

А. 1196.  
15

А 1196

~~8582~~

69644

22-го Іюля 1876 года въ Божѣ почившему Государю Императору благоугодно было учредить Высшую Коммисію для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Обзоръ хода работъ по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла.

Учрежденіе это послѣдовало вслѣдствіе записки, представленной въ Божѣ почившему Государю Императору военнымъ вѣдомствомъ, по поводу несостоятельности нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ дѣлѣ передвиженія значительнаго количества войскъ и грузовъ.

Вспыхнувшая въ 1876 году война Сербіи съ Турціею приняла такой оборотъ, который давалъ возможность предполагать, что борьба на Балканскомъ полуостровѣ не остановится на участіи въ ней лишь Сербіи и Турціи, что политическія обстоятельства разовьются, осложнятся и заставятъ Россію мобилизовать свои войска.

Въ дѣлѣ мобилизаціи и, въ особенности, сосредоточенія арміи, желѣзныя дороги должны были играть первенствующую роль; между тѣмъ Военное Министерство, постоянно изучая желѣзнодорожныя линіи съ точки зрѣнія примѣненія ихъ къ военному искусству, къ военному дѣлу, не могло не видѣть, до какой степени онѣ слабо удовлетворяютъ потребностямъ торговли и промышленности; постоянно задерживая торговые грузы, вызывая, въ этомъ отношеніи, громкія жалобы товаротправителей, онѣ, естественно, должны были оказаться неспособными къ выполненію и той задачи, которая могла быть предъявлена къ нимъ потребностями военнаго времени.

Военное Министерство не имѣло возможности произвести, въ обширныхъ размѣрахъ, опытъ мобилизаціи или сосредоточенія войскъ къ одному изъ предполагаемыхъ театровъ военныхъ дѣйствій; поэтому, оно могло подтвердить свое мнѣніе о неудовлетворительности состоянія желѣзныхъ дорогъ лишь путемъ указанія многочисленныхъ примѣровъ, обнаружив-

39

МИНИСТЕРСТВО ВѢДОМСТВЪ

шихъ эту неудовлетворительность при перевозкѣ того или другаго рода торговыхъ грузовъ; съ этою цѣлью оно избрало три главныхъ предмета перевозки: хлѣбъ, скотъ и уголь и постаралось доказать, что условія перевозки названныхъ предметовъ совершенно не удовлетворяютъ требованіямъ торговли и промышленности.

Въ концѣ своей записки Военное Министерство предложило также и нѣкоторыя мѣры для улучшенія нашихъ желѣзныхъ дорогъ, и главною изъ нихъ, безъ сомнѣнія, слѣдуетъ признать подробное изслѣдованіе нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ коммерческомъ, промышленномъ и военномъ отношеніяхъ.

Военное Министерство доказывало необходимость прежде всего узнать, отъ чего, въ дѣйствительности, происходитъ то тяжелое положеніе, въ которомъ дѣло находится, и что можетъ быть сдѣлано для его исправленія.

Нельзя не замѣтить при этомъ, что одна изъ причинъ, заставившихъ военное вѣдомство такъ энергично настаивать на необходимости обстоятельнаго изслѣдованія, заключалась именно въ томъ, что до того времени, начиная съ разслѣдованія Графа В. А. Бобринскаго въ 1868 году, былъ произведенъ на замосковныхъ дорогахъ рядъ разслѣдованій по разнымъ отдѣльнымъ случаямъ крупныхъ задержекъ въ перевозкѣ грузовъ, и что разслѣдованія эти обыкновенно приводили къ одному и тому же результату: желѣзныя дороги оказывались совершенно правыми, виновными же признавались сами грузоотправители, которые «не умѣли надлежащимъ образомъ пользоваться желѣзными дорогами».

Нѣтъ ничего удивительнаго, что подобный взглядъ неминуемо приводилъ желѣзнодорожное дѣло въ состояніе все болѣе и болѣе ухудшавшееся и вмѣстѣ съ тѣмъ устранилъ всякую возможность вывести его изъ этого тяжелаго положенія, такъ какъ лица, на обязанности которыхъ лежало не только исправленіе, но и улучшеніе дѣла, совсѣмъ не находили, чтобы оно требовало какихъ либо измѣненій.

Записка Военнаго Министерства, представленная въ Апрѣлѣ 1876 года, по приказанію въ Бозѣ почившаго Государя Императора, была рассмотрѣна въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ и уже отзывомъ отъ 26-го Іюля 1876 года (за № 4512)

Тайный Совѣтникъ Селифонтовъ сообщилъ Генераль-Адъютанту Графу Баранову слѣдующее:

«М. Г. Графъ Эдуардъ Трофимовичъ! Министръ Путей Сообщенія, Генераль-Адъютантъ Посьеть, 15-го сего Іюля, имѣлъ счастье повергнуть на Высочайшее Государя Императора воззрѣніе нижеслѣдующія соображенія по вопросу о желѣзнодорожномъ дѣлѣ въ Россіи».

«Опытъ привелъ къ убѣжденію, что желѣзнодорожное дѣло въ Россіи, представляя ту выгодную сторону, что страна, въ короткое время, покрылась цѣлою сѣтью желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ до 20 т. верстъ, находится тѣмъ не менѣе въ положеніи, которое заставляеть желать весьма многихъ и существенныхъ измѣненій и улучшеній».

«Вникая въ причины неудовлетворительнаго состоянія желѣзнодорожнаго дѣла, нельзя не обратить вниманія на то, что, независимо отъ новости вообще въ Европѣ, а еще болѣе у насъ, этого дѣла, причины неудовлетворительности онаго лежатъ не только въ нынѣшней системѣ завѣдыванія желѣзными дорогами въ центральныхъ и мѣстныхъ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія,—что и вызвало разрабатываемое нынѣ преобразование сего Министерства,—но въ значительной долѣ и внѣ самага Министерства Путей Сообщенія, а именно въ томъ недостаточномъ вліяніи, которое сохранило за собою, по отношенію къ желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ, Правительство, и въ совершенномъ недостаткѣ точно опредѣленныхъ законовъ, которые устанавливали бы отношенія Правительства и публики къ желѣзнымъ дорогамъ, и, наконецъ, въ той разрозненности дѣйствій другихъ вѣдомствъ и недостаточно прочномъ сосредоточеніи правительственныхъ силъ и органовъ при охраненіи государственныхъ и общественныхъ интересовъ, затрогиваемыхъ личнымъ интересомъ частной предпріимчивости.

«Устраненіе всего приведеннаго, очевидно, внѣ предѣловъ власти Министра Путей Сообщенія и требуетъ общаго предварительнаго обмѣна мыслей всѣхъ болѣе или менѣе соприкосновенныхъ къ желѣзнодорожному дѣлу Министерствъ».

«Вслѣдствіе сего, Генераль-Адъютантъ Посьеть имѣлъ счастье испрашивать указаній Его Императорскаго Величества на учрежденіе Высшей совѣща-

тельной изъ представителей разныхъ Министерствъ Коммисіи, для подробнаго изслѣдованія, въ какой степени существующая въ Имперіи сѣтъ желѣзныхъ дорогъ отвѣчаетъ потребностямъ Государства въ экономическомъ, политическомъ и стратегическомъ отношеніяхъ, и опредѣленія главныхъ основаній, долженствующихъ служить руководящими началами при дальнѣйшемъ развитіи этой сѣти».

«Государь Императоръ, удостоивъ одобренія соображенія Генераль-Адъютанта Посьета объ учрежденіи упомянутой Коммисіи, изволилъ указать, что предсѣдательство въ Коммисіи всего полезнѣе возложить на Ваше Сіятельство».

«Въ исполненіе таковой Высочайшей воли, Генераль-Адъютантомъ Посьетомъ, по соглашенію съ Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ, выработанъ былъ проектъ программы занятій будущей Коммисіи и повергнутъ на Высочайшее усмотрѣніе, при всеподданнѣйшемъ докладѣ».

«По этому всеподданнѣйшему докладу, Государь Императоръ, въ 22-й день текущаго Іюля, Высочайше повелѣтъ соизволилъ: объявить Вашему Сіятельству объ учрежденіи Его Императорскимъ Величествомъ, подъ Вашимъ предсѣдательствомъ, особой Высшей Коммисіи изъ представителей разныхъ Министерствъ для изслѣдованія желѣзнодорожнаго въ Россіи дѣла, согласно приложенной къ упомянутому всеподданнѣйшему докладу программѣ, съ тѣмъ, чтобы Ваше Сіятельство какъ о составѣ Коммисіи, такъ и объ окончательныхъ результатахъ занятій оной доложили Его Императорскому Величеству непосредственно».

«О такомъ Высочайшемъ повелѣніи, сообщая Вашему Сіятельству, имѣю честь препроводить при семъ копію съ вышеупомянутой программы занятій будущей Коммисіи».

«1) Въ какой мѣрѣ открытая для движеній сѣтъ желѣзныхъ дорогъ (паровыхъ) въ Имперіи отвѣчаетъ экономическимъ, политическимъ и стратегическимъ потребностямъ Государства».

«2) Если не отвѣчаетъ, то въ чемъ именно заключается неудовлетворительное ихъ состояніе».

«3) Причины этого неудовлетворительнаго состоянія».

«4) Мѣры, потребныя къ приведенію эксплуатируемыхъ дорогъ въ положеніе, соотвѣтствующее потреб-

ностямъ торговымъ, промышленнымъ, административнымъ и стратегическимъ.

«5) Какія необходимы преобразования въ системѣ управления открытыхъ уже для эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ со стороны желѣзнодорожныхъ компаній».

«6) Въ какой мѣрѣ нуженъ правительственный контроль за хозяйственностью распоряженій желѣзнодорожныхъ компаній».

«7) Въ какой мѣрѣ слѣдуетъ считать открытыя для эксплуатаціи желѣзныя дороги состоятельными въ финансовомъ отношеніи».

«8) Въ чемъ вѣдѣніи должна быть желѣзнодорожная полиція и каковъ долженъ быть составъ ея».

«9) Какими мѣропріятіями слѣдуетъ усилить правительственное вліяніе на эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ».

«10) Удовлетворяетъ ли интересамъ Правительства, частныхъ лицъ и желѣзнодорожныхъ предпринимателей нынѣ практикуемый порядокъ административнаго и судебнаго разбора правонарушеній, возникающихъ на желѣзныхъ дорогахъ».

«11) Не слѣдуетъ ли въ законодательномъ порядкѣ пополнить уставы путей сообщенія (XII т. свод. зак.), внесеніемъ въ оныя законовъ о желѣзныхъ дорогахъ» (\*).

«12) Достаточно ли полны и цѣлесообразны выработанные за послѣднее время нормальные уставы желѣзнодорожныхъ обществъ».

Приступая, во исполненіе Высочайшаго повелѣнія, къ столь сложному дѣлу, Генераль-Адъютантъ Графъ Барановъ прежде всего счелъ необходимымъ вполнѣ выяснить и опредѣлить какъ возлагаемую на Коммисію задачу, такъ и способы ея выполненія.

Съ этою цѣлью и былъ составленъ нижеслѣдующій всеподданнѣйшій докладъ:

«По всеподданнѣйшему докладу г. Министра Путей Сообщенія, Вашему Императорскому Величеству благоугодно было учредить, подъ предсѣдательствомъ моимъ, особую Высшую Коммисію изъ представителей разныхъ Министерствъ для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, согласно Высочайше утвер-

(\*) Не менѣе важнымъ представляется и пересмотръ подлежащихъ статей I ч. X т. свод. зак. гражд.

жденной программѣ, съ тѣмъ, чтобы, я какъ о составѣ Коммисіи, такъ и объ окончательныхъ результатахъ ея трудовъ доложилъ Вашему Императорскому Величеству непосредственно».

«Приступая къ исполненію Высочайше возложенной на меня обязанности, согласно указанной программѣ, я прежде всего остановился на общемъ планѣ предполагаемыхъ работъ и средствахъ къ достиженію указанной миѣ цѣли. Самый фактъ учрежденія означенной Коммисіи указываетъ, что прежнія изслѣдованія истиннаго положенія желѣзныхъ дорогъ признаны недостаточными; онъ указываетъ на необходимость новыхъ и болѣе сильныхъ мѣръ для уясненія результатовъ существующихъ порядковъ устройства и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ ихъ отношеніяхъ къ интересамъ стратегическимъ, хозяйственнымъ, торговымъ и промышленнымъ. Соображенія мои о сихъ средствахъ я имѣю счастье представить на Высочайшее Вашего Императорскаго Величества усмотрѣніе».

«Благополучное царствованіе Вашего Императорскаго Величества составляетъ эпоху въ дѣлѣ попеченія Правительства объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Важнѣйшіе административные, торговые и стратегическіе пункты Европейской Россіи уже соединены желѣзнодорожными линіями; 1.360.000,000 р. затрачено на ихъ устройство. Правительство, повидимому, должно было ожидать великихъ результатовъ отъ такой громадной затраты. Всѣ важнѣйшіе интересы, повидимому, получили новое и важное обезпеченіе. Военное вѣдомство могло ожидать, что въ рукахъ его имѣются наилучшія средства для передвиженія войскъ, какъ въ мирное, такъ и въ военное время. Торговля могла надѣяться на скорый подвозъ продуктовъ и аккуратное исполненіе заказовъ. Земледѣліе и промышленность могли рассчитывать на лучшій сбытъ ихъ произведеній, на оживленіе запроса, на установленіе цѣнъ и вообще на скорый и дешевый способъ передвиженія».

«Нельзя скрыть, что эти справедливыя ожиданія въ значительной мѣрѣ не оправдались. Это доказывается многочисленными жалобами товароотправителей, поступающими со всѣхъ сторонъ въ Министерство Путей Сообщенія; это свидѣлствуютъ и многочисленные опыты Военнаго Министерства по пере-

движенію войскъ. Не стану входить здѣсь въ разсмотрѣніе, до какой степени основательны всѣ означенныя жалобы. Окончательное сужденіе о семъ предметѣ должно быть результатомъ изысканій, возложенныхъ на учрежденную нынѣ Коммисію. Но нельзя не остановиться на общей важности подобныхъ заявленій».

