

385.15  
P-76

России

**МИНИСТЕРСТВО  
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.**

ДЕПАРТАМЕНТЪ  
**ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.**

Часть Распорядительная.

С.-Петербургъ.

„ 13 „ Юня 1875 года.

№ 3250.

О сооруженіи Донецкой каменноугольной  
желѣзной дороги.

Высочайше утвержденнымъ 22 Апрѣля 1875 года  
положеніемъ Комитета Министровъ, въ числѣ желѣзныхъ  
дорогъ, разрѣшенныхъ къ постройкѣ, признана особенная  
неотложность сооруженія *Донецкой* каменноугольной  
дороги.

Относительно способа сооруженія новыхъ дорогъ,  
въ этомъ положеніи постановлено:

1) Министръ Путей Сообщенія дѣлаетъ надлежащія  
распоряженія объ изготовленіи техническими органами  
Министерства, на основаніи правительственныхъ изы-  
сканій, общихъ проектовъ направленія и продольной  
профили каждой изъ желѣзныхъ дорогъ, признанныхъ  
неотложными. Вмѣстѣ съ тѣмъ изготовляется Министер-  
ствомъ Путей Сообщенія проектъ техническихъ условій  
сооруженія каждой желѣзной дороги и опредѣляется  
строительная цѣна оной.

2) Когда Министръ Финансовъ, по соображеніи съ  
состояніемъ денежнаго рынка и нашего кредита, при-  
знаетъ возможнымъ учрежденіе новыхъ акціонерныхъ же-  
лѣзнодорожныхъ Обществъ, тогда Министръ Путей Со-  
общенія, по соглашенію съ нимъ, вноситъ въ Комитетъ  
Министровъ предположеніе о способѣ осуществленія  
каждой изъ дорогъ, съ представленіемъ техническихъ  
данныхъ и строительной цѣны дороги, а также проектъ  
устава новаго желѣзно-дорожнаго Общества или надле-  
жащихъ измѣненій въ уставѣ существующаго уже Об-  
щества, если сооруженіе новой дороги предоставляется  
таковому Обществу.

Высочайше утвержденнымъ 22-го Апрѣля 1875 г.  
положеніемъ Комитета Министровъ Донецкую каменно-  
угольную дорогу опредѣлено устроить по слѣдующему  
направленію:

Отъ проектированной на Волго-Донской желѣзной  
дорогѣ *ст. Зеленой* къ *ст. Звѣрево* Воронежско-Ростов-  
ской дороги.

Далѣе отъ *ст. Звѣрево*, по водораздѣлу Донецкаго  
кряжа, до проектированной на этой линіи *ст. Хоцепе-  
товки*, съ вѣтвями; а) отъ станціи Хоцепетовки до  
станціи Никитовки Харьковско-Азовской желѣзной дороги;  
б) отъ проектированной станціи Толстой къ Луганскому  
заводу; и в) отъ сей послѣдней вѣтви къ Харьковско-  
Азовской дорогѣ по направленію къ Славянску, съ раз-  
вѣтвленіями къ Лисичанску и Бахмуту.

Въ Комитетъ Министровъ.

ПРОВЕРЕНО  
19

ДЕПОЗИТАРНОЕ  
ХРАНЕНИЕ

Препровождено 1875 г.



ПРОВЕРЕНО  
1900 г.



Справка и соображеніе.

385.15

P-76



За тѣмъ отъ *ст. Хоцетовки* къ *ст. Синельниково* Лозово-Севастопольской дороги, съ пересѣченіемъ дорогъ Харьковско-Азовской и Константиновской: первой у проектированной *ст. Криничной* и второй — *ст. Рудничной*.

И наконецъ, отъ *г. Екатеринослава* чрезъ *Кривой Рогъ* до *ст. Казанки* Харьковско-Николаевской дороги, съ мостомъ чрезъ *р. Днѣпръ*.

Все протяженіе Донецкой дороги по изъясненному направленію составляетъ до 1.200 верстъ.

Приступъ къ одновременному сооруженію всей этой дороги въ настоящее время невозможенъ, такъ какъ необходимо еще окончить правительственныя изысканія и изготовить техническія данныя по частямъ линіи отъ *ст. Криничной* до *ст. Синельниково* и отъ *г. Екатеринослава* чрезъ *Кривой Рогъ* до *ст. Казанки*.

