

С 16

ДѢЙСТВИТЕЛЬНЫЙ ТАЙНЫЙ СОВѢТНИКЪ

ИНЖЕНЕРЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ВАСИЛІЙ ВАСИЛЬЕВИЧЪ

САЛОВЪ.

Къ пятидесятилѣтію его Государственной службы.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

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

1908.

ДѢЙСТВИТЕЛЬНЫЙ ТАЙНЫЙ СОВѢТНИКЪ

ИНЖЕНЕРЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ВАСИЛІЙ ВАСИЛЬЕВИЧЪ

САЛОВЪ.



Къ пятидесятилѣтію его Государственной службы.





H. Carobz

Дѣйствительный тайный совѣтникъ,

ИНЖЕНЕРЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

Василій Васильевичъ Саловъ.

(къ 50-лѣтію его служебной дѣятельности).

25 іюня сего года вѣдомство путей сообщенія, весь русскій инженерный міръ и обширный кругъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей и лицъ, прикосновенныхъ къ путямъ сообщенія, празднуютъ 50-лѣтіе государственной службы предсѣдателя Инженернаго Совѣта Министерства Путей Сообщенія, инженера путей сообщенія, дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Василя Васильевича Салова.

Обладая рѣдкимъ сочетаніемъ высокихъ талантовъ и трудолюбія, В. В. Саловъ въ теченіе непрерывнаго числа лѣтъ является выдающимся дѣятелемъ во всѣхъ начинаніяхъ правительства, направленныхъ къ улучшенію постройки и эксплуатаціи нашихъ путей сообщенія, и вмѣстѣ съ тѣмъ связалъ свое имя съ главнѣйшими работами и мѣропріятіями вѣдомства путей сообщенія за этотъ періодъ.

Въ лицѣ В. В. Салова чувствуется также одинъ изъ старѣйшихъ въ настоящее время участниковъ русской научно-технической литературы и сотрудниковъ Журнала Министерства Путей Сообщенія, въ которомъ статьи его помѣщались съ 1863 года.

В. В. Саловъ родился въ октябрѣ 1839 года, въ имѣніи своего отца, Саловой-Сосновкѣ, въ Трубчевскомъ уѣздѣ, Орловской губерніи.

Василій Васильевичъ Саловъ принадлежитъ къ древнему дворянскому роду. Прадѣду В. В. Салова, Никитѣ Гавриловичу, за ратную службу въ походѣ противъ Польши и Литвы, послѣ за-

ключенія Андрусовскаго перемирія, въ сентябрѣ 1670 года, были пожалованы царемъ Алексѣемъ Михайловичемъ вотчины въ нынѣшней Орловской губерніи. Въ составъ этихъ помѣстій входило и упомянутое выше имѣніе Сосновка, мѣсторожденіе В. В. Салова.

Съ осени 1848 года до половины ноября 1850 года В. В. Саловъ обучался въ Москвѣ, въ небольшомъ пансіонѣ Р. И. Циммермана. 21 ноября 1850 г. (въ день открытія Благовѣщенскаго, нынѣ Николаевскаго, чрезъ р. Неву, моста) В. В. Саловъ былъ привезенъ въ Петербургъ и, для подготовки къ поступленію въ Институтъ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія, былъ помѣщенъ въ пансіонъ преподавателя института, подполковника Ю. К. Шульца.

Въ Институтъ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія (закрытое учебное заведеніе, въ которомъ господствовала строгая военная дисциплина) В. В. Саловъ поступилъ въ возрастѣ около 12 лѣтъ, въ августѣ 1851 г., во 2-й общій классъ; въ 3-й классъ онъ перешелъ вторымъ, въ 4-й классъ—первымъ и затѣмъ переходилъ ежегодно изъ класса въ классъ первымъ. Въ послѣдній годъ передъ выпускомъ В. В. Саловъ былъ фельдфебелемъ второй роты.

25 іюня 1858 года В. В. Саловъ окончилъ институтъ въ чинѣ инженеръ-поручика, первымъ по выпуску. Имя В. В. Салова, какъ „отличнѣйшаго“ ученика, начертано на мраморной доскѣ въ актовомъ залѣ института.

Дѣйствительная служба В. В. Салова началась на производившейся Главнымъ обществомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ постройкѣ С.-Петербурго-варшавской желѣзной дороги, на участкѣ Гатчина-Динабургъ, на которомъ въ предшествующемъ 1857 году онъ находился на практическихъ занятіяхъ, исполняя тогда обязанности десятника. Въ концѣ 1859 г. В. В. Саловъ перешелъ на изысканія участка Орель-Курскъ проектированной въ то время Московско-ѳеодосійской желѣзной дороги. Эти изысканія производились также Главнымъ обществомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, которое намѣрено было устроить линію отъ Москвы до ѳеодосіи. Но въ послѣдствіи общество отказалось отъ выполненія этихъ предположеній, вслѣдствіе чего изысканія были прерваны. В. В. Саловъ былъ причисленъ къ правленію Московскаго округа путей сообщенія.

Въ 1860 г. В. В. Саловъ женился въ Курскѣ на дочери д. с. с. Шеншина, Елизаветѣ Степановнѣ, и переселился въ Москву. Состоя при правленіи мѣстнаго округа путей сообщенія, В. В. Саловъ занимался составленіемъ проектовъ различныхъ сооружений, какъ-то: моста черезъ р. Язу въ Москвѣ, Тростенскаго водохранилища для попусковъ воды въ р. Москву при мелководьи, и другихъ.

Лѣтомъ 1862 года главноуправляющій путями сообщенія генераль-адъютантъ К. В. Чевкинъ командировалъ В. В. Салова, „для ознакомленія съ важнѣйшими гидротехническими сооружениями нашими и съ производствомъ работъ по части водяныхъ сообщеній“, на верхнюю Волгу, на Тихвинскую систему и на работы, производившіяся на Приладожскихъ каналахъ.

Будучи приглашенъ въ концѣ 1862 года занять въ Институтѣ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія вновь учрежденную кафедру портовыхъ сооружений и водоснабженій, В. В. Саловъ былъ командированъ за границу, гдѣ онъ слушалъ въ Парижѣ лекціи въ Школѣ мостовъ и дорогъ одновременно съ Сади-Карно, впоследствии президентомъ французской республики. Послѣ подробнаго осмотра многихъ портовыхъ сооружений и гидротехническихъ работъ во Франціи, Италиіи и Германіи, В. В. Саловъ возвратился осенью 1863 г. въ С.-Петербургъ и приступилъ къ преподаванію въ Институтѣ порученныхъ ему отраслей строительнаго искусства, первоначально въ качествѣ преподавателя, а затѣмъ и экстраординарнаго профессора. Кафедру свою В. В. занималъ въ Институтѣ въ теченіе 9 лѣтъ до конца сентября 1872 г., но и послѣ того В. В. сохранилъ связь съ Институтомъ, оставаясь еще 12 лѣтъ, по увольненіи отъ должности профессора, членомъ конференціи Института. Въ теченіе 6 лѣтъ (съ сентября 1864 г. по ноябрь 1870 г.) В. В. одновременно съ профессурою занималъ въ Институтѣ должность конференцъ-секретаря. Въ теченіе нѣкотораго времени В. В. преподавалъ также строительное искусство въ институтахъ Горномъ и Земледѣльческомъ (нынѣ Лѣсномъ).

В. В. Саловъ создалъ въ институтѣ самостоятельную кафедру Приморскихъ и Портовыхъ сооружений и составилъ напечатанный въ 1868 году курсъ Портовыхъ сооружений, который признанъ неутратившимъ еще и нынѣ своего значенія. Командированный

неоднократно за границу для осмотра важнейших гидротехнических и железнодорожных сооружений Европы, Саловъ знакомилъ русскихъ инженеровъ съ результатами своихъ наблюдений статьями, помещавшимися въ „Журналъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и П. З.“ (нынѣ „Журналъ Министерства Путей Сообщенія“). Въ 1861 г. въ „Журналѣ“ напечатано описаніе замѣчательнѣйшихъ водоснабженій французскихъ провинціальныхъ горюдокъ, въ 1863 году „Парижское водоснабженіе“ и затѣмъ въ последующіе годы рядъ статей о дешевыхъ, узкоколейныхъ и другихъ облегченнаго типа желѣзныхъ дорогахъ.