«Желѣзныя дороги, превосходя всѣ искусственные пути, какъ средство сообщенія, могутъ, при дурномъ ихъ устройствѣ и управленіи, сдѣлаться препятствіемъ для торговли и промышленности, вредно отразиться на ихъ интересахъ. Проложеніе рельсовыхъ путей немедленно отражается на измѣненіи торговыхъ условій. При скорости передвиженія, отправка всѣхъ произведеній и товаровъ, производившаяся по другимъ путямъ, ввѣряется желѣзнымъ дорогамъ. Наплывъ продуктовъ и товаровъ на станціи сихъ дорогъ быстро увеличивается. Желѣзнодорожнымъ управленіямъ ввѣряются интересы цѣлыхъ мѣстностей. Они могутъ быть удовлетворены только при величайшей аккуратности въ исполненіи заказовъ. Но при небрежности, какою отличаются, судя по жалобамъ, администраціи желѣзныхъ дорогъ, всѣ расчеты на доставку будутъ обмануты, продукты будутъ подвергаться порчѣ на станціяхъ и потери отправителей будутъ равны убыткамъ отъ пожаровъ и другихъ физическихъ бѣдствій. Но убытки отправителя не ограничатся утратою продуктовъ; отвѣчая за срочную поставку продуктовъ, онъ подвергается уплатѣ неустойки, и, теряя довѣріе, разоряется окончательно. Не лучше положеніе и покупателя. Сдѣлавъ всѣ заказы, рассчитывая получить продукты и товары на срокъ, онъ, обманутый въ своихъ ожиданіяхъ, принужденъ съ значительными убытками отказаться отъ своего предпріятія».

«Въ этомъ духѣ высказываются жалобы, подаваемые въ такомъ множествѣ на администраціи желѣзныхъ дорогъ».

«Если онѣ справедливы хотя на половину, то нельзя не признать всего вреда нынѣшнихъ непорядковъ для всѣхъ частей нашей промышленности и торговли, какъ внѣшней, такъ и внутренней. Нельзя не видѣть и значительнаго обремененія для государственнаго казначейства, вынужденнаго приплачивать по многимъ дорогамъ, имѣющимъ гарантію отъ Правительства».

«Не удовлетворяя нормальнымъ потребностямъ Государства и общественнаго хозяйства, могутъ ли же-

лѣзныя дороги удовлетворить своему назначенію въ минуты чрезвычайныя, требующія напряженія всѣхъ силъ, усиленной быстроты и полной точности? Могутъ ли желѣзныя дороги служить подспорьемъ для Государства въ военное время? Свѣдѣнія, имѣющіяся въ военномъ вѣдомствѣ, заставляютъ сомнѣваться въ этомъ; даже въ мирное время, администраціи сихъ дорогъ едва успѣваютъ исполнять обязанности по передвиженію войскъ; въ военное же время, при всей умѣренности требованій Военнаго Министерства, большинство нашихъ желѣзныхъ дорогъ окажется несостоятельнымъ».

«Гдѣ причина зла? Гдѣ средство къ его устраненію? Вопросы эти издавна занимали Правительство. Какъ Министерство Путей Сообщенія, такъ и Министерство Внутреннихъ Дѣлъ не оставались глухи къ поступавшимъ къ нимъ жалобамъ. Но способы изслѣдованія и исправленія не выходили, насколько мнѣ извѣстно, изъ круга обычныхъ административныхъ средствъ».

«По жалобамъ, признаннымъ основательными, назначались слѣдствія. Slѣдствія, за исключеніемъ рѣдкихъ случаевъ, не приводили къ открытію не только виновныхъ, но и самой вины. Даже въ томъ случаѣ, когда слѣдствіе раскрывало виновныхъ и они предавались въ руки правосудія, суды оказывались безсильными, вслѣдствіе неполноты нашего законодательства по предметамъ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ администрацій. Неудачное слѣдствіе и безсиліе суда всегда порождаютъ въ виновномъ увѣренность въ безнаказанности и поощряютъ его къ дальнѣйшимъ злоупотребленіямъ. Таково, повидимому, положеніе желѣзнодорожныхъ администрацій. Правда частными мѣбрами уже сдѣланы попытки къ исправленію нѣкоторыхъ несовершенствъ. Но въ данную минуту дѣло идетъ не о преслѣдованіи отдѣльныхъ виновныхъ, не объ исправленіи частныхъ недостатковъ, а объ изслѣдованіи общихъ условій желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и объ установленіи твердыхъ правилъ для устройства и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ».

«Для достиженія столь важной цѣли, мнѣ представляется вполне необходимымъ дать учрежденной Вашимъ Императорскимъ Величествомъ Высшей Комисіи всѣ средства для изслѣдованія истиннаго положенія дѣла. Такое изслѣдованіе не должно имѣть



характера слѣдствія, назначеннаго для раскрытія отдѣльных злоупотребленій. По связи желѣзнодорожнаго дѣла съ важнѣйшими и многочисленными интересами страны, мнѣ представляется полезнымъ основать всѣ работы Высшей Коммисіи на свѣдѣніяхъ, добытыхъ на мѣстѣ путемъ опроса заинтересованныхъ въ дѣлѣ лицъ и изслѣдованія специалистовъ».

Эта часть доклада  
удостоена Высшей  
отмѣтки  
<весьма дѣльно>.

«Посему планъ предполагаемой работы представляется въ слѣдующемъ видѣ:

«1) Вся совокупность мѣстностей, по коимъ пролегаютъ нынѣ желѣзныя дороги, будетъ раздѣлена на районы.

«2) Въ каждый изъ районовъ имѣетъ быть отправлена подкоммисія, состоящая изъ: а) председателя, б) одного изъ инженеровъ путей сообщенія, избраннаго по соглашенію съ Министерствомъ Путей Сообщенія, в) одного изъ представителей торговаго сословія, избраннаго преимущественно изъ лицъ, живущихъ на одной изъ линій района, и г) чиновника отъ Министерства Финансовъ.

«3) Подкоммисія снабжается вопросами, выработанными Высшею Коммисіею.

«По прибытіи на мѣсто, подкоммисія приступаетъ къ изслѣдованію положенія желѣзныхъ дорогъ путемъ опроса: а) инспекторовъ, ихъ помощниковъ, управляющихъ линіями и другихъ служащихъ по желѣзнымъ дорогамъ, б) торговцевъ и другихъ лицъ, могущихъ дать полезныя указанія.

«4) Собираетъ данные ей по указаннымъ выше вопросамъ отвѣты съ отмѣткою именъ тѣхъ изъ спрошенныхъ лицъ, которыя, по важности данныхъ ими показаній, заслуживаютъ быть выслушанными въ Высшей Коммисіи.

«5) Сверхъ показаній по вопросамъ, подкоммисія собираетъ на мѣстѣ всѣ статистическія данныя, относящіяся до состоянія дороги.

«6) Всѣ показанія и свѣдѣнія, собранныя подкоммисіею, доставляются въ Высшую Коммисію.

«7) Обсужденія Высшей Коммисіи будутъ основаны: а) на докладахъ, составленныхъ по свѣдѣніямъ и показаніямъ, собраннымъ отдѣльными подкоммисіями, б) на личныхъ распросахъ свѣдущихъ лицъ, приглашенныхъ въ засѣданіе, чѣмъ и дополнятся свѣдѣнія, собранныя на мѣстѣ.

«При такомъ планѣ работъ, всѣ лица, заинтере-

сованныя въ дѣлѣ, получать полную возможность указать недостатки желѣзнодорожнаго дѣла, заявить о своихъ нуждахъ и, что самое важное, они получаютъ полную увѣренность въ твердомъ намѣреніи Правительства измѣнить къ лучшему общія условія этого дѣла. Только при такой увѣренности можно ожидать полной искренности въ показаніяхъ, готовности сообщать всѣ свѣдѣнія, даже желанія быть выслушанными въ комиссіяхъ, какъ отдѣльной, такъ и Высшей.

«Повергая изложенныя выше соображенія на Высочайшее Вашего Императорскаго Величества усмотрѣніе, всеподданнѣйше испрашиваю:

Государю Императору благоугодно было 22 Октября 1876 года озваченный докладъ утвердить резолюціей: «вполнѣ одобряю всѣ предлагаемыя мѣры и надѣюсь, что онѣ приведутъ къ практическому результату. Ливадія 22 Октября 1876 г.»

«1) Всемиловѣйшаго разрѣшенія на учрежденіе указанныхъ выше подкоммисій;

«2) призывать въ засѣданія комиссій, какъ Высшей, такъ и мѣстныхъ, всѣхъ лицъ, отъ коихъ можно ожидать полезныхъ указаній, до желѣзныхъ дорогъ относящихся;

«3) утвержденія Вашего Императорскаго Величества прилагаемаго при семъ списка членовъ Высшей Коммисіи».

Вмѣстѣ съ тѣмъ былъ утвержденъ и нижеслѣдующій составъ членовъ Коммисіи:

*Отъ Министерства Путей Сообщенія:*

Инженеръ-Тайный Совѣтникъ Шернваль.

Инженеръ-Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Саловъ.

*Отъ Министерства Финансовъ:*

Тайный Совѣтникъ Кобоко.

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Ермаковъ.

*Отъ Государственнаго Контроля:*

Тайный Совѣтникъ Филипповъ.

*Отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ:*

Тайный Совѣтникъ Баронъ Веліо.

Тайный Совѣтникъ Маковъ.

*Отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ:*

Тайный Совѣтникъ Баронъ Медемъ.

*Отъ Министерства Юстиціи:*

Коллежскій Совѣтникъ Кони.

*Отъ II Отдѣленія Собственной ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА*

*Канцеляріи:*

Статсъ-Секретарь Тайный Совѣтникъ Брунъ.

*Отъ Министерства Военнаго :*

Свиты Его Величества Генераль-Маіоръ (нынѣ Генераль-Лейтенантъ) Анненковъ (на него же Высочайше возложено управление Канцеляріею Коммисіи) (\*).

Причины, вызвавшія раздѣленіе желѣзныхъ дорогъ на отдѣльные раіоны и образованіе мѣстныхъ подкоммисій для изслѣдованія каждаго изъ нихъ *въ отдѣльности*, обусловливались желаніемъ кончить производство изслѣдованій въ возможно краткій срокъ.

Производство изслѣдованія изъ Петербурга, притомъ одними и тѣми же лицами, всей желѣзнодорожной сѣти оказалось бы невыполнимымъ, какъ по обширности протяженія сѣти желѣзныхъ дорогъ, такъ и по невозможности, для значительнаго числа заинтересованныхъ лицъ пріѣхать съ цѣлью сдѣлать тѣ или другія заявленія въ столь отдаленное для большинства средоточіе Высшей Администраціи. Съ другой стороны, не было также никакой возможности одной Коммисіи, въ полномъ ея составѣ, объѣхать всѣ линіи и собрать возможно большее количество заявленій, такъ какъ, вслѣдствіе значительности протяженія нашей желѣзнодорожной сѣти, осмотръ ея долженъ бы былъ продлиться на неопредѣленное время.

Вслѣдъ за разработкой вопроса о распредѣленіи всей сѣти желѣзныхъ дорогъ на группы для осмотра

(\*) Вышеприведенный составъ Коммисій, по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, подвергался различнымъ измѣненіямъ и въ настоящее время представляется въ слѣдующемъ видѣ:

*Отъ Министерства Путей Сообщенія:*

Инженеръ-Тайный Совѣтникъ Баронъ Кануть Генриховичъ *Шерваль*.  
Инженеръ-Тайный Совѣтникъ Павелъ Захаровичъ *Клевескій*.

*Отъ Министерства Финансовъ:*

Тайный Совѣтникъ Николай Андреевичъ *Ермаковъ*.

*Отъ Государственнаго Контроля:*

Тайный Совѣтникъ Тертій Ивановичъ *Филлиповъ*.

*Отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ:*

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Александръ Григорьевичъ *Вишняковъ*.

Статскій Совѣтникъ Дмитрій Ивановичъ *Восейковъ*.

*Отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ:*

Тайный Совѣтникъ Владиміръ Ивановичъ *Вешняковъ*.

*Отъ Министерства Юстиціи:*

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Николай Адриановичъ *Неклюдовъ*.

Статскій Совѣтникъ Анатолій Федоровичъ *Кони*.

*Отъ II-го Отдѣленія Собственной ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Канцеляріи:*

Тайный Совѣтникъ Федоръ Михайловичъ *Маркусъ*.

Тайный Совѣтникъ Семенъ Викентьевичъ *Пахманъ*.

Статскій Совѣтникъ Кронидъ Ивановичъ *Мальшевъ*.

*Отъ Министерства Военнаго:*

Генераль-Лейтенантъ Михаилъ Николаевичъ *Анненковъ*, (онъ же управляетъ дѣлами Коммисіи).

ихъ различными подкоммисіями, было приступлено къ составленію инструкціи и ряда вопросовъ (такъ называемыхъ questionnaires). Примѣръ въ этомъ отношеніи иностранныхъ комисій, бѣльшая часть которыхъ руководилась тѣмъ началомъ, что изслѣдователю необходимо преподать рядъ вопросовъ, подлежащихъ изученію, и самая сущность дѣла, естественно, наводили Высшую Коммисію на мысль о томъ, что безъ подобной, такъ сказать, руководящей нити, едва-ли возможно сколько нибудь серьезное изслѣдованіе.

Кромѣ того, для Коммисіи задача еще болѣе усложнялась тѣмъ обстоятельствомъ, что неудовлетворительное состояніе нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ было явно и ощущалось всѣми и каждымъ, хотя въ то же время не было никакихъ данныхъ для того, чтобы сразу добраться до корня зла, такъ какъ, напротивъ того, за исключеніемъ слѣдствія Графа В. А. Бобринскаго, всѣ предшествующія разслѣдованія, произведенныя правительственнымъ учрежденіемъ, поставленнымъ во главѣ этого дѣла, не приводили къ желаемому результату.

Поэтому, несомнѣнно, приходилось задать себѣ, повозможности, широкую программу и составить такой рядъ вопросовъ, который бы исчерпывалъ всѣ отрасли желѣзнодорожнаго дѣла, хотя въ то же время предусматривалось, что не всѣ эти отрасли будутъ подлежать подробному изслѣдованію: задача, возложенная на Коммисію, по своей обширности и по своей, съ каждымъ днемъ все болѣе и болѣе увеличивающейся многосложности, вскорѣ поставила Коммисію въ необходимость ограничиться изслѣдованіемъ только главнѣйшихъ сторонъ дѣла, требующихъ, по большей части, разрѣшенія ихъ въ законодательномъ порядкѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ была выработана программа и форма статистическихъ таблицъ, по которымъ должны были быть собраны свѣдѣнія о количествѣ грузовъ, могущихъ быть предъявленными къ перевозкѣ по различнымъ дорогамъ. Съ этою цѣлью рѣшено было собрать, повозможности, точныя данныя какъ о производительности мѣстностей, чрезъ которыя пролегали желѣзныя дороги, такъ о перевозочной силѣ желѣзныхъ дорогъ и количествѣ перевозимыхъ по нимъ въ данное время грузовъ.

