

Федеральное казенное общеобразовательное учреждение
«Средняя общеобразовательная школа»
ГУФСИН России по Красноярскому краю

**«Влияние строительства Транссибирской магистрали
на экономическое развитие Енисейской губернии».**

Номинация «Человек и малая родина»

Эминжанов Марат Рустамович

ФКОУ СОШ ГУФСИН России по Красноярскому краю, 10 класс.

Еремкина Наталья Ивановна,
учитель истории ФКОУ СОШ ГУФСИН России по Красноярскому краю,
Ламтюгина Ирина Михайловна,
учитель информатики ФКОУ СОШ ГУФСИН России по Красноярскому краю,

Канск, 2018 г.

Содержание

1. Введение

- 1) Цели исследовательской работы.
- 2) Задачи исследовательской работы.

2. Основная часть

- 1) Великий Сибирский путь.
- 2) Трудовые ресурсы Транссибирской магистрали и экономические показатели во время постройки.
- 3) Л.Д. Проскуряков.
- 4) Изыскания и выбор трасс.
- 5) От Челябинска до Оби.
- 6) Новониколаевск (Новосибирск).
- 7) Средне – Сибирская железная дорога.
- 8) Красноярск.
- 9) Угольная промышленность.
- 10) Золотодобыча.
- 11) Державный путь.

3. Заключение

- 1) Оценки.
- 2) Послесловие.
- 3) Список литературы.

4. Приложение А. Архивные документы.

Введение

Судьба Транссибирской железнодорожной магистрали во многом определялась теми целями и задачами, которые эта дорога должна была выполнять и решать. Поначалу предполагалось, что дорога будет укреплять дальневосточные границы, способствовать росту престижа России на востоке. Расчет был также на пополнение валютных запасов страны от предоставления торгующим странам транзита через Сибирь. Задачи же хозяйственного освоения Сибири в связи со строительством магистрали были размыты, четкого представления о них не было. С. Ю. Витте отмечал, что эта дорога строилась главным образом по соображениям военно-политическим. Именно эту цель Комитет министров в 1886 г. определил в качестве важнейшей в сооружении Транссиба. Однако, такой подход был не бесспорным. Во всяком случае, не отрицая военно-политического предназначения Сибирской магистрали, ученые, краеведы, инженеры стали настойчиво выдвигать и разрабатывать идеи соединения возможностей железной дороги с социально-экономическим развитием Сибирского края. В этом плане заметную роль сыграли труды экономиста-аграрника А. И. Скворцова. Он поставил задачу выявить влияние железной дороги на развитие сельского хозяйства Сибири, на освоение новых земель, на переселенческую политику. Это были важные аспекты строительства, которые в определенной степени нашли отражение в деятельности царского правительства (например, в переселенческой политике Столыпина).

Цели исследовательской работы:

1. История строительства Транссибирской магистрали.
2. Влияние строительства Транссиба на экономическое, геополитическое, военно - стратегическое, социальное, культурно - историческое развитие Енисейской губернии.

Задачи исследовательской работы:

1. Изучить и проанализировать исторический материал, касающийся строительства Транссиба.
2. Найти исторические документы и архивные данные по строительству Транссиба.
3. Показать в исследовательской работе значение строительства Транссиба.

Основная часть

Великий Сибирский путь

Первое предложение о строительстве железной дороги через всю Сибирь, на восток, к Тихому океану, было выдвинуто еще в 1837 году. Однако свыше полувека проект не получал своей реализации. И лишь на заседании Кабинета министров 12 февраля 1891 года, когда тогдашний министр путей сообщения Адольф Яковлевич Гюббенет (1830-1899 гг.) - Стас-секретарь, сенатор, член Государственного Совета, действительный советник. Министр путей сообщения 9.04.1889-17.01.1892. Окончил Петербургский университет. С 4.06.1880 г. – товарищ министра, а в период с 1889-1892 г. – министр путей сообщения России. В годы деятельности Гюббенета в МПС окончательно был решен вопрос о постройке Великого Сибирского пути.

19 мая 1891 г. во Владивостоке наследником престола, будущим императором Николаем II, было символически открыто строительство крупнейшей железнодорожной магистрали России, протянувшейся от Владивостока к Челябинску. Здесь же, Гюббенет выступил с подробным докладом о сооружении сплошной Сибирской транзитной железнодорожной линии от Челябинска до Владивостока, министры единодушно высказались за настоятельную необходимость ее строительства. Это было потом, а вначале...

Для рассмотрения проектов прокладки Великого Сибирского железнодорожного пути была создана и утверждена специальная комиссия Императорского технического общества. Она состояла из инженеров путей сообщения, правительственных чиновников и Сибирских губернаторов.

Но были и другие предлагаемые проекты:

1) Проект Рашета. Предложил рельсовый путь между городами Пермь и Тюмень через Уральские горы, который «породит в Сибири новые отрасли промышленности, послужит к открытию новых источников богатств и оживит торговлю не только с этою обширной частью нашего отечества, но и с Китаем». Проект Рашета был поддержан Нижегородским и Пермским губернаторами, а затем и земствами городов Перми, Вятки, Костромы, которые без оснований полагали, что от Перми дорога будет затем непременно проложена в западном направлении до Москвы.

2) Проект Богдановича. Обосновал необходимость постройки железной дороги из центральных районов в Екатеринбург и до Тюмени. Впоследствии предлагалось строить дорогу через Сибирь. Изыскания, проведенные Богдановичем, наметили трассу по новому южному направлению с Ершовка на Екатеринбург – Тюмень, направление, как полагал Богданович, более выгодное, чем северное, которое было в проекте Рашета.

3) Проект Любимова. Детализировал сибирскую трассу, которая намечалась им через Пермь, Кунгур, Екатеринбург, Шадринск до реки Тобол в 55 км севернее Кургана. Эта трасса по мнению специалистов, имела ряд преимуществ перед другими, так как проходила

по районам наиболее перспективным для освоения, причем была короче линий, предлагаемых Рашетом и Богдановичем.

Большую роль в строительстве Транссиба сыграл С.Ю. Витте.

Сергей Юльевич Витте (1849-1915 гг.). Начал свою карьеру с начальника конторы движения Одесской дороги. После окончания русско-японской войны Одесская дорога была объединена с Киевско-Бретской и Брест-Граевской – так возникло Общество Юго-Западных дорог правлением в Петербурге. Витте был назначен начальником их эксплуатации и переехал в столицу. Так же Сергей Юльевич был занят в Комиссии по составлению Общего Устава железных дорог. В скором времени Витте становится управляющим Юго-Западными дорогами. Впоследствии он с гордостью говорил, что был единственным управляющим одной из самых больших железных дорог России, не имея диплома инженера путей сообщения. По своим служебным обязанностям Сергей Юльевич неоднократно встречал императорские поезда и сопровождал его во время следования по возглавляемой им дороге. Именно Витте предсказал, что императорский поезд потерпит крушение. И крушение действительно произошло – по вине...министра путей сообщения! Витте написал рапорт с приложением расчетов, где доказывал, что грузовые паровозы развивают, согласно расписанию императорского поезда, скорость для которой дорога не предназначена, расшатывают путь и могут вывернуть рельсы. По настоянию Витте на Юго-Западной дороге, которой он руководил, скорость императорского поезда была ограничена, хотя это вызвало недовольство министра путей сообщения Посыета и самого императора Александра III. Однако Сергей Юльевич, не считаясь с чинами, откровенно заявил министру: «Ваша езда кончится тем, что вы государю голову сломаете!» Эти слова слышал император. Александр III запомнил Витте по резкому ответу министру. В скором времени император назначил Сергея Юльевича директором департамента железнодорожных дел министерства финансов, увеличив персонально для него оклад в два раза и присвоив ему высокий чин действительного статского советника. В 1892 году Сергей Юльевич становится Министром путей сообщения – самым молодым министром в тогдашнем правительстве. И позднее, на постах министра финансов, а потом и председателя совета министров огромной державы он неизменно уделял первостепенное внимание вопросам строительства железной дороги, понимая, что они станут кровеносными артериями страны, соединят с центром самые отдаленные ее края, оживят их, способствуя развитию промышленности и торговли. Так, Сергей Юльевич сыграл огромную роль в создании Великого Сибирского пути, проявил большую энергию в изыскании средств и организации строительства. При деятельном его участии были сооружены и многие другие железные дороги), назначенный в 1892 году министром путей сообщения, сказал: *«Семена технического образования, заимствованного нами в Европе, пышно расцвели на нашей родной почве благодаря тем природным способностям, которыми отличается русский труженик и работник на всех ступенях социального строя... Мы без колебаний приступаем к громадному делу постройки*

Сибирской железной дороги и не ощущаем недостатка инженеров, знания которых могли бы удовлетворить наивысшим требованиям современной техники». Строительство Великого Сибирского пути проходило в сложных условиях. Нужно было преодолеть широкие сибирские реки - Иртыш, Обь, Енисей, Ангару, Амур. Первый участок железной дороги между Челябинском и Новосибирском длиной 1418 км в 1896 г. был передан в постоянную эксплуатацию. Через озеро Байкал движение поездов было организовано по льду. Николай II 18 февраля 1906 г. направил Министру путей сообщения князю М.И. Хилкову (1834-1909) телеграмму следующего содержания: «Да благословит Господь успехом законченное под Вашим наблюдением трудное дело перевозки вагонов по льду Байкала. Надеюсь, что дальнейшие передвижения будут столь успешны, как были до сих пор. Передайте Мою благодарность всем потрудившимся при укладке ледяной железной дороги. Николай».

Трудовые ресурсы Транссибирской магистрали и экономические показатели во время постройки

Наиболее острой и трудноразрешимой была проблема обеспечения строительства Транссибирской магистрали рабочей силой. Для её изучения в Западную, Среднюю и Восточную Сибирь, Забайкалье и Уссурийский край Министерство путей сообщения направило специальные комиссии. Они установили, что населённость 100-верстной полосы вдоль будущей Транссибирской магистрали на Западно-Сибирском участке составляла 348 жителей на одну версту, в том числе 60 мужчин в рабочем возрасте; на 1-м Среднесибирском участке - соответственно 227 и 35 - 40; на 2-м Среднесибирском участке - 154 и 25 человек. В «Отчёте о постройке 1-го участка Среднесибирской железной дороги от Оби до Красноярска» указывалось, что «в местном населении нельзя было найти опытных рабочих, пригодных для разного рода специальных железнодорожных работ, как-то: землекопов, плотников, каменщиков, каменотесов, слесарей, кузнецов и пр. ... местные использовались только как чернорабочие... Единственным подспорьем для работ со стороны местного края в более или менее ощутимом размере была конная сила». Поэтому царское правительство в решении этой проблемы пошло типичным для капитализма путём использования постоянной резервной армии труда.

Потребность в квалифицированных рабочих удовлетворялась вербовкой и переброской в Сибирь строителей из центра страны. По данным В.Ф. Борзунова, к строительству Западно-Сибирского участка магистрали в разные годы привлекалось от 3,6 тыс. до 15 тыс. рабочих из Европейской России, Среднесибирского - от 3 тыс. до 11 тыс., Забайкальского - от 2,5 тыс. до 4,5 тыс.

Значительную часть строителей составляли ссыльные, арестанты и солдаты. Так, в строительстве магистрали в Иркутской губернии в 1902-1903 гг. участвовало 5250 (35%) ссыльных и 750 (5%) арестантов, в Забайкалье в 1895 - 1898 гг. - 600 ссыльных каторжан и арестантов, а также 1200 ссыльных поселенцев. В 1891 г. на строительстве железной дороги работали 2 тыс. солдат Приамурского военного округа, а в 1895 г. - 1530 солдат.

Непрерывное пополнение рабочей силы на строительстве магистрали шло за счёт привлечения сибирских крестьян и горожан и притока крестьян и мещан из Европейской России. Всего на сооружение Транссибирской магистрали в 1891 г., в начале стройки, было занято 9600 человек, в 1895 - 1896 гг., в разгар строительных работ, - 84 - 89 тыс., в 1904 г., на завершающем этапе, - только 5300 человек. Строительство велось невиданно высокими темпами. Этому способствовал экономический подъем в России в 90-х годах. Интенсивность работ была особенно высокой в 1895 - 1896 годах. Проблема кадров решалась за счет увеличения аграрного переселения из Европейской России, привлечение к работам сибирских крестьян и горожан, за счет вербовки и набора опытных строителей железных дорог из центра страны. Так же на строительстве были задействованы солдаты, казаки, ссыльные и арестанты.

Правительство неуклонно проводило политику железнодорожного, жительства только русскими и из русских материалов. Это условие соблюдалось неукоснительно, даже при прокладке амурского участка, где недостаток в рабочей силе сказывался очень сильно и возникал соблазн нанять китайских рабочих. Однако твердая политика руководства не позволила десяткам миллионов русских рублей безвозвратно уйти в Китай. Работы там были выполнены исключительно русскими рабочими.

Железнодорожные расходы в государственном бюджете составляли 12-20% всей расходной части обыкновенного бюджета государства. В период строительства Транссибирской магистрали эта доля увеличилась до 30-35%, а в некоторые годы достигала даже 60%. Средства чрезвычайного бюджета финансировали непредвиденные расходы железнодорожного строительства. Правительство, общество и деловые круги России осознали экономическую необходимость строительства транссибирской железнодорожной магистрали для дальнейшего освоения Сибири, которая давала к тому времени казне государства почти треть дохода. Железнодорожное строительство стимулировало развитие не только экономики Сибири, но и всей русской экономики. Строительство железной дороги полностью финансировалось государством. Планируемые расходы на строительство железной дороги должны были составить 350 млн. рублей, но к окончанию строительства расходы превысили 1 млрд. рублей.

Это строительство должно было дать возможность более активного заселения и хозяйственного развития огромной территории. До сих пор заселение Сибирских областей, особенно приамурских и дальневосточных сдерживалось отсутствием надёжных путей сообщения. А хозяйственное развитие требовало большого количества трудоспособного населения.

Железная дорога открывала доступ к богатейшим, ранее практически недоступным сырьевым ресурсам Сибири, давала возможность развивать горнорудную, угольную и лесную промышленность и осваивать новые земледельческие районы. Промышленные предприятия Юга России и Урала получили правительственные заказы, связанные со строительством на сумму 230 млн. рублей. К 1903 году они поставили подвижного состава: паровозов более 150 и вагонов более 30 тыс. штук. К тому времени было уложено свыше 12 млн. шпал, 1 млн. тонн рельсов, до 1 млн. тонн кирпича и камней, вынута 100 млн. кубометров земли.

Все работы производились вручную. Землеройная техника появилась только к 1907 году. Главным орудием труда были топор, пила, лопата, кайло и тачка. Дополнительные трудности доставляли климатические условия Сибири. И, тем не менее, строители, используя примитивные орудия труда, преодолев огромные трудности, сравнительно быстро прокладывали Сибирскую магистраль. Ежегодно прокладывалось около 642 верст (675 км.) пути. Таких темпов еще не знала история железнодорожного строительства.

Прокладка железнодорожного полотна велась почти непрерывно. Сразу начиналось сквозное рабочее движение и товарные перевозки.

В ходе железнодорожного строительства решались и социальные вопросы - это государственное строительство церквей, больниц, школ.

Очень быстро, без лишней волокиты строителям отводилась земля, как для железнодорожного полотна, так и для производственных целей - добычи гравия, песка, разработки каменных карьеров, заготовки древесины. Почти на всех строительных участках создавались свои базы и ремонтные мастерские.

Сложнейшими техническими сооружениями были мосты через великие сибирские реки. Мост через Обь, до сих пор действующий, имеет 9 пролетов лежащих на гранитных опорах. Вес мостовых ферм составил 270 тыс. пудов. Мост через Енисей в Красноярске имел 6 пролетов по 145 м. и два береговых пролёта по 21,3 м. Длина моста около 950 м. Пролётные строения этого моста легче, чем у других мостов, построенных на магистрали. При строительстве моста впервые в России применили метод продольной накатки ферм.

Лавр Дмитриевич Проскуряков

1900 год. Париж. XII Всемирная промышленная выставка. Идёт конкурс лучших достижений науки и техники XIX века. Павильоны выставки полны народа. Все парижане, кажется, собрались в эти дни в центре города. Всем хочется узнать, кто же будет победителем? Мнения посетителей расходятся. Победа на Всемирной выставке в то время считалась очень престижной. Вполне вероятно, что конструкторы, учёные, инженеры, чьи детища представлены на суд жюри, уже ранее знали друг друга, общались между собой. По крайней мере, слышали друг о друге. Среди них уже есть маститые инженеры, среди которых выделяется Александр Эйфель...

Кажется, совсем не волнуется другой участник выставки, малоизвестный за границей 42 – летний русский инженер Проскуряков Лавр Дмитриевич. Возможно, что совершенно не надеется на внимание к своему проекту, а тем более не претендует на награду, ведь соперник – сам Эйфель! Что же представляет на выставке он? Он предложил новые методы расчёта мостовых ферм и с их применением привёз на выставку проект моста через реку Енисей в городе Красноярске. Наступает самый волнительный момент – жюри подвело итоги. Золотые медали за свои проекты получают два человека – Эйфель и Проскуряков. Они, получив награды, пожали друг другу руки, признав, тем самым, что не ошиблись в расчётах, да и просто от радости и переполнявшей их гордости. Прошли годы, десятилетия, век. Эйфелева башня – символ Парижа, её знают во всём мире, помня о её конструкторе. Воспитанники колонии, при показе им фотографий с башней, безошибочно узнали её, назвали имя создателя. Когда же я им показал фотографию Енисейского моста, то все сказали, что это просто мост, ничего в нём нет необычного и примечательного. Никто из них даже не догадывался, что это не просто мост, а мост, у которого есть конструктор, что этот мост получил высокую награду в мире. Мне захотелось больше узнать о Лавре Дмитриевиче Проскурякове, что это был за человек, почему о нём мало что известно, а сам мост не носит его имени, не имеет памятной таблички о высоком достижении его автора. Мне показалось это очень обидным и несправедливым. Скупые строки биографии Лавра Дмитриевича Проскурякова: родился 1858 году, прожил 68 лет, являлся учёным в области мостостроения, в 40 лет (1898 год) получил звание профессора. По его проектам были построены мосты через реки Нарва, Волхов, Ока, Амур, Енисей. Но совершенно неожиданно мне открылось биография Лавра Дмитриевича с другой стороны. Оказывается, он родился в деревне, под Воронежем, в крестьянской семье, в то время когда ещё существовало крепостное право, но благо, когда маленький Лавр подрос, то оно было отменено (в 1861 году). И его 18 братьев и сестёр, в том числе и он, могли учиться. Учился он отлично и ему дали рекомендацию для поступления в Петербургский институт путей сообщения. И это крестьянину! Будучи студентом, Лавр Дмитриевич уже начал публиковаться в научных журналах. Как лучшего студента его оставляют работать преподавателем кафедры мостов в том же институте. Лавр Дмитриевич был ярким новатором, будучи в командировках за

границей, он привозил оттуда новейшие механизмы и приборы. Но самое главное, он проектирует большое количество мостов по своей конструкции, экономичных и лёгких, с фермами нового типа. Например, Лавром Дмитриевичем, впервые была предложена статистически определяемая треугольная решетка фермы моста, а затем разработаны параболические и полигональные статистически определяемые мостовые фермы (со шпренгельной решёткой) взамен статически неопределимых ферм с параллельными поясами и многорешётчатыми и многораскосными решетками. Так же предложены консольные мостовые фермы и арочные железнодорожные мостовые фермы. Лавр Дмитриевич детально разработал графоаналитические методы расчёта и теорию линий влияния (веса, ветра, течения воды и т.д.) на мост. Для практических расчётов им были составлены специальные таблицы – «таблицы моментов». За научные достижения профессора Лавра Проскурякова приглашают работать в Московское инженерное училище, где у него учились многие крупные учёные и инженеры. На счету учёного не только многочисленные проекты мостов, но и он пишет фундаментальные труды, например, Л.Д. Проскуряков публикует полный курс строительной механики «Сопrotивление материалов» и труд «Статика сооружений», а так же работу «К расчёту сквозных ферм». Эти труды вошли в золотой фонд науки. Его книги выдержали по 6 и более изданий, и до сих пор по ним учатся современные студенты. Но, конечно, одно из ярких научных и технических достижений Лавра Дмитриевича стал проект моста через реку Енисей в городе Красноярске.