Между тѣмъ въ скорѣйшемъ сооруженіи дороги отъ *ст. Звѣрево* Воронежско-Ростовской линіи до встрѣчи съ Курско-Харьково-Азовскою дорогою, представляется неотлагательная надобность, такъ какъ этотъ участокъ, проходя по водораздѣлу Донецкаго края и заключая въ своемъ районѣ богатые рудныя и каменноугольныя мѣсторожденія, а равно соприкасаясь къ нѣсколькимъ существующимъ уже желѣзнымъ дорогамъ, наиболѣе необходимъ для развитія каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности и вообще къ распространенію употребленія минеральнаго топлива.

Техническія данныя, по этому участку съ *Никитовскою* и *Луганскою* вѣтвями, уже изготовлены и строительная цѣна опредѣлена. Хотя же по вѣтви *Славянско-Лисичанско-Бахмутской*, не произведены еще правительственныя изысканія, но окончаніе ихъ не замедлитъ послѣдовать, а затѣмъ неотлагательно будутъ изготовлены техническія данныя и опредѣлится строительная цѣна. — Это обстоятельство не можетъ служить препятствіемъ приступить теперь же къ распоряженіямъ о постройкѣ упомянутаго участка, такъ какъ опредѣленная для главной линіи и двухъ вѣтвей ея строительная поперстная цѣна, по имѣющимся нынѣ даннымъ, представляется достаточною и для вѣтви *Славянско-Лисичанско-Бахмутской*; въ случаѣ же излишка этой цѣны противъ той, которая будетъ окончательно опредѣлена собственно для сей послѣдней вѣтви, излишекъ таковой можетъ быть причисленъ къ запасному капиталу дороги, назначаемому для ея улучшенія.

Вмѣстѣ съ упомянутымъ участкомъ представляется возможность приступить къ распоряженіямъ и по сооруженію участка отъ станціи *Звѣрево* Воронежско-Ростовской дороги до *Волго-Донской* дороги, такъ какъ по сему участку техническія данныя также изготовлены и строительная цѣна опредѣлена.

Желѣзную дорогу по водораздѣлу Донецкаго края предполагается ограничить линіею отъ станціи *Звѣрево* Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги до пересѣченія съ Курско-Харьково-Азовскою желѣзною дорогою у проектированной станціи *Криничной*, такъ какъ до этого только пункта произведены изысканія и по нимъ составлены техническія данныя и опредѣлена строительная цѣна.

Желѣзная дорога, по изъясненному направленію главной линіи съ соединительнымъ путемъ отъ станціи *Криничной* до ближайшей полустанціи на Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ, — имѣетъ протяженія . . . . . 194 вер.

Къ ней принадлежатъ вѣтви:

- а) отъ *ст. Хоцетовки* на главной линіи до *ст. Никитовки* на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ . . . . . 18 „
  - б) Отъ *ст. Толстой* на главной линіи, чрезъ *Луганскій заводъ*, до *р. Сѣвернаго Донца* съ пристанью на этой рѣкѣ . . . . . 82 „
  - в) Отъ предыдущей вѣтви по направленію къ *г. Славянску* на Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ, съ развѣтвленіями къ *Лисичанску* и *Бахмуту*. . . . . 152 „
- 446 вер.

Въ Маѣ мѣсяцѣ 1873 года, бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія уже были представлены въ Комитетъ Министровъ какъ исчисленіе строительной стоимости Донецкой каменноугольной желѣзной дороги, такъ и проектъ техническихъ условій сооруженія оной, при чемъ строительная цѣна дороги была Высочайше утверждена во 2-й день Іюля 1873 года по положенію Комитета Министровъ, но какъ упомянутая строительная цѣна дороги опредѣлена была при иномъ составѣ Донецкой желѣзной дороги и при томъ Министерствомъ Путей Сообщенія признается нынѣ необходимымъ количество подвижнаго состава и нѣкоторыхъ другихъ устройствъ Донецкой дороги увеличить противъ первоначальныхъ пред-



положений, о чемъ подробно изложено въ прилагаемой при семъ объяснительной запискѣ, то строительная стоимость каждаго изъ участковъ Донецкой желѣзной дороги опредѣлилась нынѣ на иныхъ основаніяхъ, указанныхъ въ упомянутой запискѣ.