Дѣйствительно, при общихъ жалобахъ на неудовлетворительное состояніе желѣзнодорожной сѣти и при постоянныхъ представленіяхъ Министра Путей Сообщенія относительно усиленія той или другой дороги, всѣ означенныя мѣропріятія приводились въ исполненіе, большею частію, на основаніи голословныхъ заявленій, безъ соображенія со статистическими данными о дѣйствительномъ движеніи грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и не принимая во вниманіе производительности того раіона, чрезъ который дорога проходитъ, а потому казалось крайне необходимымъ собрать такія данныя, прежде чѣмъ рѣшать вопросъ объ усиленіи той или другой линіи, такъ какъ съ рѣшеніемъ его связана производительность или непроизводительность затратъ со стороны государственной казны.

Такимъ образомъ, къ веснѣ 1877 года была выработана программа предстоящихъ подкоммисіямъ изслѣдованій и то главное направленіе, которое казалось крайне необходимымъ придать означеннымъ изслѣдованіямъ. Кромѣ того, вся сѣть, сообразно съ географическими, статистическими и торговыми данными, была раздѣлена на 7 группъ, а также была выработана инструкція и значительное количество вопросовъ по различнымъ отраслямъ сложнаго желѣзнодорожнаго дѣла.

Вслѣдъ затѣмъ предполагалось послать подкоммисіи на мѣста изслѣдованій, такъ какъ и личный составъ ихъ былъ уже вполне намѣченъ и подобранъ, но предположеніе не могло осуществиться.

12-го Апрѣля 1877 года была объявлена война. Не могло быть ни малѣйшаго сомнѣнія, что во время военныхъ дѣлствій производство мѣстныхъ изслѣдованій было бы сопряжено съ величайшими затрудненіями какъ потому, что всѣ умы были отвлечены отъ торговыхъ и коммерческихъ соображеній и все русское общество жило однѣми лишь мыслями о событіяхъ, происходившихъ на берегахъ Дуная и у подошвы Балканъ, такъ и потому, въ особенности, что и сами желѣзныя дороги находились въ то время въ совершенно ненормальномъ состояніи, такъ какъ нѣкоторыя изъ нихъ, будучи всецѣло заняты перевозкою войскъ и войсковыхъ грузовъ, не могли принимать на себя перевозку частныхъ грузовъ.

Вотъ почему, по самой силѣ вещей, Коммисія по-

становила отсрочить свои изслѣдованія на мѣстахъ до окончанія военныхъ дѣйствій и заняться собираніемъ, группировкою и изученіемъ тѣхъ матеріаловъ, которые могли бы облегчить работы подкоммисій, а также учреждений и лицъ, которыя захотѣли бы оказать свое содѣйствіе подкоммисіямъ, при изслѣдованіи желѣзнодорожнаго дѣла.

Съ этою цѣлью Коммисіею было признано полезнымъ: собрать различные подготовительные матеріалы, сгруппировать ихъ въ опредѣленномъ порядкѣ и издать въ видѣ сборника «Трудовъ».

Работы эти заключили въ себя нижеслѣдующіе отдѣлы:

а) Часть, такъ сказать, «организаціонную», насколько она необходима для лицъ и учреждений, желающихъ оказать содѣйствіе работамъ Коммисіи, ея составъ, журналы ея засѣданій, общій планъ работъ, инструкціи, программы для собиранія свѣдѣній, а также соображенія о тѣхъ потребностяхъ перевозки войскъ, пассажировъ, грузовъ и почтъ, которымъ не удовлетворяетъ нынѣшняя эксплуатація рельсовой сѣти, и библиографическій указатель какъ русскихъ, такъ и заграничныхъ сочиненій, журнальныхъ и газетныхъ статей по желѣзнодорожному дѣлу.

Все это составило I ч. I т. Трудовъ.

б) Часть юридическую, вызванную предположеніемъ, что подкоммисіямъ при объѣздѣ линій будетъ подано значительное количество заявленій и жалобъ, вслѣдствіе чего признавалось въ высшей степени полезнымъ собрать и разослать лицамъ, заинтересованнымъ въ изслѣдованіи, всѣ тѣ данныя, которыя имѣлись въ разныхъ учрежденіяхъ и судебныхъ мѣстахъ относительно жалобъ, заявленій и различныхъ судебныхъ рѣшеній по поводу исковъ, предъявленныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ со стороны частныхъ лицъ и учреждений.

Съ этою цѣлью во II ч. I т. Трудовъ помѣщены:

1) Извлеченія изъ дѣлъ Министерства Путей Сообщенія по жалобамъ и заявленіямъ о безпорядкахъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1870—1876 годахъ съ объяснительною запискою и вѣдомостями.

2) Сводъ извлеченій изъ рѣшеній общихъ и мировыхъ судебныхъ учреждений Имперіи, постановленныхъ по гражданскимъ (въ 1868—1877 гг.) и уголовнымъ (въ 1870—1877 гг.) дѣламъ, касающимся неудов-

летворительнаго состоянія русскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ объяснительною запискою.

3) Уголовные и гражданскіе законы въ примѣненіи къ желѣзнодорожному дѣлу, а также вѣдомости исковыхъ и уголовныхъ дѣлъ.

Сюда же относится ч. III т. I, содержащая въ себѣ сводъ извлеченій изъ рѣшеній *Уголовнаго* и *Гражданскаго* Кассационныхъ Департаментовъ Правительствующаго Сената по уголовнымъ и гражданскимъ дѣламъ, касающимся неудовлетворительнаго состоянія эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ приложеніемъ объяснительной къ нему записки и статистическихъ вѣдомостей по уголовнымъ и гражданскимъ дѣламъ.

в) Часть экономическо-статистическую, для которой матеріаломъ послужили данныя, полученныя въ отвѣтъ на обращеніе Коммисіи къ губернскимъ и земскимъ управамъ и къ губернскимъ учрежденіямъ съ ихъ статистическими комитетами, относительно полученія отъ нихъ возможно вѣрныхъ статистическихъ данныхъ, которыя дали бы возможность сдѣлать выводъ о производительности района, а также свѣдѣнія, доставленныя правленіями желѣзныхъ дорогъ согласно посланнымъ имъ таблицамъ, въ которыхъ они должны были проставить цифры того движенія, которое производилось по находящимся въ ихъ вѣдѣніи дорогамъ.

Свѣдѣнія эти вошли въ составъ ч. I и II т. II и III Трудовъ Коммисіи.

г) Часть статистическо-техническую, т. е. статистическій матеріалъ, опредѣляющій: 1) нынѣшнее состояніе техническихъ средствъ сѣти для удовлетворенія потребностей въ перевозкѣ грузовъ и пассажировъ, и 2) движеніе грузовъ по роду товаровъ, съ приложеніемъ географическаго описанія и общихъ историческихъ данныхъ о протяженіи, подвижномъ составѣ, о доходахъ дорогъ, о ихъ расходахъ и проч., — что составляетъ т. III Трудовъ Коммисіи.

Наконецъ послѣдній, IV т. Трудовъ Коммисіи заключаетъ въ себѣ систематизированный матеріалъ по организаціи желѣзнодорожнаго дѣла, насколько она выразилась въ рѣшеніи различныхъ вопросовъ, разработанныхъ на съѣздахъ представителей желѣзныхъ дорогъ.

Составленіе означенныхъ сборниковъ, печатаніе

и разсылка представляли несомнѣнно полезную сторону изученія и изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, такъ какъ это давало возможность лицамъ, которымъ приходилось изслѣдовать означенное сложное дѣло, а также членамъ желѣзнодорожной администраціи и тѣмъ отдѣльнымъ лицамъ и учрежденіямъ, которыя предполагали представить свои мотивированныя жалобы, заявленія или предложенія, — дѣлать ихъ не только на основаніи тѣхъ фактовъ, которые у нихъ находятся на-лицо, такъ сказать подъ руками, но соображаясь также съ тѣми фактами и данными, которые имѣлись въ виду и въ другихъ мѣстностяхъ и въ другихъ пунктахъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, широкая гласность и печатаніе какъ инструкціи, такъ и вопросныхъ пунктовъ давали возможность, съ одной стороны, ознакомиться съ общимъ духомъ, который Коммисія предполагала придать изслѣдованію, а съ другой—съ той программой, по которой предполагалось произвести означенное изслѣдованіе.

Такимъ образомъ, для лицъ, лишенныхъ возможности лично прибыть въ засѣданія подкоммисій для дачи своихъ показаній, являлась возможность выразить то или другое свое мнѣніе не только по какому либо одному спеціальному вопросу, но и по цѣлой группѣ вопросовъ, по той или другой части желѣзнодорожнаго хозяйства.

Независимо отъ вышеозначенныхъ трудовъ, Коммисія издала и разослала цѣлый рядъ брошюръ и монографій по разнымъ отдѣльнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла, по которымъ признавалось полезнымъ вызвать мнѣніе специалистовъ и лицъ, заинтересованныхъ въ той или другой части желѣзнодорожнаго дѣла.

Таковы: „Записка о пользованіи подвижнымъ составомъ на желѣзныхъ дорогахъ Россіи“, „Записка объ отхожихъ промыслахъ и о передвиженіи рабочихъ партій по желѣзнымъ дорогамъ“, „Современное положеніе вопроса о желѣзнодорожныхъ тарифахъ въ Западной Европѣ“, „Обзоръ правилъ движенія по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ“ и нѣсколько монографій по разнымъ предметамъ торговли и промышленности, имѣющимъ особую важность въ дѣлѣ перевозокъ. Всѣ эти работы имѣли также одинъ и тотъ же характеръ: онѣ должны были служить средствомъ для возбужденія и разъясненія нѣкото-



рыхъ вопросовъ съ цѣлью вызвать болѣе подробное изложеніе мѣръ.

Такимъ образомъ, Коммисія, не имѣя возможности, вслѣдствіе военныхъ событій, работать на мѣстахъ, старалась, въ періодъ невольной бездѣтельности, обезпечить успѣхъ предстоящаго изслѣдованія.

По окончаніи кампаніи армія наша, въ концѣ 1878 года, возвратилась въ предѣлы отечества по желѣзнымъ дорогамъ, послѣ чего эти послѣднія вскорѣ пришли въ нормальное положеніе, и Высшая Коммисія снова могла начать пріостановленныя ею работы.

Въ началѣ 1879 года были приглашены въ Петербургъ лица, предназначенныя быть предсѣдателями подкоммисій, именно: Варшавской—баронъ Менгденъ, Рижской — Тайный Совѣтникъ Тернеръ, Московской — Князь Щербатовъ, Юго-Восточной — Князь Волконскій, Кіевской—Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Борисовъ, Харьковской — Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Гордѣенко и товарищъ предсѣдателя Московской подкоммисіи Б. Н. Чичеринъ. Немедленно вслѣдъ за прибытіемъ этихъ лицъ и было приступлено къ выработкѣ порядка производства мѣстныхъ изслѣдованій съ такимъ разсчетомъ времени, чтобъ изслѣдованія эти можно было начать съ весны того же года.

49644

Послѣ ряда засѣданій съ предсѣдателями подкоммисій, состоялось засѣданіе Высшей Коммисіи (30-го Января 1879 года), на которомъ окончательно установлено раздѣленіе сѣти на раіоны (\*), а также выбранъ персоналъ подкоммисій, которыя были составлены такимъ образомъ: во главѣ каждой изъ подкоммисій было поставлено лицо, извѣстное по своей общественной земской дѣятельности или по серьезнымъ экономическимъ изслѣдованіямъ; затѣмъ въ составъ каждой подкоммисіи назначались: инженеръ путей сообщенія (преимущественно изъ лицъ, извѣстныхъ въ качествѣ строителей одной или нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ), специалистъ по эксплуатаціи (въ виду того, что отрасль эта, къ крайнему сожалѣнію, у насъ еще требуетъ весьма значительной разработки) и, наконецъ, дѣлопроизводитель или, пра-

Изслѣдованія подкоммисій; добытые ими матеріалы и ихъ обработка.

(\*) Приложение № 1-й.

вильнѣе, членъ - управляющій дѣлами, избравшійся преимущественно изъ числа профессоровъ политической экономіи или лицъ, спеціально занимавшихся статистическими работами. Сверхъ того, въ постоянный составъ каждой подкомисіи предполагалось пригласить 2-хъ или 3-хъ купцовъ или промышленниковъ, которые, своимъ знаніемъ мѣстнаго раіона и мѣстныхъ обстоятельствъ вообще, могли бы оказать подкомисіи содѣйствіе указаніемъ тѣхъ или другихъ условій, имѣющихъ особое значеніе для той или другой мѣстности (\*).

По окончаніи означеннаго засѣданія, Высшая Комисія изъ среды себя образовала Петербургскую подкомисію и затѣмъ окончательно занялась изслѣдованіемъ данныхъ по Петербургскому раіону; это было сдѣлано преимущественно съ тою цѣлью, чтобы нѣкоторые изъ членовъ Высшей Комисіи имѣли возможность, при объѣздѣ хотя одного раіона, ближе познакомиться съ подробностями желѣзнодорожнаго вопроса. Высшая же Комисія, въ полномъ ея составѣ, могла вновь начать свои работы только по окончаніи работъ всѣхъ подкомисій, т. е. по представленіи докладовъ по различнымъ вопросамъ желѣзнодорожнаго дѣла и своихъ соображеній по различнымъ мѣропріятіямъ.

Объѣздъ желѣзныхъ дорогъ начался въ Апрѣлѣ 1879 года.

Въ общей сложности, подкомисіи осмотрѣли съѣтъ протяженіемъ свыше 21,000 верстъ.

Большинство поѣздокъ производилось по маршрутамъ, заранѣе опубликованнымъ съ тою цѣлью, чтобы предоставить каждому полнѣйшую возможность и свободу подавать свои заявленія по вопросамъ, входящимъ въ кругъ изслѣдованія.

Нѣкоторыя линіи были осмотрѣны два раза; вторичная поѣздка была совершена съ тою цѣлью, чтобы личнымъ осмотромъ убѣдиться, насколько уже устранены различныя неудобства въ эксплуатаціи и поводы къ жалобамъ, обнаруженные во время перваго осмотра и вызвавшіе добровольное обѣщаніе правленій и управленій относительно скорѣйшаго исправленія дѣла.

Бывали также случаи, когда подкомисіи выдѣляли изъ своего состава 2—3 лицъ и поручали имъ про-

---

(\*) Приложение № 2 й. Списокъ членовъ подкомисій.

изводство дополнительнаго изслѣдованія. Независимо отъ этого, нѣкоторыя подкоммисіи, отправляясь на Московскій общій съѣздъ (о которомъ будетъ упомянуто ниже), имѣли случай проѣхать по прежде осматрѣннымъ линіямъ, причемъ этотъ объѣздъ не былъ предварительно извѣстенъ правленіямъ и управленіямъ.