В первоначальном виде представлял собой однопутевую фермовую конструкцию. Нижеследующее описание относится именно к нему. Длина моста 1 км, ширина пролётов до 140 метров, высота металлических ферм в вершине параболы 20 метров. Мост был сооружён российскими рабочими и техниками под руководством инженера Евгения Карловича Кнорре по проекту профессора Императорского Московского Технического Училища Лавра Проскурякова. Строительство начато в 1895 году. 30 августа 1896 года состоялась закладка моста. На молебне при закладке присутствовали: Енисейский губернатор Прейн П.М., Кнорре Е. К., железнодорожное начальство и массы городских жителей. Молебен был совершен Епископом Енисейским и Красноярским Акакием. В фундаменте нижней части берегового устоя был уложен камень с крестом, на этот камень был положен манускрипт, на котором обозначено время закладки, фамилии строителей и почетных гостей. На камень, во время служения высыпали золотые и серебряные монеты, и уже затем первый камень был закрыт другим на цементном растворе. Перед мостостроителями стояла непростая задача покорения крупнейшей реки России - Енисея, отличавшегося большой шириной и глубиной, значительным подъемом воды в паводки и ледоходом с толщиной льда до 1,5м. Проект моста через Енисей стал выдающимся творением Лавра Дмитриевича Проскурякова. Он первым в России на практике, не считаясь с «традициями», дерзнул ввести новую систему и применить новый способ расчета ферм. Фермы, предложенные Л.Проскуряковым, отличались большей, чем принято было до тех пор, высотой и длиной панелей. Он впервые

ввел новую систему ферм, так называемые полигональные фермы (в этом случае верхняя часть моста представляет собой ломаную линию). Конструкция становилась более четкой для расчета и простой в изготовлении. Для постройки моста расходовалось значительно меньше металла.

Проезжая часть моста шириной в осях 5,85 м была приспособлена для движения экипажей в часы, свободные от поездов. Исполнение этого условия утяжелило конструкцию и, тем не менее, пролетные строения моста были на 20% легче, чем на других мостах Сибирской железной дороги. Общий вес сооружения составил 5440 тонн. Мост был спроектирован со значительным запасом прочности и рассчитан на увеличение нагрузки до 40%. Для выставки в Париже инженер представил модель моста как точную копию подлинного сооружения длиной в 27 аршин (около 20 м) и была она «сделана из железа, с соблюдением самых малейших подробностей, даже, например, число заклепок соответствовало числу заклепок настоящего моста; устои были выполнены из камня».

Между тем, скептиков и критиков смелого проектного решения хватало как в инженерных кругах, так и в среде не специалистов. Особенно ненадежной считали конструкцию пролетных строений, которые были «гвоздем сооружения». Высказывались мнения, что они из-за своих грандиозных размеров, не устоят против сильных ветров, динамических нагрузок от движения поездов и т.д.

Все это причиняло немало огорчений составителю проекта, но его мост в итоге простоял больше 100 лет и выдержал нагрузки не только от поездов XIX века, но и составов XX-го, превышающих по весу своих собратьев в 20 раз. На тех же опорах моста, установили еще один мост. Неординарность задач требовала неординарных методов их решения, осуществил проект выдающийся инженер-механик Евгений Карлович Кнорре. Достоинно восхищения то, что Е. Кнорре выступал как технический руководитель и как контрагент Управления строительства Средне-Сибирской железной дороги, т.е. подрядчик строительства моста. Мост через Енисей это талантливое воплощение талантливого проекта. Сплав проектных идей, не потерявших свое значение и актуальность донныне, с поразительно четко выверенной и воплощенной технологией и организацией строительства, приравнивает этот мост к величайшим достижениям строительной техники своего времени, и позволяет отнести его к выдающимся памятникам инженерной мысли в России. Кстати, Е.К. Кнорре — автор первого проекта создания метрополитена в Москве. По своим инженерно-техническим параметрам мост после его постройки был признан первым в России и вторым в Европе после Квиленбургского моста через реку Лек в Голландии, имевшего один пролет в 150 метров.

Да, Енисейский мост на Средне-Сибирской железной дороге, близ г. Красноярск, представляет собой одно из замечательных сооружений в России, как по своей грандиозности, так и по трудности условий постройки его. Мост состоит из пяти речных,

двух береговых быков и двух устоев, основанных на железных и деревянных кессонах. Железные кессоны речных быков, площадью 179 кв. метров, опущены на глубину до 20 метров. Объем каменной кладки всего моста - 27 800 куб. метров. Верхнее железное строение состоит из шести ферм с ездой по низу системы. Шведлера, длиной каждая 144,45 метра, высотой 21,64 метра и весом 900 тонн. Постройка началась в августе 1896 г. и уже 28 марта 1899 г. мост был сдан Управлению дороги, на полгода раньше договоренного срока.

Сейчас может показаться невероятным, но на разработку проекта потребовалось всего 4 месяца, а на утверждение его в Министерстве путей сообщения при всех сложностях, заняло меньше месяца. В газетах можно было прочитать:

«Около строящегося моста через Енисей возник целый городок... столовые, пекарни, лавочки со съестными припасами, торговцы с мясом, и в последние дни появились также две бакалейные лавки... Движение стало настолько усиленным, что туда ходит дилижанс несколько раз в сутки». О грандиозности проекта говорила стоимость возведения моста — около трех миллионов рублей - фантастическая по тем временам сумма. Ни один мост на Сибирской магистрали столько не стоил. Но и не было еще таких уникальных мостов.

Вот как описывали современники строительство Енисейского моста:

«Все работы на реке, как по устройству кессонных оснований и сооружению каменных опор, так и по установке железных ферм, производились исключительно в зимние месяцы. Быстрое течение реки, достигающее до 3,65 метра в секунду, частые летние паводки, несущее по реке массу кустарников и деревьев, свойства дна реки, состоящего из крупной гальки, за которую не держались якоря, сильные ветры вдоль реки, большое количество плотов — все эти условия представляли непреодолимые препятствия для летних работ. С декабря месяца река покрывается прочным льдом, который до половины марта служит надежной опорой для производства всех работ. Таким образом, в распоряжении строителя имелось ежегодно только 3,5 зимних месяца, т.е. в три года всего 10,5 месяцев, в течение которых надо было закончить сооружение моста на реке. Енисей вскрывается с верховий, создавая заторы льдин. Эта гигантская природная сила способна снести все перед собой, в том числе и речные опоры искусственного сооружения». Вот почему Красноярский мост представлял собой первый строительный пример в России по величине пролетов. Ширина между опорами доходила до 140 метров. Еще больше впечатляла высота металлических ферм, достигающей в вершине параболы 20 метров. Если принять во внимание относительно узкий поперечник конструкции, вполне резонен вопрос: каким образом устоит подобное сооружение? Первыми, как и полагается, обследовали дно Енисея водолазы. К этим работам инженер-механик Кнорре отнесся с предельным вниманием. Он отлично представлял силу грунтовых вод при ходе строительства и последующей эксплуатации. Сокращение сроков строительства способствовали многочисленные технические и технологические новшества, разработанные

и примененные Е.К.Кнорре. Он создал механические мастерские на левом берегу реки Томи, на станции Поломошной.

Появление в глухом крае этого налаженного производства со значительным числом рабочих, стало настоящей технической революцией. Здесь производилась обработка мостового и кессонного железа, другого металла для мостов через реки Енисей, Березовка, Большая и Малая Уря и др. Для постройки Средне-Сибирской железной дороги важнейшее значение имело сокращение сроков и расходов по перевозке механических частей из России в Сибирь.

Сооружение фундаментов опор выполнялось в те времена при помощи стальных кессонов. Поскольку листовое железо, необходимое для их изготовления, поступало с Нижнетагильских заводов, зачастую с опозданием, для сооружения фундаментов береговых устоев Кнорре применил разработанные и запатентованные им деревянные кессоны.

Кессон (фр. caisson - ящик) - конструкция для образования под водой или в водонасыщенном грунте рабочей камеры, свободной от воды. Поступление воды в рабочую камеру предотвращается нагнетанием в нее сжатого воздуха. Кессон обычно сооружается на поверхности и погружается в грунт под действием собственного веса и веса надкессонного строения по мере выемки грунта.

В августе 1896 г. начались работы по опусканию кессонов для основания береговых быков. А в декабре уже начались кессонные и каменные работы на всех пяти речных быках одновременно и производились они круглосуточно в громадных тепляках с обогреванием всех материалов паром. При устройстве кессонов на стремнине Енисея в нужном месте во льду вырубали сухую прорубь, оставляя до воды лишь тонкий слой льда, препятствующий заполнению проруби водой. Под действием мороза тонкий слой льда утолщается и его с ювелирной точностью опять «выкалывают». Так поступают до тех пор, пока не достигают дна. Внутри ледяной шахты возводят деревянный кессон.

К 1 апреля 1897 г. кессоны быков 1,2 и 3 были опущены на глубину 20 метров в дно Енисея. Заложение оснований быков 4 и 5 предполагалось сделать на меньшей глубине, чем для других быков, но когда этой глубины достигли, оказалось что в связи с ненадежностью грунта необходимо опускать кессоны до тех же 20 метров, но эти работы смогли выполнить только на следующую зиму. Применение деревянных кессонов значительно удешевило и ускорило постройку мостов, а тем самым и окончание строительства Сибирской дороги, т.к. дерево для кессонов имелось в изобилии. Прочность деревянных кессонов и их плотность оказались на деле вполне удовлетворительными и не уступающими железным, стоимость же, на 40-70% дешевле железных. Вот как редактор «Томского листка» П. Макушкин описывает эти события:

«Поздняя сибирская весна начинает вступать в свои права. Енисей сбросил ледяные оковы и привольно развернулся своей могучей, неоглядной ширию. 27 апреля раздался

первый свисток парохода, уходящего в Минусинск. Кругом города всюду видны огни «палов», а внутри носятся облака пыли, поднимаемые вечными юго-западными ветрами. Но стоит выйти к железнодорожному вокзалу, и сразу попадаешь в какой-то другой мир, не похожий на полную сплетен красноярскую жизнь. Здесь разговаривать некогда, здесь царит капитал, который легко и свободно поворачивает колёса человеческой жизни.

Ещё недавно красноярцы наивно утверждали, что мост через Енисей - эту бурную и непокорную реку — ни за что не построить. А вот посередине реки уже гордо высятся мостовые быки, и не сломить их никаким льдом.

- На постройке моста работаешь? - спрашиваю праздно сидящего на берегу мужика с бородой лопатю.

- Работал, потом захворал - устал в их кессонах работать.

- Тяжело же, однако, - снаивничал я.

- Да вот эдак-то в шляпе с тростью гулять намного вольготнее, - иронически заметил мужик.

- Я, господин, ещё легко отделался - грудь только болит. А другие прочие глохнут. Сказывают, у них какие-то перепонки лопаются. Спустишься туда, дышать ужас как тяжело, ну и глохнет человек на всю жизнь.

Вот они, культурные-то завоевания, какой ценой покупаются. Вон на площади около вокзала столпилась двухтысячная армия рабочих. Все в лаптях, лица изнурённые, глаза печальные и злые. Толпа дожидается переправы, чтобы двинуться дальше, в Нижнеудинск. Перевозчики пользуются половодьем и отсутствием плашкоута, просят за переправу 3 рубля. Рабочие бранятся и цельными группами идут заливать обиду в кабаки и трактиры, которые буквально окружают площадь. Наивный красноярец никак не может переварить и осилить своим умом этого могучего шествия капитала, его непобедимой власти. Ещё вчера огромная площадь была пуста, а сегодня она уже сплошь завалена горами строевого леса. Ещё недавно обыватель наслаждался созерцанием полицмейстерской езды - а теперь любитесь бесшумной ездой на резиновых шинах какого-нибудь железнодорожного туза. И не надивится обыватель этому широкому размаху жизни...».

Другое техническое новшество на красноярском мосту - монтаж пролетных строений. Опасность ледоходов и стремление выиграть время для монтажных работ натолкнули Кнорре на мысль собирать металлические конструкции на берегу реки.

При помощи деревянного крана конструкции Кнорре, высотой 14 и шириной 21 сажень, собранные пролетные строения могли быть всего за несколько часов передвинуты с берега на место установки, а затем посажены на постоянные опоры. Сборка железных пролетов производилась на обоих берегах реки, по три пролета на каждом берегу. Работы по сборке и склепке пролетов начались в январе и закончились осенью 1898г. 13 января 1899г. началась перекатка первого пролета при помощи цилиндрических точеных роликов, заложенных между рельсовыми путями. Перекатка первого пролета составила всего два дня. К 9 февраля

все пролеты были поставлены на опоры. 27 марта 1899г. «особо командированная комиссия провела испытание моста». Вначале на него загнали два поезда, каждый из четырех паровозов «Компаунд» и шести вагонов, нагруженных рельсами. Затем по мосту со скоростью 30-35 верст в час прошел поезд в составе двух паровозов с 23 платформами с рельсами. Скорость по тем временам редкостная. Средняя скорость на Транссибе грузовых составов была 12 верст в час, а пассажирских до 20. Мост испытание выдержал.

В воскресенье 28 марта в Красноярске состоялся благодарственный молебен по случаю окончания работ и открытию по мосту скоростного движения. К двум часам дня у моста собралась многотысячная толпа горожан и участников строительства. При въезде на мост была сооружена и украшена гирляндами и государственными флагами триумфальная арка с цифрами «1895-1899».

Епископ Енисейский и Красноярский Ефимий «окропил мост святой водой до второго пролета, правда, дальше двинуться не решился». Начальник енисейской губернии М. А. Плещ разрезал ленту, и поезд с публикой под оглушительные крики «ура!» выехал на мост, а через несколько минут уже был на правом берегу. Поезд дошел до станции Правый Енисей, сделал короткую остановку, затем дал задний ход и снова пересек Енисей, возвратясь к ликующей толпе. Торжествующие мостостроители усадили Кнорре на стул и начали качать. Главный строитель написал о строительстве моста книгу, но она вышла небольшим тиражом и сразу стала библиографической редкостью. Автор там сказал: «Мост через реку Енисей мной заложен с запасом прочности в 52 раза, дабы бог и потомки никогда не сказали обиды мне». На Транссибе он еще проектирует мост через Зею и Черемшанку на ветке Тюмень – Омск.

Мост через Енисей был удостоен Гранд – при и золотой медали на Всемирной выставке в Париже с формулировкой: «*За архитектурное совершенство и великолепное техническое исполнение*». Позднее, учёные ЮНЕСКО назвали красноярский железнодорожный мост «вершиной человеческой инженерной мысли». Мост упоминается в книге «Атлас чудес света. Выдающиеся архитектурные сооружения и памятники всех времён и народов», изданном в 1991 году в США в разделе «Россия» наряду с Кремлём и Петродворцом. Но мост погиб в 2007 году и был сдан на металлолом, не найдя себе места в реестре памятников Министерства культуры РФ, он просто являлся памятником местного значения. По закону, его должна была содержать Красноярская железная дорога. Ей, по понятным причинам, это делать не захотелось. И дорога сделала всё, чтобы разобрать мост. Так, построенный благодаря труду, упорству, энтузиазму, настойчивости мост был возведён, хорошо действовал и погиб, «благодаря» равнодушию, лени и наплевательскому отношению к нашей истории. Л. Д. Проскуряков не дожил до этого ужасного события, он умер в 1926 году.

Но вернемся к Транссибу... Социально-экономическое развитие Сибири после пуска магистрали получило значительное ускорение по сравнению с предыдущим периодом времени. Железная дорога сама стала крупнейшим промышленно-транспортным предприятием региона. Проведение железнодорожной магистрали вызвало чрезвычайный рост пассажирского движения:

В 1897 году - 352 202 чел.

В 1898 году - 909 268 чел.

В 1899 году - 1 017 778 чел.

В 1900 году - 1 124 302 чел.

В 1912 году - 3 464 497 чел.

Грузооборот железной дороги возрос с 1900 по 1913 годы с 45 млн. пудов до 200 млн. пудов.

До строительства железной дороги перевозка, пассажиров и грузов из Москвы через Одессу во Владивосток пароходами занимала не менее 40 дней. Стоимость билетов в первом классе составляла 600 руб., во втором - 450 руб.

Поездом же пассажиры ехали из Москвы до Владивостока 10 суток. Билеты на поезд стоили значительно дешевле: в первом классе - 114 руб., во втором - 74 руб., и в третьем - 51 руб.

Значительно возрос поток переселенцев в Сибирь. Для них были установлены льготные тарифы.

Стоимость билета по железной дороге до города Красноярска по переселенческому тарифу в 1913 году составляла:

от г. Одессы - 7р. 45коп.

от г. Харькова - 6р. 45 коп.

от г. Полтавы - 6р. 45 коп

от г. Киева - 6р. 75 коп

от г. Чернигова - 6р. 75 коп

от г. Ковеля - 7р. 45 коп

от г. Воронежа - 5р. 75 коп

Экономическими последствиями проведения железной дороги для Сибири явились значительное увеличение вывоза сырья и ввоза фабрично-заводской продукции из Европейской части России. Рост вывоза Сибирского сырья означал рост производства самого сырья. Это явилось одним из наиболее важных результатов завершения строительства железнодорожной магистрали. Увеличение вывоза позволило включить в торговый оборот те товары, которые раньше имели лишь местное потребление и не попадали на общероссийский

рынок. В то же время увеличение вывоза сырья значительно повысило покупательские возможности населения Сибири, что в свою очередь отразилось на увеличении объёма ввоза промышленной продукции из Центральной России в Сибирь. Но сама сущность сибирской торговли осталась неизменной - товарообмен сводился к обмену ввозимых в Сибирь продуктов обрабатывающей промышленности (фабрично-заводских изделий) на вывозимые продукты местной добывающей промышленности (сырья).

Раньше местное сырьё, которое определяло покупательские способности местного населения, всегда принималось по крайне низким расценкам. В то же время привозимые товары оценивались производителями очень высоко. Кроме того, цена на их на сибирском рынке повышалась из-за высоких процентов за посредничество между производителем и потребителем, которые назначали себе купцы-монополисты.

Известный учёный, экономист - географ Сибири XIX - начала XX вв. П.М. Головачев по этому поводу писал следующее: «Сибирь по отношению к фабриканту из Европейской России находилась в таком же положении, в каком сибирский инородец, производитель в то время одного из главных видов сибирского сырья - пушнины, находился к местному торговцу: не только вся выручка от этого сырья не покрывала стоимости ввозимых фабрикатов (продуктов фабрично-заводского производства), но её даже не хватало».

Возникновение станций в селах (Тулун, Зима, Черемхово и др.) создало новый стимул для их развития. Создание крупных станций на пустом месте вызвало появление здесь крупных посёлков (Тайшет, Слюдянка, Могоча и др.) железнодорожным посёлком был Хилок. В 1896 году на месте было два дома, а к 1917 году он имел около 6 тыс. жителей.

Возникновение станций в городах (Омск, Ачинск, Красноярск, Чита и др.) создало новый стимул для их развития. Главные железнодорожные мастерские с числом рабочих 1,5 - 2,0 тыс. человек (Омск, Красноярск, Чита) стали наиболее крупными предприятиями промышленного типа в этих городах.

С экономическим подъёмом в Сибири происходит рост городского населения, если в 1897 году оно составляло 393 тыс. человек, то к 1913 году выросло до 1 млн.

Приблизились к 100-тысячному рубежу или превзошли его Омск, Томск, Иркутск.

Изыскания и выбор трассы

Обычно изыскания трассы начинают с определения оптимального варианта соединения двух точек местности рельсовыми путями. Проводят их в три этапа:

- 1) Рекогносцировочные изыскания – на картах и на местности изучались несколько вариантов прокладки линии и затем отбирались наиболее перспективные.
- 2) Предварительные изыскания – выбирается основной вариант направления трассы.
- 3) Подробные изыскания – трасса привязывается к местности, при необходимости производится корректировка отдельных участков.

Тогда в основу проектирования и строительства был положен принцип: "строить добротнo, чтобы впоследствии дополнять, а не перестраивать".

Предварительная съемка должна жать предварительные данные о местности: высоте хребтов, глубине оврагов и суходолов, высоте водоразделов и другие оргографические сведения. По этим данным определяют район и направление предполагаемых исследований.

При проведении изысканий Сибирской Дороги тщательно были изучены три трассы:

1) Тюмень – Барабинская – Красноярск – Нижнеудинск; 2) Миасс – Курган – Барабинская – Красноярск – Нижнеудинск; 3) Оренбург – Акмолинск - Бийск – Нижнеудинск. Предпочтение было отдано второму варианту – через Курган. Тюменский вариант отклонили, железная дорога Пермь – Тюмень не была соединена с дорогами Европейской России и до ближайшей железнодорожной станции – Нижнего Новгорода оставалось еще 1000 км бездорожья. Оренбургский вариант был признан неконкурентоспособным, так как железная дорога в этом случае прошла бы по безлюдной и безводной местности. Челябинский вариант как наиболее короткий с более легким рельефом наиболее заселенной местности был предпочтительнее других. Первые проекты железнодорожной линии от р. Амур до залива Де-Кастри, вошедшей в последующем в Транссибирскую магистраль, были разработаны ещё в конце 1850-х гг. В 1887 г. под руководством Н.П. Меженинова (1838-1901), О.П. Вяземского (1839-1910), награждённого Золотой медалью Парижской выставки 1900 г., и А.И. Урсати (1848-после 1918) были организованы три экспедиции для изыскания трассы Среднесибирской, Забайкальской и Южно-Уссурийской железных дорог, подготовивших к 1890 г. все необходимые материалы о трассах.

От Челябинска до Оби

В июле 1891 г. министр путей сообщения Гюббенет в записке министру финансов внес предложение о начале финансирования строительства Сибирской железной дороги, разбив ее сооружение поэтапно на шесть участков: Западно – Сибирский, Средне – Сибирский, Кругобайкальский, Забайкальский, Амурский и Уссурийский. Общая стоимость железной дороги определялась примерно в 350 млн. руб., или 47,4 тыс. руб. за одну версту.