Для перваго участка означенная строительная стоимость составляетъ: за версту 44,166 руб. 66 коп. мет., — а за всѣ 294 версты главной линіи съ вѣтвями Луганскою и Никитовскою 12.985,000 руб. мет. Присоединяя же къ этой суммѣ стоимость Славянско-Лисичанско-Бахмутской вѣтви (152 вер.), опредѣленную по той же поверстной цѣнѣ 44,166 руб. 66 коп., весь строительный капиталъ составляетъ 19.698,330 руб. мет.

Второй участокъ Донецкой линіи, по которому техническія данныя изготовлены и строительная цѣна опредѣлена, составляетъ дорогу отъ ст. Звѣрево Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги до Волго-Донской дороги.

Участокъ этотъ, съ вѣтвями къ пристанямъ на р. р. Сѣверномъ Донцѣ и Донѣ, имѣетъ протяженія 312 вер.

Строительная цѣна, по основаніямъ, изложеннымъ въ упомянутой выше объяснительной запискѣ, составляетъ за версту 40,538 руб. 46 коп., а весь строительный капиталъ 12.648,000 руб. мет.

Обращаясь за симъ къ обсужденію способа сооруженія упомянутыхъ двухъ участковъ, усматривается:

Въ Высочайше утвержденномъ 22 Апрѣля сего года положеніи Комитета Министровъ для постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ указаны слѣдующіе способы: а) посредствомъ учрежденія новаго акціонернаго Общества; и б) посредствомъ существующаго уже желѣзно-дорожнаго Общества.

Донецкая линія отъ Волго-Донской дороги до ст. Криничной Курско-Харьково-Азовской дороги, пересѣкая Козлово-Воронежско-Ростовскую дорогу у ст. Звѣрево, соприкасается съ означенными дорогами. Такимъ образомъ линія эта могла бы быть предоставлена вполнѣ или частью Обществамъ означенныхъ дорогъ; но такая мѣра была бы неудобна, такъ какъ соединеніе въ распоряженіи Общества или Козлово-Воронежско-Ростовской или Курско-Харьково-Азовской дорогъ постройки и эксплуатаціи Донецкой линіи сопряжено съ разными невыгодными послѣдствіями для развитія каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности. Предоставленіе

же хотя бы части Донецкой линіи Обществу Волго-Донской дороги представляется неудобнымъ въ слѣдствіе того, что Общество это кромѣ занятія желѣзною дорогою, имѣетъ на своей обязанности и пароходство по р. Дону и Азовскому морю, а потому увеличеніе лежащихъ на этомъ Обществѣ обязанностей новою желѣзною дорогою повлекло бы лишь къ затрудненію для самого Общества и къ неудовлетворительному ходу обоихъ предприятий.

Образованіе отдѣльнаго акціонернаго Общества для всей линіи отъ Волго-Донской до Курско-Харьково-Азовской дороги хотя и было бы возможно, но при этомъ возбуждается опасеніе, что сосредоточіе такой большой линіи въ распоряженіи одного Общества можетъ повлечь къ разнымъ неудобствамъ и затрудненіямъ, подобнымъ тѣмъ, какія явились бы при предоставленіи Донецкой линіи Обществу или Козлово-Воронежско-Ростовской или Курско-Харьково-Азовской желѣзныхъ дорогъ.

Рядомъ съ высказанными выше затрудненіями, — является то обстоятельство, что части Донецкой линіи — отъ Волго-Донской дороги до ст. Звѣрево на Козлово-Воронежской дорогѣ и отъ сей послѣдней до встрѣчи съ Курско-Харьково-Азовскою дорогою у ст. Криничной, и по своему протяженію, и по техническимъ условіямъ, представляютъ такіе два пути, которые могутъ быть независимы одинъ отъ другаго.

Затѣмъ, и принимая во вниманіе, что участокъ между ст. Звѣрево и ст. Криничною составляетъ такую часть Донецкой линіи, которая, проходя по мѣстности богатой каменноугольными копами и желѣзными рудами имѣетъ центральное значеніе въ дѣлѣ распространенія употребленія минеральнаго топлива и потому требуетъ особой заботы объ устраненіи вліянія на управленіе этимъ участкомъ со стороны сосѣдственныхъ желѣзныхъ дорогъ, представляется необходимымъ для постройки и эксплуатаціи этого участка учредить особое акціонерное Общество.