Означенный осмотръ привелъ къ слѣдующимъ результатамъ.

I. Въ общей сложности число представленныхъ заявленій какъ *письменныхъ*, такъ и *словесныхъ*, превзошло 6000; причемъ нѣкоторыя заявленія затрогивали весьма сложные вопросы, касающіеся причинъ нестройства нынѣшней желѣзнодорожной перевозки.

II. При объясненіяхъ съ заявителями и при требованіи соотвѣтствующихъ разъясненій отъ правленій, обнаружилось, что весьма многія нестройства эксплоатации и неудовольствія публики къ желѣзнымъ дорогамъ объясняются исключительно неполученіемъ правленіями никакихъ указаній и заявленій по этимъ предметамъ отъ грузоотправителей; непредставленіе же такихъ указаній и заявленій правленіямъ въ свою очередь объясняется: а) опасеніемъ грузоотправителей стать во враждебныя отношенія къ мѣстнымъ желѣзнодорожнымъ агентамъ, съ которыми они постоянно ведутъ дѣло по отправленію и полученію товаровъ; б) несочувствіемъ торговцевъ и промышленниковъ тѣмъ формальностямъ, съ которыми былъ сопряженъ существовавшій до сихъ поръ порядокъ подачи заявленій; в) опасеніемъ торговцевъ быть вызванными въ отдаленныя отъ нихъ правленія и управленія для подачи дополнительныхъ разъясненій по даннымъ ими заявленіямъ; г) общею, быть можетъ, неполнѣ основательною, увѣренностью, что правленія и управленія, въ стремленіи охранять только свои интересы, будутъ относиться несочувственно ко всѣмъ вообще заявленіямъ грузоотправителей относительно улучшенія дѣла.

Всѣ эти причины, до сихъ поръ затруднявшія правленіямъ и управленіямъ возможность съ полною откровенностью узнавать сущность нареканій на желѣзныя дороги и потребности торговли и промышленности въ отношеніи къ желѣзнодорожнымъ перевозкамъ, были совершенно устранены при объѣздахъ линій подкоммисіями. Опасеніе частныхъ заявителей

стать, вслѣдствіе подачи своихъ сообщеній, во враждебныя отношенія къ мѣстнымъ желѣзнодорожнымъ агентамъ не могло имѣть болѣе мѣста потому, что, при подачѣ заявленій въ подкомисіи, личность заявителей, желавшихъ остаться неизвѣстными желѣзнодорожной администраціи, не подлежала огласкѣ.

Съ тѣмъ вмѣстѣ были устранены для торговцевъ стѣснительныя для нихъ формальности въ дѣлѣ подачи заявленій, такъ какъ подкомисіи принимали не только письменныя, но и изустныя сообщенія, тщательно устраняя всѣ канцелярскія обрядности и связанные съ ними проволочки и потерю времени, отяготительныя для купцовъ и промышленниковъ. Наконецъ, при объѣздѣ подкомисій, устранялось для заявителей и опасеніе быть вызванными для объясненій по мѣсту пребыванія правленій и управленій: такъ какъ подкомисіи были сопровождаемы инспекторами линій, членами правленій и начальниками службъ, то, въ мѣрѣ представляющейся надобности, полученные заявленія могли разбираться на мѣстахъ ихъ подачи.

Желая облегчить, въ каждомъ пунктѣ своего пребыванія, возможность всѣмъ мѣстнымъ обывателямъ высказать свои требованія относительно желѣзнодорожной перевозки, подкомисіи открывали свои засѣданія въ помѣщеніи мѣстныхъ думъ и управъ, въ квартирахъ мѣстныхъ представителей общественнаго управленія и вообще въ тѣхъ помѣщеніяхъ, которыя наиболѣе удобны для жителей.

При осмотрѣ дорогъ, подкомисіи обращали преимущественное вниманіе на слѣдующіе предметы: а) пути, ихъ расположеніе, состояніе, устройство стрѣлокъ, мосты, переходы черезъ рельсы и проч.; б) системы сигнализациі; в) постройки, какъ жилыя, такъ и нежилыя (мастерскія, пакгаузы, депо и т. п.); г) приспособленія для пріема, взвѣшиванія и храненія товара; д) пожарную охрану; е) санитарную часть; ж) станціонныя буфеты; з) порядокъ счетоводства, контроля и заявленія претензій; и) телеграфную часть. При осмотрѣ жилыхъ зданій, подкомисіи имѣли въ виду, преимущественно, выяснить, въ какой мѣрѣ удовлетворительны эти постройки въ отношеніяхъ: строительномъ (прочность, степень потребности въ ремонтѣ, система постройки), гигиеническомъ (вубическое содержаніе воздуха, вентиляція, отопленіе, освѣщеніе,

устройство отхожихъ мѣстъ) и пожарномъ (строительный матеріаль, кровли). При осмотрѣ поѣздовъ, обращалось вниманіе: а) на паровозы и вагоны, б) на храненіе багажа, в) на ознакомленіе поѣздной прислуги съ своими обязанностями.

Во время непредвидѣнныхъ по росписанію остановокъ въ пути для осмотра казармъ для рабочихъ и будокъ, наблюдалось: дѣйствительно ли поѣздная прислуга исполняетъ правила, предписанныя для охраненія безопасности поѣзда. При осмотрѣ пожарныхъ станціонныхъ приспособленій, подкоммисіи не ограничивались освидѣтельствованіемъ огнегасительныхъ снарядовъ, но повѣряли: насколько прислуга обучена умѣнью обращаться съ желѣзнодорожными пожарными инструментами. На станціяхъ, гдѣ имѣются больницы, врачебные кабинеты и аптеки, а также желѣзнодорожные училища, были осмотрѣны какъ эти учрежденія, такъ равно и медицинская отчетность.

Независимо объѣзда подкоммисій, Предсѣдатель Высшей Коммисіи, Генераль-Адъютантъ Графъ Барановъ, совершилъ осенью 1879 года продолжительную поѣздку по линіямъ отъ Петербурга къ Балтійскому морю, отсюда по дорогамъ чрезъ Кіевъ и Харьковъ къ берегамъ Чернаго и Азовскаго морей и обратно въ Петербургъ. Цѣлью этой поѣздки было: а) личное ознакомленіе съ вопросомъ: насколько желѣзныя дороги удовлетворяютъ потребностямъ портовъ (\*); б) личное совѣщаніе съ предсѣдателями подкоммисій или уполномоченными отъ нихъ членами относительно уже выяснившихся результатовъ совершенныхъ объѣздовъ, и в) личное ознакомленіе съ причинами, въ то время вызвавшими образованіе значительныхъ залежей грузовъ преимущественно на южныхъ линіяхъ. Во время этой поѣздки, многіе предсѣдатели и члены подкоммисій сопровождали Генераль-Адъютанта Графа Баранова по линіямъ ввѣреннаго раіона, что еще разъ представило имъ возможность объѣхать эти линіи.

Поставивъ главною цѣлью объѣздовъ выясненіе

---

(\*) Въ программу изслѣдованія, выработанную Высшею Коммисіею, при участіи представителей отъ Министерствъ Финансовъ, Путей Сообщенія и другихъ вѣдомствъ, включены въ числѣ прочихъ и слѣдующіе вопросы, разъясненіе которыхъ обязательно для Коммисіи: удобно ли помѣщены существующія при желѣзныхъ дорогахъ или ихъ вѣтвяхъ пристани (рѣчныя или морскія)? Существуютъ ли и удобно ли устроены приспособленія для перегрузки товаровъ съ этихъ пристаней въ вагоны и наоборотъ? Не требуется ли въ этомъ отношеніи какихъ-либо улучшеній? (Отдѣлъ III, § 11).

причинъ, вызывающихъ неудовольствія грузоотправителей и публики къ желѣзнымъ дорогамъ и техническое изслѣдованіе линій, подкоммисіями было обращено серьезное вниманіе на повѣрку:

I. Насколько точно исполняются дорогами различныя правила, установленныя Министерствомъ Путей Сообщенія. Въ этомъ отношеніи фактическое изслѣдованіе разъяснило, что весьма многія изъ этихъ постановленій остаются мертвою буквою и что дороги иногда руководствуются не столько обязательными для нихъ постановленіями, сколько личнымъ усмотрѣніемъ.

II. Въ какой мѣрѣ нынѣшнія техническія средства дорогъ удовлетворяютъ стратегическимъ видамъ Государства и потребностямъ быстрой перевозки значительныхъ массъ войскъ и войсковыхъ тяжестей. Правильное разъясненіе этого важнаго вопроса въ значительной степени было облегчено подкоммисіямъ тѣмъ, что во время объѣздовъ ихъ сопровождали офицеры Генеральнаго Штаба, завѣдывающіе перевозкою войскъ.

III. Насколько нынѣшняя система управленія желѣзнодорожною службою на линіяхъ соотвѣтствуетъ потребностямъ дѣла со стороны технической, эксплуатаціонной и коммерческой. Осмотръ дорогъ и разборъ на мѣстѣ тѣхъ заявленій, которыя были представлены подкоммисіямъ, далъ имъ достаточный матеріалъ для вывода заключеній по этому предмету.

IV. Въ какой мѣрѣ нынѣшній составъ, обстановка и права желѣзнодорожной полиціи удовлетворяютъ потребностямъ желѣзнодорожной службы.

Въ то время, когда была произведена почти половина изслѣдованія, въ Августѣ 1879 года, въ Москвѣ былъ созванъ, подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Баранова, общій съѣздъ предсѣдателей и членовъ подкоммисій, съ цѣлью:

а) обмѣняться изустными свѣдѣніями относительно главнѣйшихъ результатовъ объѣздовъ линій;

б) выработать общій планъ для составленія отчета подкоммисій Высшей Коммисіи, относительно означенныхъ объѣздовъ;

в) условиться относительно совмѣстнаго осмотра нѣкоторыхъ учрежденій, дѣятельность которыхъ болѣе или менѣе близко соприкасается съ эксплуатаціею желѣзныхъ дорогъ различныхъ раіоновъ;

г) условиться относительно совместнаго изслѣдованія нѣсколькими подкоммисіями такихъ вопросовъ, которые входятъ въ кругъ изслѣдованій каждой изъ нихъ, и

д) опредѣлить, какіе вопросы изъ числа включенныхъ въ программу изслѣдованія слѣдуетъ выдѣлить и поставить на ближайшую очередь къ обсужденію въ видѣ особыхъ докладовъ.

Въ концѣ 1879 года подкоммисіи окончили свои объѣзды, такъ что нѣкоторыя изъ подкоммисій вернулись только въ началѣ Декабря въ пункты ихъ постояннаго пребыванія, и, не смотря на всю энергію, значительный запасъ знаній, которымъ обладали члены подкоммисій, каждый по своей части, ко времени съѣзда предсѣдателей подкоммисій, въ Апрѣлѣ 1880 года, многіе изъ трудовъ подкоммисій не были еще систематизированы и только весьма немногіе были представлены и напечатаны.

Тѣмъ не менѣе, не смотря на незаконченность большей части докладовъ, которые должны были служить сводомъ всѣхъ данныхъ, собранныхъ каждою подкоммисіею во время изслѣдованія, — каждый изъ предсѣдателей подкоммисій, на означенномъ съѣздѣ, сдѣлалъ общій очеркъ положенія дѣла и обратилъ вниманіе съѣзда на тѣ частности и особенности желѣзнодорожнаго дѣла, которыя могли бытъ въ подробности разработаны каждою изъ подкоммисій.

Общее впечатлѣніе съѣзда предсѣдателей подкоммисій было выражено въ особой прилагаемой при семъ запискѣ (\*), въ которой излагалась характеристика современнаго состоянія сѣти и главныя мѣры, которыя предполагалось провести законодательнымъ путемъ.

Высшая Коммисія, рассмотрѣвъ и утвердивъ означенную записку въ засѣданіи 15-го Апрѣля 1880 года, представила ее отъ лица Предсѣдателя Коммисіи, въ высшія учрежденія, такъ какъ въ ней обрисовывалось въ общихъ чертахъ положеніе желѣзныхъ дорогъ, а также излагалась программа, по которой предполагалось болѣе подробно разработать доклады Высшей Коммисіи по различнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла, и, наконецъ, тѣ положенія, которыя предполагалось принять основаніемъ для буду-

---

(\*) Приложение № 3-й.

щаго желѣзнодорожнаго законодательства. Главнѣйшія основанія этой программы обусловливались слѣдующими соображеніями.

Желая по возможности точно и правильно установить законодательнымъ путемъ всѣ тѣ сложныя отношенія, которыя возникаютъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, Высшая Коммисія признала цѣлесообразнымъ выдѣлить изъ нихъ три рода отношеній:

1) *Отношеніе желѣзныхъ дорогъ къ грузоотправителямъ и пассажирамъ*, основаніемъ чему послужила подтвержденная множествомъ фактовъ мысль о томъ, что вслѣдствіе монопольнаго положенія желѣзнодорожныхъ Обществъ съ одной стороны и совершеннаго безправія, а отсюда и безпомощности лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ съ другой стороны, — интересы этихъ послѣднихъ постоянно нарушаются во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ они приходятъ въ столкновеніе съ интересами желѣзнодорожныхъ Обществъ.

2) *Отношеніе желѣзныхъ дорогъ между собою*, основаніемъ чему послужила крайняя ненормальность этихъ отношеній, наносящая значительный ущербъ не только самимъ желѣзнымъ дорогамъ, но и всему Государству и выражающаяся тѣмъ, что въ силу преслѣдованія каждою желѣзною дорогою своихъ частныхъ интересовъ, ни одна мѣра, — какъ бы она ни была цѣлесообразна съ точки зрѣнія экономической пользы цѣлаго Государства, какъ бы она ни была полезна для цѣлой группы дорогъ, — не можетъ быть осуществлена, если тому противится хоть одна изъ заинтересованныхъ дорогъ.

3) *Отношеніе желѣзныхъ дорогъ къ Государству*, основаніемъ чему послужилъ фактъ отсутствія тщательнаго правительственнаго контроля надъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, не смотря на его государственное значеніе и тѣ значительныя затраты, которыя сдѣланы Правительствомъ на устройство желѣзныхъ дорогъ.