Устанавливались сроки сооружения магистрали: участок от Челябинска до Ачинска предлагалось закончить в 1895 году, участок от Владивостока до Хабаровская так же в 1895 г.; участок от Ачинска до Иркутска в 1899 г., остальные участки в 1903 г.

Министр финансов Вышнегородский, ссылаясь на недостаток средств, уклонился от принятия конкретного решения. Специальное совещание четырех министров: путей сообщения, финансов, военного и государственного контроля осенью 1891 г. также не приняло какого-либо решения о сроках начала строительства дороги от Челябинска на восток, а согласовало смету расходов на 1892 г. только на продолжение строительства Уссурийской дороги, которое было начато в мае 1891 г.

Однако император Александр III не согласился с таким предложением совещания четырех министров, принял решение начать строительство Сибирской дороги и утвердил дополнительные ассигнования с тем, чтобы немедленно приступить к сооружению дороги от Челябинска далее на восток. Это было очень нужное и своевременное решение, тем более что в сентябре 1892 г. было закончено строительство линии Златоус – Челябинск, освободились рабочие руки и имелась хорошая возможность строить дорогу далее на восток, используя опытных строителей Самаро – Златоустовской дороги.

Однако в 1892 г. Пермская губернская и Екатеринбургская городская думы, узнав о таком решении, вновь направили министру путей сообщения ходатайство о сооружении Сибирской железной дороги не от Челябинска, а от Тюмени, мотивируя это тем, что если сооружать дорогу от Челябинска, то Уральская горнозаводская дорога потеряет свое значение как транзитная, а при выборе трассы от Тюмени далее на восток через Ишим линия прошла бы по наиболее развитым промышленным районам и совпала бы с гужевым и водным транзитными путями.

Новый министр путей сообщения Сергей Юльевич Витте на заседании Комитета министров в апреле и мае 1892 г. доказал целесообразность строительства дороги от Челябинска, а не от Тюмени, поскольку трасса через Миасс – Екатеринбург – Каинск (ныне Куйбышев Новосибирской области) на 367 верст длиннее линии Челябинск – Омск – Каинск и проходила через районы менее перспективные в экономическом развитии. Комитет

министров принял решение вести трассу южнее Томска, что сокращало магистральную линию на 86 верст, а на Томск предлагалось построить специальную ветку.

Сергей Юльевич Витте добился, чтобы к работам по сооружению линии приступили уже 1892 г. Это тем более было необходимо, что местное население жестоко страдало от неурожая, который охватил значительные районы средней и восточной России, и очень нуждалось в работе.

Комитет министров окончательно утвердил трассу Западно – Сибирской дороги через Челябинск – Курган – Омск – Каинск и строительство моста через Обь в районе села Кривошеково. Недалеко от утвержденной трассы находился богатый купеческий Колывань. Томский губернатор и общественность Колывани ходатайствовали в конце 1891 г. о сооружении трассы вблизи города и о строительстве моста через Обь в восьми верстах от Колывани, однако С. Ю. Витте, основываясь на изысканиях экспедиции Н.Г. Гарина – Михайловского, доказал Комитету, что пересечение реки Оби наиболее целесообразно осуществить у Кривошеково. Жители Колывани говорили, что железная дорога не прошла через город, потому что главный строитель дороги инженер К.Я.Михайловский запросил с городского купечества взятку в несколько десятков тысяч рублей, которую купцы отказались дать. Но это только домыслы. Вспоминая позже о выборе места пересечения дорогой реки Оби, Н.Г. Гарин – Михайловский писал, что ему посчастливилось найти наиболее узкое место разлива Оби, где «Обь, как говорят крестьяне, в трубе. Другими словами, оба берега реки и ложе скалисты здесь. И при том это самое узкое место разлива: у Колывани, где первоначально предполагалось провести линию, разлив реки 12 верст, а здесь 400 сажень. Изменение первоначального проекта – моя заслуга, и я с удовольствием теперь смотрю, что в постройке намеченная мною линия не изменена».

После сооружения железной дороги на месте небольшого крестьянского поселка Гусевка Кривошековской волости возник крупнейший город Западной Сибири Новосибирск, а старинный купеческий город Колывань превратился в заштатный провинциальный городок.

Дальнейшее направление трассы на Красноярск не было утверждено, так как этот вопрос был неразрывно связан «с соображениями финансового характера и поэтому последует в свое время в надлежащих высших установлениях». Однако решение Комитета министров подтверждало необходимость строительства Сибирской магистрали в целом от Челябинска до Владивостока, а не только двух ее конечных дорог Западно – Сибирской и Уссурийской. Необходимо было только решить вопрос с финансированием.

30 августа 1892 г. министром финансов был назначен С.Ю. Витте, который еще будучи министром путей сообщения был бескомпромиссным сторонником ускоренного

строительства Транссибирской железной дороги и на новом посту горячо поддерживал эту идею.

В мае 1892 г. Комитет министров разрешил приступить к работам на первом участке от Челябинска до Омска. Начальником работы был утвержден инженер К.Я. Михайловский – строитель Самаро – Златоустовской дороги и Александровского моста через Волгу.

В июне 1893 г. строители приступили к сооружению всех участников железной дороги: от Челябинска на Курган, Омск и далее на восток. Строительство дороги значительно увеличило потребности в топливе, металлах, лесе и способствовало ускоренному развитию Южно – Уральских металлургических и каменноугольных предприятий, лесозаготовительных пунктов, балластных и каменных карьеров.

О безудержной эксплуатации рабочих и грабеже казны инженер А.И Козырев пишет «Предприниматели выкачивали из казны за рельсы, паровозы и вагоны двойные цены. Например, князь Белосельский – Белозерский, владелец Катав – Ивановского и Юрюзанского заводов, ежегодно поставлял железной дороге от 1 до 1,5 млн. пудов рельсов, получая за них по 2 р. 31 к. за пуд при фактической стоимости 1 р. 16 к. за пуд. Поставляли рельсы, стрелки, скрепления, а также железные мосты Усть – Катавский, Златоустовский, Симский и другие заводы», т.е. почти все предприятия Южного Урала готовили материалы и конструкции для строительства дороги».

Полуголодные крестьяне семьями нанимались на тяжелые работы, чтобы не умереть с голоду, так как год выдался неурожайным. Тяжелая работа, недоедание приводили к болезням, многие умирали.

В 1896 г. закончено сооружение соединительной линии Челябинск – Екатеринбург, что значительно облегчило доставку рельсов и скреплений с металлургических заводов Северного Урала.

Западно – Сибирская дорога строилась также по облегченным технологическим нормам. Еще в 1877 г. совещание министров путей сообщения, финансового, военного и государственного контроля утвердило технические условия строительства, отличные от технических условий европейских железных дорог.

Новониколаевск (Новосибирск)

Наиболее яркой и удивительной стала судьба города Новониколаевска (современного Новосибирска) ныне самого большого города Сибири. Численность населения Новосибирска к 2004 году составила 1млн 413 тыс. человек. Новосибирск является третьим по величине городом России, после Москвы и Санкт-Петербурга.

В 1893 году началось строительство железнодорожного моста через Обь. На правом берегу реки, рядом с деревней Гусевка, в которой проживало тогда чуть более ста человек, возник посёлок строителей (Новая деревня). В 1894 году посёлок строителей железнодорожного моста и железнодорожной станции был переименован в Александровский, а в 1895 году в Новониколаевский. В 1903 году посёлок был преобразован в «безуездный город» Томской губернии. Город Новониколаевск стал торговым и перевалочным пунктом для грузов, поступающих по судоходным путям и транссибирской железнодорожной магистрали. Выгодное географическое положение способствовало бурному росту Новониколаевска.

С первых дней своего развития будущий город рос невиданными темпами. В 1894 году население посёлка при строительстве моста через Обь по данным, опубликованным в книге «Новосибирск. 100 лет. События. Люди» составило 764 человека. За первые пять лет количество его жителей увеличилось в 10 раз. Когда строители разъехались, посёлок (затем город) стал развиваться как торгово-транспортный центр.

23 октября 1905 года была впервые проведена однодневная перепись населения Новониколаевска. По ней всего в городе и его окрестностях проживало 26 028 человек.

К 1910 году население Новониколаевска составляло 89 тыс. человек. Современники называли его Сибирским Чикаго. К 1914 году бюджет города достиг почти 2 млн рублей, что более чем вдвое превышало бюджет 1908 года.

Новосибирск стал самым быстрорастущим городом в мире. Он достиг миллиона жителей за 70 лет. Чикаго, например, показавшему пример самого быстрого роста среди городов Америки, для этого понадобилось 90 лет. Не являясь административным центром губернии или даже уезда, он уже за первые два десятилетия своего существования занял ведущее место среди городов Сибири.

Высокие темпы роста города можно объяснить совокупностью факторов: его выгодным географическим положением и бурным заселением Сибири в конце XIX – начале XX века.

Новониколаевск возник на пересечении двух важнейших Сибирских транспортных магистралей: железнодорожной и водной; на стыке путей из Европейской России в

Азиатскую, с юга Сибири на Обский север. Это способствовало его быстрому превращению в крупный торгово-транспортный центр.

Уже к 1908-1909 годам грузооборот Новониколаевской железнодорожной станции составил 11млн пудов, занимая первое место в Сибири. Он превысил грузооборот станции Омск - в два раза, станции Томск - в 4 раза и станции Красноярск - почти в 6 раз. В 1910 году грузооборот увеличился до 20 млн., а перед первой мировой войной достиг 35,5 млн. пудов. Это более 11% грузооборота всей Сибирской магистрали.

Обская пристань в Новониколаевске занимала по перевозкам грузов хлеба второе место в Сибири (после Омска).

Город стал центром обширной сельскохозяйственной зоны, поставляющей на рынок миллионы пудов высококачественной пшеницы. Это обусловило развитие фабрично-заводского мукомолья, дававшего до 70% всего производства городской промышленности. «Новониколаевск вырос на муке» - говорили в старину, он производил 10 млн. пудов муки в год, или 1/3 помола всей Западной Сибири и снабжал этим продуктом как восточные, так и западные регионы. И хотя в торгово-транспортном центре промышленность не играла ведущей роли, Новониколаевск и по этому показателю уже в 1912 году обогнал ведущие города Сибири и занимал первое место.

С юга в Новониколаевск, как распределительный центр, поступали хлеб, масло и другие продукты сельского хозяйства, с севера - пушнина и рыба, с востока - лес, дорогие металлы, животноводческое сырьё, чай и другие товары из стран Азии. Эти товары город направлял преимущественно в Европейскую Россию. Из-за Урала шли сельскохозяйственные и горные машины, промышленное оборудование, предметы промышленного производства и многое другое. Из Новониколаевска эти грузы расходились в различные регионы Азиатской России.

Основную часть грузооборота составлял хлеб. Большая доля его перерабатывалась на муку, а затем по железной дороге отправлялась дальше. С 1908 по 1915 годы в Новониколаевске ежегодно перемалывалось в среднем по 8,5 млн. пудов зерна, а отправлялось из города около 5 млн. пудов хлебных грузов, а в 1912 году вывоз превысил 12 млн. пудов. И хотя в военный 1914 год отправление хлеба снизилось до 7 246 тыс. пудов, первенство по-прежнему грузооборот» осталось за Новониколаевском. За ним следовали Челябинск, отправивший 2 294 тыс. пудов и Омск - 2 040 тыс. пудов.

Основные хлебные грузы шли в восточном направлении в Забайкалье, Монголию и на Дальний Восток. Меры, принятые правительством в интересах помещиков, ограничивали вывоз хлеба на Запад. В первую очередь вывоз хлеба из Сибири сдерживало установление так называемого Челябинского переломного тарифа, согласно которому с хлебных грузов,

идуших на Запад от Челябинска, бралась повышенная тарифная плата. Кроме того, в Новониколаевске постоянно не хватало вагонов для отгрузки, поэтому создавались большие излишки хлеба, которые лежали «мёртвым грузом» длительное время.

Газета «Сибирская жизнь» от 29 января 1908 года писала, что из-за недостатка вагонов на Новониколаевской станции скопилось много хлеба - до 700 вагонов, часть которого лежит с 1907 года под открытым небом.

Новониколаевский район занимал первое место я яс вывозу масла. Вывоз масла с 1909 по 1913 гг. увеличился на 64,3%, составив 2 038 тыс. пудов или 45.8% вывоза масла из всех районов Сибири. Для сравнения: Омский маслодельный район к этому времени вывозил 1 459 тыс. пудов, Курганский-813 тыс., Канский - 365 тыс., Петропавловский - 314 тыс., прочие - 32 тыс. пудов.

По вывозу лесных материалов Новониколаевск уступал только станции Тайга.

Через Новониколаевск шел и массовый поток переселенцев, оседавший как в Западной, так и в Восточной Сибири (включая Дальний Восток).

В Новониколаевске развивалась в основном обрабатывающая промышленность, ведущей отраслью которой была мукомольная. К 1910 году здесь уже насчитывалось 10 мельниц с общей производительностью в 12 млн. пудов. По производству муки этот город занимал первое место в Сибири в течение всего дореволюционного периода. Мельницы Новониколаевска были наиболее крупными во всей мукомольной промышленности Сибири и стояли на уровне лучших мельниц Сибири. На каждой из них имелось по три паровых двигателя, более 10 вальцовых станков и другое наиболее современное по тем временам оборудование. В качестве топлива использовался каменный уголь, применялось электричество.

Выгодное географическое положение Новониколаевска, открывавшего путь в важнейшие сырьевые районы Сибири, а также высокоразвитая мукомольная промышленность обусловили превращение его в опорный пункт русского международного капитала в Сибири.

В таблице 8 указаны данные по промышленным предприятиям города Николаевска за 1908-1912 годы.

Развитие промышленности в Новониколаевске

Год	Число промышленных предприятий	Сумма производства, руб.	Сумма производства мельничных предприятий, руб.	Число рабочих
1908	15	3 538 308	3 368 766	406
1909	36	4 712 613	4 440 000	601
1910	86	5 097 391	4 585 186	2 032
1912	114	9 000 579	7 422 386	2 079

Из других отраслей промышленности наиболее интенсивно развивались: лесопиление и деревообрабатывающая промышленность, производство кирпича и строительство, кожевенная промышленность. Отсутствовала текстильная промышленность, машиностроение, станкостроение. Это ставило город, как и все другие города Сибири, в зависимость от Европейской России.

К 1908 году самым крупным предприятием в Новониколаевске считалось местное железнодорожное депо с многочисленными мастерскими. Для Сибири со слабо развитой промышленностью железнодорожные депо имели первостепенное значение. Здесь сосредотачивалась основная наиболее квалифицированная и сознательная часть сибирских рабочих. Железная дорога играла решающую роль в экономическом развитии территории.

На фоне других городов дореволюционной Сибири Новониколаевск был более развитым. В 1908 - 1909 годах по сумме производства промышленных предприятий он стоял на втором месте в Сибири после Томска, а в 1912 году стоимость его промышленной продукции уже превысила томскую в два раза и составила 9 млн. рублей.

Средне – Сибирская железная дорога

Продолжением Западно – Сибирской железной дороги явилось Средне – Сибирская магистраль. В 1892 г. министр путей сообщения С.Ю. Витте доложил государственному Совету, что проведенные в 1887-1888 гг. изыскательные работы могут быть рассмотрены как предварительные и просил отпустить дополнительно 200 тыс. руб. для завершения их. 18 июня 1892 г. Государственный Совет поддержал предложение министра и разрешил продолжить изыскательные работы, которые в 1892 г. были проведены от станции Почитанской до Мариинска.

В феврале 1893 г. Комитет Сибирской железной дороги утвердил направление трассы Средне – Сибирской дороги от станции Обь через Ачинск, Красноярск, Канск, Нижнеудинск до Иркутска. Города эти были основными населенными пунктами Сибири и тогда уже насчитывали: Томск – 50 тыс. жителей, Мариинск – 15 тыс. жителей, Ачинск – 10 тыс. жителей, Красноярск – 27 тыс., Канск – 9 тыс., Нижнеудинск – 6 тыс. и Иркутск – 50 тыс. жителей.

В Иркутске наладили производство рельсов на николаевском заводе братьев Бутиных, а на участок Обь – Красноярск рельсы доставляли по р. Чулым. Работы проводились очень интенсивно и уже в декабре 1895 г. на всем протяжении линии Обь – Красноярск уложили верхнее строение пути и открыли рабочее движение. Это было достигнуто благодаря укладке пути одновременно по четырем направлениям: от 190-км до Ачинска, от р. Чулым в западном направлении до Оби, от р. Чулым в восточном направлении на Красноярск и от Красноярска в западном направлении.

Начали укладку пути от Красноярска в 1896 г. В первый год строители уложили около 350 км, в 1897 г. – 325 км и в августе 1898 г. рельсы пришли в Иркутск. Мост через Оку был закончен 23 декабря 1898 г., а через Енисей 25 марта 1899 г.

Средне – Сибирская дорога сооружалась в особо сложных условиях. Квалифицированных рабочих, особенно плотников, каменщиков, столяров, кузнецов, путейцев, мостовиков, привозили из Центральной России, что приводило к удорожанию строительства. Применялся также и труд ссыльно – каторжных.

В связи со слабым развитием промышленности в тех местах, где проходила дорога, самые простые материалы завозились издалека. Плохие пути сообщения, отсутствие дорог осложняли доставку даже местных материалов: камня, дерева, гравия и песка.

Сложными и малоизученными были и природные условия края. Отсутствие достоверных сведений о реках, наличие вечной мерзлоты, суровая зима, короткий строительный период (около 100 дней), непроходимые леса создавали для строителей большие трудности. Недостаток жилья, голод, болезни, высокая смертность заставляли

рабочих уходивших со стройки. Несмотря на это, железная дорога была закончена в установленные сроки.

Красноярск (1890-1917 гг.)

В 1890 году население Красноярска составляло около 20 тыс. человек. Это был захолустный провинциальный город. Примерно треть населения были ремесленники, часть занималась крестьянским трудом. Некоторый подъём экономики и развития города вызвало строительство железной дороги.

Угольная промышленность

Строительство железной дороги дало толчок дальнейшему развитию отраслей горнодобывающей промышленности, в первую очередь золотодобывающей и угольной.

Угольная промышленность Сибири своим возникновением и развитием, как отрасль промышленности, всецело обязана железной дороге, которая сама явилась громадным потребителем топлива и открыла пути сибирскому углю на недоступные вне сибирские рынки.

Месторождения каменного угля были обнаружены в Сибири достаточно давно, но промышленного освоения они не получали из-за отсутствия рынков.

На юге Западной Сибири располагался один из крупнейших каменно - угольных бассейнов - Кузнецкий, а в Иркутской губернии - Черемховский. Были известны угольные месторождения в Забайкалье, Приморской области, Анадырском крае и на Сахалине.

Общие запасы сибирского угля из-за слабой изученности оценивались до революции приблизительно от 35 до 120 млрд. пудов.

Кузнецкий бассейн по запасам угля является одним из крупнейших в стране. Площадь угольных отложений здесь оценивалась в 25 тыс. кв. км, а общая мощность угленосных пластов в 15-25 млрд. пудов, что почти в 6 раз превышало запасы Донбасса.

Огромные потребности Сибирской магистрали в топливе и наличие богатейших каменноугольных месторождений вызвали бурный рост угледобывающих компаний по добыче каменного угля фактически по всей трассе железной дороги. Определились основные районы добычи угля, примыкавшие непосредственно к трассе железной дороги: в Западной Сибири - Анжеро-Судженский; в Восточной Сибири - Черемховский и Забайкальский; на Дальнем Востоке - Приморско-Уссурийский, включая сюда остров Сахалин.

Золотодобыча

Из горнозаводских и горнодобывающих отраслей первое место принадлежало золотопромышленности, второе - угледобыче.

Транссибирская магистраль дала новый толчок развитию ведущей отрасли горнодобывающей промышленности - золотодобывающей. К началу XX века эта отрасль переживала кризис. Если в 1895 году Сибирь дала 21,8 тонн золота, или 54,4% общероссийской добычи, то в 1907 году - 13,6 тонн и соответственно 45%. Уровень 1895 года был превзойден лишь в 1909 году.

На первых этапах добыча золота в Сибири велась старателями или небольшими поисковыми партиями золотопромышленников. Открывались и разрабатывались преимущественно мелкие, лежащие на малой глубине, но с большим содержанием золота, россыпи. Условия эксплуатации этих россыпей были относительно лёгкими и не требовали больших подготовительных работ и применения сложного золотодобывающего оборудования.

Благодаря таким отдельным старателям и мелким промышленникам сибирская тайга быстро покрылась сетью приисков. Ещё в 1826 году для активного привлечения в золотодобычу дополнительных капиталов принимается решение правительством о предоставлении отрасли значительных льгот. Эти меры принесли свои плоды. Добыча золота в России значительно выросла. Развитие золотопромышленности способствовало подъёму других отраслей сибирского хозяйства, содействовало прокладке путей сообщения и организации паромных рейсов. Появились выгодные условия для сбыта сельхозпродукции, оживилось земледелие и скотоводство в близлежащих районах. Рост золотодобычи стимулировал торговлю и способствовал формированию торговых центров, среди которых особо выделялся Иркутск.