Статьи В. В. Салова свидѣтельствуютъ о большой наблюдательности и обширныхъ познаніяхъ автора, который нерѣдко былъ приглашаемъ какъ экспертъ при рѣшеніи вопросовъ, относящихся къ портовому дѣлу. Такъ, напримѣръ, при разсмотрѣннй конкурсныхъ проектовъ на устройство Одесскаго порта В. В. Саловъ и П. П. Плушинскій состояли дѣлопроизводителями комиссіи; при освидѣтельствованіи въ 1871 г. работъ того же Одесскаго порта В. В. Саловъ участвовалъ въ составѣ особой комиссіи, изъ представителей разныхъ вѣдомствъ, для разбора претензій подрядчика по устройству означеннаго порта и т. п.

Посвящая значительное время изученію всѣхъ отраслей инженерныхъ знаній, а не исключительно однимъ обязательнымъ занятіямъ по избранному предмету, В. В. Саловъ явился чрезвычайно талантливымъ новаторомъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

В. В. Саловъ первый въ Россіи возбудилъ вопросъ о дешевыхъ желѣзнодорожныхъ путяхъ.

Мнѣнія В. В. Салова по этому предмету впервые были высказаны въ напечатанной въ 1866 году въ „Журналѣ Путей Сообщенія“ статьѣ: „Значеніе конныхъ и паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи“.

Еще опредѣленнѣе и подробнѣе взгляды В. В. Салова выражены въ его статьѣ, напечатанной въ 1871 году въ „Журналѣ Путей Сообщенія“ и озаглавленной „Постройка и эксплуатация дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ“.

Будучи профессоромъ института, Василій Васильевичъ, благодаря своимъ выдающимся способностямъ, былъ вмѣстѣ съ тѣмъ призванъ къ разработкѣ народившагося въ началѣ семидесятыхъ

годовъ вопроса о примѣненіи типа узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Еще въ концѣ шестидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія послана была въ Англію и Западную Европу, подъ предсѣдательствомъ графа А. П. Бобринскаго (впослѣдствіи министра путей сообщенія), особая правительственная комиссія для изученія дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ комиссіи этой, въ числѣ прочихъ лицъ, состоялъ членомъ и В. В. По возвращеніи комиссіи въ Россію, В. В. былъ снова командированъ съ тою же цѣлью лѣтомъ 1869 г. въ Швецію, Норвегію и Данію.

Здѣсь В. В. Саловъ ознакомился на мѣстѣ съ системою постройки и эксплуатаціи шведскихъ и норвежскихъ желѣзныхъ дорогъ, общее описаніе которыхъ составляетъ главную часть названной выше статьи В. В. Салова въ „Журналѣ Путей Сообщенія“.

Къ статьѣ приложены двѣ, очень подробно составленныя, таблицы стоимости и доходности различныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Европѣ.

Уже въ 1870 и 1871 гг. В. В. Салову пришлось примѣнить на практикѣ соображенія объ удешевленныхъ желѣзнодорожныхъ путяхъ.

По всеподданнѣйшему докладу министровъ путей сообщенія и финансовъ, въ апрѣлѣ 1870 года, состоялось Высочайшее разрѣшеніе построить на счетъ правительства узкоколейную желѣзную дорогу отъ г. Ливень до Орловско-грязской дороги, длиною въ 54 версты, и для сего открыть кредитъ изъ желѣзнодорожнаго фонда въ 1.404.000 рублей (послѣ того, когда протяженіе Ливенской желѣзной дороги положено было удлинить на 4 версты, увеличенъ былъ и размѣръ этого кредита, на 104.000 рублей).

В. В. былъ назначенъ членомъ управленія этой дороги, а по назначеніи предсѣдателя означеннаго управленія, графа Ал. П. Бобринскаго, министромъ путей сообщенія, В. В. замѣнилъ его въ 1871 г. въ должности предсѣдателя управленія постройкою Ливенской ж. д. и члена комитета по постройкѣ узкоколейныхъ ж. дорогъ въ Россіи.

Товарное движеніе по Ливенской дорогѣ было открыто 15 апрѣля, а пассажирское 17 апрѣля 1871 года. Вся сумма

расходовъ на Ливенскую дорогу составила 1.490.607 рублей. Дорога была выстроена въ 11 мѣсяцевъ. Длина ея 57 верстъ; она представляла особый интересъ тѣмъ, что имѣла путь всего въ 3,5 фута ширины и отличалась специальнымъ подвижнымъ составомъ одно-буферной системы. Постройка дороги обошлась нѣсколько дешевле ассигнованной на нее суммы—около 26.000 кред. руб. на версту протяженія, изъ которыхъ слишкомъ 7.000 р. на версту стоилъ подвижной составъ.

2 іюля 1871 г. В. В., въ возрастѣ 31 года, былъ назначенъ именнымъ указомъ непремѣннымъ членомъ Совѣщательнаго комитета министерства путей сообщенія. Въ іюлѣ 1872 г. ему было ввѣрено завѣдываніе Техническою и Инспекторскою частями по жел. дорогамъ, соединенное съ обязанностью предсѣдательствовать въ Техническо-инспекторскомъ комитетѣ жел. дор.

Такимъ образомъ, В. В. сдѣлался ближайшимъ сотрудникомъ по желѣзнодорожному дѣлу бывшаго въ то время министромъ путей сообщенія графа А. П. Бобринскаго, кипучей дѣятельности котораго и стремленія упорядочить у насъ желѣзныя дороги посвящено много теплыхъ словъ авторомъ изданнаго въ 1902 году канцеляріею Комитета министровъ обширнаго историческаго изслѣдованія „Наша желѣзнодорожная политика“, по документамъ канцеляріи Комитета министровъ (томъ II, стр. 107—206).

Въ этотъ періодъ времени русская желѣзнодорожная сѣть увеличилась на 6.000 верстъ (въ 1872 году было 13.219 верстъ, а въ 1877 году состояло 19.293 версты).

Всѣ проекты, за указанный періодъ времени, на постройку линій не миновали тщательнаго разсмотрѣнія В. В. Салова. Въ то же время по инициативѣ В. В. Салова и подъ его руководствомъ изданъ цѣлый рядъ правительственныхъ постановленій, касающихся упорядоченія постройки и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Изданы правила содержанія и охраненія желѣзныхъ дорогъ, правила движенія, положеніе о сигналахъ, техническія условія проектированія мостовъ на желѣзныхъ дорогахъ, инструкція инспекторамъ на желѣзныхъ дорогахъ, инструкція для производства желѣзнодорожныхъ изысканій, правила перевозки скота; установлены книги для записи жалобъ на товарныхъ станціяхъ и установлены правила для пользованія жалобными

книгами; учреждены въ пассажирскихъ поѣздахъ особыя отдѣленія для дамъ; приняты мѣры противъ пожаровъ отъ искръ паровозовъ; установлены типы желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ, а также товарныхъ и угольныхъ вагоновъ и платформъ; приняты мѣры для распространенія въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ минеральнаго топлива; введено, въ видѣ обязательнаго для желѣзныхъ дорогъ постановленія, усовершенствованное отопленіе пассажирскихъ вагоновъ первыхъ двухъ классовъ.

Вслѣдствіе присоединенія техническо-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ къ департаменту желѣзныхъ дорогъ, В. В. былъ назначенъ въ февралѣ 1877 года состоящимъ при министрѣ путей сообщенія инженеромъ четвертаго класса и членомъ отъ правительства въ совѣтъ управленія Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ каковыхъ должностяхъ онъ и оставался 7 лѣтъ, до назначенія его 6 іюля 1884 г. Директоромъ департамента желѣзныхъ дорогъ.

За все это время службы Василя Васильевича на него были возлагаемы разныя служебныя порученія: такъ, въ сентябрѣ 1871 г. онъ былъ командированъ въ Одессу предсѣдателемъ двухъ междувѣдомственныхъ комиссій: одной для выясненія расчетовъ казны съ строителемъ Южныхъ ж.ж. дорогъ, барономъ Унгернъ-Штернбергомъ, и другой для урегулированія отношеній казны къ контрагенту работъ Одесскаго порта Починскому.

Въ 1872 г. В. В. было поручено завѣдываніе дѣлами Комитета жел. дорогъ до упраздненія сего Комитета въ 1873 г. и передачи его дѣлъ въ Комитетъ министровъ.

Съ сентября 1875 г. до апрѣля 1884 г. В. В. состоялъ членомъ Комитета по передвиженію войскъ, и 22 октября 1876 г. онъ назначенъ былъ въ качествѣ члена въ составъ комиссіи, учрежденной для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, подъ предсѣдательствомъ графа Э. Т. Баранова.