По всѣмъ тремъ означеннымъ положеніямъ, обнимающимъ собою всѣ стороны возникающихъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ отношеній, Высшая Коммисія изложила въ означенной запискѣ подробныя и мотивированныя соображенія, которыя, по Высочайшему повелѣнію, были рассмотрѣны въ Особомъ Совѣщаніи изъ Министровъ: Путей Сообщенія, Финансовъ, Военнаго и Государственнаго Контролера, Начальника



Верховной распорядительной Коммисіи и Предсѣдателя Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, подѣ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи. Совѣщаніе это постановило:

«1) Въ виду общаго государственнаго значенія желѣзныхъ дорогъ, которыя до сихъ поръ руководствовались въ своей дѣятельности только положеніями своихъ уставовъ и условій перевозки, Особое Совѣщаніе находитъ необходимымъ изданіе общаго желѣзнодорожнаго закона, опредѣляющаго: а) обязанности и отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, какъ государственныхъ путей сообщенія, по отношеніямъ ихъ къ Правительству, между собою и къ публикѣ, т. е. къ грузоотправителямъ и пассажирамъ, и б) общія основанія для установленія тарифовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

2) Для обсужденія разныхъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ, за исключеніемъ технической части, Особое Совѣщаніе находитъ полезнымъ учрежденіе Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта, состоящаго подѣ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, изъ представителей разныхъ вѣдомствъ, съ участіемъ представителей отъ желѣзныхъ дорогъ и отъ лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ, причемъ общіе и частные желѣзнодорожные сѣзды имѣютъ быть сохранены, но съ болѣе точнымъ опредѣленіемъ какъ ихъ состава, такъ и отношенія ихъ къ Правительству; и

3) Для надзора за сохранностью товара при нагрузкѣ и выгрузкѣ, за правильнымъ взвѣшиваніемъ его, за соблюденіемъ очередей и проч., Особое Совѣщаніе считаетъ цѣлесообразнымъ учрежденіе мѣстныхъ уполномоченныхъ отъ лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ, при участіи инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ.

При составленіи законоположеній по всѣмъ вышеозначеннымъ вопросамъ, должны быть приняты въ соображеніе разрабатыаемые въ различныхъ Министерствахъ проекты, находящіеся въ связи съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ.

Что же касается отчетности желѣзныхъ дорогъ, то, въ виду заявленія Государственнаго Контролера, что проектъ положенія этой отчетности уже вырабатывается и близокъ къ окончанію и что Государ-

ственный Контролеръ полагаетъ въ непродолжительномъ времени дать ему окончательное движеніе, означенный вопросъ долженъ быть изъятъ изъ программы предстоящихъ работъ Коммисіи».

Представляя Его Императорскому Величеству о результатахъ своихъ сужденій, Особое Совѣщаніе имѣло счастье испрашивать Высочайшаго соизволенія на предоставленіе Генералъ-Адъютанту Графу Баранову права вносить въ Государственный Совѣтъ проекты вышеуказанныхъ законоположеній по частямъ, или всѣ вмѣстѣ, съ заключеніемъ Министра Путей Сообщенія.

Но Министръ Путей Сообщенія, не соглашаясь съ выраженнымъ въ запискѣ Графа Баранова мнѣніемъ о крайней неудовлетворительности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, представилъ свои возраженія по этому поводу въ особой запискѣ, представленной въ Бозѣ почившему Государю Императору, которому благоугодно было возложить на Комитетъ Министровъ вторичное разсмотрѣніе какъ опредѣленія Особого Совѣщанія, такъ и первоначальной записки, вызвавшей означенное опроверженіе.

Во исполненіе таковой Высочайшей воли и по разсмотрѣніи въ засѣданіяхъ 10-го и 17-го Іюня 1880 года, Комитетъ Министровъ постановилъ:

«Испросить Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе на приведеніе въ исполненіе заключеній, изложенныхъ въ журналѣ бывшаго подъ предсѣдательствомъ Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Абазы Особого Совѣщанія по этому дѣлу съ тѣмъ, чтобы выраженные въ журналѣ указанія не считались предрѣшеніями по существу предположенныхъ законопроектвъ и чтобы проекты сіи были вносимы Генералъ-Адъютантомъ Графомъ Барановымъ въ Государственный Совѣтъ съ предварительными заключеніями какъ Министра Путей Сообщенія, такъ и другихъ подлежащихъ Министровъ».

Въ 20-й день Іюня 1880 года послѣдовало на сіе Высочайшее соизволеніе.

Записка, представленная Предсѣдателемъ Коммисіи, имѣла главною цѣлью: охарактеризовать общее положеніе дѣла и опредѣлить, какія именно части изъ работъ подкоммисій должны быть представлены на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта установленнымъ для сего порядкомъ.

При возложеніи на Коммисію обязанности состав-

ленія общаго закона, являлось необходимымъ: обратить особое вниманіе на разработку и группировку тѣхъ данныхъ, которыя могли облегчить означенную задачу, и, кромѣ того, собрать такія фактическія данныя, которыя утверждали бы несомнѣнно необходимость той или другой статьи общаго желѣзнодорожнаго закона.

Въ этой же запискѣ объяснялось, что, при общей сложности и крайней недостаточности у насъ выработки желѣзнодорожныхъ вопросовъ, самый законъ долженъ быть составленъ такимъ образомъ, чтобы опредѣлить организацію желѣзнодорожнаго дѣла лишь въ общихъ чертахъ, а затѣмъ крайне необходимо установить такое учрежденіе, которое, постоянно слѣдя за развитіемъ желѣзнодорожнаго дѣла, и въ особенности за его коммерческою частью, постепенно придавало бы ему стройную организацію, развивало и совершенствовало начала, установленныя для сего закономъ.

Такимъ образомъ, Коммисія, на основаніи выработанной ею, разсмотрѣнной въ высшихъ учрежденіяхъ и Высочайше утвержденной, программы, приступила къ разработкѣ собраннаго ею матеріала и къ составленію докладовъ по отдѣльнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла, заключивъ ихъ однимъ общимъ докладомъ, сводящимъ всѣ означенныя данныя въ одно цѣлое.

Высказывалось мнѣніе, что производство работъ, возложенныхъ на Высочайше учрежденную Коммисію для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, можно было бы значительно ускорить и затѣмъ кончить ранѣе, чѣмъ, въ дѣйствительности, состоялось окончаніе трудовъ этого учрежденія. Мнѣніе это, однако, едва-ли окажется правильнымъ, если взглянуть на ходъ работъ по производству изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ иностранныхъ государствахъ; такъ напр., во Франціи, правительственныя коммисіи, занимавшіяся этимъ дѣломъ при болѣе благопріятныхъ условіяхъ, исполнили возложенную на нихъ задачу приблизительно въ такой же срокъ, какъ и Коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Сравненіе работъ Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи съ работами подобныхъ же коммисій заграницей.

Первая по времени, французская коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла была учреждена

19-го Ноября 1853 года подъ предсѣдательствомъ министра земледѣлія, торговли и общественныхъ работъ г. Маня (Magne) для ближайшаго изслѣдованія способовъ къ обезпеченію правильности и безопасности желѣзнодорожнаго движенія, производившагося по сѣти длиною 5500 километровъ (въ 1855 г.).

Задавшись такою цѣлью, эта коммисія ограничила всѣ свои изслѣдованія изученіемъ пути, подвижнаго состава и тяги, порядковъ эксплуатаціи и внутренней организаціи дѣлъ по управленію желѣзными дорогами, а также обсужденіемъ несчастныхъ случаевъ, происходившихъ на линіяхъ, причинъ, вызвавшихъ эти происшествія, и средствъ къ устраненію этихъ причинъ на будущее время. Въ общемъ французская коммисія работала по тому же плану, которому, впоследствии, слѣдовала и «Коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи», т. е. въ основаніе занятій были положены данныя, доставленные желѣзнодорожными управленіями по заранѣе высланной имъ программѣ, а затѣмъ эти данныя провѣрялись коммисіею путемъ мѣстнаго, фактическаго изученія и опроса лицъ и учрежденій, которыхъ коммисія считала полезнымъ привлечь къ дѣлу.

Коммисія г. Маня представила свой отчетъ правительству 1 Декабря 1857 года, т. е. по окончаніи непрерывныхъ четырехлѣтнихъ трудовъ; но какъ ни добросовѣстны были труды эти, какъ ни былъ удаченъ подборъ членовъ и сотрудниковъ коммисіи, тѣмъ не менѣе недостатокъ изслѣдованія выяснился очень скоро и повлекъ за собою учрежденіе новой правительственной коммисіи для изученія желѣзнодорожнаго дѣла, учрежденной подъ предсѣдательствомъ Руэра 5-го Ноября 1861 года. Такой результатъ былъ естественнымъ послѣдствіемъ узкости программы, преподанной первой коммисіи; второй коммисіи (Руэровской) и было поручено восполнить пробѣлы прежняго изслѣдованія. На первомъ мѣстѣ была поставлена часть хозяйственная, подразумѣвая подъ нею всѣ способы къ удешевленію эксплуатаціи и постройки рельсовой сѣти сообщеній, т. е. вопросы пассажирскаго и товарнаго движенія и сооруженія новыхъ линій; общіе же приемы производства изслѣдованія были сохранены прежніе, т. е. предварительное составленіе подробной программы, собраніе, соотвѣтственно этой программѣ, отвѣтовъ желѣзнодорожныхъ

управленій, опросъ различныхъ учрежденій и лицъ и провѣрка собранныхъ матеріаловъ путемъ мѣстнаго изслѣдованія.

Коммисія, подъ предсѣдательствомъ Руэра, кончила порученное ей дѣло 1-го Мая 1863 года, употребивъ около полутора года на его исполненіе.

Такимъ образомъ, дѣятельность правительственныхъ комиссій по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла во Франціи поглотила пять съ половиною лѣтъ неустаннаго труда такихъ специалистовъ по различнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго хозяйства и управленія, имена которыхъ пользовались заслуженною извѣстностью во всемъ образованномъ мірѣ. Если и при такомъ составѣ исполнителей, пользовавшихся самыми широкими средствами для выполненія своей задачи, работа не могла быть кончена ранѣе 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-лѣтняго срока, то необходимо согласиться, что быстрѣйшее производство такого рода изслѣдованія невозможно по самому существу дѣла.

Собственно же въ Россіи скорѣйшее производство работъ еще затруднительнѣе по слѣдующимъ причинамъ:

1) по относительно—большей трудности въ приисканіи специалистовъ для сотрудничества;

2) по крайней бѣдности желѣзнодорожной литературы, относящейся до русскихъ дорогъ, въ то время какъ заграничныя комиссіи могутъ черпать богатый матеріалъ для соображеній въ официальныхъ и частныхъ изслѣдованіяхъ;

3) по недостатку запаса результатовъ опыта въ отношеніи постройки и эксплуатаціи нашей сравнительно молодой сѣти рельсовыхъ сообщеній;

4) по исключительности обстановки нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, вслѣдствіе чего, напримѣръ, изученіе пути возможно въ Россіи въ теченіи только 5—6 теплыхъ мѣсяцевъ, а во Франціи—въ теченіи круглаго года;

5) по крайней затруднительности (вслѣдствіе, напримѣръ, нашихъ большихъ разстояній) собирать въ опредѣленные пункты, къ извѣстному времени, для общаго обмѣна мыслей, представителей общественныхъ учрежденій и частныхъ лицъ, показанія которыхъ могутъ принести пользу для дѣла, и

6) въ неподготовкѣ нашего общества къ участию въ трудахъ такихъ комиссій какъ желѣзнодорожныя,

вслѣдствіе чего, на примѣръ, пришлось потерять много времени для того, чтобы разсѣять сложившееся предубѣжденіе, будто коммисія «для изслѣдованія» есть коммисія *слѣдственная* или коммисія для непосредственнаго удовлетворенія жалобъ и претензій съ правомъ *заставлять* дороги производить неправильно задержанныя выдачи денегъ, смѣщать служащихъ, назначать новыхъ агентовъ, увеличивать ихъ содержаніе и проч. Разсѣять же такое предубѣжденіе (отнюдь не задерживавшее работъ французскихъ коммисій) было совершенно необходимо потому, что только на выслушаніи *всѣхъ* заинтересованныхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ лицъ и учрежденій и на провѣркѣ однихъ показаній другими Коммисія могла основывать свои сужденія о нынѣшнемъ положеніи дѣла и о средствахъ къ его улучшенію.

Независимо отъ вышеизложеннаго, производство работъ Коммисіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи было задержано послѣднею войною, вызвавшею необходимость временной пріостановки дѣйствій Коммисіи, по причинамъ, подробно объясненнымъ въ 1-й части настоящаго доклада. Производство *мѣстныхъ* изслѣдованій (обѣздъ дорогъ подкоммисіями) возможно было начать не ранѣе весны 1879 года. Наконецъ, 1881 годъ Коммисіи пришлось употребить на подведеніе итоговъ своихъ работъ, т. е. на составленіе общихъ сводокъ и выработку законопроектвъ и проектвъ административныхъ мѣропріятій для улучшенія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ и степень ея удовлетворительности.

Въ настоящемъ представленіи Высшая Коммисія считаетъ необходимымъ изложить общее состояніе желѣзнодорожнаго дѣла на основаніи данныхъ, приведенныхъ въ подробныхъ и специальныхъ по различнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла докладахъ и затѣмъ указать тѣ мѣры, которыя она признаетъ цѣлесообразными.

Сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ къ 1-му Января 1880 г. составляла 21.100 верстъ; приращеніе озна-

ченной сѣти по пятилѣтіямъ изложено въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Годы постройки.	Версты по періодамъ.
Отъ 1838—1843	25
» 1843—1848	818,5 (343,5)
» 1848—1853	593,5 (937,0)
» 1853—1858	152,2 (1092,2)
» 1858—1863	1978,2 (3071,1)
» 1863—1868	1617,2 (4688,3)
» 1868—1873	8531,5 (13219,8)
» 1873—1878	6073,8 (19293,6)
» 1878—1880	1736,3 (21129,9)
Итого по 1-ое Января 1880 г.	21029,9 верстъ.
Сверхъ того ж. д. вѣтви . . .	70,4 »
Всего къ 1-му Января 1880 г.	21100,3 верстъ.

*Примѣчаніе.* Кромѣ того, въ Финляндіи было построено желѣзныхъ дорогъ съ 1862—1876 г.

Правительственныхъ . . 785,5 верстъ.

Частныхъ . . . . . 35,0 »

Всего . . 820,5 верстъ.

а изъ прилагаемой при семъ (\*) «сравнительной таблицы процентнаго приращенія сѣти желѣзныхъ дорогъ, движенія пассажировъ, товаровъ, доходовъ и расходовъ эксплуатаціи въ разныхъ государствахъ» можно заключить о сравненіи, въ этомъ отношеніи, Россіи съ остальными государствами, въ коихъ сѣть желѣзныхъ дорогъ развивалась даже быстрѣе нежели въ Россіи. Между тѣмъ нерѣдко приходится слышать, что главная причина неустройствъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ заключается въ слишкомъ быстромъ развитіи нашей сѣти, а вслѣдствіе этого и невозможности достаточно своевременно организовать столь многосложное и требующее продолжительнаго изученія желѣзнодорожное хозяйство.