Но к началу XX века были выработаны многие ранее богатые россыпи, а переход к добыче рудного золота и более глубоких россыпей требовал больших затрат и нового оборудования. Эти затраты были непосильны для отдельных старателей. Мелкие золотопромышленники стали разоряться, а их прииски переходить к более крупным хозяевам.

Державный путь

Великая Сибирская магистраль явилось окном России в Азиатско – Тихоокеанский регион. Она пробудила к созидательной жизни огромные просторы Западной и Восточной Сибири, Забайкалья, Дальнего Востока и Приморья, куда из губерний Центральной и Южной России вслед за железной дорогой потянулись сотни тысяч, а потом и миллионы переселенцев. На карте появились новые станции, поселки, города.

Железная дорога стала ключом к природным кладовым Сибири и Дальнего Востока, сыграла колоссальную роль в деле освоения Россией гигантских богатейших, но малонаселенных территорий Сибири и Дальнего Востока.

Стальной державный путь соединяет 90 российских городов, в том числе таких крупнейших индустриальных центров и транспортных узлов, как Москва, Ярославль, Челябинск, Екатеринбург, Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Улан – Удэ, Чита, Благовещенск, Хабаровск, и завершается 9288-м километром на перроне краснокаменного вокзала станции Владивосток.

1 января 1898 г. пошли поезда по участку Новониколаевск – Красноярск. А в 1899 году, с завершением строительства знаменитого «царского» моста через Енисей, поезда пошли и на восток, к Иркутску. Открылось регулярное движение по всей длине Средне – Сибирской магистрали.

Окончательное завершение строительства, с учетом пуска в постоянную эксплуатацию Кругобайкальской железной дороги и достройки всех мостов и тоннелей, состоялось в октябре 1905 года. В 1907 г. российские железные дороги выпустили на Транссибирскую магистраль комфортабельный пассажирский поезд, который путь от Москвы до Тихого океана проходил вначале за 12,5 дней, с 1910 г. — за 9,5 дней, а с 1913 г. — за 7,5 суток. Поезд состоял из одного вагона первого класса, двух вагонов второго класса и одного комбинированного вагона-ресторана с кухней и отдельными помещениями для перевозки багажа. Каждое купе в вагоне первого класса имело туалет, умывальник и письменный стол; на полу лежали ковры. В вагоне-ресторане стоял даже рояль.

Переселенцы в Сибирь ехали, как правило, «500-веселыми» поездами из вагонов четвертого класса, грузовых вагонов с полками и были счастливы, что едут не в прицепных вагонах для заключенных.

Путь от Лондона до Китая стал занимать 13 суток. Стоимость и время в сравнении с поездкой на пароходе сокращались почти вдвое.

В 1900 г. началось движение по Забайкальской железной дороге, а в 1896 г. началась реализация проекта сооружения Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), которая в 1903 г. была сдана в постоянную эксплуатацию. На дороге было возведено 1464 моста,

проложено 9 тоннелей, в том числе двухпутный Хинганский тоннель протяжённостью 1443 сажени.

Заключение

Оценки

С искренним восторгом отозвался в конце XIX века о Транссибе писатель-фантаст Жюль Верн, назвав неслыханную по масштабам стройку в загадочной России «вызовом, брошенным человеческим гением природе».

Знаменитые публицисты начала XX века наперебой называли Великую Сибирскую магистраль восьмым чудом света. Но были и другие, рациональные оценки: на Всемирной Парижской выставке еще в 1900 г. демонстрировались экспонаты Великого Сибирского пути, по которому на отдельных участках уже шли рабочие поезда. Французская печать называла эту стройку «величайшим сооружением века, которое окажет незаменимую услугу мировому прогрессу». Комитет Сибирской железной дороги и Управление по ее сооружению получили на Выставке 1900 г. высшую награду «Гран-при», а проект железнодорожного моста через Енисей и один из строителей магистрали инженер О.П. Вяземский (1839 - 1910) были награждены Золотыми медалями. Одна из французских газет того времени писала: «После открытия Америки и сооружения Суэцкого канала история не отмечала события более выдающегося и более богатого постройкой Сибирской железной дороги».

Побывавший на Транссибирской магистрали в 1913 г. известный путешественник и географ, лауреат Нобелевской премии (1922 г.) Фритьоф Нансен (1861 - 1930) назвал её «чудом техники».

Влиятельный британский экономист и публицист Арчибальд Колькхун писал в одной из лондонских газет: «Эта дорога не только сделается одним из величайших торговых путей, какие когда-либо знал мир, но и в корне подорвет английскую морскую торговлю, станет в руках России политическим орудием, силу и значение которого даже трудно угадать. Сибирь – далеко не та бесплодная равнина, унылое место изгнания, каким обыкновенно рисуют ее европейцы. Напротив, это богатейшая страна с многими тысячами акров плодороднейшей земли, с громадными минеральными фондами, - страна, полное промышленное развитие которой может со временем положить начало новой экономической эры... Сибирская железная дорога... Россию самодовлеющим государством, для которого ни Дарданеллы, ни Суэц, уже более не будут играть никакой роли, и даст ей экономическую самостоятельность, благодаря чему она достигнет могущества, какое не снилось еще ни одному государству».

Прагматичные американцы внимательно следили за ходом строительства этой магистрали, раздумывая, как приобщиться к освоению баснословных богатств Сибири и Дальнего Востока.

В 1902 году, когда всем уже было ясно, что Россия практически осуществила грандиозный проект по сооружению железной дороги от Москвы до Тихого океана,

французы и американцы выступили с идеей протянуть еще одну ветку стального пути – от станции Канск в Сибирь до поселка Уэлен восточного побережья Чукотки. А затем с помощью подводного тоннеля через Берингов пролив, имеющий в этом месте ширину 86 километров, соединить Транссибирскую магистраль с Аляской и с сетью железных дорог Северо – Американских Соединенных Штатов.

Говоря современным языком, соединенные Штаты готовы были инвестировать сооружения этой дороги длиной более пяти тысяч километров. При этом, понятно, преследуя свои цели. Американцы, к этому времени уже выкупившие всего за 6 миллионов рублей, по сути, за бесценок, Русскую Аляску, поставили перед царским правительством четкие условия: на девяносто лет передать им право пользования земель шириной 12 километров по обе стороны железной дороги, которую они берутся соорудить.

У правительства России в этот раз хватило ума не пойти на сделку, в результате которой они отдавали бы под чужой контроль огромные территории с несметными подземными кладовыми, не говоря уже о непредсказуемых политических последствиях такого шага.

Транссиб строился на русские деньги и русскими людьми. Строился как дорога через века, как державный путь. Более 7 тыс. км рельсов было уложено на трассе менее за 10 лет – рекордный срок даже для нашего времени.

На сооружении Великой Сибирской магистрали работали около 100 000 человек. Работали, преодолевая огромные трудности: реки, болота, сложнейший рельеф местности, знойный жар и лютый холод. Только на перегоне между Челябинском и Омском потребовалось построить 265 мостов.

Самая длинная в мире железная дорога дала мощный толчок экономическому и социальному развитию Сибири. В период 1893-1911 годов население здесь увеличилось на 3 миллиона и достигло 9,4 миллиона человек.

Не менее значима и другая – духовная сторона свершившегося. Транссиб способствовал единению мышления многонациональной страны, созданию общего культурного и духовного пространства.

Оценивая роль и значение Великого Сибирского пути, Президент Российской Федерации в год празднования 100-летнего юбилея Транссиба в 2011 году отметил: «По сути, строительство Транссиба вышло далеко за поставленные задачи и имело больший эффект, чем развитие железнодорожного транспорта. Это явилось мощным толчком к освоению Сибири и Дальнего Востока, мощным толчком, чтобы придать России другое звучание и другое лицо в мире. Это было крупное геополитическое решение, выполненное блестяще. За десять лет исключительно на российских материалах, исключительно на

российских идеях и под руководством российских инженеров была выполнена крупномасштабная задача: не только строительство самого пути, но и мостов, переходов, тоннелей, вокзалов и прилегающей инфраструктуры. Россия заявила о себе в то время как крупная индустриальная держава, с хорошими перспективами для развития».

Транссиб включен в Книгу рекордов Гиннесса как самая длинная железная дорога в мире. Есть крупные железнодорожные магистрали в США, Австралии, Канаде, но они по протяженности вдвое-втрое короче.

Космонавты рассказывают, что в ясную погоду они явственно видят из занебесья только два рукотворных объекта – Великую Китайскую стену и блестящие нити Транссибирской магистрали, стальным обручем стягивающие европейскую и азиатскую части нашей страны.

Великая Сибирская Дорога пересекает 16 крупнейших рек Европы и Азии, огибая с юга озеро Байкал. Она стала не только важнейшей транспортной магистралью, но и оказала мощнейшее воздействие на экономическое развитие Сибири.

Послесловие

Над исследовательской работой «Влияние строительства Транссибирской магистрали на экономическое развитие Енисейской губернии» мы работали 2 года. Научному руководителю Еремкиной Н.И. пришлось выезжать в город Красноярск, для работы с документами в архиве. Моя мама (Эминжанова Е.Р.) так заинтересовалась темой, что привезла мне (в период свидания) материал о Проскуракове Л.Д. Воспитанники колонии не остались в стороне, они выполнили творческую работу (мультфильм) «Великое событие для маленького города» о приезде в 1891 году цесаревича Николая Романова в город Канск по пути следования в г. Владивосток (см <https://youtu.be/XjU6ADselHM>). Исследование вышло за рамки исследовательской работы и превратилось в настоящий исследовательский проект. Работа поистине захватила умы и души наших трудных подростков. Почему? Отвечали коротко: «Я из Красноярска, вообще ничего не знал об истории железнодорожного моста» (Карпенко М.), «Я из Читы, понятия не имел о таких событиях» (Одноколкин Е.), «Сколько раз ездил по Транссибу и не подозревал о его постройке» (Логинов А.). Я и сам получил много интересной информации. Тема, на мой взгляд, актуальна, ведь недавно наш президент опять заговорил о новой судьбе Транссиба, значит, мое исследование еще не закончено...

Список литературы

- 1) Голдберг С. Ю. Проскуряков Л. Д. М., 1989.
- 2) Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: (ее прошлое и настоящее). Истор. очерк. - М.: Мысль, 1980. - 287 с.
- 3) Калинин В.П./ Великий Сибирский путь (историко-экономический очерк). – М.: Транспорт, 1991.-248 с., ил. – Библиограф.: с. 247.
- 4) Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. - М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железном транспорте», 2007.-335с.
- 5) Петрин В. И. Транссиб. Иркутск, 2000.
- 6) Преловский А. В., Вековая дорога. М., 1999.
- 7) Першин С. П. Великий сибирский путь. С.- П., 2008.
- 8) Павловец С.К. Эйфель – инженер и конструктор. М., 1993.
- 9) Сенин А. С. Предыстория Великого Сибирского Пути. М., 2001.
- 10) Шостак О.И., Нефедов Б.Н. Сибирская железная дорога и её влияние на экономику Сибири. 1891-1917. Учебное пособие. - Красноярск, 2007 - 107с.
- 11) Хатунцев В. Г. Как создавался Транссиб. М., 1991.
- 12) Интернет <http://www.transsib.ru>.
- 13) Архивные документы Государственного архива Красноярского края.

Приложение А
Архивные документы

М. П. С.

Временный

СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ЦИРКУЛЯРЪ
НАЧАЛЬНИКА ДОРОГИ.

№ 62.

28 февраля 1914 года.

По Службѣ Сборовъ № 14

Съ реестромъ неправильно протаксированныхъ станціями отправокъ за декабрь мѣсяць 1913 года.

Объявляя при семъ вѣдомость о результатахъ таксировки грузовъ за декабрь мѣс. 1913 г., предлагаю подлежащимъ ревизорамъ станціоннаго Счетоводства обратить особое вниманіе на нижеслѣдующія, являющіяся наиболѣе несправными, въ отношеніи таксировки, станціи:

По 1-му участку.

Чернявская 17,3%

По 3-му участку.

Куломзино 17,6%

По 6-му участку.

Кривощеково 20%

По 7-му участку.

Р. Яшкино 15,6%

Томскъ гор. 11,2%

44

Станція Томскъ гор. примѣнила къ грузу подь наименованіемъ «машины стиральныя» 4 кл. вмѣсто слѣдующаго согласно гр. 61 ч. 2 Общ. Тар. дифференціального тарифа № 9, вслѣдствіе чего по отправкѣ Москва-Томскъ гор. № 198030, выкупленной 18 декабря, былъ допущенъ переборъ въ суммѣ 76 коп.

Станціей Ачинскъ допущенъ переборъ въ суммѣ 4 р. по отправкѣ Бутурлиновка-Ачинскъ № 58848, выкупленной въ декабрѣ мѣс., вслѣдствіе примѣненія къ грузу «подшвы кожаныя» кл. 1—А вмѣсто слѣдующаго согласно гр. 48 ч. 2 Общ. Тар. 1 кл.

Таже станція грузъ подь наименованіемъ «сѣти и невода рыболовные бумажные» протаксировала по 2 кл., слѣдовало же протаксировать по дифференціальному тарифу № 12, вслѣдствіе чего по отправкѣ Торенсбергъ-Ачинскъ № 75046, выкупленной въ декабрѣ мѣсяцѣ, допущенъ переборъ въ суммѣ 21 р. 04 к.

Станціей Чикъ— допущенъ переборъ въ суммѣ 36 коп. по отправкѣ Томскъ гор.—Чикъ № 76567, выкупленной 15 декабря, вслѣдствіе неправильнаго примѣненія кл. 1—А вмѣсто слѣдующаго согласно гр. 57 ч. 2—Общ. Тар. кл. 1—В.

Станція Омскъ грузъ подь наименованіемъ «глина огнеупорная» въ навалку таксируетъ по дифференціальному тарифу № 38, вмѣсто дифференціального тарифа № 37, согласно гр. 38 ч. 2 Общаго Тарифа, вслѣдствіе чего по отправкѣ Ояшь-Омскъ № 14905, выкупленной 31 декабря, допущенъ переборъ въ суммѣ 22 р. 25 к.

2) Систематическіе недоборы, допускаемые нѣкоторыми станціями, объясняются неправильнымъ примѣненіемъ при перевозкахъ каменнаго угля исключительнаго тарифа № 14-а, опубликованнаго въ Сборникѣ Тарифовъ № 2302-1913 г.

3) Наконецъ, нѣкоторыя ошибки станціонныхъ агентовъ вовсе не подаются объясненію.

Объявляя вышеизложенное, предлагаю г.г. Ревизорамъ станціоннаго счетоводства и коммерческимъ проинструктировать подлежащихъ агентовъ станцій Червявская, Куломзино, Кривощеково, Яшкино, Томскъ гор., Берикольская, Судженка, Азей и Шерагуль въ знаніи правилъ примѣненія тарифовъ и о результатѣ донести мнѣ безотлагательно.

Начальникъ дороги, Инженеръ *Богашевъ*.

Начальникъ Службы Сборовъ *Рольке*

ВѢДОМОСТЬ

неправильностей, допущенныхъ станціонными агентами по таксировкѣ грузовъ, выданныхъ въ декабрѣ мѣсяцѣ 1913 года

Названіе станцій по участкамъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства.		Количество выданы отправокъ.				Количество отправокъ, неправильно протаксир.			СУММА.		0/0 0/0 отношеніе неправильно протаксир. отправокъ къ общему числу выданныхъ отправокъ.	
		Мѣстное сооб-щеніе.	Прямое сооб-щеніе.	Междунар. со-общеніе.	ИТОГО.	Съ переборами.	Съ недоборами.	ИТОГО.	Переборовъ.	Недоборовъ.		
Станціи, имѣющія кассира.	Станціи, не имѣющія кассира.											
1.	Челябинскъ . . .	»	599	3197	7	3803	39	52	91	186.15	4166.49	2,3
	»	Чернявская . .	11	12	—	23	3	1	4	0.97	1.14	17,3
	»	Каясанъ . . .	29	15	—	44	—	—	—	—	—	—
	Чумлякъ . . .	»	306	259	—	565	2	9	11	2.30	56.76	1,9
	Шумиха . . .	»	260	287	—	547	9	2	11	4.72	1.52	2
	Мишкино . . .	»	317	448	—	765	14	12	26	63.57	21.70	,3
	»	Юргамышъ . .	122	62	—	184	5	1	6	162.80	0.55	3,2
	»	Зырянка . . .	9	1	—	10	—	—	—	—	—	—
	»	Введенская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Курганъ . . .	»	532	1675	—	2207	3	23	26	3.51	59.11	1,1
			2185	5956	7	8148	75	100	175	424.02	4317.27	2,1
2.	»	Варгаши . . .	21	3	—	24	1	—	1	1.11	—	4,1
	»	Лебяжья . . .	171	59	—	230	3	8	11	12.21	251.24	4,7
	Макушино . .	»	320	160	—	480	5	4	9	1.35	2.51	1,8

Название станций по участкам регистров станционного счетоводства.		Количество выданных отправок.				Количество отправок, неправильно протаксир.			СУММА.		0/0 0/10 отчисление неправильно протаксир. отправок в общем числе выданных отправок.
		Местное сооб- щение.	Прямого сооб- щения.	ИТОГО	Междунар. со- общение.	Съ пересборами.	Съ недоборами.	ИТОГО.	Пересборозь.	Недаторозь.	
Станция, имѣющая кассира.	Станция, не имѣющая кассира.										
Пѣтухово .	»	278	306	—	584	17	12	29	40,24	14,52	4,9
»	Мамлютка .	20	—	—	20	—	—	—	—	—	—
II. Павл. тов.	»	883	2082	1	2966	25	93	118	310,41	3133,04	3,9
II. Павл. гор.	«	103	29	—	132	2	4	6	1,43	9,81	4,5
»	Токуши . .	15	12	—	27	—	—	—	—	—	—
»	Булаево . .	180	14	—	194	9	3	12	5,55	0,60	6,1
		1991	2667	1	4659	62	124	186	372,30	3414,72	3,9
3. Искль-Куль	«	345	167	—	512	6	7	13	11,25	5,89	2,5
»	Москаленки	209	57	—	266	2	12	14	0,55	16,33	5,2
»	Маріановка	75	14	—	89	—	—	—	—	—	—
»	Раз Лузино	5	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Куломзино. .	»	34	96	—	130	12	11	23	29,15	36,15	17,6
Омскъ гор. .	»	174	579	2	755	15	8	23	68,61	43,97	3
		842	913	2	1757	35	38	73	109,56	102,34	4,1
4. Омскъ товар.	«	954	3762	1	4717	187	112	299	854,82	706,09	6,3
»	Кормиловка	47	3	—	50	6	—	6	35,10	—	12
»	Калачинская	360	94	—	454	11	16	27	14,29	15,39	5,9

46

отно- сепра- про- от- в къ чис- дан- гра-	Название станций по уча- сткам ревизоровъ станци- оннаго счетоводства.		Количество выданы отправокъ.				Количество отпра- вокъ, неправильно протаксирован.			СУММА.		0/0 0/0 отно- шение непра- вильно про- таксир. от- правокъ къ общему чис- лу выдан- ныхъ отпра- вокъ.
	Станци- имѣющія кассира.	Станци- не имѣющія кассира.	Мѣстное сооб- щенье.	Прямое сооб- щенье.	Междунар. со общенье.	ИТОГО.	Съ переборами.	Съ недоборами.	ИТОГО.	Переборамъ.	Недоборамъ.	
9	»	Колонія . . .	81	13	—	94	4	2	6	0.82	1.05	6.3
	Татарская .	»	623	418	—	1041	89	18	107	215.74	73.85	1.2
9												
5			2065	4290	1	6356	297	118	445	1120.77	796.38	7
1												
9	5.	Чаны . . .	396	129	—	525	20	14	34	47.05	23.73	6.4
	»	Тобисская .	53	6	—	59	1	2	3	0.32	3.45	5
	Канискъ-Том.	»	628	439	—	1067	30	41	71	112.93	217.27	6.6
5	»	Кожурла . .	51	2	—	53	1	2	3	3.50	0.63	5.6
2	»	Убинская .	88	38	—	126	2	3	5	46.41	3.20	3.9
	Каргатъ . .	»	437	244	—	681	23	21	44	38.92	68.46	6.4
6			1653	858	—	2511	77	83	160	249.13	316.74	6.3
	6.	Чулымская .	281	51	—	332	2	1	3	2.94	0.16	0.9
	»	Дупленская .	116	3	—	119	1	2	3	0.21	1.14	2.5
	»	Коченово . .	255	28	—	283	7	4	11	15.29	6.13	3.9
	»	Чикъ	135	26	—	161	8	5	13	14.47	4.65	8
	»	Кривошеково	61	9	—	70	9	5	14	11.14	9.87	20
	Н.-Николаев.		1531	3369	—	4900	105	78	183	441.49	888.99	3.7
			2379	3486	—	5865	132	95	227	485.54	916.94	3.8

Название станцій по участкамъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства.		Количество выданы отправокъ.				Количество отправокъ, неправильно протасир.			СУММА.		0/0 0/0 отъ шене неправильно протасир. отъ правокъ къ общему числу выданныхъ отправокъ.
		Мѣстное сооб-щеніе.	Прямое сооб-щеніе.	Междунар. со-общеніе.	ИТОГО.	Съ пересоборами.	Съ недоборами.	ИТОГО.	Пересоборы.	Недособоры.	
Станціи, имѣющія кассира.	Станціи, не имѣющія кассира.										
7.	Сокурѣ . . .	9	2	—	11	—	—	—	—	—	—
	Мошково . . .	37	2	—	39	—	—	—	—	—	—
	Ояшь	135	8	—	143	1	2	3	0.17	3.54	2
	Болотная . . .	347	55	—	402	10	3	13	10.44	4.59	3.2
	Раз. Юрга . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Тутальская . .	190	52	—	242	5	2	7	26.91	2.59	2.8
	Литвиново . . .	124	25	—	149	6	2	8	6.18	4.29	5.3
	Раз. Яшкино . .	146	20	—	166	26	—	26	33.13	—	15.6
	Меженниовка . .	10	1	—	11	1	—	1	0.18	—	9
	Томскъ I	797	345	—	1142	19	27	46	107.76	50.77	4
	Томскъ II	628	1767	—	2395	—	—	—	—	—	—
	Томскъ гор. . . .	167	178	20	365	23	18	41	59.08	88.11	11.2
	Черемошники . .	72	56	—	128	2	—	2	27.16	—	1.5
		2662	2511	20	5193	93	54	147	271.01	153.89	2.8
8.	Тайга	352	108	—	460	8	4	12	5.66	74.25	2.6
	Р. Анжерскій . .	263	33	—	296	1	2	3	0.80	2.57	1
	Судженка	348	44	—	392	84	12	96	272.46	35.18	21
	Ижморская . . .	117	8	—	125	2	5	7	1.58	1.83	5.5
	Берикульская . .	60	2	—	62	2	7	9	2.54	7.09	14.5
	Маринскъ	417	332	—	749	43	19	62	188.44	41.90	8.4
	Суслово	17	1	—	18	—	1	1	—	0.20	5.5

Назв
стка
о

Ст
им
ка

Бого

Ачи

9.