Что же касается до участка отъ Волго-Донской дороги до ст. Звѣрево на Козлово-Воронежско-Ростовской, то съ выдѣленіемъ его изъ общей Донецкой линіи сооруженіе и эксплуатацію этого участка, представляется возможнымъ предоставить Обществу Грязе-Царицынской дороги, съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы



это Общество приобрѣло въ свое распоряженіе и Волго-Донскую дорогу, дабы такимъ образомъ доставить упомянутому участку прямой исходъ къ р. Волгѣ и устранить вредное совмѣстничество разныхъ дорогъ на Царицынскихъ пристаняхъ р. Волги. Общество Грязе-Царицынской дороги съ своей стороны заявило уже по этому предмету ходатайство, удостовѣряя, что согласилось съ Обществомъ Волго-Донской дороги относительно приобретения сей послѣдней дороги, въ случаѣ предоставленія Обществу Грязе-Царицынской дороги участка Донецкой линіи до ст. Звѣрево.

На основаніи изъясненныхъ соображеній, по соглашенію моему съ Министромъ Финансовъ, признано во всѣхъ отношеніяхъ удобнымъ сооружеііе и эксплуатацію дороги отъ ст. Звѣрево до ст. Криничной предоставить отдѣльному акціонерному обществу, а сооружеііе и эксплуатацію дороги отъ ст. Звѣрево до Волго-Донской дороги предоставить Обществу Грязе-Царицынской дороги.

По вышеизложеннымъ соображеніямъ изготовлены прилагаемые при семъ проекты концессіи и Устава Общества для сооружеііа и эксплуатаціи желѣзной дороги отъ ст. Звѣрево Козлово-Воронежско-Ростовской дороги до ст. Криничной у Курско-Харьково-Азовской дороги съ вѣтвями. Этой новой дорогѣ предполагается усвоить именоваііе „Донецкой каменноугольной“.

Главнѣйшія основанія, на которыхъ, по соглашенію моему съ Министромъ Финансовъ, составлены упомянутые проекты концессіи и устава изложены въ прилагаемой при семъ объяснительной запискѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду съ одной стороны, что Донецкая каменноугольная дорога, начинаясь у ст. Звѣрево и оканчиваясь у ст. Криничной, не имѣетъ своего исхода къ какому-либо порту Азовскаго моря, и должна для этого пользоваться Козлово-Воронежско-Ростовскою и Курско-Харьково-Азовскою дорогами и слѣдовательно быть въ зависимости отъ этихъ дорогъ, а съ другой стороны, что съ продолженіемъ Донецкой линіи отъ ст. Криничной чрезъ Еленовку на Константиновской желѣзной дорогѣ, до г. Мариуполя, линія эта получитъ непосредственный исходъ къ Азовскому морю и тѣмъ устранится вышеизъясненное неудобство, признавалось бы необходимымъ сооружеііе и эксплуатацію упомянутаго продолженія предоставить Обществу Донецкой дороги.

Но какъ для окончательнаго соображенія этого

предположенія нужно еще собрать техническія данныя объ участкѣ между ст. Криничною и Еленовкою, то въ настоящее время невозможно ввести въ уставъ Общества Донецкой дороги продолженіе ея до Мариуполя, но тѣмъ не менѣе, по соглашенію моему съ Министромъ Финансовъ, представлялось бы необходимымъ установить въ принципѣ, что продолженіе Донецкой дороги отъ ст. Криничной до Мариуполя можетъ быть предоставлено Обществу этой дороги, если предъявленныя по сему предмету условія будутъ въ установленномъ порядкѣ приняты Правительствомъ.

Что же касается до остальныхъ частей общей Донецкой линіи, опредѣленной Высочайше утвержденнымъ 22 Апрѣля 1875 года положеніемъ Комитета Министровъ, именно отъ ст. Криничной до ст. Синельниково и отъ Екатеринослава до ст. Казанки, то о мѣрахъ къ сооружеіію этихъ участковъ я войду въ Комитетъ Министровъ съ особымъ представленіемъ, по окончаніи изысканій и изготовленіи техническихъ данныхъ и опредѣленіи строительной цѣны, а также по соглашенію съ Министромъ Финансовъ.