(\*) Приложение № 4-й.

И за границей дѣло это не вдругъ устроилось; многочисленныя жалобы и большое число комиссій, учрежденныхъ одна за другою для ихъ устраненія, показываютъ, что и тамъ много было положено труда и изученія, прежде чѣмъ дѣлу былъ данъ удовлетворительный ходъ.

Но рассматривая произведенныя различными иностранными государствами изслѣдованія, нельзя при этомъ не обратить вниманія на слѣдующія двѣ черты, которыя придають этому дѣлу въ Россіи совершенно особый характеръ.

Первая изъ нихъ заключается въ томъ, что во времени разслѣдованія Графа В. А. Бобринскаго (1868 г.) на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ было произведено и отдѣльными лицами и цѣлыми комиссіями значительное количество разслѣдованій, которыя всѣ имѣли одинъ результатъ, кончались постоянно однимъ и тѣмъ же, а именно, что желѣзныя дороги далеко не въ такомъ неудовлетворительномъ состояніи, какъ это многіе утверждаютъ, что, напротивъ того, ихъ состояніе даже удовлетворительно, а если на линіяхъ иногда замѣчаются безпорядки, то, будто бы, виновниками ихъ являются только *грузоотправители и пассажиры*.

Взглядъ этотъ раздѣляется и центральной администраціею желѣзныхъ дорогъ, насколько объ этомъ можно судить по слѣдующему факту. Въ запискѣ, представленной въ Комитетъ Министровъ въ отвѣтъ на проектъ программы дальнѣйшей дѣятельности Высочайше учрежденной Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, по поводу приведеннаго въ этой запискѣ и высказаннаго ранѣе взгляда о томъ, что «наши желѣзныя дороги совершенно несостоятельны для службы на пользу государства въ военное время,» Министерствѣ Путей Сообщенія говоритъ, что «тогдашняя ошибочность мнѣнія о несостоятельности произошла, очевидно, отъ лишняго довѣрія къ основательности не обслѣдованныхъ частныхъ отзывовъ и жалобъ; но мнѣніе это повторено и въ настоящемъ докладѣ».

Вторая особенность желѣзнодорожнаго дѣла у насъ заключается въ томъ, что большинство слѣдствій, произведенныхъ комиссіями, привело именно къ тому заключенію, что наши желѣзныя дороги не въ состояніи перевозить, безъ задержекъ, того количества гру-



зовъ, которое предъявляется имъ со стороны промышленности, торговли и земледѣлія. При изученіи многочисленныхъ изслѣдованій о положеніи этого вопроса въ Западной Европѣ, оказывается, что почти нигдѣ онъ не находится въ такихъ условіяхъ, какъ у насъ, гдѣ случаи, когда желѣзныя дороги оказывались неспособными удовлетворить потребностямъ торговли и промышленности, повторяются весьма часто. Для того, чтобы нагляднымъ образомъ показать какъ характеръ задержекъ, такъ и способы ихъ устраненія въ тѣхъ случаяхъ, когда они происходили, привдятся два примѣра задержки грузовъ, изъ которыхъ первый имѣлъ мѣсто на Николаевской желѣзной дорогѣ, а второй на дорогахъ, примыкающихъ къ Донецкой каменноугольной дорогѣ. Весьма полныя данныя относительно перваго случая представляетъ „Извлечение изъ дѣлъ С.-Петербургскаго Биржеваго Комитета, объ изслѣдованіи причинъ скопленія грузовъ въ 1877 году на Петербургской станціи Николаевской желѣзной дороги и объ увеличеніи перевозочныхъ средствъ означенной станціи“, помѣщенное въ докладѣ С.-Петербургской подкоммисіи „Условія перевозки“. Причины же этого скопленія грузовъ объясняются не недостаткомъ подвижнаго состава, а неудовлетворительною его утилизаціею, въ особенности же тѣмъ, что не было проложено достаточнаго количества разъѣздныхъ и запасныхъ путей, которые требовались для правильной и безостановочной эксплуатаціи дороги, и не было сортировочной станціи.

Дѣло это началось съ того, что въ Маѣ 1877 года Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ просило Биржевой Комитетъ о побужденіи торговцевъ скорѣе вывозить товары съ Петербургской станціи Николаевской желѣзной дороги, вслѣдствіе значительнаго скопленія на ней грузовъ. Въ свою очередь, Министерство Путей Сообщенія, на основаніи донесенія директора и инспектора Николаевской желѣзной дороги, въ отношеніи отъ 29-го Мая, заявило Биржевому Комитету, что на Петербургской станціи Николаевской желѣзной дороги образовалось скопленіе грузовъ, прибывшихъ по назначенію, но не вывезенныхъ товаротправителями со станціонныхъ складовъ, а потому Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ и проситъ содѣйствія Биржеваго Комитета въ принятіи мѣръ къ скорѣйшему вывозу получателями со

складовъ Петербургской станціи Николаевской дороги прибывшихъ грузовъ, принадлежащихъ петербургскому купечеству.

На это сообщеніе Биржевой Комитетъ увѣдомилъ Департаментъ о назначеніи депутатовъ для изслѣдованія причинъ застоя грузовъ на Петербургской станціи.

О результатѣ осмотра станціи назначенными депутатами былъ представленъ 1-го Іюля 1877 года отзывъ, съ приложеніемъ протокола отъ 30-го Мая, въ которомъ было изложено, что при осмотрѣ выгрузнаго двора Петербургской станціи депутаты нашли:

«1) На всемъ протяженіи двора общую небрежную выгрузку товара. 2) Выгрузку товаровъ на открытой мѣстности подъ кровомъ неба, безъ удобной подстилки, черезъ что, — по сыпучести товара, за неимѣніемъ ровнаго упора, мѣста, изгибаясь отъ давленія другихъ сверху, — разорвались и образовали около себя значительныя кучи разсыпавшагося хлѣбнаго груза, смѣшаннаго съ грязью. 3) Многими лицами предъявлены ярлыки, по которымъ они, въ продолженіи нѣсколькихъ дней, принять грузы не могутъ за неотысканіемъ оныхъ. 4) Указаны товары, находящіеся по нѣсколько дней на выгрузкѣ, въ выдачѣ ярлыковъ на которые получаемы были отказы «въ приходѣ нѣтъ», удостовѣренные наложенными клеймами на предъявляемыхъ документахъ. 5) Оказалось до 3,000 вагоновъ невыгруженныхъ; и 6) Возчики, по неотысканію товара, возвращались неоднократно порожними, а вслѣдствіе сего послѣдняго, неохотно принимаютъ на себя означенную возку, о чемъ и заключили составить сей протоколъ. Протоколъ сей представляли Его Превосходительству г. директору Николаевской желѣзной дороги И. О. Кенигу, который отъ подписи онаго отказался».

Между тѣмъ, 31-го Мая Биржевымъ Комитетомъ было получено предложеніе Департамента Торговли и Мануфактуръ отъ того же числа съ просьбою избрать представителей биржеваго купечества въ члены комисіи, образованной при Министерствѣ Путей Сообщенія подъ предсѣдательствомъ Тайнаго Совѣтника Хмѣльницкаго, для изслѣдованія причины застоя товаровъ на Николаевской желѣзной дорогѣ и для опредѣленія мѣръ къ устраненію застоя.

Означенная комисіа произвела два осмотра:

3-го Іюня комисіею произведенъ осмотръ выгрузнаго двора Петербургской станціи Николаевской желѣзной дороги, причемъ найдено:

1) Что всѣ пакгаузы заполнены выгруженнымъ товаромъ, который сложенъ въ порядкѣ и раздѣленъ по партіямъ; 2) что независимо отъ сего, выгрузка произведена на открытыхъ мѣстахъ (частію на подстилкахъ, частію же на штабеляхъ рель-

совъ, сложенныхъ близъ путей); грузы эти прикрыты брезентами; но есть нѣсколько такихъ партій, которыя не предохранены отъ подмочки сверху и боковъ, и вообще, по заявленію представителей биржеваго купечества, сказанный порядокъ выгрузки крайне неудобенъ и убыточенъ для товарохозяевъ, какъ по неопределенности отъ подмочки, такъ и по причинѣ частой порчи тары грузовъ, особенно же выгруженныхъ на рельсахъ, что и замѣчено при настоящемъ осмотрѣ; 3) въ пакгаузѣ 10-го отдѣленія, между прочимъ, оказались грузы, выгруженные изъ вагоновъ недѣли двѣ и болѣе, но еще невыданные получателямъ по день осмотра.

8-го Іюня, во исполненіе предложенія предсѣдателя, депутаты отъ биржеваго купечества представили въ комисію заявленіе, въ которомъ, изложивъ все вышеописанное, оказавшееся при осмотрѣ комисіею 3-го Іюня, съ своей стороны добавили:

1) Что 3-го Іюня около 2,000 вагоновъ находились на путяхъ станціи неразгруженными; 2) около того же количества вагоновъ было разгружено въ разныхъ мѣстахъ, какъ въ пакгаузахъ, такъ и на открытыхъ мѣстахъ; 3) что во время осмотра являлось много товаровладѣльцевъ съ претензіями о невыдачѣ дорогою грузовъ, и 4) что г. Кенигъ не отвергаетъ, что 28-го Мая были выданы ярлыки на товаръ Брандта въ количествѣ 70-ти вагоновъ, разгруженныхъ 18-го Мая. Въ заключеніе депутаты присовокупили, что, въ видахъ достиженія цѣли изслѣдованія—причинъ застоя перевозки товаровъ, необходимо потребовать отъ Николаевской дороги тѣ документы и свѣдѣнія, которые могутъ выяснитъ дѣйствительныя причины замедленія перевозки.

Коммисія, принявъ заявленія отъ купечества и г. Кенига, объясниваго, что представленіе всѣхъ желаемыхъ данныхъ не можетъ быть имъ исполнено въ скорости, постановила, между прочимъ, избрать особую подкоммисію, которой поручить разсмотрѣть на мѣстѣ сказанные документы и о результатѣ представить докладъ комисіи.

Изъ дальнѣйшаго производства дѣлъ Биржеваго Комитета по задержкѣ грузовъ на станціи Николаевской желѣзной дороги не видно, пришли ли депутаты отъ купечества къ соглашенію съ управленіемъ Николаевской дороги и правительственною комисіею, такъ какъ протоколъ отъ 3-го и 8-го Іюня 1877 года, составленный означенною комисіею, не былъ подписанъ депутатами.

Такимъ образомъ, изъ означеннаго слѣдствія нельзя не видѣть, что въ 1877 году самая сильная въ Россіи дорога не могла удовлетворить потребностямъ торговли и промышленности.

Неустройство Петербургской станціи давно уже

было извѣстно многимъ торговцамъ, которые, въ виду сопряженнаго съ этимъ неустройствомъ ущерба для торговли, обращали на него вниманіе желѣзнодорожной администраціи. Между тѣмъ, какъ только означенный фактъ обнаружился, вслѣдствіе значительнаго наплыва хлѣба на Петербургскую станцію, — немедленно желѣзнодорожное управленіе поспѣшило объяснить, что виновниками скопленія грузовъ на станціи, прежде всего, являются сами же купцы, которые, будто бы, не во-время принимаютъ свои грузы. Насколько такое объясненіе справедливо, — видно изъ только что изложеннаго. Нельзя не обратить вниманіе и на слѣдующее обстоятельство: тѣ изъ протоколовъ осмотра станціи, которые составлялись купечествомъ, не подписывались желѣзнодорожнымъ управленіемъ, и, въ свою очередь, представители купечества отказывались подписывать протоколы, составленные правительственной комиссіей и желѣзнодорожнымъ управленіемъ, а потому соглашенія не могло произойти и дѣло долго оставалось въ прежнемъ положеніи.

Переходя затѣмъ къ другому примѣру подобнаго же рода неустройства нашихъ дорогъ, весьма любопытно привести отзывъ управленія, одной изъ дорогъ, построенныхъ въ самое послѣднее время, а именно Донецкой, выраженный въ поданной управленіемъ въ Октябрѣ 1880 г. запискѣ „О средствахъ устраненія бездоходности Донецкой каменноугольной дороги“ (\*), въ которой, между прочимъ, говорится слѣдующее:

«Съѣздъ углепромышленниковъ, въ Октябрѣ 1878 г., въ Харьковѣ, опредѣлилъ годовую мощность существовавшихъ тогда копей въ районѣ Донецкой дороги въ 40 милліоновъ пудовъ. На основаніи матеріаловъ, собранныхъ спеціальными комиссіями, избранными съѣздомъ, эти цифры представляли только то количество угля, которое частію было добыто имѣвшимися средствами и такъ сказать ожидало только отправки къ мѣстамъ потребленія. Недостаточность провозоспособности дорогъ Курско-Харьково-Азовской и Воронежско-Ростовской не позволяла, однако, надѣяться на возможность вывоза изъ копей этого количества, а потому управленіе Донецкой дороги въ смѣтѣ на 1879 годъ помѣстило только половину указаннаго количества, т. е. только 20 милліоновъ пудовъ. Но для того, чтобы достигнуть даже скромнаго результата, предположеннаго смѣтою, слѣдовало выпускать среднимъ числомъ не менѣе ста вагоновъ въ день или около 3,000 вагоновъ въ мѣсяцъ, что представлялось рѣшительно невозможнымъ. Главною причиною непріема угля къ перевозкѣ сосѣдними дорогами вы-

---

(\*) Приложение № 5-й.

«ставлялась недостаточность ихъ провозоспособности вообще и въ «особенности недостаточное количество подвижнаго состава».

«Въ то же самое время Донецкая дорога, хорошо имъ снабжен-  
«ная, не будучи въ состояніи проникнуть съ своимъ углемъ далѣе  
«ея конечной станціи, по необходимости должна была обречь на  
«совершенное бездѣйствіе болѣе половины своихъ паровозовъ и ва-  
«гоновъ».

Обстоятельства вскорѣ показали, что даже и смѣта  
правленія Донецкой дороги, уменьшенная вдвое про-  
тивъ смѣты съѣзда углепромышленниковъ, не можетъ  
быть выполнена; такъ напр. въ первое полугодіе 1879 г.,  
вмѣсто предположенныхъ, по смѣтѣ правленія, къ пе-  
ревозкѣ 10 милліоновъ пудовъ, было принято къ пе-  
ревозкѣ Азовскою и Воронежско-Ростовскою дорогами  
4.126,800 пудовъ.

Послѣдствіемъ такого положенія явилось то, что  
въ 1879 году изъ общаго числа (111) шахтъ, распо-  
ложенныхъ по Азовской, Константиновской и Донец-  
кой дорогамъ, свыше половины (59) находились въ  
бездѣйствіи.