Кр

10

47

Названіє станцій по участкамъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства.		Количество выданы отправокъ.				Количество отправокъ, неправильно протаксир.			СУММА.		0/0 0/0 отношеніе неправильно протаксир. отправокъ къ общему числу выданныхъ отправокъ.
Станція, имѣющія кассира.	Станція, не имѣющія кассира.	Мѣстное сообщеніе.	Прямое сообщеніе.	Междунар. сообщеніе.	ИТОГО.	Съ пересборами.	Съ недоборами.	ИТОГО.	Пересборовъ.	Недоборовъ.	
	Тяжинь . .	280	65	—	344	5	7	12	24.29	9.70	3,4
	Итатъ . . .	283	87	1	371	8	8	16	32.21	221.31	4,3
Боготоль . .	»	250	167	—	417	2	3	5	0.94	2.98	1,1
	Кривоно . .	30	6	—	36	1	1	2	0.75	1.15	5,5
Ачинскъ . .	»	637	728	—	1365	42	32	74	128.36	156.87	5,4
	Тарутино .	2	2	—	4	—	—	—		—	—
		3056	1582	1	4639	198	101	299	648.03	555.03	6,4
9.	Чернорѣчен.	31	6	—	37	1	1	2	0.11	1.22	5,4
	Кемчугъ . .	84	2	—	86	—	—	—	—	—	—
	Кача . . .	27	—	—	27	—	—	—	—	—	—
	Минино . .	11	—	—	11	—	—	—	—	—	—
Красноярскъ	»	814	1671	2	2487	29	47	76	136.65	150.70	3
	Енисей . .	14	3	—	17	—	—	—	—	—	—
	Зыково . .	18	1	—	19	—	—	—	—	—	—
		999	1683	2	2684	30	48	78	136.76	151.92	2,9
10	Сорокино .	41	—	—	41	—	—	—	—	—	—
	Камарчага .	174	8	—	182	1	1	2	0.35	0.66	1
	Балай . . .	25	—	—	25	—	—	—	—	—	—

Названіе станцій по участкамъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства.		Количество выдани. отправокъ.				Количество отправокъ, неправильно протаксир.			СУММА.		0/000 отношеніе неправильно протаксир. отправокъ къ общему числу выданныхъ отправокъ.
		Мѣстное сооб-щеніе.	Прямое сооб-щеніе.	Междунар. со-общеніе.	ИТОГО.	Съ пересборами.	Съ недоборами.	ИТОГО.	Пересборовъ.	Недоборовъ.	
Станція, имѣющая кассира.	Станція, не имѣющая кассира.										
Клюквенная	«	237	45	—	282	3	2	5	1.82	2.75	1.7
Заозерная	«	179	81	—	260	6	3	9	6.37	0.80	3.1
»	Камала . .	35	4	—	39	1	—	1	1.25	—	2.5
»	Бошняково .	7	4	—	11	1	—	1	3.78	—	9.9
Канскъ-Енис.	«	503	664	—	1167	37	13	50	63.37	58.80	4.2
		1201	806	—	2007	49	19	68	76.94	63.01	3.3
11.	Иланская . .	144	43	—	187	—	1	1	—	3.06	0.5
»	Ипгашъ . . .	102	2	—	104	—	1	1	—	1.21	0.9
»	Тинская . . .	199	8	—	207	6	9	15	7.64	13.79	7.2
»	Ключи	60	4	—	64	—	—	—	—	—	—
»	Юрты	43	1	—	44	—	—	—	—	—	—
Тайшетъ . . .	»	374	92	—	466	15	9	24	19.12	6.30	5.1
»	Бойроновка .	31	—	—	31	—	—	—	—	—	—
»	Разгонъ . . .	35	1	—	36	—	—	—	—	—	—
»	Алзамай . . .	72	2	—	74	—	1	1	—	1.60	1.3
»	Замзоръ . . .	61	1	—	65	1	1	2	5.61	0.92	3
»	Камышетъ . .	137	30	—	167	3	—	3	1.69	—	1.5
»	Укъ	39	4	—	43	—	—	—	—	—	—

12.

48

Названі станцій по учаскамъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства.		Количество выданн. отправокъ.				Количество отправокъ, неправильно протасир.			СУММА.		‰/‰ отношеніе неправильно протасир. отправокъ къ общему числу выданныхъ отправокъ.
		Мѣстное сооб-щеніе.	Прямое сооб-щеніе.	Междунар. сообщеніе.	ИТОГО.	Съ пересборами.	Съ недоборами.	ИТОГО.	Пересборовъ.	Недоборовъ.	
Станція, имѣющія кассира.	Станція, не имѣющія кассира.										
Н.-Удинскъ .	»	331	297	—	628	12	8	20	33.70	25.49	3.1
»	Хингуй . .	7	—	—	7	—	—	—	—	—	—
»	Худоселанская	46	5	—	51	—	1	1	—	0.59	1.9
»	Будагово . .	18	5	—	23	—	1	1	—	0.21	4.3
		1702	495	—	2197	37	32	69	67.79	53.17	3.1
12.	Тулунъ . .	158	295	—	453	3	4	7	19.62	6.10	1.5
»	Азей . . .	1	7	—	8	—	1	1	—	0.75	12.5
»	Р. Шуба . .	8	—	—	8	—	—	—	—	—	—
»	Шерагуль .	28	21	—	49	1	5	6	1.55	2.35	12.2
»	Куйтунъ . .	114	69	—	183	2	—	2	4.38	—	1
»	Кимильтей .	42	74	—	116	1	1	2	0.22	2.24	1.7
Зима . . .	»	138	296	—	434	5	7	12	7.83	16.25	2.7
»	Тыреть . .	168	147	—	315	4	13	17	21.18	69.29	5.7
»	Залари . . .	109	196	—	305	13	4	17	99.97	35.54	5.5
»	Головинская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	Забитуй . .	48	99	—	147	8	3	11	4.24	7.32	7.4
Черемхово .	»	155	561	—	716	8	11	19	62.97	14.54	2.6
»	Раз. Гришево	2	4	—	6	—	—	—	—	—	—
»	Касьяновка .	2	8	—	10	—	—	—	—	—	—

веденной въ § 61 «Временныхъ Правилъ», при
 наименьшая допускаемая толщина стѣнокъ рези-
 оболочки. можетъ быть

Названіе станцій по уча- сткамъ станціоннаго сче- товодства.		Количество выданн ^а отправокъ.				Количество отпра- вокъ, неправильно пратаксив.			СУММА.	
		Мѣстное сооб- щеніе	Прямое сооб- щеніе.	Междунар. со- общеніе.	ИТОГО.	Съ пересоборами.	Съ недоборами.	ИТОГО.	Пересоборы.	Недоборы.
Станціи, имѣющія кассира.	Станціи, не имѣющія кассира.									
Половина	»	97	111	—	208	1	—	1	10.00	—
»	Мальта . . .	20	29	—	49	1	—	1	10.27	—
»	Усолье . . .	59	151	—	210	9	5	14	17.31	14.50
»	Тельма . . .	26	26	—	52	1	—	1	0.20	—
»	Суховская .	4	15	—	19	1	—	1	0.86	—
		1179	2109	—	3288	58	54	112	260.60	168.81
Барнаулская гор. ст.	» »	62	—	2	64	—	—	—	—	—
Бійская г. ст.	» »	116	—	—	116	2	1	3	2.30	3.87
Семипалатин. гор. ст.		10	—	—	10	—	—	—	—	—
		188	—	2	190	2	1	3	2.30	3.87
В С Е Г О		22102	27356	36	49494	1145	897	2042	4224.75	11008 16

Начальникъ Отдѣла *Ларюковъ.*

О
возну
ходс
родс
ской

В
рас
мер

Т

- г) Пароходство Г. И. Фуксманъ;
- д) Пароходство А. В. Колмаковъ;
- ж) Пароходство «Западно-Сибирскаго Т-ва»;
- з) Пароходство «М. А. Рунинъ и Г. Р. Бейлинъ»;
- и) Пароходство К. А. Мошкинъ;
- і) Пароходство «Союза Сибирскихъ маслодѣльныхъ Артелей».

По соглашенію съ указанными пароходствами на перевозку грузовъ пассажирской, большой и малой скорости въ навигацію 1914 года устанавливаются слѣдующіе фрахты, а именно:

1. ПРИ ПЕРЕВОЗКѢ ПО РѢКѢ ИРТЫШУ.

- а) На пароходахъ «Торговаго Дома М. Плотниковъ и С-я».
- б) На пароходахъ «Т-ва Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговл.».

Отъ Омска до Семипалатинска и обратно.

Отъ Омска.

1-й классъ.	СЪ ПУДА.	
	Рубли.	Коп.
Мануфактурный, галантерейный, игольный, бакалейный, благовонный, москательный, гастрономическій и колониальный, обувь всякая, мебель, платье готовое, мѣховой, шапочный и картузный, всякія сухія и тертыя краски, табачный, гильзы, лопаты деревянные, чашки деревянные, пиво въ ящикахъ, медъ, водка, всѣ вина, щепной, стекла зеркальныя и зеркала, ламповый, колокола и языки къ нимъ, бертолетовая соль, парафинъ, швейныя машины, машинныя вещи и части ихъ, посуда фарфоровая, фаянсовая, стеклянная (кроме бутылокъ), глиняная, умывальники мраморные и		

		СЪ ПУДА.	
		Рубл.	Коп.
жельзные, кровати жельзныя, мѣдь листовая, ведра, мѣдная лопъ, рояли, обои, подносы, скобяной, сундуки и шкатулки деревянныя, нафталинъ, кожа выдѣланная, тонкое чугунное литье, (кромѣ нижепоименованнаго) и все, что не показано отдѣльно въ статьяхъ		—	30
Земледѣльческія орудія, машины и жернова		—	28
Разныя машины и другія громоздкія вещи, тяжести и жернова не свыше 60-ти пудовъ		—	33
Тяжелѣ по соглашенію.			
Локомотили на колесахъ	60—100 пуд.	—	50
	100—200 »	—	65
	200—300 »	—	80
	300—500 »	—	95
	500—800 »	1	30
Локомотили безъ колесъ	60—100 »	—	65
	100—200 »	—	70
	200—300 »	—	85
(Сани подъ тяжести за счетъ отправителя).	300—500 »	1	10
	500—800 »	1	50

2-й классъ.

Свѣчи стеариновыя, рельсы стальные, варовина, балки жел. 2-хъ-тавровыя, свинець, подрѣза, якоря, изразцы, патока, деготь, смола, ворвань, минеральныя масла, масло гарное, рисъ, бруски и точила печерскіе и кievскіе, кирпичъ красный и огнеупорный, кули и кульки рогожныя, рогожа, сода, дуги крестьянскія,

		СЪ ПУДА.	
		Рубли.	Коп.
холстъ, мѣшки, памятники, дерева хомутныя, бутылки порожнія въ ящикахъ и куляхъ мазь колесная, сталь не въ дѣлѣ, бумага, картонъ, кульки бумаги., курки желѣзны., клепка, селетка, соль бухмутская, солодъ, хода въ разобран. видѣ, дробь, посуда эмалиров., желѣзная и чугунная, чаши азіатск., литье чугунное тяжелое, желѣзныя издѣлія, какъ-то: баки чугун., вьюшки, дверцы и задвижки печныя, гири, кирки, кочерги, лома, котлы открытые чугун. и желѣзны., печки всякаго рода, сковорды, ступки, таганы, тазы желѣзные, крашеные, тоноры, умывальники чугунные, утюги, колосники, петли дверныя, зубъ бороній, поддоски, подковы, курки, втулки чугун. колесныя, комфорки, плиты кухонныя, горшки, котелки, подойники, наковальни, тисы слесарн., чугун. и желѣзныя издѣлія грубой работы, непоименованныя отдѣльно			25
Разные товары.			
Мазуть и сырая нефть		—	18
Лѣсъ шиленьй		—	18
Гвозди всякіе и болты		—	21
Цементъ (чистый вѣсъ)		—	19
" при вагонной отправкѣ		—	17
Мыло простое			21
Спички безопасныя съ ящика		—	26
Стекло оконное 4/4 съ ящика		3	10
Пиво и спиртъ съ бочки		8	20
Порохъ, динамитъ и легковоспламеняющіеся		1	03
Хлѣбный грузъ и картофель		—	23

52

	СЪ ПУДА.	
	Рубли.	Коп.
Кислота въ бутылкахъ	—	43
Махорка курительная и нюхательная съ ящика . .	—	33
Желѣзо сортовое и листовое, жеть, гарпіусъ, про- волока желѣзная, алебастръ комовой (чистый вѣсъ) асфальтъ, гудронъ и селикатъ	—	18
Известь и керосинъ въ бочкахъ	—	18
Чай кирпичный, сахаръ и патока съ пуда	—	23
Чай развѣсной съ пуда	—	28
Фрукты	—	60
	СО ШТУКИ.	
	Рубли.	Коп.
Штучный товаръ.		
Сани ломовыя и съ креслами окован. съ оглоблями не разобран.	1	15
Сани ломов. и съ креслами окован. съ оглоблями разобраныя	—	85
Сани ломов. и съ кресл. не окован. съ оглоблями разобран.	—	75
Сани ломов. и съ кресл. не окован. съ оглоблями не разобранныя	1	05
Дровни безъ кресель окован. съ оглоблями	—	75
» » » не окованныя »	—	60
Телѣги на деревянномъ ходу	3	—
» » желѣзномъ ходу	3	50
Ящики телѣжные	1	70

	СО ШТУКИ.	
	Рубл.	Коп.
Хода разные на желѣзныхъ осяхъ Воткинской работы	2	75
Дроги разные на желѣзныхъ осяхъ Воткинской раб.	2	30
» » » деревянныхъ осяхъ	2	15
Плетушки не окованныя безъ крыльевъ	1	20
» окованныя » »	1	40
» » съ крыльями и подножками.	2	80
Коробки на ходу безъ крыльевъ	5	20
» » » съ крыльями и линейки	6	10
Сани городскія и бѣговушки	2	90
Вѣялки.	4	50
Санки, кошевки и раки крестьянской работы окованныя и не окованныя	3	—
Кошевки дорожныя	4	—
Кузова тарантасные, смотря по велич. и цѣнности	отъ 3	50
	до 7	50
Тарантасы съ принадлежн., смотря по велич. и цѣн.	отъ 11	—
	до 22	—
Колеса окованныя за скать Тюменской работы	—	75
» не окованныя за скать	—	50
Ободья и полуободья къ колесамъ за скать (ободьевъ 4 шт. полуободьевъ 8 шт.)	—	50
Брички на ходу	7	—
Брички рессорныя	20	—
Бричечные хода-передокъ и задокъ вмѣстѣ	5	50

53

Отъ Семипалатинска.

	СЪ ПУДА.	
	Рубли.	Коп.
Разные товары.		
Крупчатка, пшеница и другой хлѣбный грузъ, сѣмя льнае и коноплян., крупа всякая и соль	—	15
Сѣмя подсолнечное	—	18
Масло русское и сало	—	28
Масло сливочное	—	30
Кожа тюкованная мелкая	—	28
» не тюкованная крупная	—	30
Кожа мелкая, овчина и козлиная не тюкованная	—	35
Джебога и хлопокъ прессованный	—	23
» » непрессованный и кочма	—	25
Пиво и спиртъ въ бочкахъ (съ бочки)	8	70
» » » » (съ полубочки)	6	70
Разные товары, воскъ, волосъ и пушнина	—	35
Фрукты	—	60

в) На пароходахъ Торгово-Промышленнаго и Пароходнаго О-ва «Волга».

Наименованіе грузовъ.	Отъ Омска до Се- мипалатинска и въ обратномъ направл.	
	Цѣна съ пуда.	
	Рубли.	Коп.
Балки желѣзныя 2-хъ-тавровыя, мѣль, рельсы стальные	—	15

Наименованіе грузовъ.	Отъ Омска до Семипалатинска и въ обратномъ направл.	
	Цѣна за пудъ.	
	Рубли.	Коп.
Асфальтъ, алебастръ, бумага, гарпіусъ, гудронъ, деготь, желѣзныя издѣлія грубой работы, желѣзо сортовое, листовое, котельное и проч., известь въ бочкахъ, кирпичъ огнеупорный, картонъ, махорка въ ящикахъ, проволока желѣзная, рогожи, селикатъ, смола, свинець, цементъ, сода	—	15
Стекло оконное 4/4 съ ящика	2	20
Хлѣбные разные грузы, крупчатка, пшеница и др. хлѣбный грузъ, сѣмя льняное и конопляное, крупа всякая и соль все въ мѣшкахъ	—	12
Бруски и точила, бутылки стеклянныя въ куляхъ или ящикахъ, гвозди, гири чугуна, изразцы, керосинъ въ бочкахъ, колосники, мазуть, мыло простое, мѣйки холщевыя, мазь колесная, плиты чугуныя, патока, памятники, спички безопасныя, сахаръ рафинадъ, сахарный песокъ, селедка, чай кирпичный, чаши чугуныя	—	18
Бѣлила и краски разныя, сухія, ворвань, ведра, вошла, дерева хомутныя, дуги всякія, дробь, дойники, жернова, клепка, колокола и языки къ нимъ, лещь, мѣдь листовая, масло гарное, медь, минеральныя масла (кромѣ мазута), москательный, машинныя вещи и части ихъ, пиво въ ящикахъ, подносы, рисъ, скобяной, сундуки и шкатулки деревянныя, свѣчи стеариновыя, судаць, сало	—	18
Земледѣльческія орудія	—	20
Бакалейный, благовонный, бертолетова соль, вина всѣ, галантерейный, игольный, ламповый товаръ, лопаты деревянныя, машины швейныя и др., кромѣ земледѣльческихъ, мануфактурный, мѣховой, обои,		

54

Наименованіе грузовъ.	Отъ и до пунктовъ.		Отъ Омска до Семипалатинска и въ обратномъ направл.	
			Цѣна за пудъ.	
			Рубли.	Коп.
обувь всякая, парафинъ, посуда форфоровая, фаянсовая, глиняная, эмалированная, стеклянная, кромѣ бутылокъ, табачный, умывальники, холстъ, чай развѣсной, чугунное литье, чашки деревянные, шапочный, шерсть, щенной разный			—	25
Телѣги на деревянномъ ходу, хода разные на желѣзныхъ осяхъ (за штуку)			2	25
Телѣги на желѣзномъ ходу (за ходъ)			2	50
Волосъ разный			—	25
Кожі невидѣланныя тюкованныя			—	23
» » не тюкованныя крупныя			—	25
Зеркала (стекла зеркальныя)			—	25
Домашнія вещи, рояли, мебель всякая			по соглашен.	
Всѣ прочіе, допущенныя къ перевозкѣ не означенныя въ семь перечнѣ, товары			по соглашен.	

2. ПРИ ПЕРЕВОЗКѢ ПО РѢКѢ ОБИ НА ПАРОХОДАХЪ:

а) А. В. Колмакова.

