. — 10.056 т. р., 1881 г. — 5.958 т. руб., 1882 г. — 2.896 т. р. и 1883 г. — 2.510 т. рублей.

Не останавливаясь на мерах, которые принимались для улучшения финансовых результатов эксплуатации Юго-Западных железных дорог, отметим только, что с улучшением своего финансового положения Общество немедленно приступило к дальнейшему расширению сети рельсовых сообщений на юго-западе России. Первым, наиболее выдающимся в этом отношении сооружением была *Тростянецкая ветвь* от станции Вапнярки до Тростянецкого сахарного завода длиною в 39,22 вер., к постройке которой было приступлено на основании Высочайше утвержденного в 10 день июля 1887 года первого дополнения к уставу Общества. Строительный капитал Тростянецкой ветви, согласно утвержденной Министром Путей Сообщения расценочной ведомости, был определен в 675.000 рублей, но в действительности сооружение ветви обошлось 550.000

рублей.

Затем, была построена ветвь от станции Казатина к Махаринецкому сахарному заводу, а в 1890 году было приступлено к постройке *Уманских ветвей*, соединяющих с одной стороны главную линию Юго-Западных железных дорог с Фастовскою дорогою (линия Вапнярка-Шпола), а с другой — устанавливающих связь г. Умани и его района с севером России (линия Казатин-Умань). Предположения о включении г. Умани в сеть рельсовых сообщений существо-

вовали еще задолго до приступа к постройке Уманских ветвей. В 1883 году Управление Юго-Западных дорог проектировало постройку отдельной ветви от Вапнярки к Умани, но предположение это в то время не могло осуществиться главным образом вследствие неблагоприятных финансовых обстоятельств, в которых находилось Общество в первые годы своего существования. В 1885 г. были произведены окончательные изыскания, но лишь 13 июня 1890 года было Высочайше утверждено второе дополнение к уставу Общества Юго-Западных железных дорог, которым Обществу предоставлена постройка железнодорожных ветвей в один путь от станции Казатина на главной линии и от станции Демковки на Тростянецкой ветви до станции Христиновки близ селения того-же наименования и затем от станции Христиновки до города Умани и от той-же станции Христиновки до станции Шпола Фастовской дороги.

Протяжение Уманских ветвей определилось в 385,78 вер., а строительная стоимость 12.661.577 рублей, что составляет не много более 31.800 р. на версту пути. Уманския ветви открывались для движения по мере окончания работ; прежде всего, 19 ноября 1890 года, был открыт участок Демковка-Христиновка; затем, 18 декабря того-же года Казатин-Христиновка с ветвью

на Умань и наконец 15 июня 1891 года Христиновка-Шпола.

Постройка Уманских ветвей еще не была вполне закончена, как Общество Юго-Западных железных дорог уже приступило к сооружению *Новоселицких ветвей*. Мысль о сооружении рельсового пути к м. Новоселицам на австрийской границе возникла впервые в 1864 году., когда представитель Общества Львовско-Черновицкой жел. дороги Офенгейм, поддерживаемый Новороссийским и Бессарабским генерал-губернатором П. Е. Коцебу, ходатайствовал о выдаче ему концессии на постройку Одесско-Новоселицкой линии. Хотя предложения Офенгейма и были отклонены, но мысль о сгущении сети рельсовых сообщений на нашей западной границе не была оставлена. Спустя семь лет, в 1873 г. произведены были в этом направлении изыскания на казенный счет, но вопрос о времени сооружения дороги к Новоселицам все таки остался открытым. Только в конце семидесятых годов окончательно было решено приступить к постройке, при чем предполагалось рельсовый путь вести от г. Могилева на реке Днестре почти по прямой линии на запад чрез Окницу, Бричаны и Кишлу, оставляя в стороне Липканы; для установления-же связи между Могилево-Новоселицкою железною дорогою и вообще сетью русских железных дорог имелось пред-