Въ Іюлѣ 1879 года коммисія выборныхъ отъ угле-  
промышленниковъ (разрѣшенная Министерствомъ Пу-  
тей Сообщенія для болѣе правильной разверстки ва-  
гоновъ между отправителями) приступила въ разверсткѣ  
вагоновъ по копямъ. Но въ томъ же первомъ мѣсяцѣ  
 $\frac{3}{4}$  изъ нихъ остались неудовлетворенными по невоз-  
можности отправить уголь по Азовской дорогѣ.

Очевидно, что это должно было повести къ сокра-  
щенію добычи угля, и углепромышленники, не будучи  
въ состояніи сбывать его въ достаточно скоромъ вре-  
мени, истощали какъ свои наличныя деньги, такъ и  
кредитъ, которымъ они могли бы пользоваться при  
болѣе усиленномъ вывозѣ. Кромѣ того и самое потреб-  
леніе сокращается, такъ какъ заводъ или фабрика,  
находившіе выгоднымъ употреблять донецкій уголь,  
нерѣдко, въ надеждѣ имѣть его постоянно, передѣ-  
лывали всѣ топки на каменноугольныя и затѣмъ оста-  
вались и безъ угля и безъ возможности обратиться  
опять къ дровамъ. Между тѣмъ, тамъ, гдѣ не было  
задержки въ перевозкѣ угля, добыча его развивалась,—  
такъ напр. въ копяхъ Южно-русскаго общества, го-  
дичная добывная способность коихъ была опредѣлена  
въ 4.200,000 пудовъ, добыто было за тотъ же періодъ  
5.320,800 пудовъ.

Такимъ образомъ, состояніе Донецкой линіи или,  
правильнѣе, тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, къ которымъ

она примыкаетъ, можетъ быть охарактеризовано слѣдующимъ образомъ.

Нехозяйственность правленія и управленія, а отчасти недостаточная провозоспособность означенныхъ линій ставитъ Донецкую дорогу въ такое положеніе, что заставляетъ ее нести ежегодные дефициты весьма значительныхъ размѣровъ, а именно:

Въ 1878 году	64,642	руб.	37	коп.
» 1879	» 455,826	»	06	»
» 1880	» 648,094	»	04	»

Вмѣстѣ съ тѣмъ такое положеніе дѣла, не отвѣчающаго своимъ развитіемъ все болѣе и болѣе развивающейся производительности мѣстностей, которымъ служатъ желѣзныя дороги, наноситъ цѣлой отрасли отечественной промышленности значительный вредъ и разоряетъ массу лицъ, употребляющихъ свой капиталъ на добываніе каменнаго угля, — между тѣмъ какъ развитіе отечественной каменноугольной промышленности должно было бы быть поощряемо для уменьшенія столь вреднаго для государства истребленія лѣсовъ, а также въ виду того, чтобы, по возможности, замѣнить заграничный уголь русскимъ на нашихъ внутреннихъ рынкахъ.

Два приведенныхъ примѣра задержекъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ выбраны Коммисіею на томъ основаніи, что они касаются наиважнѣйшихъ предметовъ перевозки въ Россіи—хлѣба и каменнаго угля—и притомъ имѣли мѣсто въ самое недавнее время, а именно уже во время существованія Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи; кромѣ того, примѣры эти выбраны еще и на томъ основаніи, что означенныя задержки произошли въ двухъ мѣстностяхъ совершенно различныхъ по своимъ свойствамъ и географическому положенію, а именно: одна задержка—на сѣверѣ, по наилучше устроенной дорогѣ, и хотя въ военное время, но въ такой періодъ, когда по ней никакихъ войскъ не перевозилось, другая—на югѣ, по дорогѣ только что выстроенной.

При этомъ нѣтъ никакого сомнѣнія, что Николаевская дорога, какъ линія обладающая большими средствами, понесла только нѣкоторые убытки, между тѣмъ какъ Донецкая каменноугольная лишенная возможности перевозить свой единственный грузъ—каменный уголь, была поставлена въ безвыходное положеніе.

Въ то же время и торговцы и промышленники понесли не малые убытки, хотя въ этомъ случаѣ положеніе тѣхъ и другихъ далеко неодинаково: въ то время какъ петербургскіе купцы потерпѣли лишь нѣкоторыя потери, — углепромышленники, вслѣдствіе невозможности сбывать продукты своего производства, были, можно сказать, совершенно разорены.

Невозможность поставить товары въ срокъ, порча ихъ, подмочка и утрата ставитъ иногда торговцевъ въ невозможность исполнять принятыя ими на себя по контрактамъ обязательства, причемъ за счетъ поставщиковъ въ такихъ случаяхъ нерѣдко покупается товаръ за болѣе высокую цѣну.

Лучшимъ подтвержденіемъ справедливости означенныхъ словъ служатъ тѣ 2,212 письменныхъ заявленій, которыя были собраны подкоммисіями при ихъ объѣздѣ и вѣдомость которымъ при семъ прилагается (\*) и около 3,800 словесныхъ заявленій, сдѣланныхъ подкоммисіямъ.

Вотъ почему Коммисія совершенно вправѣ отвѣтить на первый вопросъ Высочайше преподанной ей программы, что „желѣзнодорожная сѣть не отвѣчаетъ экономическимъ и политическимъ потребностямъ Государства“, такъ какъ въ этомъ отношеніи она, вмѣсто того чтобы удовлетворять, какъ бы слѣдовало, требованія по перевозкѣ продуктовъ отечественнаго производства, часто задерживаетъ ихъ движенія и, какъ этимъ, такъ и вообще неустройствомъ въ перевозкѣ, въ сильной мѣрѣ тормазитъ дѣло, которому она призвана служить.

Наконецъ, сѣть нашихъ желѣзныхъ дорогъ не можетъ быть названа удовлетворительной и въ стратегическомъ отношеніи, такъ какъ не даетъ возможности военному вѣдомству быстро перевозить значительныя части войскъ согласно потребностямъ войны на тотъ или другой театръ военныхъ дѣйствій. Правда, въ 1877 году было перевезено значительное количество войскъ, въ особенности по нашимъ южнымъ дорогамъ, но вопросъ заключается въ томъ, что изъ нижеслѣдующей вѣдомости ежедневно даваемыхъ на южныхъ желѣзныхъ дорогахъ поѣздовъ, видно, что Военное Министерство требовало со стороны желѣзныхъ дорогъ сравнительно незначитель-

---

(\*) Приложение № 6-й.

ной работы, зная наши линии и вполне соображаясь съ ихъ способностью.

Такъ напр. во время бывшей войны желѣзными дорогами давалось ежедневно воинскихъ поѣздовъ:

- 1) Бывшей Одесской . . . . . 12.
- 2) Бывшей Кіево-Брестской . . . . . 12.
- 3) Курско-Кіевской . . . . . 7.
- 4) Курско-Харьково-Азовской . . . . . 7.
- 5) Харьковско-Николаевской . . . . . 7.
- 6) Лозово-Севастопольской . . . . . 4.
- 7) Московско-Курской . . . . . 12.
- 8) Бывшей Брестско-Гравеской . . . . . 10.
- 9) Либаво-Роменской . . . . . 8.
- 10) Орловско-Грязской . . . . . 10.
- 11) Козлово-Воронежско-Ростовской . . . . . 8.
- 12) Ростово-Владикавказской . . . . . 6.

Между тѣмъ, нынѣ въ военномъ отношеніи отъ желѣзныхъ дорогъ требуется такого рода служба, при которой онѣ сразу, въ сравнительно незначительный промежутокъ времени, могли бы перевезти большое количество войскъ и грузовъ къ извѣстному пункту, и въ этомъ отношеніи мы значительно отстали отъ нашихъ западныхъ сосѣдей, арміи которыхъ собираются и мобилизируются несравненно быстрее.

Причины неудовлетворительнаго состоянія желѣзныхъ дорогъ и ихъ характеристика.

Собравъ значительные матеріалы, выраженные въ различныхъ заявленіяхъ, подкоммисіямъ пришлось затѣмъ сгруппировать и распредѣлить эти матеріалы въ извѣстномъ порядкѣ, по извѣстнымъ рубрикамъ, придерживаясь общей преподанной имъ программы.

Но въ виду краткости времени, которое можно было удѣлать на объѣзды дорогъ подкоммисіями, и сложности подлежавшаго изслѣдованію вопроса, подкоммисіи не могли одинаково полно разобрать всѣ подробности различныхъ отраслей желѣзнодорожнаго дѣла.

При этомъ, само собою разумѣется, въ зависимости отъ особенностей того или другаго раіона и болѣе спеціальныхъ знаній того или другаго состава подкоммисій, было отдано преимущество тѣмъ или другимъ сторонамъ желѣзнодорожнаго дѣла. Такъ, нѣкоторыя изъ подкоммисій изучили подробно тарифное дѣло, другія — контрольное, третьи разработали съ особенною тщательностью вопросъ о мѣрахъ обезпеченія торговцевъ и отправителей отъ притѣсненій желѣзнодорожныхъ агентовъ и т. п.

Всѣ эти отдѣльныя части желѣзнодорожнаго дѣла сведены подкоммисіями въ особые доклады, напеча-



танные и разосланные членамъ подкоммисій и разнымъ лицамъ для того, чтобы они могли съ своей стороны сдѣлать надлежащія указанія и замѣчанія относительно правильности того или другаго заявленія, того или другаго вывода (\*).

Что касается достовѣрности фактовъ, собранныхъ подкоммисіями и ими разработанныхъ, то, кажется, въ этомъ отношеніи, не можетъ быть сомнѣній. Не говоря уже о томъ, что означенныя заявленія, жалобы и предложенія представлены во многихъ случаяхъ не только отдѣльными лицами, — въ томъ числѣ крупными землевладѣльцами, сильными торговцами и фабрикантами, вполне заслуживающими довѣрія, а также представителями сословій, городскими обществами, биржевыми комитетами, губернскими и уѣздными земствами и проч., — но кромѣ того основательность этихъ заявленій и жалобъ совершенно подтверждается какъ фактами, которые проявляются постоянно на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, въ случаѣ обнаруженія крупныхъ задержекъ, недоразумѣній и беспорядковъ, образцомъ которыхъ могутъ служить изложенные выше два примѣра, такъ и сличеніемъ означенныхъ заявленій съ тѣми данными, которыя рассмотрѣны въ различныхъ судебныхъ инстанціяхъ и которыя систематически изложены во 2-й и 3-й частяхъ т. I «Трудовъ Коммисіи». Данныя эти указываютъ, что лишь незначительная часть лицъ, пострадавшихъ отъ нашихъ желѣзнодорожныхъ порядковъ, получила извѣстное удовлетвореніе.

Понятны, поэтому, высказанныя отправителями всѣмъ подкоммисіямъ мнѣнія, что имъ нельзя судиться съ желѣзными дорогами, такъ какъ при отсутствіи не только закона, но даже инструкціи и правилъ, опредѣляющихъ отношенія между желѣзными дорогами и товароотправителями, — послѣдніе совершенно въ рукахъ желѣзнодорожной администраціи, которая, если и проиграетъ иногда дѣло, если временно и принуждена исполнить требованіе товароотправителя, то потомъ имѣетъ весьма значительное число случаевъ притѣснить товароотправителя и сдѣлать ему почти совершенно невозможной дальнѣйшую отправку.

---

(\*) Приложение № 7-й. Вѣдомость докладамъ подкоммисій.

Лучшимъ доказательствомъ этого можетъ служить то обстоятельство, что, при объѣздахъ подкоммисій, товароотправители большею частію просили принимать ихъ заявленія не на станціи и вообще не въ зданіяхъ, принадлежащихъ желѣзнодорожному управленію, куда могли бы имѣть доступъ и представители управленія, а непременно въ городскихъ думахъ, земскихъ управахъ или залахъ Биржевыхъ Комитетовъ. Только при этомъ условіи они считали возможнымъ вполнѣ откровенно и безопасно для себя объяснить свои требованія, нужды и претензіи.

Въ виду вышесказаннаго, не можетъ быть ни малѣйшаго сомнѣнія, что всѣ факты, собранные и разработанные подкоммисіями, представляютъ дѣйствительную картину нынѣшняго тяжелаго положенія желѣзнодорожнаго дѣла, чему ручательствомъ также служитъ личный составъ подкоммисій, члены которыхъ большею частію принадлежатъ къ числу личностей, извѣстныхъ своей ученой или земской дѣятельностью и изъ которыхъ многіе и ранѣе заявили себя серьезными дѣятелями на поприщѣ экономическихъ изслѣдованій.

Придерживаясь порядка работъ, принятаго подкоммисіями, затѣмъ съѣздомъ предсѣдателей подкоммисій и наконецъ Высшею Коммисіею, рѣшено было составить изъ представлений, сдѣланныхъ подкоммисіями, по различнымъ отдѣльнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла, рядъ докладовъ, сгруппировавъ данныя, которыя дали бы возможность наиболѣе наглядно судить о положеніи дѣлъ и вмѣстѣ съ тѣмъ служить мотивами для тѣхъ мѣропріятій, какъ законодательныхъ, такъ и административныхъ, которыя, само собою, должны были истекать изъ дѣйствительнаго положенія дѣлъ.

Означенные доклады нынѣ составлены и отпечатаны по нижеслѣдующимъ рубрикамъ желѣзнодорожнаго хозяйства:

- 1) докладъ по товарному движенію по рубрикамъ, такъ называемыхъ «Условій перевозки»;
- 2) докладъ по пассажирскому движенію и, какъ особое приложение къ нему, докладъ «О передвиженіи рабочихъ партій»;
- 3) докладъ о перевозкѣ скота;
- 4) матеріалы по вопросу о положеніи тарифнаго дѣла;

5) докладъ о финансовомъ положеніи желѣзныхъ дорогъ;

6) докладъ о несоотвѣтствіи между перевозочною способностью желѣзныхъ дорогъ и количествомъ перевозимыхъ грузовъ;

7) о паровозахъ и ихъ утилизаціи, и

8) о вагонахъ и ихъ утилизаціи.

Означенные доклады при семъ прилагаются (\*) и, представляя собою обобщеніе добытыхъ подкоммисіями фактовъ, даютъ возможность судить о томъ дѣйствительномъ положеніи, въ которомъ находятся различныя отрасли желѣзнодорожнаго дѣла. Но имѣя въ виду сравнительно значительный объемъ означенныхъ докладовъ, считается не бесполезнымъ представить общій, болѣе краткій очеркъ существующаго положенія нашего желѣзнодорожнаго дѣла, придерживаясь вышеприведеннаго порядка (\*).