Наименованіе грузовъ.	Отъ или до пунктовъ.			
	Отъ Н.-Николаевска до Барнаула или обратно.	Отъ Н.-Николаевска до Камня или обратно.	Отъ Н.-Николаевска до Бійска или обратно.	Отъ Барнаула до Бійска или обратно.
Хлѣбный грузъ всякій .	— р. 08 к.	— р. 07 к.	— р. 10 к.	— р. 06 к.
Желѣзо, свинець, сахаръ, асфальтъ, гудронъ, руда, каменный уголь и соль .	— » 09 »	— » 08 »	— » 12 »	— » 07 »

Отъ или до пунктовъ.	Отъ И.-Николаевска до Барнаула или обратно.	Отъ И.-Николаевска до Камня или обратно.	Отъ И.-Николаевска до Бійска или обратно.	Отъ Барнаула до Бійска или обратно.
Наименованіе грузовъ.	С ъ п у л а.			
Сѣмя	— р. 10 к.	— р. 09 к.	— р. 12 к.	— р. 08 к.
Желѣзо, свинець не въ дѣлѣ и сахаръ	— » 09 »	— » 08 »	— » 12 »	— » 07 »
Масло сливочное	— » 14 »	— » 18 »	— » 10 »	— » 10 »
Масло сѣменное и русское	— » 10 »	— » 15 »	— » 10 »	— » 08 »
Прочій грузъ всякій, кромѣ предметовъ тяжеловѣсныхъ, громоздкихъ и земледѣльческихъ машинъ и орудій	— » 15 »	— » 15 »	— » 20 »	— » 15 »
Земледѣльческія машины и орудія:				
Плуги	— » 12 »	— » 10 »	— » 18 »	— » 10 »
Машины	— » 16 »	— » 10 »	— » 20 »	— » 10 »
Эльворти	— » 20 »	— » 12 »	— » 25 »	— » 12 »
Вѣялки (со штуки)	2 » 80 »	2 » 50 »	3 » — »	1 » 50 »
Жернова до 50 пудовъ	— » 20 »	— » 15 »	— » 25 »	— » 10 »
Предметы тяжеловѣсные, вѣсящіе въ одной штукѣ отъ 30 до 60 п.	— » 30 »	— » 30 »	— » 35 »	— » 18 »
Отъ 60 до 150 п.	— » 40 »	— » 35 »	— » 40 »	— » 20 »
» 150 и болѣе	п о	с о г л	а ш е н	і ю.

13/14 марта 1913 г., № 8040, вновь подтверждает
необходимость въ предупрежденіе повторенія подоб-
ныхъ случаевъ, тщательнаго надзора за находящимися

55

б) Г. И. Фуксманъ, в) Е. И. Мельниковой, г) Н-въ В. Е. Ельдеш-
тейнъ, д) К. А. Мошкинъ, е) Т-ва М. А. Рунинъ и Г. Р. Бейлинъ.

Отъ или до пунктовъ. Наименованіе грузовъ.	Отъ Н.-Нико- лаевска до Барнаула или обратно.	Отъ Н.-Нико- лаевска до Камня или обратно.	Отъ Н.-Нико- лаевска до Війска или обратно.	Отъ Барнаула до Війска или обратно.
	С ъ п у д а.			
Хлѣбный грузъ всякій .	— р. 09 к.	— р. 08 к.	— р. 12 к.	— р. 09 к.
Сѣмя	— » 10 »	— » 09 »	— » 13 »	— » 10 »
Уголь (погрузка клад- чика)	— » 10 »	— » 09 »	— » 14 »	— » 10 »
Соль	— » 12 »	— » 11 »	— » 17 »	— » 10 »
Желѣзо, свинецъ, ас- фальтъ, сахаръ, алебастръ, гудронъ, руда, гвозди, сталь, гири, плиты чугуна, мѣль .	— » 12 »	— » 11 »	— » 18 »	— » 12 »
Масло сѣмен. и русское	— » 15 »	— » 14 »	— » 21 »	— » 12 »
» экспортное	— » 20 »	— » 14 »	— » 27 »	— » 15 »
Сало и масло машинное .	— » 15 »	— » 14 »	— » 21 »	— » 12 »
Песокъ сахарный	— » 13 »	— » 12 »	— » 19 »	— » 10 »
Керосинъ, нефть и неф- тяные остатки	— » 14 »	— » 12 »	— » 19 »	— » 10 »
Кета и селедки	— » 16 »	— » 13 »	— » 21 »	— » 10 »
Ободья, спицы и колеса .	— » 17 »	— » 13 »	— » 23 »	— » 10 »
Клепка	— » 17 »	— » 13 »	— » 23 »	— » 10 »
Хода (со штуки)	3 » — »	2 » 25 »	4 » — »	2 » 50 »
Литье чугуна мелкое .	— » 18 »	— » 14 »	— » 25 »	— » 10 »
Спички съ ящика и пуда .	— » 18 »	— » 15 »	— » 23 »	— » 13 »

Отъ или до пунктовъ.	Отъ Н.-Николаевска до Барнаула или обратно.	Отъ Н.-Николаевска до Камня или обратно.	Отъ Н.-Николаевска до Бійска или обратно.	Отъ Барнаула до Бійска или обратно.
Наименованіе грузовъ.	У ъ п у д а.			
Спиртъ	— р. 25 к.	— р. 20 к.	— р. 28 к.	— р. 15 к.
Фрукты свѣжіе	— » 25 »	— » 20 »	— » 35 »	— » 10 »
Чай кирпичный съ пуда (съ полуящика)	— » 18 »	— » 14 »	— » 25 »	— » 10 »
Чай фамильный, развѣсной	— » 18 »	— » 14 »	— » 25 »	— » 10 »
Масло купоросное	— » 25 »	— » 20 »	— » 33 »	— » 15 »
Порохъ	1 » — »	— » 75 »	1 » 50 »	— » 50 »
Прочій грузъ всякій, кромѣ предметовъ тяжеловѣсныхъ, громоздкихъ и земледѣльческихъ машинъ и орудій	— » 18 »	— » 15 »	— » 25 »	— » 10 »
Земледѣльческія машины и орудія:				
Плуги	— » 18 »	— » 15 »	— » 25 »	— » 10 »
Машины	— » 25 »	— » 22 »	— » 32 »	— » 15 »
Эльворти	— » 28 »	— » 24 »	— » 35 »	— » 15 »
Вѣялки (съ пуда)	— » 30 »	— » 28 »	— » 35 »	— » 15 »
Жернова до 50 пудовъ	— » 30 »	— » 28 »	— » 35 »	— » 15 »
Предметы тяжеловѣсные, всякіе въ одной штукѣ отъ 30 до 60 пуд.	— » 35 »	— » 30 »	— » 45 »	— » 20 »
Отъ 60 до 150 пуд.	— » 45 »	— » 40 »	— » 55 »	— » 25 »
» 150 и болѣе	— » 65 »	— » 60 »	— » 85 »	— » 25 »

необходимость, въ предупрежденіе повторенія подобныхъ случаевъ, тщательнаго надзора за находящимися

56

ж) На пароходахъ «Т-го Дома М. Плотникова и С-я», з) На пароходахъ Т-ва Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговли.

Отъ или до пунктовъ.	Отъ Н.-Николаевска до Камня или обратно.	Отъ Н.-Николаевска до Барнаула или обратно.	Отъ Н.-Николаевска до Бійска или обратно.	Отъ Барнаула до Бійска или обратно.
	С ъ п у д а.			
Хлѣбный грузъ всякій .	— р. 08 к.	— р. 09 к.	— р. 12 к.	— р. 09 к.
Сѣмя всякое	— » 09 »	— » 10 »	— » 13 »	— » 10 »
Масло сѣмен. и русское	— » 14 »	— » 15 »	— » 21 »	— » 12 »
» экспортное	— » 14 »	— » 20 »	— » 27 »	— » 15 »
Сало и масло машинное .	— » 14 »	— » 15 »	— » 21 »	— » 12 »
Масло купоросное	— » 20 »	— » 25 »	— » 33 »	— » 15 »
Сахаръ	— » 11 »	— » 12 »	— » 18 »	— » 12 »
Чай кирпичный и фамильный	— » 14 »	— » 18 »	— » 25 »	— » 10 »
Песокъ сахарный	— » 12 »	— » 13 »	— » 19 »	— » 10 »
Спички съ ящика	— » 15 »	— » 18 »	— » 23 »	— » 13 »
Колеса, ободья колесныя, спицы и клепка	— » 13 »	— » 17 »	— » 23 »	— » 10 »
Керосинъ, нефть и нефтяные остатки	— » 12 »	— » 14 »	— » 19 »	— » 10 »
Селедка и кета	— » 13 »	— » 16 »	— » 21 »	— » 10 »
Желѣзо, свинецъ, асфальтъ, алебастръ, мѣль, руда, гудронъ, гвозди, сталь, гири и плиты чугуныя .	— » 11 »	— » 12 »	— » 18 »	— » 12 »
Мелкое чугунное литье .	— » 14 »	— » 18 »	— » 25 »	— » 10 »

Отъ или до пунктовъ.	Отъ Н.-Николаевска до Камня или обратно.	Отъ Н.-Николаевска до Барнаула или обратно.	Отъ Н.-Николаевска до Бійска или обратно.	Отъ Барнаула до Бійска или обратно.
Наименованіе грузовъ.	С ъ п у д а.			
Соль	— р. 11 к.	— р. 12 к.	— р. 17 к.	— р. 10 к.
Уголь (погрузка клад- чика)	— » 09 »	— » 10 »	— » 14 »	— » 10 »
Спиртъ	— » 20 »	— » 25 »	— » 28 »	— » 15 »
Фрукты	— » 20 »	— » 25 »	— » 35 »	— » 10 »
Порохъ	— » 75 »	1 » — »	1 » 50 »	— » 50 »
Хода со штуки	2 » 25 »	3 » — »	4 » — »	2 » 50 »
Прочій грузъ всякій, кро- мѣ предметовъ тяжеловѣс- ныхъ, громоздкихъ и земле- дѣльческихъ орудій	— » 15 »	— » 18 »	— » 25 »	— » 10 »
Земледѣльческія машины и орудія:				
Плуги	— » 15 »	— » 18 »	— » 25 »	— » 10 »
Машины	— » 22 »	— » 25 »	— » 32 »	— » 15 »
Эльворты	— » 24 »	— » 28 »	— » 35 »	— » 15 »
Вѣялки съ пуда	— » 28 »	— » 30 »	— » 35 »	— » 15 »
Жернова до 50-ти пуд.	— » 28 »	— » 30 »	— » 35 »	— » 15 »
Предметы тяжеловѣсные, вѣсомъ въ одной штукѣ отъ 30 до 60 пудовъ	— » 30 »	— » 35 »	— » 45 »	— » 20 »
Отъ 60 до 150 пуд.	— » 40 »	— » 45 »	— » 55 »	— » 25 »
» 150 и болѣе	— » 60 »	— » 65 »	— » 85 »	— » 25 »

54

п) На пароходахъ «Союза Сибирскихъ Маслодѣльныхъ Артелей».

Отъ или до пунктовъ.	Отъ Н.-Нико- лаевска до Камня или обратно.	Отъ Н.-Нико- лаевска до Барнаула или обратно.	Отъ Н.-Нико- лаевска до Вѣйска или обратно.	Отъ Барнаула до Вѣйска или обратно.
Наименованіе грузовъ.	• С ъ п у д а.			
Хлѣбный грузъ всякій .	— р. 05 к.	— р. 06 к.	— р. 08 к.	— р. 06 к.
Желѣзо, свинець, це- ментъ, асфальтъ, гудронъ, чугунъ	— » 06 »	— » 07 »	— » 12 »	— » 06 »
Сахаръ, соль и камен- ный уголь въ мѣшкахъ .	— » 06 »	— » 07 »	— » 10 »	— » 06 »
Сахарный песокъ . . .	— » 08 »	— » 09 »	— » 12 »	— » 08 »
Сѣмя	— » 07 »	— » 08 »	— » 10 »	— » 07 »
Масло сѣменное, топле- ное и сало	— » 06 »	— » 07 »	— » 13 »	— » 06 »
Масло сливочное . . .	— » 10 »	— » 15 »	— » 20 »	— » 10 »
Сыръ всякій	— » 09 »	— » 12 »	— » 15 »	— » 10 »
Рыба всякая на палубѣ .	— » 09 »	— » 12 »	— » 14 »	— » 10 »
Плуги	— » 08 »	— » 10 »	— » 17 »	— » 09 »
Машины сельскохозяй- ственные	— » 10 »	— » 13 »	— » 20 »	— » 10 »
Машины эльворти . . .	— » 13 »	— » 17 »	— » 25 »	— » 13 »
Вѣялки со штуки . . .	1 » 50 »	2 » 25 »	2 » 50 »	1 » 50 »
Хода Воткинскіе и т. п. поштучно	1 » — »	1 » 75 »	2 » 25 »	1 » 25 »
Жернова до 50 пуд. . .	— » 12 »	— » 16 »	— » 25 »	— » 12 »

37/111

М. П. С.

Постоянный.

64

СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ЦИРКУЛЯРЪ НАЧАЛЬНИКА ДОРОГИ.

№ 145

5 Юня 1914 года.

(По Службамъ: Коммерческой № 58, Движенія № 48, Сборовъ № 39, и Тяги № 42).

Съ разъясненіемъ правилъ и порядка проѣзда пассажировъ и провоза багажа въ поѣздахъ, обращающихся на Сиб. жел. дорогъ курьерскихъ и Сибирскій Экспрессъ Москва—Иркутскъ.

Согласно извѣщенію за № 18880 и приложенію къ сему извѣщенію (Сборникъ Тарифовъ за № 2305), съ 15 Октября 1913 года особые Сибирскіе скорые поѣзда, поддерживающіе безпересадочное сообщеніе съ одной стороны между станціями С.-Петербургъ—Николаевскій и Иркутскъ и Москва—Курская и Иркутскъ, а съ другой между станціями Иркутскъ и Владивостокъ, переименованы:

Включить въ перечень распоряженій по Коммер. Сл. Отд. 2 ст. 10.

1) въ курьерскіе поѣзда безпересадочнаго сообщенія по линіямъ: а) С.-Петербургъ—Ник.—Вятка—Пермь II Кунгуръ — Екатеринбургъ — Тюмень — Куломзино — Омскъ — Иркутскъ, согласно извѣщ. № 19657 Сб. Тар. № 2330 имѣющіе въ своемъ составѣ казенные вагоны I и II кл, а также и по одному вагону I/II кл. микстъ Международнаго Общества сп. в. и ск. п. и б) Москва—Курская—Тула—Батраки—Челябинскъ Иркутскъ, имѣющіе въ своемъ составѣ исключительно казенные вагоны I и II кл.

2) въ Сибирскіе Экспрессы Москва—Иркутскъ, поддерживающіе безпересадочное сообщеніе по линіи Москва Курск.—Тула—Иркутскъ. Эти поѣзда состоятъ исключительно изъ вагоновъ I и II кл. Международнаго О-ва спальныхъ вагоновъ.

и 3) скорые Сибирскіе поѣзда Иркутскъ—Владивостокъ, поддерживающіе безпересадочное сообщеніе по линіи Иркутскъ—Маньчжурія—Владивостокъ. Эти поѣзда состоятъ изъ вагоновъ I и II кл. Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ, а также арендованныхъ названнымъ Обществомъ у Общества Китайской Восточной ж. д. его спальныхъ вагоновъ, обращающихся по указанной линіи на тѣхъ же тарифныхъ основаніяхъ, какъ и собственные вагоны Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ.

Одновременно съ указаннымъ переименованіемъ сихъ поѣздовъ, согласно извѣщенія за № 18880 (Сборн. Тар. № 2305) и оговорокъ, помѣщенныхъ на стр. 12 и 16 приложения къ этому извѣщенію (см. примѣчанія 7-ое и 4-ое), а также извѣщенія за № 19122 (Сборн. Тар. № 2313), измѣнены существовавшія до сего правила исчисленія причлать за нумерованныя спальныя мѣста, за пользованіе спальными принадлежностями и за увеличенную скорость при проѣздѣ въ курьерскихъ поѣздахъ казеннаго состава. Кромѣ того вышепоименованные **курьерскіе** безпересадочные поѣзда изъяты отъ дѣйствія «правилъ поѣзда пассажировъ въ особомъ скоромъ Сибирскомъ поѣздѣ и въ особомъ буфетномъ поѣздѣ Забайкальской желѣзной дороги» (съ дополненіями и измѣненіями къ симъ правиламъ), напечатанныхъ на стр. Свода Пассажирск. тарифовъ за № 7757. Сія послѣднія правила должны примѣняться въ отношеніи поѣзда въ поѣздахъ: «Сибирскій Экспрессъ Москва—Иркутскъ» и «Особый скорый Сибирскій поѣздъ Иркутскъ—Владивостокъ». Что же касается поѣзда въ курьерскихъ поѣздахъ, то должны примѣняться раздѣлы А и Б правилъ, значащихся на стр. части VI Свода пассажирскихъ тарифовъ за № 7757 (Тарифъ на спальныя мѣста въ казенныхъ вагонахъ и правила продажи и пользованія таковыми мѣстами и тарифъ на особыя отдѣленія (купэ) въ вагонахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и правила продажи и пользованія таковыми отдѣленіями; послѣдній тарифъ и правила съ 1 января 1914 г. замѣнены таковыми же правилами, опубликованными въ извѣщеніи за № 19167 Сбор. Тар. № 2314).

Въ отношеніи взиманія доплатъ за проѣздъ въ **курьерскихъ** поѣздахъ станции должны руководствоваться слѣдующимъ:

1) **Дополнительныя платы за увеличенную скорость** подлежатъ взиманію согласно таблицъ №№ 23 и 24, помѣщенныхъ въ сводѣ пассажирскихъ тарифовъ за № 7757 и согласно таблицъ за №№ 25 и 26 напечатанныхъ въ № 2330 Сборника Тарифовъ (приложеніе къ извѣщенію за № 19657). **Дополнительныя платы за увеличенную скорость** при проѣздѣ въ курьерскихъ поѣздахъ пассажировъ по купоннымъ книжкамъ въ

65

сообщения от станций Сибирской дороги: Новониколаевскъ, Омскъ и Томскъ II до Харбина, Владивостока, Хабаровска, Цуруги, Нагасаки и Шанхая, надлежитъ взимать по таблицѣ Б Тарифа за № 7735, помещенной въ № 2307 Сборника Тарифовъ. Дополнительные платы за скорость при проѣздѣ пассажировъ отъ и до какой-либо станции линии Москва—Тула—Иркутскъ съ курьерскимъ поѣздомъ казеннаго состава, съ одной стороны, до и отъ какой-либо станции линии Иркутскъ—Маньчжурія (съ пересадкой въ Иркутскъ) съ особымъ скорымъ Сибирскимъ поѣздомъ состава Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ, подлежатъ взиманію по суммѣ дополнительныхъ платъ до и отъ Иркутска.

2) Приплаты за нумерованныя спальные мѣста (безъ спальныхъ принадлежностей) въ казенномъ составѣ, какъ по линии Москва—Тула—Иркутскъ, такъ равно и по линии С.-Петербургъ—Кунгуръ—Иркутскъ, подлежатъ взиманію по общему нормальному тарифу, введенному въ дѣйствіе согласно извѣщенія за № 17872, помещеннаго въ № 2272 Сбор. Тар.

Согласно телеграфнаго разъясненія Управленія железныхъ дорогъ отъ 24 октября 1913 г. за № 12 К) 13262, приплаты за нумерованныя мѣста въ вагонѣ микстѣ I/II кл. Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ включаемомъ въ казенный составъ курьерскаго поѣзда С.-Петербургъ—Иркутскъ, подлежатъ взиманію по таблицамъ приплатъ, исчисленныхъ изъ расчета 0,8 и 0,6 копъ съ пассажира I и II кл. и версты, соответственно, помещенныхъ въ части VII Свода пассажирскихъ тарифовъ. Приплаты же за скорость надлежитъ исчислять по таблицамъ №№ 25 и 26 помещеннымъ въ № 2330 Сборника Тарифовъ.

3) Доплаты за пользование комплектомъ спальныхъ принадлежностей въ казенномъ составѣ подлежатъ взиманію по 1 руб., съ обязательствомъ мѣнять бѣлье по истеченіи каждыхъ 3-хъ ночей по внесеніи вновь платы въ размѣрѣ одного рубля.

4) Въ случаѣ обнаруженія въ курьерскомъ поѣздѣ пассажира безъ установленныхъ билетовъ и плацкартъ, съ такого пассажира, согласно разъясненія Департамента железныхъ дорогъ, должна взыскиваться въ двойномъ размѣрѣ стоимость обыкновеннаго и за дополнительную скорость билетовъ, плата же за плацкарту и за постельное бѣлье подлежитъ взысканію въ одиночномъ размѣрѣ; причемъ, согласно циркуляру Завѣд. дѣл. Общ. Сѣзда, отъ 29 марта 1914 года за № 225/1624, плата за плацкарту подлежитъ взысканію отъ ближайшей, позади лежащей, контрольной станции до станции по указанію пассажира, но не дальѣе послѣдней станции, до которой данный вагонъ поддерживаетъ безпересадочное сообщеніе. Согласно разъясненія Управленія железныхъ дорогъ отъ 28 июля 1910 г. за № 19476/114 причитающаяся, согласно

ст. 23 Общ. Уст. Росс. жел. дор. двойная плата за проездъ безъ билета въ вагонъ ресторанъ скорыхъ поѣздовъ должна исчисляться по тарифу II-го класса, за исключеніемъ того случая, когда въ составъ поѣзда, съ которымъ слѣдуетъ такой безбилетный пассажиръ, входятъ лишь вагоны I-го класса (казенные или Международнаго Общества безразлично), въ каковомъ случаѣ двойная плата должна быть определена по тарифу не II-го класса, а I-го класса.