Необходимо еще упомянуть, что въ 1873 г. В. В. былъ командированъ на Вѣнскую всемірную выставку, въ качествѣ эксперта строительнаго отдѣла выставки, а въ апрѣлѣ 1878 года онъ былъ командированъ въ Бернъ старшимъ делегатомъ русскаго правительства на первую международную конференцію по товарнымъ перевозкамъ, причемъ, при его участіи, выработана была между-

народная конвенція относительно означенныхъ перевозокъ, послужившая, между прочимъ, вмѣстѣ съ трудами комиссіи графа Баранова, главнымъ основаніемъ для составленія въ 1885 году Соединенными Департаментами Государственнаго Совѣта Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. В. В. былъ приглашаемъ во всѣ засѣданія Соединенныхъ Департаментовъ при обсужденіи ими проекта означеннаго устава.

Съ 15-го сентября 1877 г. по 31-е мая 1885 г. В. В. былъ главнымъ руководителемъ постройки С.-Петербургскаго Морскаго канала, въ качествѣ предсѣдателя Временнаго управленія и Комитета по постройкѣ означеннаго канала. В. В. оставался во главѣ этого дѣла $7\frac{1}{2}$ лѣтъ, по 31-е мая 1885 года, и принималъ участіе въ торжественномъ освященіи канала, въ Высочайшемъ присутствіи, 15-го мая 1885 г.

Высочайшее повелѣніе о сооруженіи С.-Петербургскаго морскаго канала послѣдовало 1-го іюня 1874 г. Для составленія проектовъ необходимыхъ сооруженій и для завѣдыванія производствомъ работъ было образовано въ составѣ министерства путей сообщенія особое Временное управленіе. По окончаніи предварительныхъ изысканій и по изготовленіи дноуглубительныхъ машинъ, было приступлено въ 1878 г. къ вырытію и огражденію дамбами Морскаго канала, а также къ устройству Привозной гавани. Каналь прорытъ отъ р. Невы, у Гутуевскаго острова, до Малаго Кронштадтскаго рейда, вдоль дамбы Портовой желѣзной дороги была устроена вѣтвь канала по направленію къ устью Екатерингофскаго рукава Невы. Кромѣ того, была расчищена часть русла р. Невы между Невскимъ концомъ канала и началомъ Екатерингофскаго рукава. Каналь имѣетъ длину $26\frac{1}{2}$ версты и его вѣтвь— $3\frac{1}{2}$ версты; глубина канала была доведена до 22 футъ, а вѣтви до 20 и 16 футъ. Общее количество дноуглубительныхъ работъ въ руслѣ канала и въ Привозной гавани составляло около 1 милліона куб. саж. Устроенная одновременно съ Морскимъ каналомъ Привозная гавань расположена при выходѣ канала въ Неву, имѣла глубину въ 22 фута, водную площадь въ 46.000 кв. саж. и 725 пог. саж. гранитныхъ набережныхъ. Исполненными до 1885 г. работами, общая стоимость коихъ составляла около 13 милліоновъ рублей, былъ образованъ новый 22-футовый фарватеръ

для входа судовъ съ моря въ Неву, въ то время, какъ на бывшемъ главномъ ходѣ, — „Большомъ корабельномъ фарватерѣ“, — имѣлось лишь около 9 фут. глубины. Привозная же гавань, соединенная съ желѣзными дорогами рельсовымъ путемъ, дала возможность непосредственной нагрузки желѣзнодорожныхъ грузовъ изъ вагоновъ на морскія суда.

Быстротѣ и успѣху въ исполненіи работъ способствовала энергія В. В. Салова и участіе въ трудахъ такихъ сподвижниковъ, какъ начальникъ главнаго военно-инженернаго управленія и бывший строитель Кронштадтскихъ укрѣпленій, генераль-лейтенантъ Звѣревъ, директоръ департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, тайный совѣтникъ П. А. Фадѣевъ и другіе.

Работы были окончены осенью 1884 г., и 15-го мая 1885 г. Морской каналъ былъ открытъ съ большою торжественностью, съ участіемъ главнаго руководителя работъ В. В. Салова, въ присутствіи Государя Императора, Государыни Императрицы и Ихъ Августѣйшаго Семейства, при громѣ салюта съ военныхъ судовъ, участвовавшихъ въ церемоніи.

Когда въ началѣ 1881 года правительство наше вступило на путь казеннаго строительства желѣзныхъ дорогъ, В. В. былъ назначенъ въ составъ образованнаго въ то время Временнаго управленія по сооруженію Криворогской, нынѣ Екатерининской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ, обратившагося впослѣдствіи въ центральный органъ завѣдыванія всѣми русскими казенными желѣзными дорогами. В. В. состоялъ членомъ этого учрежденія съ самаго начала его образованія 28-го февраля 1881 г., затѣмъ вице-предсѣдателемъ (съ 3-го февраля 1883 года) и, наконецъ, предсѣдателемъ (съ 5-го іюля 1885 г.).

Съ назначеніемъ въ іюль 1884 года В. В. Директоромъ департамента желѣзныхъ дорогъ, за нимъ сохранена была и должность предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а въ іюль 1885 года на него было возложено также исправленіе вакантной должности начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, которой въ то время присвоены были какъ классъ, такъ и права и обязанности товарища министра.

Въ лицѣ начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ объединялись дѣйствія и распоряженія двухъ учрежденій, изъ которыхъ

одно—Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, завѣдывало частными желѣзными дорогами, а другое—Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—завѣдывало казенными желѣзными дорогами.

Такимъ образомъ въ рукахъ В. В. Салова сосредоточивалось, въ теченіе 4¹/₂ лѣтъ, высшее завѣдываніе всѣми нашими рельсовыми путями. 26-го апрѣля 1887 года В. В. былъ утвержденъ въ должности начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, съ увольненіемъ его отъ должностей Директора департамента желѣзныхъ дорогъ и предсѣдателя Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, замѣщенныхъ другими лицами, состоявшими въ непосредственномъ подчиненіи начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1887 и 1888 годахъ В. В. исправлялъ двукратно должность товарища министра (съ 26-го апрѣля по 1-ое сентября 1887 г. и съ 1-го мая по 8-ое сентября 1888 г.), причемъ, во время отсутствія министра путей сообщенія изъ С.-Петербурга, временно управлялъ министерствомъ путей сообщенія, въ теченіе отъ одного мѣсяца до шести недѣль. Въ качествѣ начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ В. В. состоялъ также съ октября мѣсяца 1887 г. членомъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, дѣятельность котораго была посвящена въ то время, главнымъ образомъ, составленію разныхъ правилъ, въ развитіе Общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ должности начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ В. В. Саловъ оставался до апрѣля 1889 года, когда послѣдовало назначеніе его членомъ Техническаго отдѣла Совѣта министерства путей сообщенія съ оставленіемъ и членомъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Періодъ управленія В. В. Салова желѣзными дорогами является весьма замѣчательнымъ.

Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ разрослось (въ апрѣлѣ 1889 года въ его завѣдываніи находилось 5.157 верстъ эксплуатируемыхъ линій, не считая линій строящихся), и дѣло желѣзнодорожнаго казеннаго хозяйства поставлено на прочную и практическую почву.

Вкратцѣ, развитіе желѣзнодорожнаго казеннаго строительства и казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ послѣ нѣкотораго

періода исключительнаго господства концессіонной системы, начатое при дѣятельномъ участіи В. В. Салова, представляется въ слѣдующемъ видѣ.

20-го февраля 1881 года Высочайше утверждено „Положеніе о временномъ управленіи по постройкѣ Криворогской (нынѣ Екатеринославской) и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ правительства“, чѣмъ обозначилось начало новаго направленія въ правительственной желѣзнодорожной политикѣ.

15-го октября 1882 года Высочайше утверждено „Временное положеніе по завѣдыванію эксплуатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ“. Это положеніе вызвано было переходомъ въ казну Харьковско-николаевской желѣзной дороги, длиною 1.031 верста.

На основаніи означенныхъ положеній, министръ путей сообщенія утвердилъ подробныя инструкціи названному Временному управленію—11-го іюля 1881 года по постройкѣ Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ и 16-го марта 1883 года по завѣдыванію эксплуатаціею желѣзныхъ дорогъ. Послѣдняя инструкція 28-го сентября того же года получила особое дополненіе.

Своевременно были даны также инструкціи главнымъ мѣстнымъ распорядителямъ, т.-е. начальникамъ работъ строящихся казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и начальникамъ эксплуатируемыхъ казною дорогъ.

Согласно послѣдовавшему въ 1875 году Высочайшему утвержденію проекта Криворогской желѣзной дороги, она должна была состоять изъ двухъ участковъ, перваго—отъ Хацпетовки (на Донецкой желѣзной дорогѣ) до Синельникова, а втораго—отъ Екатеринослава черезъ Кривой Рогъ до станціи Казанки Харьковско-николаевской желѣзной дороги; но исполненіе проекта задержалось и только 6-го февраля 1881 г. послѣдовало Высочайше утвержденное положеніе Комитета министровъ о безотлагательномъ сооруженіи дороги между Казанкою и Хацпетовкою казеннымъ способомъ, подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ министра путей сообщенія.