Переходя за симъ къ обсужденію порядка какимъ удобнѣе руководствоваться при образованіи Общества Донецкой дороги и принимая при этомъ во вниманіе: что образованіе сего общества посредствомъ публичной отъ Правительства подписки на акціи согласно тому какъ это было сдѣлано для образованія обществъ Уральской, Оренбургской, Фастовской и Привислянскон дороговъ,—невозможно, въ слѣдствіе оказавшихся на опытѣ неудобствъ этого способа; и что непосредственное избраніе для сказанной цѣли въ качествѣ концессіонеровъ одного лица или компаніи сопряжено съ разными неудобствами,—представляется, по соглашенію моему съ Министромъ Финансовъ, болѣе соответственнымъ образованіе Общества Донецкой дороги совершить путемъ торговъ, нижеслѣдующимъ порядкомъ:

а) По утвержденіи проектовъ концессіи и устава и строительной цѣны, изъ лицъ заявившихъ желаніе принять на себя образованіе общества для сооружеііа и эксплуатаціи Донецкой дороги избираются тѣ, которыя при благонадежности въ добросовѣстномъ исполненіи и веденіи дѣла, представляютъ вѣрныя ручательства въ исправномъ внесеніи акціонернаго капитала.

б) По избраніи такихъ лицъ, съ соглашенія Мини-



стровъ Путей Сообщенія и Финансовъ,—требуется отъ упомянутыхъ лицъ представленіе въ назначенный срокъ запечатанныхъ объявленій о нарицательной стоимости, по которой берутся построить дорогу во всемъ согласно съ Уставомъ и техническими условіями; причемъ въ объявленіяхъ этихъ не должно заключаться никакихъ новыхъ предложеній или ходатайствъ объ измѣненіи предъявленныхъ предъ торгами устава и условій.

в) Объявленія эти принимаются въ назначенный для того день и часъ въ Совѣтѣ Министерства Путей Сообщенія, съ приглашеніемъ въ оный командированныхъ Министромъ Финансовъ чиновъ и въ присутствіи самихъ заявителей и тогда же распечатываются и гласно прочитываются.

г) Затѣмъ, по окончательному соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, сооруженіе и эксплуатация Донецкой дороги отдается тому изъ соискателей, который объявилъ меньшую цѣну; при чемъ въ предупрежденіе послѣдствій, могущихъ произойти отъ соглашенія между соискателями, предоставляется, если и низшее по цѣнѣ изъ объявленныхъ предложеній будетъ признано неудобнымъ, торговъ не утверждать, а войти въ соображеніе о дальнѣйшихъ мѣрахъ къ осуществленію дороги и представить о томъ на Высочайшее усмотрѣніе установленнымъ порядкомъ.

д) По окончательномъ утвержденіи дороги за какимъ либо лицомъ, и представленіи имъ надлежащаго залога, заключается съ этимъ лицомъ концессія по Высочайше утвержденному проекту и имя учредителей, а также суммы основнаго нарицательнаго капитала вносятся въ Высочайше утвержденный уставъ и затѣмъ концессія и уставъ представляются Министромъ Путей Сообщенія Правительствующему Сенату для опубликованія.

Что же касается до сооруженія и эксплуатации желѣзной дороги отъ Волго-Донской дороги до ст. Звѣрево Козлово-Воронежско-Ростовской, то, по соглашенію моему съ Министромъ Финансовъ, полагается, а) войти объ этомъ въ ближайшіе переговоры съ Обществомъ Грязе-Царицынской дороги по Высочайшемъ утвержденіи проекта Устава Общества Донецкой дороги, такъ какъ съ симъ послѣднимъ должны быть соображены всѣ тѣ измѣненія въ дѣйствующемъ Уставѣ Грязе-Царицынской дороги, какія потребуются въ случаѣ отдачи Обществу этой дороги сооруженія и эксплуатаціи упомя-

нутаго участка и приобрѣтенія симъ Обществомъ Волго-Донской дороги;—б) если вышеизложенные переговоры приведутъ къ выгодному для казны результату, то представить дѣло на Высочайшее усмотрѣніе чрезъ Комитетъ Министровъ, съ проектомъ новаго устава и прочими данными; и в) если переговоры окажутся неуспѣшными, то о дальнѣйшихъ мѣрахъ о сооруженіи желѣзной дороги отъ Волго-Донской до ст. Звѣрево войти съ особымъ въ Комитетъ Министровъ представленіемъ.