положение проложить рельсовый путь от Могилева по правому берегу р. Днестра, в Сороках перейти р. Днестр и довести путь до станции Крыжополя Юго-Западных железных дорог. Однако, этот проект несколько лет оставался без движения и затем подвергся существенным изменениям. Наконец, в 1885 году правительством было предложено Обществу Юго-Западных железных дорог принять на себя постройку и эксплуатацию железнодорожной линии от станции Жмеринки чрез Могилев на реке Днестре до м. Новоселиц. Однако, общее собрание акционеров не признало тогда возможным принятие на средства Общества сооружения означенной линии. Между тем, правительство нашло безусловно необходимым соединить рельсовым путем пограничного местечка Новоселицы с линией Юго-Западных железных дорог. По подробном изучении различных возникавших по сему предмету предположений, администрация Юго-Западных железных дорог пришла к убеждению, что осуществление этой линии помимо Общества не желательно, но что в тоже время представлялось-бы наиболее соответствующим интересам Общества провести линию от Новоселиц чрез Липканы, Окницю, Бельцы и Рыбницу на Днестре на соединение с Юго-Западными дорогами в местности между станциями Бирзула и Крутые (ныне станция Абамеликово).

За сим возникли между Юго-Западными дорогами и министерствами путей сообщения и финансов продолжительные переговоры относительно условий, на которых Общество могло-бы принять на себя сооружение Новоселицких ветвей. Переговоры эти закончились в 1889 году изданием третьяго дополнения к уставу Общества Юго-Западных железных дорог. Сказанным дополнением к уставу Обществу предоставлена постройка железнодорожных ветвей от станции Жмеринки чрез Могилев на Днестре до м. Окницы; от станций Бирзула или Крутые, или-же от иного между ними пункта чрез м. Рыбницу на р. Днестре и г. Бельцы до м. Окницы и от Окницы чрез м. Липканы до пограничного м. Новоселицы на соединение с австрийскою Львовско-Черновицкою железною дорогою; кроме того, тем-же дополнением к уставу Обществу вменено в обязанность проложить второй путь на главных линиях Общества от ст. Бирзулы до ст. Вапнярки, от ст. Вапнярки до ст. Жмеринки и от ст. Фастов до ст. Ровна.

Протяжение Новоселицких ветвей определилось в 519,933 верст, а расходы по постройке достигли 35.641.664 р. 63 коп. вместе с подвижным составом, что составляет 68.550 руб. на версту пути. Между тем, утвержденными министерством путей сообщения расценочными ведомостями строительный капитал Новоселиц-

ких ветвей был определен в 37.569.622 р. 31 к., что составляло 71.554 р. 36 к. на версту. Таким образом, действительная стоимость сооружения ветвей, сравнительно с определенной по расценочной ведомости, оказалась менее на 1.927.957 руб. 50 коп., что составляет на одну версту 3.708 р. 09 к. сбережения. Открытие движения по Новоселицким ветвям производилось постепенно, по мере окончания работ: 30 августа 1892 г. последовало открытие участка Жмеринка-Могилев; 5 декабря того-же года — участка Слободка-Рыбница; участки Бельцы-Окниця, Могилев-Окниця и Окниця-Липканы были

открыты 12 ноября 1893 г.; Липканы-Новоселица — 3 декабря 1893 г. и наконец Рыбница-Бельцы — 21 августа 1894 года.

Четвертым дополнением к уставу, Высочайше утвержденным 6 января 1892 г., присоединена к сети Юго-Западных железных дорог *Луцкая ветвь* от станции Киверцы до г. Луцка, построенная военным ведомством и переданная 10 сентября 1890 г. в эксплуатацию Юго-Западным дорогам. Длина ветви 10,9 верст, а стоимость вместе с дополнительными работами, произведенными Юго-Западными дорогами 140.216 руб. 47 к., что составляет около 13.000 р. верста.

Наконец, в сеть Юго-Западных дорог вошли еще Беловежская и Кременецкая ветви.