18-го февраля 1882 г. строящаяся дорога получила наименованіе „Екатеринославской“. При общей длинѣ 471 вер., она требовала, безъ стоимости рельсовъ, скрѣпленій, подвижнаго состава и моста черезъ рѣку Днѣпръ въ Екатеринославѣ—11.620.667 р. м.

Кромѣ того, на мостъ черезъ Днѣпръ—2.633.333 р., на рельсы, скрѣпленія и подвижной составъ—7.212.667 р., а всего—21.466.667 р. мет., т.-е. на версту 45.576 руб. мет.

Постройкой этой дороги утвердился періодъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ казенными силами.

Велѣдъ за Екатерининскою, правительство приступило къ постройкѣ стратегическихъ Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Начало сооруженія этихъ линій составила Жабинско-пинская желѣзная дорога, построенная военнымъ министерствомъ въ 1882 г. отъ ст. Жабинка Московско-брестской желѣзной дороги до города Пинска. При длинѣ въ 136 вер. она обошлась въ 4.370.275 р. кред. или 32.134 руб. на версту.

Полѣскія желѣзныя дороги, въ составъ которыхъ вошла только что упомянутая линія, должны были состоять изъ линій: 1) Вильно-Ровно, съ вѣтвью Барановичи-Бѣлостокъ, 2) Сѣдлецъ-Малвинъ и 3) Пинскъ-Гомель—всего около 1.075 верствъ; для нихъ, согласно исчисленію военного министерства, требовалась сумма по 19.000 руб. съ версты, безъ стоимости рельсовъ, скрѣпленій, и при содѣйствіи верхняго балласта и подвижного состава, безъ оборотнаго капитала работамъ средствами желѣзнодорожныхъ баталіоновъ.

Высочайше утвержденнымъ 26-го ноября 1884 г. положеніемъ Комитета министровъ было постановлено приступать къ устройству Брестъ-холмской желѣзной дороги, длиною 107 верствъ, и на основаніи Высочайше утвержденного, 6-го апрѣля 1885 г., положенія Комитета министровъ приступлено было къ устройству Ромны-временчугской желѣзной дороги, причемъ стоимость постройки была исчислена въ 8.280.127 р. или 41.859 р. на версту.

Коснувшись зарожденія существующей казенной желѣзнодорожной сѣти, съ приведеніемъ свѣдѣній о возобновленіи постройки желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны, при существованіи частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, необходимо также указать на второй видъ приращенія казенной сѣти рельсовыхъ путей—посредствомъ выкупа отдѣльныхъ дорогъ изъ владѣнія акціонерныхъ обществъ.

Съ 1876 года, когда была приобрѣтена въ казну первая частная желѣзная дорога—Либавская, тотчасъ же, впрочемъ, переданная

обществу Ландварово-роменской желѣзной дороги на условіяхъ сліянія ея въ одно предпріятіе съ этой послѣдней дорогой,—до сосредоточенія Управленія желѣзныхъ дорогъ въ рукахъ В. В. Салова, казенная сѣть желѣзныхъ дорогъ расширялась путемъ выкупа довольно медленно. Въ 1881 году выкуплена была Харьковско-николаевская желѣзная дорога, а въ 1882 году Тамбово-саратовская. Начиная же съ 1885 г., приобрѣтеніе частныхъ линій принимаетъ весьма значительные размѣры и не проходитъ ни одного года, за исключеніемъ лишь 1887 г., чтобы сѣть казенныхъ дорогъ не увеличивалась выкупомъ одной или двухъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ, въ 1885 году правительство приобрѣло Муромскую и Путиловскую желѣзныя дороги, въ 1886 г.—Уральскую, въ 1888 г.—Рязско-моршанскую, въ 1889 г.—Рязско-вяземскую, Моршанско-сызранскую и Закавказскую дороги. Осуществленіе выкупа такого разнообразнаго числа частныхъ желѣзныхъ дорогъ и успѣшное проведеніе необходимыхъ для этого мѣропріятій, несомнѣнно, потребовало большой энергіи и настойчивости и было возможно благодаря обширнымъ познаніямъ главнаго руководителя желѣзныхъ дорогъ и удивительнаго умѣнія В. В. Салова вникать въ сущность всякаго дѣла, искусству его обнимать самыя сложныя дѣла со всѣхъ сторонъ, не только технической, но также и экономической, финансовой и юридической. Получивъ правильную постановку при В. В. Саловѣ, дѣло выкупа желѣзныхъ дорогъ отъ частныхъ обществъ могло продолжаться и послѣ оставленія имъ должности руководителя желѣзнодорожнымъ дѣломъ. Такимъ образомъ, въ 1890 году были выкуплены Тамбово-козловская и Курско-харьково-азовскія линіи, въ 1891 году—Либаво-роменская и Орловско-грязская, въ 1892 г.—Варшавско-тереспольская дорога. За исключеніемъ Козлово-тамбовской и Тамбово-саратовской желѣзныхъ дорогъ, переданныхъ снова въ эксплуатацію частнаго общества Рязанско-уральской желѣзной дороги,—всѣ названныя выше линіи, въ томъ числѣ и Либавская, вновь перешедшая въ казну въ составѣ Либаво-роменской желѣзной дороги, въ настоящее время эксплуатируются казною. Посему В. В. Саловъ, который является энергическимъ дѣятелемъ при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны и по выкупу многихъ изъ нихъ отъ частныхъ обществъ, можетъ считаться однимъ

изъ главныхъ пособниковъ въ дѣлѣ созданія существующей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Столь усиленный выкупъ желѣзныхъ дорогъ въ то время, помимо признанной необходимости сосредоточить въ рукахъ правительства нѣкоторыя особо важныя въ политическомъ, стратегическомъ и экономическомъ отношеніяхъ желѣзнодорожныя линіи, объясняется въ общихъ чертахъ обстоятельствами, особыми для каждой отдѣльной дороги.

Названныя желѣзныя дороги, какъ и большинство русскихъ частныхъ дорогъ, были построены въ концѣ шестидесятыхъ и началѣ семидесятыхъ годовъ. Такимъ образомъ, въ концу столѣтія, дороги эти имѣли за собой уже достаточно продолжительный опытъ, вполне выяснившій какъ условія, въ которыхъ находилась эксплуатация каждой изъ этихъ линій, такъ и вопросъ о возможности ихъ дальнѣйшаго существованія, какъ самостоятельныхъ коммерческихъ предпріятій, безъ обремененія казны, принявшей на себя обязательство по гарантіи ихъ капиталовъ. Опытъ этотъ показалъ, что нѣкоторыя изъ названныхъ дорогъ пришли въ полное финансовое разстройство и существовали исключительно на средства казны, не только отпускаявшей суммы на уплату процентовъ и погашенія по ихъ капиталамъ, но и покрывавшей дефициты отъ ихъ эксплуатации. При такомъ положеніи дѣла, выкупъ этихъ дорогъ изъ владѣнія общества, находившихся наканунѣ несостоятельности, представлялся для правительства необходимымъ, ибо дальнѣйшее оставленіе ихъ въ эксплуатациі акціонеровъ могло привести къ полному разстройству и обезцѣненію имущества, служившаго залогомъ гарантированнаго правительствомъ капитала.

Въ такомъ исключительномъ положеніи находились, однако, всего двѣ-три дороги. Остальныя же линіи, хотя и вырабатывали нѣкоторый чистый доходъ, т.-е. избытокъ надъ суммами, необходимыми на покрытіе расходовъ по ихъ эксплуатациі, но этотъ чистый доходъ оказывался недостаточнымъ для уплаты процентовъ и погашенія по основнымъ капиталамъ. Недостающія для сего суммы должны были отпускаться правительствомъ. Такимъ образомъ, по отношенію къ этимъ дорогамъ, правительство несло лишь весьма тяжелыя обязательства, выражавшіяся въ ежегодныхъ милліонныхъ приплатахъ, не имѣя при этомъ возможности при-

нимать какія-либо дѣйствительныя мѣры къ уменьшенію этихъ приплатъ, такъ какъ акціоперы, вслѣдствіе отсутствія надежды на полученіе какого-либо дивиденда, сверхъ гарантированнаго правительствомъ процента на ихъ капиталъ, были весьма мало заинтересованы въ бережливомъ веденіи эксплуатаціи. Выкупъ такихъ дорогъ представлялся надежнымъ средствомъ къ уменьшенію расходовъ казны, уже потому, что съ поступленіемъ ихъ въ казенное управленіе можно было ожидать сокращенія въ ихъ эксплуатаціонныхъ расходахъ, вслѣдствіе упраздненія правленій и уменьшенія вообще расходовъ по администраціи, а также и другихъ расходовъ въ зависимости отъ болѣе бережливаго казеннаго управленія, имѣющаго возможность, при значительности протяженія эксплуатируемой имъ сѣти, заключать контракты на необходимыя для дорогъ поставки по болѣе выгоднымъ цѣнамъ, чѣмъ управленіе отдѣльной дороги.