Министръ Государственныхъ Имуществъ, которому я также сообщилъ на предварительное разсмотрѣніе проектъ устава Общества Донецкой дороги, сдѣлавъ на этотъ проектъ разныя замѣчанія, изъ коихъ однѣ тождественны съ замѣчаніями, сдѣланными ранѣе Министромъ Финансовъ и уже введены въ уставъ, а остальные состоятъ въ слѣдующемъ:

1) Въ § 27 выражены слишкомъ стѣснительныя правила, не только хозяйственно и административно невыгодныя, но и невыполнимыя; слѣдовало бы сказать, во второй части этого §, какъ и въ первой, что  $\frac{1}{3}$  служащихъ при дорогѣ по технической части относятся не до русскихъ подданныхъ, а въ третьей указать на тѣ категоріи, которыя имѣетъ въ виду Министерство Путей Сообщенія.

2) По § 55 Министръ Государственныхъ Имуществъ считаетъ неудобнымъ введеніе въ присутствіе Правленія какихъ бы то ни было представителей частныхъ лицъ или Обществъ, а также установленіе какихъ бы то ни было новыхъ выборныхъ о нихъ правилъ. Такое учрежденіе противорѣчило бы коренному понятію объ акціонерныхъ предпріятіяхъ, и при двухъ Директорахъ отъ Правительства, посторонніе и общественные интересы могутъ считаться обезпеченными.

3) Изложенное въ § 66 правило о безотлагательномъ увольненіи, по требованію Министра Путей Сообщенія, каждаго лица, занимающаго въ Обществѣ какую либо должность, несогласно съ общими административными началами и постановленіями.

По разсмотрѣніи этихъ замѣчаній я нахожу: а) § 27 устава составленъ согласно съ уставами какъ 22 Февраля 1874 г., такъ и утвержденными ранѣе. Добавлено же въ немъ правило, что вообще число лицъ *не русскаго происхожденія*, т. е. не исключая и русскихъ подданныхъ, должно быть ограничено; это ограниченіе не-



обходимо Министерству Путей Сообщенія для устраненія того вреднаго вліянія отъ скопленія на дорогѣ лицъ не русскаго происхожденія, которое доказано опытомъ на нѣкоторыхъ дорогахъ. — Что же касается до объясненія въ § 27 категорій служащихъ, то это излишне, такъ какъ такого разъясненія нѣтъ въ уставахъ другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ и отъ этого никакихъ недоразумѣній не возникало, а при томъ и самое раздѣленіе служащихъ на категоріи по роду службы зависитъ отъ устройства управленія дороги на тѣхъ или иныхъ основаніяхъ. — Посему я полагаю § 27 оставить безъ измѣненія.

б) Привлеченіе представителей отъ владѣльцевъ копей минеральнаго топлива, рудниковъ и металлическихъ заводовъ, а также представителей компаній морскаго и рѣчнаго пароходства — къ участію въ совѣщаніяхъ Правленія по дѣламъ и вопросамъ, касающимся собственно перевозки минеральнаго топлива и металловъ, введено въ § 55 въ тѣхъ видахъ, чтобы этою мѣрою, когда она по обстоятельствамъ окажется нужною, доставить Правленію возможность ближе стать въ извѣстность съ потребностями перевозки топлива и металловъ, — а каменно-угольному дѣлу — поддержку въ его справедливыхъ требованіяхъ по перевозкѣ.

Такое участіе означенныхъ представителей предполагается сдѣлать временнымъ, а не постояннымъ и они вовсе не могутъ вмѣшиваться въ управленіе дорогою. — Поэтому въ семь участіи нѣтъ нарушенія кореннаго понятія объ акціонерныхъ предпріятіяхъ. — По этимъ соображеніямъ я нахожу существенно полезнымъ оставить изъясненную мѣру въ проектѣ устава, какъ она предложена, но если Министерство Государственныхъ Имуществъ, завѣдывающее горною частью, находитъ, что для обезпеченія вышеизъясненныхъ потребностей достаточно присутствія въ Правленіи Директора отъ означеннаго Министерства, и такой взглядъ будетъ уваженъ Комитетомъ Министровъ, то я со своей стороны не встрѣчаю препятствія къ исключенію этой мѣры изъ устава.

Въ большинствѣ утвержденныхъ до 1874 г. уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ право увольненія каждаго изъ служащихъ въ Обществѣ предоставлено Министру Путей Сообщенія, но право это въ тѣхъ уставахъ выражено не совсемъ опредѣлительно, а потому въ уставахъ 22 Февраля 1874 г. объ этомъ объяснено по-

ложительно и редакція § 66 проекта устава Общества Донецкой дороги взята буквально изъ упомянутыхъ уставовъ. Безъ выраженаго ясно сего права Министерство Путей Сообщенія будетъ поставлено во многія затрудненія и пререканія, а потому принятую въ § 66 проекта устава редакцію необходимо оставить безъ измѣненія.