Сооружение *Беловежской ветви* произведено

на основании Высочайше утвержденного 1-го июня 1894 года положения соединенного присутствия Комитета Министров и Департамента Государственной экономии Государственного Совета. Изыскания производились в мае того-же 1894 года. К работам приступлено 7 июня 1894 года, а 19 августа 1894 года по ветви проследовал Императорский поезд от Бельска до Гайновки через 58 рабочих дней после начала работ. С 19 августа по 3 сентября на ветви поддерживалось правильное пассажирское движение двумя парами поездов для нужд Императорского Двора, имевшего пребывание в Беловежском дворце. Кроме указанных двух пар поездов за время с 19 августа по 3 сентября по ветви пропущен целый ряд экстренных поездов с Высочайшими особами, как по направлению из Бельска, так и по направлению из Григоровец. 3-го сентября 1894 года в Бозе почивший Государь Император Александр III изволил проследовать по ветви обратно из Гайновки на Григоровцы со всею Августейшею Семьею. После 3 сентября правильное движение по ветви поддерживалось еще несколько дней для перевозки из Гайновки чинов Двора и воинских команд, а затем было закрыто. 1-го декабря 1894 г. Беловежская ветвь была освидетельствована для передачи ее из ведения постройки в ведение эксплуатации, комиссиею под председательством инспектора Дит-

мара. Фактическая передача состоялась однако всего лишь 1-го июня 1895 года и переписка о сдаче ветви в казну затянулась, благодаря одновременной с этим приемки в казну всей сети Юго-Западных железных дорог. Ветвь строилась без утвержденных министерством путей сообщения проектов и без утвержденной министерством расценочной ведомости, так как после окончания работ и фактического открытия движения, становилось безцельным представлять на утверждение министерства расценочную ведомость. За время же постройки или до приступа к ней, не было для сего достаточно времени. Движение по ветви было открыто также без освидетельствования ее какими либо комиссиями, при чем, первые поезда, кроме рабочих, были поезда чрезвычайной важности. Все только что сказанное в связи с необыкновенно кратким сроком постройки, составляет самую характерную черту дела сооружения Беловежской ветви. Цель постройки была соединить рельсовым путем Беловежскую пуцу с одною из ближайших станций Юго-Западных железных дорог. Открытие ветви должно было последовать 1 сентября 1894 г., согласно постановлению Правления Юго-Западных железных дорог от 3

июня 1894 года. Ветвь пролегает по уездам Бельскому и Пружанскому Гродненской губернии. Примыкает ветвь к 1001 версте Юго-Западных железных дорог тре-

угольником между станциями Бельск и Григоровцы для возможности без захода на станции проехать в Беловеж как с юга, так и с севера. В конце ветви устроена станция Гайновка, около селения того-же наименования, расположенного на границе Беловежской пуци. Беловежская ветвь обошлась 711.779 руб. 68 коп., что на версту пути составляет 25.412 руб.

Пятым дополнением к уставу Общества Юго-Западных железных дорог, Высочайше утвержденным 1-го июля 1894 года, разрешено приобретение от графа Берга пути частного пользования, приспособление этого пути к общему пользованию и продолжение его до города Кременца под общим названием *Кременецкой ветви*. Окончательные изыскания и составление проекта производились летом 1894 г. одновременно с постройкою Беловежской ветви. После перехода Юго-Западных дорог в казну, Кременецкая ветвь строилась непосредственным распоряжением казны и обошлась в 381.485 руб. 58 к., что при длине 31.017 верст главного пути составляет 12.306 р. на версту при 967 к. саж. земляных работ на версту пути, из коих 6 % в мелу. Мосты деревянные на сваях общию длиною 130.92 саж. Все гражданския постройки также деревянные. Водоснабжение на ст. Кременец устроено из ключей самотоком, без постройки водоемного и водоподъемного зданий.

Кременецкая ветвь идет по уездам Дубенскому и Кременецкому Волынской губернии, направляясь от полустанции Кременец, кроме того, выстроена ветвь в угольные шахты князя Кочубея протяжением 2.112 версты. Последняя ветвь частного пользования и за пользование ею взимается с князя Кочубея плата, согласно контракту с ним, заключенному Управлением Юго-Западных железных дорог.

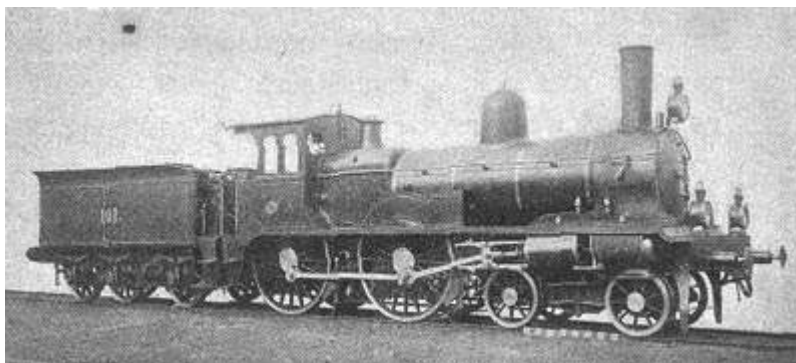
С 1 января 1895 года Юго-Западные железные дороги перешли в казну и с этого момента начинается новая эпоха в истории этой самой обширной и неимеющей себе подобной по размерам в России рельсовой сети.