5) Согласно извѣщенію Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ за № 12546, опубликованному въ № 1988 Сборника Тарифовъ, въ случаѣ перехода въ пути пассажира, внесшаго приплату за пользованіе нумерованнымъ мѣстомъ, изъ вагона низшаго класса съ нумерованными мѣстами въ вагонъ высшаго класса съ нумерованными мѣстами, съ пассажира взимается (сверхъ причитающихся за переходъ платежей по проезду и въ подлежащихъ случаяхъ по увеличенной скорости) лишь разница между цѣною плацкарты высшаго класса и цѣною плацкарты низшаго класса, соотвѣтственно той части пути, въ предѣлахъ коей пассажиръ желаетъ слѣдовать въ вагонъ высшаго класса, каковая разница должна быть взыскиваема по квитанціи разнаго сбора. Въ случаѣ же перехода пассажира изъ вагона желѣзной дороги (съ нумерованными мѣстами) въ вагонъ Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ, или на оборотъ, съ пассажира взимается полная стоимость плацкарты того вагона, въ который онъ перешелъ, соотвѣтственно той части пути, въ предѣлахъ коей пассажиръ имѣетъ слѣдовать въ этомъ послѣднемъ вагонѣ. Пассажиръ, желающій въ пути перейти изъ вагона II класса Международнаго Общества въ вагонъ I класса того же Общества, обязанъ уплатить, независимо провозной платы и платы за скорость, разницу между стоимостью спального мѣста I и II классовъ, соотвѣтствующую всему тому протяженію, за которое пассажиръ внесъ первоначальную приплату за спальное мѣсто.

Въ удостовѣреніе уплаты указанной разницы пассажиру выдается квитанція разнаго сбора.

Взиманіе разницы между приплатами въ I и II кл. вагоновъ Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ производится однако въ томъ лишь случаѣ, если стоимость спального мѣста въ вагонѣ I класса за счетъ пути отъ станціи перехода пассажира изъ II въ I классъ до станціи окончательнаго его назначенія превышаетъ вышеуказанную разницу между спальными мѣстами I и II классовъ. Въ противномъ же случаѣ пассажиръ, желающій перейти изъ вагона II кл. въ вагонъ I кл., обязанъ пріобрѣсти новый документъ на пользованіе спальнымъ

мѣст
чате
I
ност
поли
доро
(Об
65),
опу
щен
№ 7
пла
лѣз
казе
III
риф
опр
имѣ
дав
ніе
лея
ша
про
на
це
№
нь
да
мо
зе
то
та
м
в
в
к

66

мѣстомъ въ вагонѣ I кл. отъ станціи перемѣны класса до станціи окончательнаго назначенія пассажира.

Въ отношеніи льготнаго проѣзда **офицерскихъ чиновъ по своей надобности въ курьерскихъ поѣздахъ**, согласно примѣчанія къ п. 5 Правиль пользованія военно служащими льготнымъ проѣздомъ по желѣзнымъ дорогамъ въ вагонахъ высшаго класса по билетамъ низшаго класса (Общій Уставъ Росс. жел. дор. изд. Управл. жел. дор. 1911 г. стр. 64—65), а также согласно извѣщенія Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, опубликованнаго въ № 2316 Сборника Тарифовъ подь № 19226, и помѣщеннаго на стр. 105 отд. Б части III свода пассажирскихъ тарифовъ за № 7757 должно соблюдать слѣдующія условія, а именно: дополнительная плата за скорость подлежитъ взиманію какъ при проѣздѣ въ вагонахъ желѣзной дороги, такъ и въ вагонѣ Международнаго Общества включаемаго въ казенный составъ курьерскаго поѣзда С.-Петербургъ—Иркутскъ по тарифу III кл., если проѣздъ совершается даннымъ чиномъ въ вагонѣ II кл., и по тарифу II кл., если проѣздъ совершается въ вагонѣ I кл., т. е. данная льгота опредѣляется внѣ всякой зависимости отъ того, имѣется ли или не имѣется въ составѣ даннаго поѣзда вагонъ того класса, по которому выданъ билетъ; **приплаты за нумерованныя и спальныя мѣста и за пользованіе спальными принадлежностями**, во всѣхъ случаяхъ безъ изъятія, подлежатъ взиманію по тарифу того класса, въ коемъ данный чинъ совершаетъ переѣздъ.

Въ виду изложеннаго при взиманіи платъ съ офицерскихъ чиновъ проѣзжающихъ въ курьерскихъ поѣздахъ казеннаго состава по своей надобности въ вагонахъ II класса надлежитъ руководствоваться таблицей № 31 напечатанной на стр. 228-229 части V свода пасс. тар. за № 7757, причемъ платы эти всѣми станціями Сибирской дороги должны быть взыскиваемы по квитанціямъ разнаго сбора.

Въ отношеніи **бесплатнаго проѣзда пассажировъ въ курьерскихъ поѣздахъ** надлежитъ руководствоваться указаніями, преподанными приказомъ моимъ отъ 30 декабря 1913 года за № 409, а именно:

1) Проѣздъ въ курьерскихъ поѣздахъ, слѣдующихъ въ составѣ казенныхъ вагоновъ, допускается безъ особой разрѣшительной надписи о томъ лишь по именнымъ годовымъ и временнымъ служебнымъ билетамъ I-го класса.

2) Проѣздъ въ тѣхъ же поѣздахъ а) по именнымъ годовымъ и временнымъ служебнымъ билетамъ II-го класса, по безимяннымъ годовымъ и временнымъ билетамъ и по разовымъ безплатнымъ билетамъ, выдаваемыхъ на проѣздъ лишь по Сибирской желѣзной дорогѣ, допускается въ особо исключительныхъ случаяхъ съ разрѣшенія Начальника

вс. д. 113 / Десятникъ...уч
Министерской Службы

дороги или его замѣстителей, съ наложеніемъ на эти билеты особой разрѣшительной надписи, при этомъ, по разовымъ бесплатнымъ билетамъ и тамъ при условіи, если проѣздъ будетъ совершенъ далѣе 150 верстъ и б) по безымяннымъ годовымъ и временнымъ служебнымъ билетамъ и разовымъ бесплатнымъ билетамъ, выдаваемымъ на проѣздъ по другимъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, допускается въ особо исключительныхъ случаяхъ съ письменнаго разрѣшенія Управленія желѣзныхъ дорогъ или Начальниковъ подлежащихъ желѣзныхъ дорогъ.

Исключеніе изъ этого правила допускается 1) при поѣздкахъ медицинскаго персонала желѣзныхъ дорогъ, какъ-то: врачей, фельдшеровъ, фельдшерицъ—акушеровъ и низшихъ служителей врачебно—санитарной службы, коимъ, согласно § 18 Правиль Врачебно—Санитарной Части желѣзныхъ дорогъ, при исполненіи служебныхъ обязанностей, разрѣшается проѣздъ во всѣхъ обращающихся на дорогѣ поѣздахъ, не исключая скорыхъ, курьерскихъ, экспрессовъ, а въ особо важныхъ экстренныхъ случаяхъ также на паровозахъ и дрезинахъ, и 2) при проѣздѣ правительственныхъ должностныхъ лицъ по годовымъ именнымъ и безымяннымъ служебнымъ билетамъ и удостовѣреніямъ личности (чиновъ Контроля, Жандармской Полиціи, Перѣдвиженія войскъ и почтово—телеграфнаго вѣдомства), коимъ разрѣшается проѣздъ въ скорыхъ и курьерскихъ поѣздахъ въ вагонахъ соответственныхъ билету классовъ.

3) Пассажирамъ, ѣдущимъ по бесплатнымъ билетамъ, не дающимъ права проѣзда съ курьерскими поѣздами, разрѣшается право это приобрести путемъ покупки дополнительныхъ билетовъ (за скорость и плацкарту), но при условіи однако, слѣдованія по бесплатному билету по дорогѣ отправления далѣе 150 верстъ.

4) По отношенію ко взиманію дополнительной платы за нумерованныя мѣста, при слѣдованіи бесплатныхъ пассажировъ съ курьерскими поѣздами по билетамъ дающимъ право проѣзда съ таковыми, бесплатные билеты принимаются равнозначущими одному платному пассажирскому билету и одной плацкартѣ нормального тарифа.

5) Бесплатные пассажиры могутъ занимать нумерованныя мѣста не иначе, какъ при условіи полученія ими въ кассахъ станціи отправления нумерованныхъ мѣстъ или отдѣленій. При заблаговременномъ заказѣ бесплатными пассажирами нумерованныхъ мѣстъ или отдѣленій по телеграфу, съ этихъ пассажировъ взимается плата за телеграфное сношеніе, хотя бы дополнительная плата за нумерованныя мѣста или отдѣленія и не подлежала взысканію.

6) Ѣдущимъ въ курьерскихъ поѣздахъ бесплатнымъ пассажирамъ по

бил
рѣв
треб
внѣ
бил
въ
ній
там
съ
же
явл
чаѣ
пр
ер
на
на
то
Мо
(и
VI
са
но
и
н
M
л
т
п
с
с

64

билетамъ, дающимъ право проѣзда съ этими поѣздами, а равно и приоб-
рѣтшимъ это право путемъ покупки дополнительныхъ билетовъ, по ихъ
требованію, отпускается постельное бѣлье съ платою по тарифу, нара-
внѣ съ остальными платными пассажирами.

7) Бѣдущіе по годовымъ или временнымъ безымяннымъ бесплатнымъ
бил. агенты заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ пользуются правомъ проѣзда
въ курьерскихъ и скорыхъ поѣздахъ безъ приплатъ и безъ удостовѣре-
ній.

8) Проѣздъ въ курьерскихъ поѣздахъ по сезоннымъ билетамъ биле-
тамъ—карточкамъ, провізійнымъ и консультаціоннымъ билетамъ сов-
сѣмъ не допускается. Больнымъ офицерамъ, слѣдующимъ бесплатно по
желѣзнымъ дорогамъ по льготному тарифу за № 22—1902 г. (по предъ-
являемымъ ими свидѣтельствамъ Общества Краснаго Креста), въ слу-
чаѣ ихъ желанія, согласно извѣщенію за № 18448, Сборн. Тар. № 2291,
предоставляются нумерованныя мѣста, а равно право проѣзда въ курь-
ерскихъ поѣздахъ, но лишь при условіи уплаты означенными лицами,
на общемъ основаніи, за плацкарты на нумерованныя мѣста въ ваго-
нахъ и за дополнительные билеты за увеличенную скорость по тарифу
того класса, въ которомъ слѣдуетъ больной офицеръ.

Въ отношеніи проѣзда пассажировъ въ поѣздѣ **Сибирскій Экспрессъ**
Москва—Иркутскъ надлежитъ руководствоваться слѣдующимъ:

1) Согласно разъясненія Департамента железнодорожныхъ дѣлъ
(извѣщеніе № 19122 Сборн. Тариф. № 2313) значащіяся на стр. Части
VII Свода пассажирскихъ тарифовъ за № 7757 «правила проѣзда пас-
сажировъ въ особомъ скоромъ Сибирскомъ поѣздѣ и въ особомъ буфет-
номъ поѣздѣ Забайкальской желѣзной дороги» (съ добавленіями и
измѣненіями къ симъ правиламъ) подлежатъ примѣненію лишь въ от-
ношеніи:

а) Сибирскаго экспресса Москва—Иркутскъ состава I и II классов-
Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ на всемъ протяженіи
линіи Москва—Тула—Иркутскъ,

и б) «Особаго скорога Сибирскаго поѣзда Иркутскъ—Владивостокъ»
того же состава—на протяженіи Забайкальской желѣзной дороги Ир-
кутскъ—Маньчжурія.

2) При взиманіи дополнительныхъ платъ за увеличенную скорость,
согласно 2-го примѣчанія къ извѣщенію за № 18880 (Сборн. Тар. №
2305) и примѣчанія 3-го къ правиламъ для примѣненія таблицы № 23,
составляющей приложение къ вышеуказанному извѣщенію за № 18880,
надлежитъ руководствоваться таблицей Части VII Свода пасс.
тарифовъ № 7757 какъ при проѣздѣ пассажировъ въ предѣлахъ линіи

Москва—Тула—Иркутскъ, такъ и въ предѣлахъ линіи Иркутскъ—Маньчжурія и въ сообщеніи между этими двумя линіями (съ пересадкою въ Иркутскъ).

3) При взиманіи платъ за спальныя мѣста со спальными принадлежностями, согласно примѣчанія 9-го къ правиламъ, подпечатаннымъ подъ таблицей № 23 (приложеніе къ извѣщенію за № 18880 Сборн. Тар. № 2305), и извѣщенія за № 19198, напечатаннаго въ № 2315 Сборника Тарифовъ, надлежитъ руководствоваться таблицей, помѣщенной на стр. Части VI Свода пассажирскихъ тарифовъ за № 7757.

4) Станціямъ Сибирской дороги: Омскъ, Новониколаевскъ и Томскъ II, согласно тарифа за № 7735, опубликованнаго въ № 2316 Сборника Тарифовъ, надлежитъ имѣть въ виду, что по п. б отд. А сего тарифа въ поѣздъ «Сибирскій Экспрессъ Москва—Иркутскъ» допускаются пассажиры съ купонными книжками I кл., дѣйствительными для всѣхъ поѣздовъ и съ купонными книжками II кл., дѣйствительными для пассажирскихъ поѣздовъ, съ соотвѣтственнымъ картоннымъ билетомъ на увеличенную скорость, при условіи взноса дополнительныхъ платъ, означенныхъ въ п. п. 1 и 2 сего отд. А, т. е. приплатъ за нумерованное мѣсто (плацкарту по указаннымъ въ таблицѣ (стр. 3-я тарифа № 7735, п. II) прямымъ ставкамъ до Иркутска и доплаты разницы за увеличенную скорость по прямымъ ставкамъ до Иркутска, значащимся въ таблицѣ п. 2 б, Отд. А означеннаго тарифа за № 7735.

5) Продажа билетовъ на нумерованныя мѣста въ вагонахъ Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ, въ силу ст. ст. 39 и 40 договора отъ 4-го іюня 1908 г. между управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и названнымъ Обществомъ, должна производиться агентами этого Общества.

6) Въ отношеніи проѣзда офицерскихъ чиновъ какъ по собственной надобности, такъ и по предложеніямъ Военнаго Вѣдомства, надлежитъ въ точности руководствоваться § 8 Правиль проѣзда въ особыхъ поѣздахъ (часть VII Свода пассажирскихъ тар. за № 7757. При чемъ, согласно извѣщенія Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, напечатаннаго на стр. 105-106 Отд. Б Части III Свода пассаж. тариф. за № 7757), при проѣздѣ по собственной надобности какъ состоящихъ на дѣйствительной службѣ, такъ равно и отставныхъ и состоящихъ въ запасѣ офицерскихъ и иныхъ чиновъ арміи и флота, съ поѣздами «Сибирскій Экспрессъ Москва—Иркутскъ» и «Особый скорый Сибирскій поѣздъ Иркутскъ—Владивостокъ», дополнительныя платы за скорость подлежатъ взиманію по тарифу II кл., установленному для проѣзда всякихъ вообще пассажировъ въ сихъ поѣздахъ; что же касается приплатъ за спальныя и за нумерованныя мѣста для лежанія, а равно и за пользо-

ваніе постельными принадлежностями офицерских чиновъ, то таковыя приплаты подлежатъ взиманію по тарифу того класса, въ которомъ совершается переѣздъ, наравнѣ съ обыкновенными пассажирами.

7) Въ отношеніи бесплатнаго проѣзда въ «Сибирскомъ Экспрессѣ Москва—Иркутскъ» надлежитъ въ точности руководствоваться § 10 Правиль, напечатанныхъ на стр. Части VII Свода пассажирскихъ тарифовъ, т. е. право проѣзда въ сихъ поѣздахъ можетъ быть представлено лишь лицамъ, имѣющимъ бесплатныя именныя годовыя билеты I класса, выданныя Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, но при условіи уплаты дополнительной платы за нумерованныя мѣста съ постельными принадлежностями.

8) Предусмотрѣнныя § -мъ Правиль проѣзда въ скорыхъ Сибирскихъ поѣздахъ условія проѣзда въ таковыхъ агентовъ желѣзнодорожной администраціи и Государственнаго Контроля распространяются также и на трехъ контролеровъ Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ, моимъ на основаніи п. 16 гл. I условія съ названнымъ Обществомъ, заключеннаго 2-го марта 1899 г. выданы именныя годовыя билеты, причемъ лица эти могутъ занимать въ скорыхъ Сибирскихъ поѣздахъ, на время слѣдованія по своимъ участкамъ, свободныя мѣста, а въ случаѣ продажи таковыхъ плат. пассажирамъ, мѣста эти должны контролерами освободятся. При отсутствіи же свободныхъ пассажирскихъ мѣстъ въ поѣздѣ, они могутъ пользоваться сидѣніями, устроенными въ корридорахъ вагоновъ, или столовой, не стѣняя, однако же, пассажировъ поѣзда.

9) Изъ договора съ Международнымъ Обществомъ спальныхъ вагоновъ и предписанія Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 17/19 сентября 1911 г. за № 23809/155 и предписанія Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 2 мая 1912 г. за № 9295 (см. прилож. № 2, 3 и 4) объ усиленіи надзора за ходовыми частями вагоновъ и доброкачественностію продуктовъ въ вагонахъ-ресторанахъ Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ и провоза продуктовъ, а также о принятіи мѣръ къ устраненію недоразумѣній съ пассажирами, вызываемыхъ невозвратомъ приплаты за непрослѣдованное разстояніе, предлагаю къ руководству и исполненію слѣдующее: Агентамъ Службы Тяги вмѣняется въ обязанность принять всѣ мѣры къ устраненію отцѣпокъ вагоновъ Международнаго Общества въ предѣлахъ вѣренной мнѣ дороги по неисправности ходовыхъ частей.

При возвратѣ пассажирамъ приплаты за непрослѣдованное разстояніе въ вагонахъ Международнаго Общества надлежитъ руководствоваться нижеслѣдующимъ:

а) Когда, вслѣдствіе технической неисправности, вагонъ Международнаго Общества будетъ отцѣпленъ въ пути и пассажиры окажутся

пать такъ: въ 1-мъ случаѣ выдавать проѣздной билетъ и дополнительный за скорость на общемъ основаніи, а плацкарту по тарифу, установленному для проѣзда въ Сибирскихъ Экспрессахъ Москва-Иркутскъ, во второмъ выдавать лишь проѣздной билетъ на общемъ основаніи и дополнительный билетъ за увеличенную скорость по тарифу для поѣзда въ Сибирскихъ Экспрессахъ, а плацкарту Международнаго вагона предлагать приобрести у агента Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ.

При этомъ согласно разъясненію Завѣдывающаго дѣлами Международныхъ сообщеній (извѣщеніе № 19198, Сборн. Тариф. № 2315), станція, продающая билеты на курьерскій поѣздъ или на поѣздъ Сибирскій Экспрессъ Москва—Иркутскъ, должна разъяснять пассажиру, что стоимость проѣзда въ семь послѣднемъ поѣздѣ, виду установленной съ 15 октября 1913 г. неодинаковости взиманія приплатъ за увеличенную скорость и за нумерованныя мѣста, по сравненію съ тѣми же приплатами, существующими для поѣздовъ курьерскихъ казеннаго состава, значительно выше, нежели стоимость проѣзда въ сихъ курьерскихъ поѣздахъ.

Такъ, напримѣръ, стоимость дополнительныхъ билетовъ (за скорость и плацкарту) въ курьерскомъ поѣздѣ отъ ст. Тайга до ст. Москва—Курская составляетъ въ I и во II классѣ, безразлично, 20 руб. 25 коп. (12 р. 95 к. за скорость + 5 р. 30 к. за плацкарту + 2 р. за постельныя принадлежности), тогда какъ при проѣздѣ въ Сибирскомъ Экспрессѣ стоимость этихъ приплатъ составитъ: для пассажира I кл. 65 руб. 20 к. (36 р. 40 к. за скорость + 28 р. 80 к. за плацкарту) и для пассажира II кл. 45 р. 70 к. (24 р. 10 к. за скорость + 21 р. 60 к. за плацкарту). Такимъ образомъ, пассажиръ курьерскаго поѣзда сдѣлаетъ сбереженіе: пассажиръ I кл. 44 р. 95 к. (65 р. 20 к. — 20 р. 25 к.) и II касса 25 р. 45 к. (45 р. 70 р. — 20 р. 25 к.) Поэтому должно предвѣщать пассажировъ о томъ, что объясненное сбереженіе въ путевыхъ расходахъ воз. достигнуть слѣдуя въ курьерскимъ поѣздахъ казеннаго состава.