### Заключеніе.

На основаніи вышеизложенныхъ соображеній, я полагаю бы:

1) Утвердить: а) строительную цѣну желѣзной дороги отъ ст. Звѣрево, Козлово-Воронежско-Ростовской дороги до ст. Криничной у Курско-Харьково-Азовской дороги, въ размѣрѣ *сорока чотырехъ тысячъ ста шестидесяти шести рублей шести десяти шести коп. металлическихъ* за версту; б) проекты концессіи и Устава Общества, предполагаемаго къ образованію для сооруженія и эксплуатаціи означенной дороги.

2) Въ дальнѣйшемъ ходѣ этого дѣла поступить на основаніи слѣдующихъ правилъ:

а) По утвержденіи проектовъ концессіи и устава и строительной цѣны, изъ лицъ заявившихъ желаніе принять на себя образованіе общества для сооруженія и эксплуатаціи Донецкой дороги избираются тѣ, которые при благонадежности въ добросовѣстномъ исполненіи и веденіи дѣла, представляютъ вѣрныя ручательства въ исправномъ внесеніи акціонернаго капитала.

б) По избраніи такихъ лицъ, съ соглашенія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, — требуется отъ упомянутыхъ лицъ представленіе въ назначенный срокъ запечатанныхъ объявленій о нарицательной стоимости, по которой берутся построить дорогу во всемъ согласно съ Уставомъ и техническими условіями; причемъ въ объявленіяхъ этихъ не должно заключаться никакихъ новыхъ предложеній или ходатайствъ объ измѣненіи предъявленныхъ предъ торгами устава и условій.

в) Объявленія эти принимаются въ назначенный для того день и часъ въ Совѣтѣ Министерства Путей Сообщенія, съ приглашеніемъ въ оный командированныхъ Министромъ Финансовъ чиновъ и въ присутствіи самихъ заявителей и тогда же распечатываются и гласно прочитываются.

г) Затѣмъ по окончательному соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, сооруженіе и





104  
эксплоатація Донецкой дороги отдается тому изъ соискателей, который объявить меньшую цѣну; при чемъ въ предупрежденіе послѣдствій, могущихъ произойти отъ соглашенія между соискателями, предоставляется, если и низшее по цѣнѣ изъ объявленныхъ предложеній будетъ признано неудобнымъ, торговъ не утверждать, а войти въ соображеніе о дальнѣйшихъ мѣрахъ къ осуществленію дороги и представить о томъ на Высочайшее усмотрѣніе установленнымъ порядкомъ.

д) По окончательномъ утвержденіи дороги за какимъ либо лицомъ, и представленіи имъ надлежащаго залога заключается съ этимъ лицомъ концессія по Высочайше утвержденному проекту и имя учредителей а также суммы основнаго нарицательнаго капитала вносятся въ Высочайше утвержденный уставъ и затѣмъ концессія и уставъ представляются Министромъ Путей Сообщенія Правительствующему Сенату для опубликованія.

3) Продолженіе Донецкой дороги отъ ст. Криничной до г. Мариуполя предоставить въ распоряженіе Общества означенной дороги если предложенныя этимъ Обществомъ условія будутъ, въ установленномъ порядкѣ, приняты Правительствомъ.

4) Утвердить строительную цѣну желѣзной дороги отъ Волго-Донской до ст. Звѣрево Козлово-Воронежско-Ростовской, въ размѣрѣ *сорока тысячъ пятисотъ тридцати восьми рублей сорока шести копѣекъ мет. за версту* и предоставить мнѣ, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, войти въ ближайшіе переговоры съ Обществомъ Грязе-Царицынской дороги о предоставленіи сему Обществу сооруженія и эксплуатаціи вышеупомянутой дороги, съ приобрѣтеніемъ въ его же распоряженіе и Волго-Донской дороги, и если переговоры эти приведутъ къ выгодному для казны результату, то по этому дѣлу съ приложеніемъ проекта новаго устава, войти въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ, а если переговоры окажутся неуспѣшными, то о дальнѣйшихъ мѣрахъ также войти въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ.

Министръ Путей Сообщенія,

Генералъ-Адъютантъ *Посѣтѣ.*

Директоръ *Хмельницкій.*