К 1 января 1898 года общее протяжение главного пути Юго-Западных железных дорог равнялось 3.694,959 верст, из коих на протяжении 1.295,544 верст уложен второй путь; кроме того, станционные, разъездные и запасные пути составляют 1.457,544 верст, с прибавлением же ветвей частного пользования, примыкающих к Юго-Западным железным дорогам, общее протяжение путей по расчету одиночного пути составляет 6.380,9 верст.

Пассажирских станций 245, разъездов 56 и 6 телеграфных постов. Имеющиеся на дорогах

товарные платформы имеют общую площадь в 30.588,14 кв. саж., пакгаузы — 12.104,85 кв. саж.; жилых домов для квартир служащих 981, с общей внутренней площадью в 37.243,72 кв. саж.

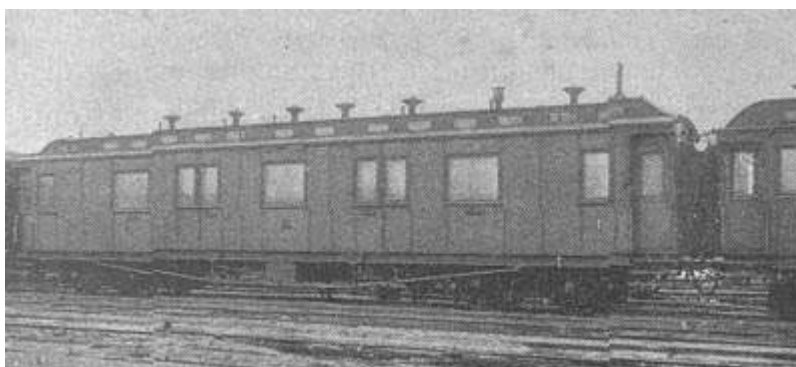
Паровозы. Всего паровозов имеется 826; из них быстроходных 7, товаропассажирских 147 и товарных 631, паровозо-тендеров 41; инвентарная стоимость паровозов равняется 1.846.700 рублей.



Быстроходный паровоз системы «Tandem Compound».

Изображенный четырехцилиндровый быстроходный паровоз системы «Tandem Compound» построен в Одесских мастерских. Паровоз поддерживается двумя ведущими осями сзади и 4-х колесной тележкой спереди, при чем последней предоставлена возможность не только поворачиваться около центрального шкворня, но и двигаться на некоторую величину поперечь паровоза. Ведущая колеса имеют диаметр

2 метра. Вследствие отсутствия снаружи котла пароводных и других труб, внешний вид паровоза сильно напоминает английский тип. Котел паровоза действует при предельном рабочем давлении в 12 атм. Каждая из двух машин состоит из двух цилиндров: малаго (высокого давления) диаметром в 338 мм и большого (низкого давления) диаметром в 500 мм. Цилиндры расположены снаружи рамы, один вслед за другим (tandem) таким образом, что геометрические их оси, имеющие небольшой наклон к горизонту, совпадают. Паровоз действует по системе «Compound» таким образом, что пар, отработавший в правом малом цилиндре поступает в левый большой и наоборот — отработавший в левом малом, направляется в правый большой, проходя из одного цилиндра к другому по трубе (рессивер), расположенной



Пульмановский вагон I класса. Наружный вид.