Помимо изложенныхъ основаній, которыя приводили правительство къ заключенію о необходимости приобрѣтенія той или другой линіи, правительство, въ частности, по отношенію къ дорогамъ съ болѣе развитой доходностью, должно было руководиться также и соображеніями выгоды, которая представлялась для казны при выкупѣ тотчасъ же по наступленіи срока, съ котораго правительство, по уставамъ обществъ этихъ дорогъ, получало право на производство выкупа.

Во время управленія В. В. Салова, при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ образованы техническія совѣщанія, чѣмъ положено начало обстоятельному и всестороннему обсужденію техническихъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ и проектовъ, поступавшихъ на утвержденіе министерства путей сообщенія по Департаменту желѣзныхъ дорогъ. Образованіемъ тарифнаго отдѣла при департаментѣ желѣзныхъ дорогъ было положено начало раціональному веденію тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ (въ 1889 году тарифный отдѣлъ перешелъ въ завѣдываніе министерства финансовъ).

Въ бытность В. В. Салова директоромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ и начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, послѣдовали слѣдующія главнѣйшія распоряженія по желѣзнымъ дорогамъ: допущено употребленіе литаго желѣза въ мостовыхъ сооруженіяхъ; изданы правила о санитарныхъ мѣрахъ

на желѣзныхъ дорогахъ въ предупрежденіе распространенія ими холеры; учреждены на желѣзныхъ дорогахъ смѣшанные товарные поѣзда, въ которыхъ дозволено перевозить пассажировъ; допущено приѣзженіе на желѣзнодорожныхъ линіяхъ телефона; издали правила о допущеніи неохранныхъ перевѣзовъ и объ ихъ содержаніи; установлены мѣры противъ несчастныхъ случаевъ отъ пожаровъ въ двухъярусныхъ деревянныхъ жилыхъ домахъ; сдѣлано обязательнымъ представленіе частными желѣзнодорожными обществами долгосрочныхъ договоровъ на разсмотрѣніе Департамента желѣзныхъ дорогъ.

Многія другія правила и постановленія, касающіяся желѣзныхъ дорогъ, были изданы въ тотъ же періодъ времени, по разсмотрѣніи таковыхъ въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, однимъ изъ дѣятельныхъ членовъ котораго былъ В. В. Саловъ. Принимая участіе въ составленіи „Общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ“, В. В. Саловъ является авторитетнымъ знатокомъ при разрѣшеніи вопросовъ, возникающихъ на практикѣ въ приѣженіи названнаго закона.

При участіи В. В. Салова выработано также Положеніе о подѣздахъ въ желѣзнымъ дорогамъ путяхъ.

Будучи членомъ техническаго отдѣла Совѣта министерства путей сообщенія, В. В. Саловъ состоялъ одновременно предсѣдателемъ Высочайше учрежденной комиссіи по постройкѣ Императорскихъ поѣздовъ. Труды въ этомъ дѣлѣ увѣнчались полнымъ успѣхомъ. По отзывамъ специалистовъ, русскій Императорскій поѣздъ является совершеннѣйшимъ въ техническомъ отношеніи, изящнѣйшимъ, при чрезвычайной простотѣ, и удобнѣйшимъ изъ всѣхъ подобныхъ поѣздовъ существующихъ гдѣ-либо. Выработанныя тою же комиссіею инструкціи и правила для движенія Императорскихъ поѣздовъ отличаются надлежащею полнотою и практическою цѣлесообразностью.

Въ холерную эпидемію 1892 года В. В. Салову было поручено принятіе необходимыхъ предупредительныхъ мѣръ противъ распространенія эпидеміи на водныхъ путяхъ, въ районѣ отъ Нижняго-Новгорода до Петербурга, по Маріинской системѣ, по которымъ судоходство весьма дѣятельно; на Маріинской системѣ, вслѣдствіе производящихся большихъ работъ по ея переустройству,

сосредоточена была масса рабочихъ. Личный обзоръ путей, разъясненія и указанія В. В. Салова способствовали тому, что эпидемія не коснулась Маріинской системы, а на верхней Волгѣ была относительно слабая.

Краткій очеркъ дѣятельности В. В. Салова по борьбѣ съ холерою на Маріинской системѣ и на Волгѣ содержится въ статьѣ „Борьба съ холерою на путяхъ сообщенія“, помѣщенной въ Журналѣ министерства путей сообщенія за 1893 г.

Въ сентябрѣ 1892 г. В. В. принималъ дѣятельное участіе въ международномъ желѣзнодорожномъ Конгрессѣ, собиравшемся въ С.-Петербургѣ, причемъ онъ былъ избранъ Предсѣдателемъ одной изъ секцій Конгресса, именно секціи общихъ вопросовъ, въ разработкѣ которыхъ участвовали извѣстные французскіе экономисты Леонъ Сэ, Нобльмеръ и другіе.

Въ январѣ 1900 г. В. В. былъ назначенъ предсѣдателемъ Высочайше учрежденной Комиссіи по постройкѣ Императорскаго пути между С.-Петербургомъ и Царскимъ Селомъ, оконченной въ апрѣлѣ 1903 г.

Высочайшимъ повелѣніемъ 24 апрѣля 1892 года учрежденные въ 1884 году отдѣлы Совѣта министерства путей сообщенія техническій — упраздненъ, а административный переименованъ въ Совѣтъ министра путей сообщенія.

Тѣмъ же высочайшимъ повелѣніемъ, взамѣнъ техническаго отдѣла Совѣта министерства, учрежденъ Инженерный совѣтъ, для разработки и обсужденія техническихъ вопросовъ общаго значенія и проектовъ, смѣтъ и техническихъ условій важнѣйшихъ работъ, сопряженныхъ съ значительными и продолжительными расходами. Съ учрежденіемъ въ составѣ министерства п. с. Инженернаго совѣта В. В. Саловъ былъ назначенъ членомъ этого послѣдняго, а 11 октября 1892 г.—его предсѣдателемъ. Въ послѣдней должности В. В. состоитъ и до сего времени, руководя въ теченіе свыше 15¹/₂ лѣтъ работами этого высшаго техническаго учрежденія въ вѣдомствѣ путей сообщенія, на заключеніе котораго нерѣдко передаются также техническіе вопросы выдающейся важности министрами, стоящими во главѣ другихъ вѣдомствъ.

Въ качествѣ предсѣдателя Инженернаго совѣта, въ которомъ, кромѣ членовъ отъ министерства путей сообщенія, участвуютъ

представители и других вѣдомствъ, В. В. Саловъ является образцомъ безпристрастнаго руководителя сужденій и примирителя сталкивающихся интересовъ и мнѣній, умѣющаго находить форму для удовлетворенія всѣхъ справедливыхъ заявленій и устраненія возникающихъ противорѣчій. Помимо поступающихъ на разсмотрѣнїе Инженернаго совѣта вопросовъ, по инициативѣ В. В. Салова разрабатывается много общихъ вопросовъ. Какъ знатокъ путей сообщенія и экономическихъ вопросовъ, В. В. Саловъ и нынѣ постоянно привлекается высшими государственными установленіями къ обсужденію и разработкѣ вопросовъ государственнаго хозяйства, имѣющихъ связь съ путями сообщенія.

Въ 1901 году В. В. Саловъ состоялъ предсѣдателемъ комиссіи, учрежденной для разсмотрѣнія вопросовъ о приведеніи С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ въ соотвѣтствіе съ современными потребностями привозной и отпускной торговли.

Въ 1905 году комиссія, подъ предсѣдательствомъ В. В. Салова, съ участіемъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ, выработала нормы работы и отдыха желѣзнодорожныхъ служащихъ, получившія затѣмъ утвержденіе въ установленномъ порядкѣ.

По указаніямъ В. В. Салова впервые приступлено къ правильному освѣщенію выводовъ изъ желѣзнодорожныхъ и эксплуатационныхъ отчетовъ съ цѣлью рациональнаго установленія тарифовъ на основаніи опредѣляющей изъ отчетовъ дѣйствительной стоимости перевозки и т. д.