Если, однако, пассажиръ пожелаетъ приобрести плацкарту на нумерованное мѣсто въ вагонѣ-микстѣ I/II кл.; включаемомъ въ казенный составъ курьерскаго поѣзда, обращающагося на линіи С.-Петербургъ—Иркутскъ, или же пожелаетъ слѣдовать въ поѣздѣ Сибирскій Экспрессъ Москва—Иркутскъ, то станція должна выдавать ему соответственные билеты порядкомъ, указаннымъ выше сего.

5) Станціи, производящія продажу дополнительныхъ билетовъ на поѣзда «Сибирскій Экспрессъ Москва—Иркутскъ» и на курьерскіе, должны представлять въ Службу Сборовъ за каждый истекшій мѣсяць и не позже 5 числа текущаго мѣсяца свѣдѣнія о числѣ проданныхъ въ

вые листки проводниковъ вагоновъ международного общества.
Все вышеизложенное предлагаю по вверенной мнѣ дорогѣ принять къ руководству и точному исполненію.

Съ изданіемъ сего циркуляра отмѣняется циркуляръ мой отъ 20 іюня 1913 г. за № 147, а также циркуляръ отъ 31 августа 1913 г. за № 200, въ части касающейся проѣзда больныхъ офицеровъ въ курьерскихъ поѣздахъ по льготному тарифу за № 22—1902 г.

За Начальника дороги,
Инженеръ *Козыревъ.*

За Начальника Коммерческой Сл. *Рудаковъ.*

Начальникъ Службы Движенія *И. Сильвестровъ.*

За Начальника Службы Сборовъ *Раковскій.*

За Начальника Службы Тяги *Ф. Бонди.*

Общества

§ 2. 4

мѣсть п

станцій

Укладка

Между

§ 3

переда

сдаютс

уполн

ной п

ціони

тщат

ченн

став

ся

пие

мер

жк

со

ар

СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА. 84

ЦИРКУЛЯРЪ
НАЧАЛЬНИКА ДОРОГИ.

№ 223.

2 Сентября 1914 года.

(По Службѣ Сборовъ № 60).

Съ реестромъ непра-
вильно протаксирован-
ныхъ станціями отпра-
вокъ за іюнь мѣсяць
1914 года.

Объявляя по ввѣренной мнѣ дорогѣ для свѣдѣнія
подлежащихъ агентовъ вѣдомость о количествѣ вы-
данныхъ отправокъ мѣстнаго прямого и международ-
наго сообщенія за іюнь мѣсяць 1914 г. съ указаниемъ
процентнаго отношенія отправокъ, неправильно про-
таксированныхъ каждою станціею за означенное вре-
мя, къ общему числу отправокъ выданныхъ, предлагаю
ревизорамъ станціоннаго счетоводства и Коммер-
ческимъ обратить особое вниманіе на нижеслѣдующія,
являющіяся наиболѣе неисправными въ отношеніи,
таксировки, станціи:

По 1-му участку.

Залари 9,8%

По 2-му участку.

Азей 14,3%

По 5-му участку.

Енисей 36%

По 8-му участку.

Анжерская 16,1%

По 9-му участку.

Черемошники 46,1%

По 10-му участку.

Тутальская 9,2%

По 12-му участку.

Каргатъ 11,3%

По 15-му участку.

Мамлютка 14,3%

Наибольший процент допускаемых станциями неправильностей къ указан
таксировкѣ грузовъ, какъ и въ прошломъ мѣсяцѣ объясняется недо
вильнымъ примѣненіемъ тарифовъ, такъ напримѣръ: станціей Новоно
лаевскъ допущены переборы 282 р. 92 к., 287 р. 84 к. и 294 р. 47 к. Ст. Б
по отправкамъ Уфа за № 24663, 24734, 24955, проведеннымъ по отп
выдачи за 25 и 26 іюня 1914 г., вслѣдствіе того, что грузъ, «компле
ты для изготовленія ящиковъ» (дощечки и планки еловые и сосновы
—она отнесла къ несоотвѣтствующему тарифу (таксируется по 1 ко
горіи по диф. II)

Ст. Омскъ допустила недоборъ 178 р. 78 к. по отправкѣ Коныс
26964, выданной 3 іюня 1914 г. вслѣдствіе неправильнаго примѣне
къ грузу «изразцы печные простые не майоликовые» вѣсовъ 314
классъ X вмѣсто V.

Та-же станція неправильно рассчитала грузъ «прейсь-куранты» пер
везенный по отправкѣ Олькушь № 27837, выданной 27 іюня по II
ссу вмѣсто слѣдующаго, согласно группы 47 части II Общ. Тарифа
тариф. № 5, вслѣдствіе чего получился переборъ 84 к.

Тутальская по отправкѣ Томашевъ № 13103, выданной 25 іюня,
пустила переборъ въ суммѣ 72 р. 80 к., вслѣдствіе того, что не при

вила къ
ніемъ 194
съ 15 ма
Тоже
№ 922, по
кому тари
получился
Такія
камъ Мос
10 и 16 і
Станці
выданную
ленный д
Коломбо,
Станці
Томскъ №
«сода дву
ласно гру
Эта же
пленія» по

нила къ отправкѣ исключительный тарифъ, опубликованный извѣщеніемъ 19451 въ Сборникѣ тарифовъ № 2334 и введенный въ дѣйствіе съ 15 мая.

Тоже станція разсчитала, выданную 30 іюня отправку Сергіево № 922, по которой перевезены «игрушки деревянные» по коммерческому тарифу вмѣсто исключительнаго по группѣ 39, благодаря чему получился переборъ въ суммѣ 16 р. 56 к.

Такія же неправильности допущены станціей Пѣтухово по отправкамъ Москва М. Казанской ж. д. №№ 554773 и 554843, выданнымъ 10 и 16 іюня 1914 г.

Станція Челябинскъ, разсчитывая отправку Владивостокъ № 39933, выданную 10 іюня 1914 г. приняла фрактъ 70 коп. съ пуда, установленный для порта Кулькutta, слѣдовало же взять по 50 к. изъ порта Коломбо, благодаря этому допущенъ переборъ 143 р. 40 к.

Станціей Красноярскъ допущенъ переборъ 2 р. 25 к. по отправкѣ Томскъ № 84440, выданной 20 іюня вслѣдствіе примѣненія къ грузу «сода двууглекислая въ бочкахъ» диф. тар. № 3 вмѣсто слѣдуемаго согласно группы 66 части II общ. тар. диф. № 13.

Эта же станція протаксировала «чугун. батар. для центрального отопленія» по диф. № 5, тогда какъ, согласно гр. 33 части II Общ. Тариф. къ указанному грузу слѣдовало примѣнить диф. № 15, вслѣдствіе чего по отправкѣ Варшава № 215616, проведенной по выдачѣ за 5 іюня допущенъ переборъ 26 р. 69 к.

Ст. Бериккульская допустила переборъ по отправкѣ Маріинскъ № 35201, выданной 4 іюня с. г., вслѣдствіе непримѣненія къ грузу «рыба кѣта соленая» IV класса по группѣ 93 части II Общаго Тарифа.

Точно также станціей Тинская допущенъ переборъ въ суммѣ 68 к. по отправкѣ Красноярскъ № 157684, выданной 16 іюня с. г. вслѣдствіе непримѣненія къ грузу «мыло простое въ кускахъ не менѣе $\frac{3}{4}$ ф. въ каждомъ» дифференціального тарифа № 13 по группѣ 69 части II Общ. Тар.

Иногда допускаются станціями ошибки въ таксировкѣ вслѣдствіе того, что неправильно исчисляется разстояніе, такъ напримѣръ по отправкѣ разѣздъ Алакуль—Челябинскъ № 9613, проведенной по отчету выдачи 18 іюня допущенъ недоборъ въ суммѣ 1 р. 33 к. потому, что слѣдовало исчислить провозную плату не за общее протяженіе отъ разѣзда Алакуль до ст. Челябинскъ, а въ отдѣльности отъ разѣзда Алакуль до ближайшей станціи Каясанъ и отъ ст. Каясанъ до ст. Челябинскъ (§ 12 Части 1 Общ. тар.)

По отправкѣ Черкасская Пристань—Чаны № 34268, выданной 3 июня, разстояніе взято, вопреки § 88 соглашения о прямомъ сообщеніи, данное ближайшее вмѣсто кратчайшаго, вслѣдствіе чего получился переборъ 16 27 коп.

Нерѣдко неправильность расчета является слѣдствіемъ того, что станціи принимаютъ не тотъ вѣсъ, который указанъ въ документахъ, или не сличаютъ дорожныхъ вѣдомостей съ дубликатами накладныхъ и накладными, напримѣръ, по отправкамъ Камышетъ—Енисей №№ 4461, 4462, выданнымъ 15 июня с. г. перевезено груза по каждой отправкѣ 1002 пуд.; станція же отправки рассчитала за 1012 пуд. каждая, а потому допущенъ переборъ по 1 р. 20 к. съ отправки.

По отправкѣ СПбургъ—Красноярскъ № 943359, выданной 5 июня, по дорожной вѣдомости значится вѣсъ груза «ученическіе клеенчатые ранцы» 6 пуд. 9 ф. по дубликату накладной 1 п. 9 ф., станція Красноярскъ рассчитала отпавку за 7 пуд., почему получился переборъ—12 38 коп.

Въ большинствѣ случаевъ ошибки, допускаемыя станціями не поддаются объясненію, такъ напримѣръ: по ст. Каргатъ и Черемошны очень большой процентъ неправильно протаксированныхъ отправокъ, но какіе онѣ примѣняютъ тарифы выяснить нельзя.

Много неправильностей относятся къ ошибкамъ при арифметическихъ дѣйствіяхъ и къ неправильному подсчету общаго итога платежей, что безусловно ни въ коемъ случаѣ не должно имѣть мѣста.

Обращая вниманіе начальниковъ станцій на неправильности таксировкѣ грузовъ, предлагаю принять мѣры къ устраненію таковыхъ на будущее время и вмѣняю въ обязанность въ дорожныхъ документахъ обозначать разстояніе и тарифъ (классъ или дифферен.) принимаемый къ расчету по данной отправкѣ, что дастъ возможность въ будущемъ пояснять, въ чемъ именно допущена ошибка. Ревизоровъ станціоннаго счетоводства прошу обратить вниманіе на станціи, допустившія неправильности.

За Начальника дороги,
Инженеръ *Козыревъ*.

Начальникъ Службы Сборовъ *Рольке*.

неправил

Назва
сткамъ
онн.

Стан
имѣю
кассн

1.

Полови

Черемх

Зима.

109

**Примѣ-
чаніе.**

Кромѣ вышеприведенныхъ постанціонныхъ нормъ, на 2-ю половину 1914 года назначаются общія нормы платы для всѣхъ станцій на исполненіе нижеслѣдующихъ работъ:

№ №	Обозначеніе работъ.	Родъ оплачиваемой единицы.	Норма.
1	За укрытіе грузовъ брезентами на открытомъ подвижномъ составѣ и снятіе такихъ вмѣстѣ съ переноской	За брезентъ.	10 к.
2	За водопой скота	Съ вагона.	10 к.
3	За нагрузку, выгрузку и перегрузку хлѣбныхъ щитовъ и скотскихъ рѣшетокъ, включая сюда и переноску	За штуку.	2 к.
4	За очистку и обтирку товарныхъ вагоновъ, въ коихъ перевозился уголь, отъ угольной пыли	Съ вагона.	5 к.
5	За очистку вагоновъ вообще отъ мусора исключительно на передаточныхъ станціяхъ	Съ вагона.	3 к.
6	За набивку вагоновъ-ледниковъ льдомъ:		
	а) своей погрузки	—	70 к.
	б) въ проходящихъ поѣздахъ	—	30 к.

Примѣчаніе. Матеріалы для очистки и дезинфекціи вагоновъ послѣ перевозки въ нихъ скота, какъ-то: рукава пеньковые, метлы, карболовая кислота, креолинъ русскій, сулема, известь хлорная, пакля, концы, мыло зеленое,—должны требоваться въ соотвѣтствующемъ количествѣ отъ

...всѣхъ служащихъ, мастеровъ,
рабочихъ Сибирской желѣзной
ко внесенію своей ленты на бла-
го помощи семьямъ
... ст. А.

106

Утверждаю:

За Начальника дороги,
Инженеръ *Козыревъ*.

27 іюня 1914 г.

НОРМЫ ПЛАТЪ

за грузовыя работы по товаро-станціоннымъ
операціямъ.

На вторую половину 1914 года.

тчетную т
избѣжанію
дѣйстви
въ та
ата про
асходами
и вызов
удеть у
и.
къ ост
опера
котор
пост
теч
луча
ва
ьнос
ьше
уча
акъ
ше
ж

необходимымъ указать нижеслѣдующіе
попятки сбора пожертвованій:

108

За исправленіе
погрузки за 100 п.
Примъ-
чаніе

-.20
-.20
-.20
-.20
.20
20
20
0
0

№№ по порядку.	Наименованіе станцій.	За переработку грузовъ всѣхъ категорій, съ 1000 п. съ перевѣской въ случа- яхъ надобности.				За исправленіе погрузки за 100 п.	Примъ- чаніе.
		За на- грузку.	За вы- грузку.	За пере- грузку.	За сор- тировку.		
70	Заозерная	1.60	1.60	1.60	—	-.20	
71	Камала	1.75	1.75	1.75	—	-.20	
72	Бошняково	1.75	1.75	2.00	—	-.25	
73	Канскъ-Енисейскій.	1.75	1.75	2.00	—	-.20	
74	Иланская	2.00	2.00	2.00	—	-.25	
75	Ингашъ	1.65	1.50	1.75	—	-.25	
76	Тинская	1.75	1.75	1.75	—	-.25	
77	Ключинская	1.75	1.75	1.75	—	-.25	
78	Тайшетъ	1.60	1.70	1.70	—	-.20	
79	Юрты	1.50	1.25	2.00	—	-.25	
80	Байроновка	2.45	2.50	2.50	—	-.25	
81	Разгонъ	2.45	1.95	2.00	—	-.25	
82	Алзамай	1.60	2.00	1.45	—	-.25	
83	Замзоръ	2.50	1.75	2.35	—	-.25	
84	Камышетъ	1.25	1.25	1.75	—	-.25	
85	Укъ	1.25	1.05	1.50	—	-.25	
86	Н.-Удинскъ	1.25	1.25	1.50	—	-.20	
87	Хингуй	1.75	1.75	2.00	—	-.25	
88	Худоеланская	1.35	1.35	1.50	—	-.25	
89	Будагово	1.20	1.25	2.00	—	-.25	
90	Тулунъ	1.10	1.15	1.10	—	-.20	
91	Азей	1.75	1.75	1.75	—	-.25	
92	Шерагуль	1.10	1.70	2.00	—	-.25	

Начальниковъ участковъ Тяги. Очистка-же и дезинфекція вагоновъ на станціяхъ съ кореннымъ депо должна производиться по требованію Начальника станціи непосредственнымъ распоряженіемъ означенныхъ депо.

Начальникъ
сл. Движенія *И. Сильвестровъ.*

Бухгалтеръ
сл. Движенія *Михайловъ.*

Ревизоръ
тов. станц. раб. *Зуевъ.*

Временный.

М. П. С.

СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПРИКАЗЪ

№ 225.

123

10 сентября 1914 года.

(По Канцеляріи).

Для завѣдыванія всѣмъ дѣломъ оказанія помощи и по сбору пожертвованій въ пользу лицъ, пострадавшихъ отъ военныхъ дѣйствій, согласно предложенія Министерства Путей Сообщенія и преподанныхъ Главнымъ Комитетомъ при немъ основныхъ положеній, образуются при Управленіи Сибирской желѣзной дороги, подъ предсѣдательствомъ Начальника дороги, центральный Комитетъ Сибирской дороги, а на линіи участковые Комитеты.

Въ составъ центрального при Управленіи дороги Комитета входятъ 16 членовъ, изъ которыхъ 5 членовъ:

А) по назначенію Начальника дороги:

1. Товарищъ Предсѣдателя — Юрис-консультъ И. И. Лебедевъ,
2. Казначей — Главный Бухгалтеръ И. А. Чернышевъ,
3. Секретарь — Правитель Канцеляріи С. И. Савиновъ,
4. Представитель отъ сл. Движенія — Старшій Ревизоръ Балоновскій,
5. Отъ сл. Пути — Помощникъ Начальника сл. Пути Лавровъ.

Б. 5 членовъ по избранію отъ Управленія дороги:

1. А. А. Норинъ—Бухгалтеръ мѣстнаго Комитета Пенсіонной кассы.
2. Э. Г. Зейлеръ—Завѣдывающій Статистикой Сл. Тяги.
3. А. Ф. Алексинъ—Дѣлопроизводитель Гл. Бухгалтеріи.
4. А. В. Кацъ—Пом. Нач. Сл. Телеграфа.
5. И. Г. Фолометовъ—и. д. ревизора образовательныхъ учрежденій.

В. Одинъ представитель отъ Томскаго технического желѣзно-дор. училища.

Г. Остальные 5 членовъ избираются линейными агентами изъ лицъ, живущихъ въ г. Томскѣ.

По одному.

1. отъ сл. Пути и Зданій.
2. » » Движенія и Телеграфа.
3. » » Подвижного состава и Тяги, кромѣ главныхъ мастерскихъ.
4. » » Омскихъ и Красноярскихъ мастерскихъ.
5. » » Анжерской копи.

Кромѣ этого въ составъ означеннаго Комитета съ правомъ рѣшающаго голоса входятъ также и Предсѣдатели участковыхъ Комитетовъ, когда они по дѣламъ службы бываютъ въ гор. Томскѣ.

Участковые Комитеты.

Участковые Комитеты состоятъся:
1) изъ 4 выборныхъ членовъ (кромѣ Омскаго и Красноярскаго Комитетовъ, гдѣ число таковыхъ—7 и 2) одного врача по назначенію.

СИБИРЬ

О пров
выбор
стиков
ты по
моци
страда
военны

М. П. С. 193
СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПРИКАЗЪ

№ 279

13 ноября 1914 года.

(По Службѣ Движенія.)

О выдачѣ до-
полнительнаго воз-
награжденія за
1912 г. изъ сбере-
женій по штатамъ.

Журналомъ комитета Управленія же-
лѣзныхъ дорогъ 3 декабря 1910 года за
№ 2546 установлено, что остатки обра-
зующіеся отъ ассигнуемыхъ суммъ по
окладному содержанию личного состава
служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ до-
рогахъ, по содержанию которыхъ были
сбереженія, могутъ быть обращены на
улучшеніе быта служащихъ въ видѣ до-
полнительнаго вознагражденія.

Въ 1912 году образовались слѣдующія
сбереженія по очереднымъ №№ 178,
179 и 180:

а) по очер. № 178 причиталось по
измѣрителю 393386 руб. 00 коп., израс-
ходовано на содержание личного состава
354042 руб. 04 коп.; остатокъ отъ ассиг-
нованія (393386 р. 00 к.—354042 р. 04
коп.=39343 руб. 96 коп. изъ которыхъ
36000 руб. предназначены къ распредѣ-
ленію въ дополнительное вознагражденіе
по тѣмъ должностямъ, число агентовъ
по коимъ могло быть увеличено въ за-
висимости отъ увеличенія перевозокъ, а
именно: таксировщикамъ, смотрителямъ
товарныхъ дворовъ, коммерческимъ кон-
торщикамъ, вѣсовщикамъ и пломбир-
щикамъ.

б) По очер. № 179 ассигновано 157610 руб. 00 к. израсходовано 150382 р. 54 к.; образовались сбереженія (157610 р. 00 к.—150382 р. 54 к.)=7227 р. 46 к. изъ которыхъ 7100 руб. выдаются въ дополнительное вознагражденіе по слѣдующимъ должностямъ: составителямъ, сцѣпщикамъ и проводникамъ паровозовъ и

в) По очер. № 180 ассигновано 591000 руб. 00 к. израсходовано 544774 руб. 77 коп., что составитъ сбереженіе (591000 р. 00 к.—544774 р. 77 к.)=46225 р. 23 коп., изъ которыхъ 6000 руб. 00 к. выдаются въ дополнительное вознагражденіе стрѣлочникамъ.

Распределеніе означеннаго вознагражденія по отдѣльнымъ должностямъ составляетъ:

а) По очер. № 178—17, 29 % годового содержанія (таксировщикамъ, смотрителямъ товарныхъ дворовъ, коммерческимъ конторщикамъ, вѣсовщикамъ и пломбирщикамъ),

б) По очер. № 179—5, 21 % годового содержанія (составителямъ, сцѣпщикамъ и проводникамъ паровозовъ) и

в) По очер. № 180—1, 36 % годового содержанія (стрѣлочникамъ).

Вознагражденіе въ вышеприведенныхъ нормахъ назначено лишь тѣмъ агентамъ, кои прослужили въ поименованныхъ выше должностяхъ не менѣе полугода.

Начальникъ дороги, Инженеръ *Богашевъ*.

Начальникъ сл. Движенія *И Сильвестровъ*.

СК

ст
пер
до
до
ст
уч

СК