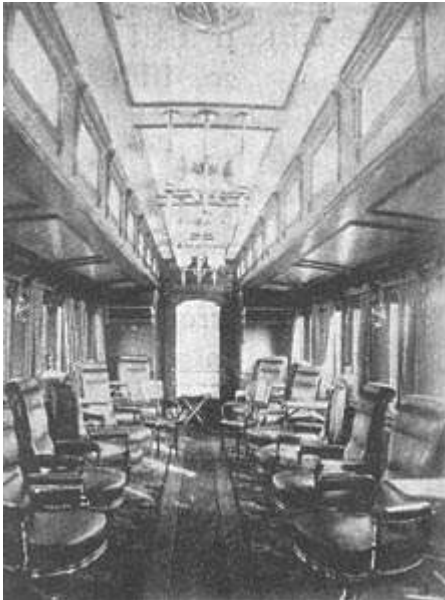
в дышловой коробке. Паровозы этого типа возят на Юго-Западных жел. дорогах курьерские поезда в составе 15 вагонных единиц (15.000 пудов), развивая на 8 ‰ подъеме скорость в 35 верст в час, а на уклонах наибольшая допускаемая для них скорость 80 верст в час.



Вагоны. Пассажирских вагонов 954; из них салонных — 49, I класса — 90, mixte I и II класса — 56, II класса — 156, mixte II и III класса — 20, III класса — 500, почтовых 50 и арестантских — 42; общее число мест в пассажирских вагонах, не принимая в расчет вагонов салонных, почтовых и арестантских составляет 34.121 и следовательно таково число пассажиров, которым Юго- Западная железная дорога могут предложить свободных мест для переезда. Инвентарная стоимость пассажирских вагонов

Купе в вагон I класса с подготовленными постелями.

равняется 2.888.340 руб. К парку пассажирских вагонов, как необходимое к нему добавление, следует отнести багажные вагоны, число которых равно 115 с подъемною силою в 77.440 п.



Приводимый рисунок и изображает внутренний вид вагона-салона I класса. Вагон этот построен в Киевских мастерских в 1894 году и ныне обращается в курьерских поездах между Одессой и Кишиневом; он служит исключительно для дневных переездов; внутренность состоит из общего салона с примыкающею к нему курительною; в салоне 18 поворачивающихся кресел, что позволяет пассажиру помещаться в любом направлении; кроме того, здесь-же имеются 4 передвижных кресла. По концам салона помещено два больших зеркала в разных рамах, что значительно увели-

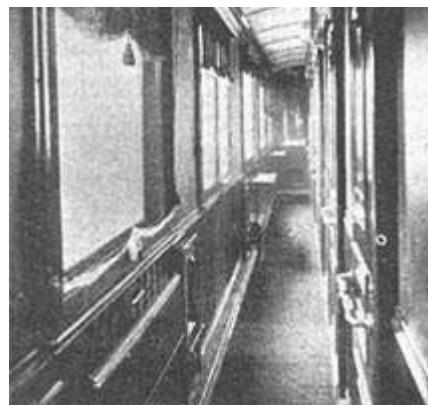
Вагон-салон I класса. Внутренний вид.

чивает общий эффект в особенности вечером при электрическом освещении. Кресла крыты шагреновой кожей, коричневаго цвета; стены облицованы тиснеными обоями, пол покрыт ковром. В вагоне две уборные — мужская и дамская, отопление по системе Леонова.

Однако, этот вагон-салон в настоящее время далеко не



является последним словом вагоно-строительной техники. В смысле удобства, изящества, спокойного хода и вообще в отношении всякого рода новейших приспособлений, направленных к предоставлению пассажирам возможного комфорта, он остается далеко позади вагонов, обращающихся ныне в курьерских поездах, Юго-Западных железных дорог. Наружный вид вагонов, обращающихся в курьерских поездах, купе с приготовленными кро-



Пульмановский вагон I класса.
Внутренний вид.

ватами и внутренний вид корридора изображенные на рисунках приведенных на страницах 62, 63 и 65, дают достаточно ясное представление об этого рода вагонах. Здесь остается только добавить, что большие окна, широкий корридор и поместительные купе, дают массу света и воздуха; уборные с горячей и холодной водой позволяют пассажирам действительно освежиться и привести в порядок свой туалет, а не размазать, как к прежнее время, дорожную пыль; вентиляция устроена таким образом, что приток свежего воздуха, очищая атмосферу и уничтожая духоту, в тоже время не дает струе резкого холодного воздуха, чем предотвращается возможность простуды в зимнее время. Вагоны курьерских поездов соединены между собою крытыми переходами, что позволяет вполне безопасно на ходу поезда переходить из вагона в вагон. Нельзя не признать, что к настоящее время вагоны курьерских поездов являются последним словом вагоно-строительной техники.