Въ 1903, 1904 гг. и въ первой половинѣ 1905 г. В. В. принималъ участіе въ трудахъ Высочайше учрежденнаго, подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря С. Ю. Витте, Особаго совѣщанія о нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности, пользовался правами члена совѣщанія при разсмотрѣнїи вопросовъ, касавшихся путей сообщенія. По постановленіямъ Особаго совѣщанія на В. В. возложено было также, съ Высочайшаго соизволенія, предсѣдательствованіе въ двухъ подготовительныхъ комиссіяхъ: одной—о мѣстныхъ дорогахъ, и другой—о рѣчныхъ комитетахъ. Особое совѣщаніе, ознакомившись съ проектомъ устава земскихъ дорогъ, выработаннымъ подготовительною комиссіею, выразило глубокую благодарность предсѣдателю комиссіи и всѣмъ лицамъ, принимавшимъ въ трудахъ комиссіи участіе, за отличное выполненіе

работы, признанной Особымъ совѣщаніемъ выдающеюся по богатству собраннаго матеріала и всестороннему его освѣщенію. По закрытіи Особаго совѣщанія, этими матеріалами въ значительной степени пользовалось министерство внутреннихъ дѣлъ для составления проекта устава земскихъ гужевыхъ дорогъ. Проектъ этотъ, по постановленію Совѣта министровъ, былъ переданъ въ минувшемъ году для его обсуждения въ новое междувѣдомственное совѣщаніе, образованное подъ предсѣдательствомъ В. В. Въ настоящее время совѣщаніе уже выполнило возложенное на него порученіе. Также проектъ Положенія о рѣчныхъ комитетахъ переданъ былъ, по постановленію Совѣта министровъ, для его согласованія между представителями заинтересованныхъ вѣдомствъ, въ спеціальное совѣщаніе, для этого учрежденное подъ предсѣдательствомъ В. В. и нынѣ также оканчивающее свою работу. Третья работа, возложенная Совѣтомъ министровъ на третье совѣщаніе, образованное подъ предсѣдательствомъ В. В., относится до выработки проекта новаго закона о принудительномъ обращеніи недвижимыхъ имуществъ на государственную или общественную надобность. Эта работа еще не закончена. Вопросъ о принудительномъ отчужденіи имуществъ для государственной или общественной пользы былъ изслѣдованъ В. В. еще въ 1902 г., на основаніи дѣйствующихъ по сему предмету въ Россіи и за границею законовъ, и составилъ предметъ изданной имъ по этому вопросу монографіи.

Несмотря на обремененіе текущими дѣлами по занимаемымъ имъ должностямъ, Василій Васильевичъ С. до послѣдняго времени удѣляетъ свои досуги и обширный личный трудъ разработкѣ многихъ вопросовъ желѣзнодорожной жизни и со времени еще своей профессорской дѣятельности продолжаетъ дѣлать вклады въ техническую литературу.

Еще въ ранней молодости своей В. В. участвовалъ своими трудами въ нѣкоторыхъ періодическихъ изданіяхъ, какъ-то въ журналѣ „Сельское Хозяйство“, въ „Русскомъ Вѣстникѣ“, а въ позднѣйшее время въ „Вѣстникѣ Европы“. Въ Русскомъ Вѣстникѣ имъ была, между прочимъ, помѣщена въ 1861 году статья о натуральной дорожной повинности земства, а въ Вѣстникѣ Европы онъ помѣстилъ въ 1899 г. рядъ статей, относящихся до исторіи начала желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Матеріалами для этихъ послѣд-

ныхъ статей, кромѣ печатныхъ данныхъ, послужили еще и подлинныя всеподданнѣйшіе доклады графа П. Андр. Клейнмихела, сохранившіеся въ семейномъ архивѣ одного изъ наследниковъ графа.

Участіе В. В. Салова въ Журналѣ Министерства путей сообщенія и Вѣстникѣ путей сообщенія выразилось большимъ числомъ составленныхъ имъ статей, перечислить которыя нѣтъ возможности, такъ какъ нѣкоторыя изъ нихъ, обратившія на себя особое вниманіе по затронутымъ въ нихъ вопросамъ, даже не имѣютъ подъ собою полной подписи автора. Къ болѣе раннему преимущественно періоду учено-литературной дѣятельности В. В. Салова относятся слѣдующія статьи въ Журналѣ Министерства путей сообщенія:

Извѣстія о гидротехническихъ работахъ и сооруженіяхъ Франціи	1863 г. т. 41, стр. 35
Улучшеніе рѣчного судоходства по Вислѣ	1863 " " 40, " 48
Турное пароходство во Франціи	1863 " " 41, " 6
Портовые сооруженія въ Германіи	1863 " " 40, " 46
Парижское водоснабженіе	1863 " " 40, " 27
Замѣчательнѣйшія водоснабженія французскихъ провинціальныхъ городовъ	1864 " " 43, " 43
Извѣстіе объ окончаніи опытовъ Базена для опредѣленія законовъ движенія воды въ ваналахъ	1863 " " 41, " 121
Потребленіе топлива водоподъемными паровыми машинами	1864 " " 42, " 48
Письма къ редактору изъ-за границы	1863 " " 40, " 45
Узкоколейныя жел. дороги въ Швеціи и Норвегіи	1868 " " 8, " 84
Желѣзныя дороги въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ въ 1867 году	1869 " " 12, " 24
Ливенская узкоколейная жел. дорога	1871 " " 18, " 16

Собрание таблицъ и формулъ для инженеровъ, архитекторовъ и техникумовъ. Составилъ А. Недзялковскій. Выпуски 1 и 2-й. С.-Петербургъ 1867 г. (разб. В. Салова) 1868 г. т. 8, стр. 10

Значеніе конныхъ и паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи 1866 „ „ 2, „ 109

Постройка и эксплуатація дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ 1870 „ „ 14, „ 1

Верхнее строеніе желѣзной дороги безъ деревянныхъ поперечинъ 1870 „ „ 14, „ 133

О несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ Англіи 1872 „ „ 22, „ 2

Нѣсколько словъ по поводу значенія конныхъ и паровозныхъ дорогъ въ Россіи 1867 „ „ 7, „ 56

Узкоколейныя желѣзныя дороги въ Швеціи и Норвегіи 1868 „ „ 8, „ 84

Замѣчательные обвалы въ Одесскомъ портѣ 1867 „ „ 7, „ 49

Mémorial des travaux hydrauliques de la marine. 1860, 1861, 1862, 1863. (Разб. В. Салова). 1868 „ „ 8, „ 17

Замѣтки, относящіяся до Парижской всемірной выставки 1878 г. . 1878 г. т. IV, вѣ. 1, стр. 66—120

Быстрота желѣзнодорожныхъ сообщеній 1891 г. май, IV, 41—123

Отдѣльныя сочиненія В. В. Салова:

Замѣтки, относящіяся до Парижской всемірной выставки 1878 г. 120 стр. 1 л. планъ 8°. Спб. 1878.

Портовые сооруженія. Спб. 1868.

Набережная въ Лионѣ. 2 л. текста 1 пл. (Рукопись, хранящаяся въ библіотекѣ Инст. м. п. с.).

О натуральной дорожной повинности. 12 стр. 8°. Москва.

Въ 1891 г. появилась въ Журналѣ Министерства путей сообщенія названная въ приведенномъ перечнѣ трудовъ В. В.

Салова статья, озаглавленная „Быстрота желѣзнодорожныхъ сообщеній“. Въ статьѣ авторъ приводитъ свѣдѣнія о большихъ скоростяхъ движенія желѣзнодорожныхъ поѣздовъ въ Англіи, во Франціи и въ другихъ странахъ, а также обращаетъ вниманіе на разнообразныя удобства, предоставляемыя публикѣ иностранными желѣзнодорожными компаніями.

Авторъ указываетъ на отсутствіе многихъ подобныхъ условий на русской желѣзнодорожной сѣти. Статья сопровождается подробными расчетами, подтверждающими высказанныя авторомъ мысли.

Хотя статья появилась подъ инициалами В. С., но обширнѣйшее знакомство автора съ рассматриваемымъ предметомъ тотчасъ обнаружило имя сочинителя, и статья вызвала оживленный обмѣвъ мнѣній въ общей печати.

Высказанныя авторомъ мысли получили въ непродолжительномъ времени практическое приуѣненіе: Николаевская дорога увеличила скорость курьерскихъ поѣздовъ и въ существующій почтовый поѣздъ ввела вагоны третьяго класса. Такова сила и вліяніе авторитетнаго голоса.