Товарных вагонов — 17.572; из них 15.472 обыкновенных, а остальные специальные (цистерны, для пороха и легковоспламеняющихся веществ, для фруктов, мяса и т. п.). Общая подъемная сила всех товарных вагонов равна 11.645.075 пуд., а стоимость определяется в 19.371.956 рублей.

Общая сумма валового дохода Юго-Западных дороги в 1896 году составила 38.366.629 руб.

По отдельным статьям дохода эта цифра распределяется следующим образом:

| | |
|---|--------------|
| Сбора с пассажиров и перевозок большой скорости | 7.083.731 р. |
| Сбор с перевозок малой скорости | 26.337.480 » |
| Дополнительные сборы | 2.626.149 » |
| Разные статьи доходов | 1.088.892 » |

Расходы по эксплуатации дорог в 1896 г. равнялись 19.653 573 руб., а чистый доход определился цифрой в 18.713.056 руб., что составляет 5.629 р. 68 коп. на версту пути.

В 1896 году перевезено пассажиров всех классов 4.941.155 чел., проехавших 639.301.835 верст. Со времени введения пониженного пассажирского тарифа число пассажиров обнаруживает значительное увеличение, так: в 1894 году перевезено 3.812.387 пас., в

1895 г. 3.949.807 пас., а в 1896 г., как указано выше, около 5 миллионов человек.

Товарное движение в 1896 году выразилось общим итогом перевозки всех грузов в 442.056.148 пудов.

Для реализации всех перевозок 1896 года потребовалось 181.375 поездов, сделавших 16.401.118 верст. Вагонами пройдено 440.383.375 верст, в том числе: пассажирскими 59.513.417 верст, а товарными — 380.869.958 верст.

Управление дорог в Киеве разделяется на шесть служб: Ремонта Пути и Зданий, Тяги, Под-

вижного Состава и Мастерских, Движения, Телеграфа, Коммерческую и Материальную Службу и один отдел — Общий. В состав последняго входят Канцелярия Начальника дорог, Главная Бухгалтерия, Юридическая часть, Врачебно-Санитарная служба, училищный Отдел и Стол Статистики происшествий.

В административном отношении сеть Юго-Западных железных дорог распределена: по службе пути на 4 отделения и 31 участок, по службе движения на 11 отделений, по службе тяги на 11 участков тяги, по материальной службе на 5 участков топлива и по врачебно-санитарной службе на 29 участков.

К началу 1897 года общее число служащих на Юго-Западных железных дорогах, включая поденных рабочих и мастеровых, было 30.044 человек; жены, родственники, дети, прислуга и вообще члены семейств, живущие при служащих составляли 55.250 челов.

На дело улучшения быта служащих, удовлетворение их духовных и материальных нужд на Юго-Западных железных дорогах всегда обращалось особое внимание. К числу мер этого рода следует отнести устройство пенсионной кассы, училищ, библиотек, постройку церквей, образование общества потребителей и устройство приюта для сирот бывших служащих на дорогах.

Пенсионная Касса служащих на Юго-Запад-

ных железных дорогах, существующая с 1-го января 1877 года, учреждена на началах страхования жизни. Она была первою пенсионною кассою, построенною на чисто страховом принципе и по образцу ея учреждены ныне пенсионныя кассы на казенных и частных железных дорогах.

Главнейшая начала, положенная в основание устава пенсионной кассы служащих на Юго-Западных железных дорогах сводятся к следующему:

Участниками кассы обязательно состоят все лица обоего пола, находящиеся на постоянной службе дорог. Из образовавшихся от собственных взносов участников и приплаты казны сумм, — которые разносятся по личным счетам участников и их жен, — участникам кассы при оставлении ими службы, или же остающимся после смерти сих участников членам их семейств (вдовам и сиротам) выдаются определенные денежные пособия. Размер пособия

определяется в зависимости от продолжительности службы участника, степени неспособности его к труду и сообразно той сумме, какая образовалась на его личном счете, благодаря упомянутым поступлениям; при назначении же пенсии, кроме того принимается во внимание еще и возраст лица, которому пенсия назначается, так как при этом имеется в виду, что пенсию придется выплачивать

лишь ограниченное число лет — до смерти пенсионера. Средства кассы образуются: 1) из взносов самих участников кассы ежемесячных — в размере 6 % получаемых ими окладов содержания и единовременных — из наград (10 %) и при увеличении содержания (трехмесячная разница между новым и прежним окладом); 2) из приплат казны (до перехода дорог в казну -



Киевское техническое железнодорожное училище.
Вне занятий.

Общества) в размере $\frac{1}{2}$ ежемесячных взносов самых участников и 3) из разных поступлений, как то: выручки от продажи неостребованных грузов и багажа, штрафных денег, взыскиваемых со служащих и т. под. Оставляя службу до выслуги десяти лет участ-

ники получают только собственные взносы в кассу за исключением лиц, оставляющих службу по неспособности к труду, для расчета которых существуют особые правила; лица же, оставляющие службу по прослужении более десяти лет, но не менее 15-ти лет, кроме сего получают еще известную часть (размеры ее определяются в зависимости от числа лет, прослуженных сверх десяти), числящихся на их



Женское двухклассное училище Ю-З. ж. д.

счетах приплат. Участники же пенсионной кассы, прослужившие 15 лет и более, приобретают право на пенсию, т. е. другими словами, им дается пожизненно ежемесячное пособие, каковое пособие начисляется в зависимости от суммы,

накопившейся на их личном счете; только в том случае, если годовая сумма пенсии менее $\frac{1}{3}$ части последняго оклада служащаго, он имеет право, взамен пенсии, получить из пенсионной кассы капитализированную стоимость этой пенсии, т. е. (для участника способнаго к труду) сумму, значущуюся на его личном счете. Кроме того, из пенсионной кассы выдаются пенсии вдовам и сиротам участников и особья усиленные пенсии участникам, неспособным к труду.



Киевское техническое железнодорожное училище.
Токарная мастерская.

На Юго-Западных железных дорогах имеется *два технических железнодорожных училища*: в Одессе — открытое в 1873 году и в Киеве — открытое в 1884 году. Число учеников

в обоих училищах достигает 160 человек, при чем ежегодно оканчивают полный курс до 50 человек; всем окончившим курс предоставляются места на Юго-Западных железных дорогах. При технических училищах имеются общежития: при Киевском на 70 пансионеров и при Одесском тоже на 70 пансионеров.



Киевское техническое железнодорожное училище.
Столовая.

Кроме технических училищ на Юго-Западных дорогах имеются *народные училища* на станциях: Киев, Казатин, Здолбуново, Жмеринка, Бирзула, Одесса-Товарная, Старосельцы, Ковель и Раздельная. Во всех этих училищах в 1897 году обучалось 2742 детей линейных служащих. Кроме того Управлением дорог вы-

даются субсидии тем училищам, в которых воспитываются дети железнодорожных служащих. В 1897 году субсидии выдавались училищам: в Голте, Кишиневе, Одессе-Товарной, Волочиске и Одесской школе десятников. Общий расход на содержание училищ в 1897 году равнялся 42.846 р. 69 к.

Рост школьного дела на Юго-Западных дорогах в течении последнего пятилетия виден из следующей таблицы:

| | Число училищ Ю.-З. ж. дор. | | Число учащихся. | | | Расход. | |
|------|----------------------------|------------|---------------------|-----------------------|-------|---------|----|
| | Одно-клас. | Двух-клас. | В школах Ю.З. ж. д. | В школах субсидируем. | Итого | Руб. | К. |
| 1894 | 3 | 5 | 1453 | 174 | 1627 | 25495 | 39 |
| 1895 | 3 | 5 | 1724 | 179 | 1904 | 29459 | 35 |
| 1896 | 4 | 6 | 2045 | 236 | 2281 | 34027 | 01 |

| | | | | | | | |
|------|---|---|------|-------|------|-------|----|
| 1897 | 6 | 8 | 2742 | 167 | 2909 | 42841 | 69 |
| 1898 | 8 | 9 | — | более | 3000 | 45170 | 00 |

Число всех лиц, живущих на линиях Юго-Западных железных дорог превышает 85.000 человек и это обстоятельство вызывает необходимость приложить особые заботы к ор-

ганизации *врачебно-санитарного надзора*. В медицинском отношении все линии дорог разделены на 29 медицинских участка и 50 фельдшерских околов. В 1896 году для подачи врачебной помощи служащим дороги и пассажирам было: врачей 36, фельдшеров 62, акушеров 9, служителей 1. Больница в Киеве на 32 кровати, 46 приемных покоев, 196 станционных аптек, 78 поездных аптек и пр.