Въ настоящее время В. В. занятъ изслѣдованіемъ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, которое составитъ предметъ нѣсколькихъ журнальныхъ статей. Первые три главы этого изслѣдованія помѣщены въ первой книжкѣ Вѣстника Министра Оцѣла статистики и картографіи Министерства путей сообщенія за 1908 г.

Съ 1892 г., въ теченіе 16 лѣтъ, В. В. состоитъ членомъ Главнаго Правленія Императорскаго Россійскаго Общества спасенія на водахъ. Въ 1895 г. общество это почтало В. В. избраніемъ его въ свои почетные члены. По порученію Главнаго правленія В. В. былъ составленъ въ 1897 г. отчетъ общества за 25 лѣтъ его дѣятельности, а въ 1898 г. имъ былъ изготовленъ историческій очеркъ петербургскихъ наводненій, изданный Главнымъ правленіемъ въ томъ же году. Въ мартѣ 1899 г. В. В. призванъ на себя, по предложенію Совѣта Императорскаго русскаго технического общества, председательствованіе въ учрежденной при этомъ обществѣ комиссіи для разсмотрѣнія того же вопроса о наводненіяхъ. Комиссія окончила свои занятія въ маѣ 1900 г. и отчетъ объ ея трудахъ былъ помѣщенъ въ Запискахъ общества.

Въ 1895 году В. В. вступилъ во второй бракъ съ Прасковьей Александровной Ваксель, внучкою автора нашего народнаго гимна — Ал. Ф. Львова.

Остается еще упомянуть о нѣкоторыхъ подробностяхъ прохожденія В. В. государственной службы, заимствуемыхъ изъ формулярнаго о службѣ его списка. Повышенія его въ чинахъ до чина тайнаго совѣтника включительно шли весьма быстро. По переименованіи его въ іюлѣ 1868 г., вслѣдствіе переустройства вѣдомства путей сообщенія, изъ военнаго чина въ гражданскій ему былъ данъ чинъ надворнаго совѣтника, но въ мартѣ 1874 года онъ былъ уже дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ, а въ апрѣлѣ 1881 г. — тайнымъ совѣтникомъ. Въ чинъ дѣйств. тайн. совѣтн. В. В. былъ произведенъ 9 апрѣля 1900 г. Кромѣ пяти иностранныхъ орденовъ, въ томъ числѣ Командорскаго Креста французскаго ордена Почетнаго Легіона (съ 1893 г.), В. В. имѣетъ всѣ русскіе гражданскіе ордена до ордена Св. Александра Невскаго включительно, пожалованнаго ему въ день Священнаго Коронованія Ихъ Императорскихъ Величествъ. Съ 1876 г., въ теченіе 31 года службы, В. В. объявлены были 17 разъ Монаршая благодарность или Высочайшее благоволеніе за его труды и службу.

В. В. состоитъ почетнымъ членомъ Института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го, почетнымъ членомъ Собранія инженеровъ путей сообщенія, почетнымъ членомъ Императорскаго общества спасанія на водахъ и почетнымъ членомъ Общества бывшихъ учащихся экстерновъ Парижской школы мостовъ и дорогъ.

ПРИКАЗЪ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Іюня 25 дня 1908 года.

№ 62.

Сего числа исполнилось 50 лѣтъ служенія въ офицерскихъ и классныхъ чинахъ Предсѣдателя Инженернаго Совѣта, инженера путей сообщенія, дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Василія Васильевича Салова.

Вступивъ въ службу по вѣдомству путей сообщенія по окончаніи полнаго курса наукъ въ Институтѣ корпуса инженеровъ путей сообщенія, съ производствомъ въ чинъ поручика и съ наименованіемъ отличнѣйшимъ, съ занесеніемъ имени его на мраморную доску, 25 іюня 1858 г., инженеръ Саловъ первые годы своей службы провелъ частью при Главномъ Управленіи Путиами Сообщенія и Публичными Зданіями, частью при занятіяхъ педагогическою дѣятельностью въ Институтѣ корпуса инженеровъ путей сообщенія, въ которомъ онъ еще въ 1867 году былъ избранъ на должность экстраординарнаго профессора. Неоднократно командированный за это время за границу для осмотра важнѣйшихъ гидротехническихъ и желѣзнодорожныхъ сооруженій Европы, инженеръ Саловъ близко ознакомился съ положеніемъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Западно-Европейскихъ государствахъ и въ скоромъ времени занялъ мѣсто сначала члена, а затѣмъ и предсѣдателя Временнаго Управленія Ливенской узкоколейной желѣзной дороги и члена Комитета о распространеніи въ Россіи узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ 1872 г. Василій Василье-

вичъ Саловъ былъ призванъ на отвѣтственный постъ завѣдывающаго технической и инспекторской частями по желѣзнымъ дорогамъ, засимъ съ 1877 г. занималъ должность штатнаго по Министерству инженера IV-го класса въ непосредственномъ распоряженіи Министра Путей Сообщенія, а въ 1884 г. былъ назначенъ Директоромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ.

Именнымъ Высочайшимъ Указомъ, Правительствующему Сенату даннымъ 5 іюля 1885 г., инженеръ Саловъ былъ назначенъ Предсѣдателемъ Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ оставленіемъ Директоромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ и съ возложеніемъ на него временнаго исполненія обязанностей Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, а въ 1887 г. онъ былъ утвержденъ въ сей послѣдней должности, которой былъ присвоенъ III-й классъ и которая объединяла въ себѣ высшее завѣдываніе всѣмъ какъ казеннымъ, такъ и частнымъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ.

На ряду съ таковою выдающеюся дѣятельностью въ области желѣзнодорожнаго дѣла Василій Васильевичъ Саловъ, съ 1877 по 1885 г., состоялъ Предсѣдателемъ Временнаго Управленія и Комитета по устройству С.-Петербургскаго морскаго канала, за отлично-усердные труды по сооруженію котораго 24 мая 1885 г. былъ Всемилоостивѣйше пожалованъ орденомъ Св. Владиміра 2-й степени и пожизненною пенсіей по 1.500 руб. въ годъ.

Въ 1889 году тайный совѣтникъ Саловъ назначенъ былъ членомъ Совѣта Министерства, а 11 октября 1892 г. былъ призванъ на постъ Предсѣдателя Инженернаго Совѣта, каковую должность продолжаетъ занимать по настоящее время. Съ 1887 года на инженера Салова неоднократно во время отсутствія Товарища Министра Путей Сообщенія возлагалось исполненіе его обязанностей, а также поручалось завѣдываніе дѣлами Министерства при одновременномъ отсутствіи Министра Путей Сообщенія и его Товарища.

Независимо отъ руководства дѣятельностью Инженернаго Совѣта, какъ высшаго установленія Министерства, вѣдающаго разсмотрѣніемъ общихъ вопросовъ, касаю-

щихся усовершенствованія путей сообщенія и условій пользованія ими, за послѣдніе годы, съ широкимъ развитіемъ рельсовой сѣти, особенно обширною, Василиемъ Васильевичемъ Саловымъ много труда было посвящено дѣлу выработки цѣлаго ряда законопроектовъ въ области путей сообщенія; такъ, подъ непосредственнымъ его руководствомъ разработаны вопросы объ установленіи нормъ работы и отдыха для желѣзнодорожныхъ служащихъ, о грунтовыхъ дорогахъ, о преобразованіи эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія, объ учрежденіи мѣстныхъ рѣчныхъ Комитетовъ, объ отчужденіи недвижимыхъ имуществъ для государственныхъ и общественныхъ надобностей и др.

Ясный, творческій умъ Василя Васильевича Салова, его широкій и практическій взглядъ на государственныя задачи и, въ особенности, блистательныя и глубокія познанія его въ области инженернаго искусства—снискали ему самую почетную извѣстность далеко за предѣлами родного ему вѣдомства путей сообщенія, и даже иноземные авторитеты въ инженерномъ дѣлѣ не иначе называютъ имя Василя Васильевича, какъ съ глубокимъ уваженіемъ. Поэтому уже съ давнихъ поръ онъ, помимо исполненія многообразныхъ и отвѣтственныхъ обязанностей въ Министерствѣ Путей Сообщенія, постоянно привлекается къ занятіямъ внѣ вѣдомства; такъ, онъ состоялъ членомъ Высочайше учрежденнаго при Военномъ Министерствѣ Комитета по передвиженію войскъ, членомъ Высочайше учрежденной Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, членомъ Высочайше учрежденнаго Особаго Совѣщанія о нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности, членомъ отъ Министерства Путей Сообщенія въ Высочайше учрежденной междувѣдомственной Комиссіи по вопросу о соединеніи Финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ съ общемою сѣтью Имперіи, Предсѣдателемъ Высочайше учрежденныхъ Комиссій по постройкѣ въ 1888 г. новаго Императорскаго поѣзда и по сооруженію въ 1900—1903 г. особаго Императорскаго пути между С.-Петербургомъ и Царскимъ Селомъ и Императорской станціи въ С.-Петербургѣ, Предсѣдателемъ Особаго Совѣщанія для разсмотрѣнія проекта

устройства въ Мургабскомъ Государевомъ имѣніи новыхъ водохранилищъ.