Здесь следует также отметить меры, направленные к предупреждению развития болезней; к числу этих мер относится устройство бань и помещений для отдыха паровозных и кондукторских бригад. Специально устроенные *бани* имеются на следующих станциях: Здолбуново, Казатин, Жмеринка, Окница, Котюжаны, Вендичаны, Волчанец, Христиновка, Кишинев, Бендеры, Скиносы, Троянов-Вал, Старосельцы, Граево, Брест, Ковель, Бердичев, Печановка, Шепетовка, Фастов, Волочиск, Проскуров, Комаровцы, Голта, Бирзула, Крыжополь. Эти же бани служат и прачешными, хотя впрочем специально устроенные прачешные существуют на следующих станциях: Окница, Христиновка, Бендеры, Бердичев, Печановка, Фастов, Волочиск, Комаровцы, Новоукраинка, Голта, Раздельная, Одесса-Главная, Одесса-Товарная и Киев. *Помещения для отдыха* паровозных и кондукторских бригад устроены на станциях:

Одесса-Застава, Одесса-Главная, Одесса-Товарная, Раздельная, Крыжополь, Слободка, Бирзула, Балта, Голта, Елисаветград, Волочиск, Вапнярка, Фастов, Печановка, Кременец, Развилон, Дубно, Клевань, Ровно, Ковель, Брест, Граево, Старосельцы, Рени, Кульмская, Бендеры, Тирасполь, Унгени, Кишинев, Христиновка, Умань, Дарьевка, Могилев, Флорешты, Новоселица, Окница, Одесса-Порт, Жмеринка, Казатин, Здолбуново и Киев; в этих помещениях имеются постели, специальные плиты для приготовления чая и проч.

В Киеве, на станционной территории, в здании б. железнодорожной больницы временно помещается *приют для сирот* бывших служащих на Юго-Западных железных дорогах. Мысль об учреждении приюта явилась в год безвременной кончины Государя Императора Александра III, когда Юго-Западная железная дорога была осчастливлена проездом по ним из Варшавы в Крым Его Величества с Августейшим Семейством, при чем Его Величеству благоугодно было на мосту чрез реку Тетерев выйти из поезда для прогулки и отдохновения. В ознаменование этого события и было предположено учредить приют для 50 сирот служащих на Юго-Западных железных дорогах с присвоением ему Августейшего Имени Императора Александра III. Однако до начала 1897 года вопрос

об учреждении приюта не выходит из области предположий и только тогда, когда июне 1897 г. образовался особый комитет, во главе которого стала супруга Начальника Юго-Западных жел. дор. А. П. Немешаева, дело двинулось вперед.



Приют для сирот.

Среди служащих была открыта подписка и уже в конце августа явилась возможность открыть приют для 15 мальчиков и 10 девочек временно в помещении бывшей больницы на станции Киев. За погашением всех расходов по приспособлению здания больницы под приют и по

содержанию самого приюта, к 1 января 1898 года имелся в наличности капитал свыше 30.000 р., как фонд на будущия нужды приюта. В ближайшем будущем предполагается приступить к постройке специального здания для приюта и тогда число призреваемых детей будет доведено до 50 человек.

Одним из способов удовлетворения духовных нужд служащих является учреждение *библиотек и читален*, которыя имеют большое просветительное значение особенно для линейных агентов, живущих вдали от больших городов и оторванных условиями своей службы от умственных центров. Библиотеки с читальными залами в настоящее время существуют: при Управлении дорог в Киеве и на станциях — Одесса-Товарная, Бирзула, Казатин, Христиновка, Окница, Жмеринка, Бобринская и Здолбуново. Каждая библиотека находится в заведывании особаго комитета, члены котораго назначаются Г. Начальником дорог; средства библиотек составляются из платы за чтение книг и журналов, выдаваемых на дом, и в субсидии от Управления дорог; станционныя библиотеки получают субсидию в размере 300 руб. каждая.