При этомъ нельзя не отмѣтить, что во всякое дѣло, къ которому только привлекался Василій Васильевичъ Саловъ, онъ вносилъ присущую ему энергію и являлся въ немъ наиболѣе дѣятельнымъ работникомъ и, благодаря этому, всѣ выполненныя при его участіи работы носить на себѣ яркій отпечатокъ его богатой творческой мысли.

Заслуги и талантливость инженера Салова съ давнихъ поръ уже удостоивались Милостиваго Монаршаго вниманія и, независимо отъ многократно выпадавшей на его долю, за многіе годы его службы, высокой чести полученія Высочайшей благодарности и благоволенія, онъ въ 1896 г. имѣлъ уже всѣ Россійскіе ордена, до ордена Св. Александра Невскаго включительно, а въ 1900 году ему Всемиловѣйше пожалована была высоко-почетная награда чиномъ дѣйствительнаго тайнаго совѣтника.

Сегодня, въ ознаменованіе памятнаго дня исполнившагося пятидесятилѣтія служенія дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Салова и въ воздаяніе полувѣковыхъ плодотворныхъ его трудовъ на пользу родины, Государю Императору благоугодно было Всемиловѣйше пожаловать ему бриллиантовые знаки ордена Св. Благовѣрнаго Великаго Князя Александра Невскаго при Высочайшемъ рескриптѣ нижеслѣдующаго содержанія:

«Василій Васильевичъ, По окончаніи пятьдесятъ лѣтъ тому назадъ Института корпуса инженеровъ путей сообщенія вы вступили на службу по вѣдомству путей сообщенія и, послѣдовательно проходя различныя должности въ семь вѣдомствѣ, съ 1892 года руководите дѣятельностью Инженернаго Совѣта, способствуя развитію и усовершенствованію инженернаго дѣла въ Россіи. Въ послѣдніе годы вы посвятили много труда разработкѣ ряда законопроектовъ, направленныхъ къ улучшенію завѣдыванія отечественными путями сообщенія. Въ памятный для васъ день исполняющагося пятидесятилѣтія полезнаго служенія вашего вспоминая о вашихъ заслугахъ, Я, въ изъявленіе Моего благоволенія, жалую вамъ, препровождаемые при семъ,

знаки Императорскаго ордена Нашега Святаго Благовѣрнаго Великаго Князя Александра Невскаго съ бриллиантовыми украшеніями. Пребываю къ вамъ неизмѣнно благо-склонный

На подлинномъ Собственною Его Императорскаго Величества рукою написано:

«и благодарный

НИКОЛАЙ».

Въ Питкопасѣ,
на яхтѣ „Штандартъ“,
25 іюня 1908 г.“.

О таковой Монаршей милости счастливъ объявить по вѣренному мнѣ вѣдомству.

Подписаль: Министръ Путей Сообщенія,
Инженеръ-Генераль-Лейтенантъ
Шаффаузенг-Шенберг-Экз-Шауфусз.

Печатано по распор. Канцеляріи Министра Путей Сообщенія.

Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Товарищества И. Н. Кушперевъ и К^о), Фонтанка, 117.

ПРИКАЗЪ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Іюня 25 дня 1908 года.

№ 63.

Сего числа исполнилось пятьдесятъ лѣтъ служенія въ офицерскихъ и классныхъ чинахъ штатнаго по Министерству инженера IV класса, начальника работъ по постройкѣ Южной части Оренбургъ-Ташкентской желѣзной дороги, тайнаго совѣтника, инженера путей сообщенія Ореста Полиеновича Вяземскаго.

Вступивъ въ службу по вѣдомству путей сообщенія по окончаніи полнаго курса наукъ въ Институтѣ корпуса инженеровъ путей сообщенія, съ чиномъ поручика, 25 іюня 1858 г., инженеръ Вяземскій первые годы своей службы провелъ въ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществахъ. Въ 1874 г. онъ былъ назначенъ помощникомъ инженера въ Временное Управление работами по устройству С.-Петербургскаго морскаго канала, а въ 1881 г. былъ назначенъ помощникомъ начальника работъ по постройкѣ Криворогской (что нынѣ Екатеринбургская) желѣзной дороги и съ тѣхъ поръ посвятилъ себя исключительно дѣлу сооруженія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій. Подъ его непосредственнымъ руководствомъ произведены изысканія Новоселицкой, Забайкальской, Муромо - Казанской съ вѣтвями на Симбирскъ и Пензу, Южной части Оренбургъ - Ташкентской желѣзныхъ дорогъ и сооружены Принаревская, Уссурійская и Оренбургъ-Ташкентская желѣзныя дороги.

Горячо преданный дѣлу, которому онъ посвятилъ большую часть своей жизни Орестъ Полиеновичъ Вязем-

скій, не жалѣя труда и силъ, прилагалъ всѣ старанія къ тому, чтобы возложенныя на него работы были выполнены со всею возможною полнотою и тщательностью, а обширныя его техническія познанія, въ связи съ вдумчивымъ отношеніемъ къ дѣлу, способствовали тому, что всѣ произведенныя имъ изысканія отличаются особымъ богатствомъ матеріала, а желѣзнодорожныя линіи, сооружавшіяся подъ его руководствомъ, построены съ заботливостью хорошаго хозяина. При этомъ необходимо особо отмѣтить, что за послѣдніе годы, начиная съ 1892 г., дѣятельность Ореста Полиеновича Вяземскаго протекала на далекихъ окраинахъ обширной нашей Имперіи, и ему приходилось работать при условіяхъ, значительно усложнявшихъ задачу строителя, вслѣдствіе отсутствія на мѣстѣ подходящихъ рабочихъ силъ и, въ особенности, въ виду крайней трудности доставки на строящуюся линію необходимыхъ матеріаловъ. Дарованія Ореста Полиеновича Вяземскаго помогли ему однако съ блестящимъ успѣхомъ выполнить трудныя задачи, на него возложенныя, и постройка какъ Уссурійской, такъ и южной части Оренбургъ-Ташкентской желѣзной дороги, какъ въ техническомъ, такъ и въ экономическомъ отношеніи выполнена безупречно.

Выдающаяся дѣятельность Ореста Полиеновича Вяземскаго удостоилась Высокаго Монаршаго вниманія, и въ воздаяніе его полувѣковой отлично-усердной и ревностной службы Государю Императору благоугодно было Всемилоостивѣйше пожаловать его орденомъ Св. Равноапостольнаго Князя Владиміра 2-й степени.

О таковой Высочайшей наградѣ счастливѣ объявить по ввѣренному мнѣ вѣдомству.

Подписалъ: Министръ Путей Сообщенія,
Инженеръ-Генераль-Лейтенантъ
Шаффаузенъ-Шенбергъ-Экъ-Шауфусъ.

Печатано по расп. Канцеляріи Министра Путей Сообщенія.

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

ПРИКАЗЪ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Іюня 25 дня 1908 года.

№ 64.

Сего числа исполнилось пятьдесятъ лѣтъ служенія въ офицерскихъ и классныхъ чинахъ дѣйствительныхъ статскихъ совѣтниковъ, инженеровъ путей сообщенія: причисленнаго къ Министерству, исполняющаго обязанности члена Инженернаго Совѣта Валеріана Александровича Титова и штатнаго по Министерству инженера V класса, помощника инспектора шоссе Орловской, Воронежской, Курской и Харьковской губерній Павла Васильевича Викентьева.

Во вниманіе къ полувѣковой отличной-усердной и полезной службѣ названныхъ лицъ, Его Императорскому Величеству, по ходатайству моему, благоутодно было Всемилостивѣйше пожаловать инженеру Титову орденъ Св. Станислава 1-й степени и инженеру Викентьеву орденъ Св. Равноапостольнаго Князя Владиміра 3-й степени.

О таковыхъ Высочайшихъ наградахъ счастливъ объявить по вѣренному мнѣ вѣдомству.

Подписалъ: Министръ Путей Сообщенія,
Инженеръ-Генераль-Лейтенантъ
Шаффаузенъ-Шенбергъ-Экъ-Шауфусъ.

Печатано по расп. Канцеляріи Министра Путей Сообщенія.

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