#### I. Товарное движеніе („Условія перевозки“).

Вопросъ объ условіяхъ перевозки товаровъ на желѣзныхъ дорогахъ составляетъ, по существу, одинъ изъ самыхъ важныхъ вопросовъ желѣзнодорожнаго дѣла. Тѣмъ не менѣе, изслѣдованія подкоммисій показали всю неудовлетворительную сторону положенія этого вопроса и обнаружили тѣ своеобразные порядки, которые въ короткій срокъ существованія нашихъ желѣзныхъ дорогъ успѣли на нихъ установиться и пустить весьма глубокіе корни.

Общій результатъ, къ которому приводитъ разсмотрѣніе данныхъ, собранныхъ подкоммисіями, можетъ быть выраженъ слѣдующимъ образомъ:

Правила о томъ, какіе предметы дорогами къ перевозкѣ вовсе не принимаются, по различнымъ условіямъ перевозки, существующимъ на различныхъ линіяхъ, опредѣлены весьма разнообразно, что очень часто ведетъ къ столкновеніямъ и недоразумѣніямъ.

Совершенно неопредѣлено, въ какихъ случаяхъ дорога имѣетъ право не принимать предметовъ къ перевозкѣ вслѣдствіе ихъ дурной упаковки. Поэтому дороги постоянно берутъ съ товароотправителей такъ

---

(\*) Приложенія №№ 8, 9, 10, 11, 12, 13 и 14-й.

(\*\*) Кромѣ указанныхъ здѣсь докладовъ по главнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла, Коммисіей составлены нижеслѣдующіе доклады: 16) о подвижныхъ путяхъ, 17) объ элеваторахъ, 18) о службѣ топлива, 19) о пожарной части и 20) объ отвѣтственности по перевозкѣ товаровъ.

называемыя *подписки обезпеченія*, т. е. подъ разными предлогами, они соглашаются отправлять товаръ не иначе, какъ только подъ условіемъ совершенной без-отвѣтственности за сохранность товара и срочность его доставки.

Большинство дорогъ не отправляетъ товаръ немедленно по его приѣмѣ, а потому между прибытіемъ товара на станцію и его дѣйствительнымъ отправленіемъ остается промежутокъ времени, въ теченіи котораго товароозяинъ ничѣмъ не обезпечивается въ сохранности его груза. Между тѣмъ въ такомъ положеніи товаръ остается почти на всѣхъ дорогахъ дня 2—3, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже 2—3 недѣли.

Однимъ изъ важнѣйшихъ условій перевозки является правильность вѣсовъ, а между тѣмъ почти повсемѣстно высказаны многочисленныя жалобы на невѣрность вѣсовъ, на разнообразіе ихъ системъ, на недостаточное число вѣсовъ и на неправильное взвѣшивание грузовъ, въ ущербъ интересамъ отправителей.

Квитанція и накладная—документы, имѣющіе такое существенное значеніе при перевозкѣ товаровъ, составляются по весьма различнымъ образцамъ, что ведетъ къ частымъ недоразумѣніямъ между товаровладѣльцами и желѣзнодорожною администраціею.

Агенты многихъ желѣзныхъ дорогъ разными мѣрами понуждаютъ отправителей брать квитанціи „на предъявителя“, а не именныя, что, во многихъ случаяхъ, для товароозяевъ неудобно. Къ упомянутымъ побудительнымъ мѣрамъ слѣдуетъ причислить: требованіе на станціи отправленія отъ прикащиковъ отправителей при каждой отправкѣ довѣренности или копіи съ оной, а на станціи назначенія отъ получателей—полицейскаго удостовѣренія о личности принимаателя, хотя бы принимаатель и былъ хорошо извѣстенъ агенту желѣзной дороги.

Но едва-ли не лучше всего характеризуются порядки на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ такъ называемыми *кереборами*.

Въ виду крайняго разнообразія въ принятой дорогами классификаціи и номенклатурѣ товаровъ и, вслѣдствіе этого, трудности для агентовъ правильнаго исчисленія тарифной платы, является почти неизбежнымъ, при движеніи товаровъ въ прямомъ сооб-

щеніи, примѣненіе тарифной платы лишь въ приближительныхъ цифрахъ; но, принимая съ другой стороны во вниманіе, что желѣзнодорожные агенты, исчисляющіе провозную плату, отвѣчаютъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда таковая окажется ниже дѣйствительной, и что существуетъ правило, по которому, въ случаѣ неполноты или неясности какого-либо тарифа, товаръ таксирруется по первому разряду, — дѣлается очевиднымъ, что означенная плата, съ одной стороны въ интересахъ агентовъ, а съ другой — въ зависимости отъ приведеннаго правила, должна исчисляться въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ это слѣдуетъ по тарифу.

И дѣйствительно, какъ показало множество заявленій, поданныхъ по этому поводу различнымъ подкоммисіямъ, провозная плата сплошь и рядомъ взимается въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ это слѣдуетъ согласно тарифамъ.

Нерѣдко случается, что измѣненіе это бываетъ настолько велико, что вновь исчисленная плата оказывается вдвое и даже втрое больше первоначальной; но товарополучатель обязанъ уплатить все, что съ него требуютъ, такъ какъ иначе онъ не получитъ товара; случалось также, что товарополучатели отказывались вовсе отъ полученія своего товара, такъ какъ стоимость провозной платы иногда превышала не только барыши, на которые рассчитывалъ торговецъ, но даже цѣнность самаго товара.

Въ принятіи мѣръ противъ этого безсильны и отправитель и получатель, такъ какъ ни тому, ни другому не предоставляется права провѣрять и требовать исправленія расчетовъ при сдачѣ или приѣмѣ груза, хотя бы существованіе перебора было вполне очевиднымъ; агенты многихъ желѣзныхъ дорогъ вовсе не входятъ въ объясненія по этому поводу и обыкновенно совѣтуютъ отправителямъ или получателямъ подать въ правленіе дороги заявленіе о переборѣ. Но такъ какъ взысканіе переборовъ сопряжено для отправителя съ весьма большими хлопотами и потерей времени, то, въ значительномъ числѣ случаевъ, онъ избѣгаетъ и того и другаго.

Причина подобныхъ порядковъ заключается прежде всего въ неудовлетворительности квитанціи. Дѣло въ томъ, что расчетъ, указанный въ квитанціи, называется „первоначальнымъ“ и не считается обяза-

тельнымъ ни для одной изъ дорогъ, по которымъ проходитъ грузъ; такимъ образомъ, хотя хозяинъ груза заключаетъ, строго говоря, договоръ съ одною дорогою отправленія, которая (сама уже) принимаетъ на себя обязательства за всѣ другія дороги, тѣмъ не менѣе другія дороги считаютъ себя вправѣ нарушать чужой договоръ, такъ какъ расчетъ, указанный въ квитанціи, выданной станціей отправленія, можетъ быть измѣненъ желѣзнодорожнымъ агентомъ на каждой желѣзнодорожной станціи.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что подобный порядокъ вещей крайне тяжело отзывается на нашей торговлѣ и промышленности; при невозможности полученія точныхъ указаній о провозной платѣ, всякія торговыя операціи, сопряженныя съ перевозкой по желѣзнымъ дорогамъ, являются иногда рискованными, такъ какъ торговецъ не всегда можетъ быть увѣренъ, что съ него не возьмутъ такой провозной платы, при которой вмѣсто барыша окажется убытокъ; такія явленія въ особенности возможны у насъ, гдѣ грузы по большей части малоцѣнны и гдѣ разница между стоимостью ихъ на мѣстахъ производства и въ пунктахъ потребленія незначительна.

Не менѣе важную статью представляютъ *наложенные платежи*.

Правилами нѣкоторыхъ дорогъ установлено:

Наложеніе платежей менѣе 10 р. не допускается, между тѣмъ, какъ на другихъ дорогахъ наложеніе платежей допускается и ниже десяти рублей.

Нѣкоторыя дороги допускаютъ наложеніе платежей на всѣ товары, а другія не принимаютъ отправокъ съ наложенными платежами на съѣстные припасы, на опасныя вещества, на предметы, подверженные скорой порчѣ, и на грузы, слѣдующіе съ особыми провожатыми.

Введеніе болѣе опредѣлительныхъ правилъ о наложенныхъ платежахъ доставило бы весьма существенныя удобства торговлѣ; между тѣмъ, операція эта не успѣла еще надлежащимъ образомъ развиваться.

Какъ на причины этого указываютъ: а) на высокую плату за комиссію; такъ на нѣкоторыхъ дорогахъ взимается за комиссію  $\frac{1}{2}\%$  съ суммы наложеннаго платежа, на другихъ же дорогахъ 1%; б) на отказъ иныхъ дорогъ допустить наложеніе платежей на всѣ станціи; в) на недопущеніе нѣкото-

рыми дорогами измѣненія въ наложенномъ платежѣ, и г) на медленность уплаты отправителямъ наложенныхъ платежей.

Множество жалобъ поступило также по поводу нагрузки и выгрузки; изъ числа ихъ нельзя не обратить вниманія:

На недозволеніе нѣкоторыми дорогами производить нагрузку и выгрузку средствами грузохозяевъ.

На высокую плату, взимаемую дорогами за эти работы.

На взиманіе платы и тогда, когда нагрузка и выгрузка производятся средствами товарохозяевъ, за недостаткомъ рабочихъ дороги.

На порчу товаровъ вслѣдствіе небрежнаго производства рабочими дорогъ нагрузки и выгрузки.

На производство погрузки въ вагонъ безъ хозяевъ, иногда ночью, вслѣдствіе чего отмѣтки о состояніи тары дѣлаются по усмотрѣнію артельщика и хозяинъ лишенъ возможности протестовать предъ станціоннымъ начальствомъ относительно невѣрнаго показанія состоянія тары; и

На погрузку товаровъ въ вагоны, дурно очищенные, отчего товары получаютъ запахъ, портятся и обезцѣниваются.

Кромѣ того, товарополучатель не знаетъ времени прибытія товара на станцію и потому вынужденъ, по полученіи квитанціи, неоднократно справляться на станціи относительно прибытія его товара. Не смотря на свою аккуратность, получатель не всегда успѣваетъ разъяснить, дѣйствительно ли прибылъ его товаръ, такъ какъ бывали случаи, что товаръ уже прибылъ, между тѣмъ данная ему справка была противоположнаго содержанія, что вовлекало его несправедливо въ уплату сбора за храненіе. На нѣкоторыхъ дорогахъ, въ случаѣ непринятія получателемъ прибывшей части всей отправки, съ него взыскивается и за неприбывшую часть груза плата за полежалое, что представляется совершенно несправедливымъ.

Въ квитанціяхъ опредѣлены сроки на доставку товаровъ, но, въ случаѣ прибытія товара ранѣе опредѣленнаго срока и непринятія его получателемъ въ теченіи 24 или 48 часовъ (смотря по тому, съ какою скоростью перевозился товаръ) съ него взимается плата за храненіе.

Льготный 24-ти и 48-ми-часовой срокъ исчисляется

съ момента прибытія влады на станцію, а между тѣмъ, моментъ этотъ точно не опредѣленъ, вслѣдствіе чего приходится весьма часто платить деньги за храненіе даже со стороны лицъ, имѣющихъ своихъ агентовъ на станціи прибытія груза.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что при такихъ неудобствахъ, встрѣчаемыхъ на многихъ дорогахъ въ дѣлѣ перевозки товаровъ, правильная и безубыточная торговля становится невозможною.

Немыслимо для торговца совершеніе какихъ-либо торговыхъ операцій, когда торговецъ не знаетъ: по какой цѣнѣ его товаръ отправленъ, когда онъ придетъ по назначенію, какая съ него будетъ взыскана дополнительная плата уже по прибытіи товара, сколько времени товаръ пролежитъ на станціи прежде, чѣмъ онъ получитъ извѣстіе о его прибытіи, причемъ съ него всетаки возьмутъ «полежалое».

Точно также торговецъ не знаетъ, будетъ ли его товаръ доставленъ въ цѣлости, не будетъ ли онъ утерянъ и подмоченъ, когда дорога не даетъ ему въ этомъ отношеніи не только никакого удовлетворенія, но, напротивъ того, старается всячески, подъ тѣмъ или другимъ предлогомъ, взять съ него подписку обезпеченія въ томъ, что въ случаѣ порчи и несвоевременной доставки товара, онъ не будетъ заявлять никакой претензіи.

И все это происходитъ, такъ сказать, при нормальныхъ условіяхъ; но затѣмъ, въ исключительныхъ случаяхъ, являются такія обстоятельства, такія положенія, которыя ведутъ торговца къ явному разоренію; такъ на примѣръ, при хорошемъ урожаѣ съ одной стороны, усиленіи заграничнаго спроса съ другой, а отсюда наплывъ грузовъ и сильномъ движеніи ихъ по тому или другому направленію, — весьма много основаній предполагать, что товаръ не придетъ къ сроку и что значительная доля его будетъ испорчена вслѣдствіе того, что при станціяхъ не имѣется ни достаточнаго количества пакгаузовъ, ни крытыхъ товарныхъ платформъ, ни даже брезентовъ и другихъ временныхъ средствъ для предохраненія грузовъ отъ дождя и непогоды.

Ко всемъ указаннымъ неудобствамъ перевозки присоединяется еще и то, что дорога ничѣмъ не отвѣчаетъ ни за утечку, ни за усышку, ни за порчу товара, такъ какъ самый документъ объ отправленіи



груза дорога выдаетъ только тогда, когда товаръ уже отправленъ.

Безъ сомнѣнія, подобное положеніе перевозки, на весьма многихъ изъ нашихъ дорогъ, грузовъ вообще и хлѣбныхъ грузовъ въ особенности, должно было повести къ тому, что Америка, напрягавшая всѣ усилія, чтобы улучшить свои пути сообщенія, получила огромный перевѣсъ въ дѣлѣ распространенія своей хлѣбной торговли на европейскихъ рынкахъ, откуда она постепенно вытѣсняетъ Россію.

### *II. Пассажирское движеніе.*

Исслѣдованія подкоммисій показали, что пассажирское движеніе на нашей сѣти дорогъ поставлено, сравнительно съ товарнымъ движеніемъ, въ лучшее положеніе и что установленныя желѣзными дорогами условія перевозки пассажировъ и багажа не вызываютъ того всеобщаго неудовольствія и протестовъ, какіе приходилось подкоммисіямъ выслушивать повсюду относительно условій, установленныхъ для перевозки грузовъ.

Безъ сомнѣнія не малую роль въ этомъ случаѣ играло то обстоятельство, что требованія публики, въ этомъ отношеніи, имѣли преимущественно характеръ желаній удобствъ или чисто мѣстныхъ нуждъ, а не представлялись настоятельными и неотложными потребностями, имѣющими болѣе общее значеніе.

Кромѣ того, здѣсь, быть можетъ, сказалось вліяніе болѣе внимательнаго надзора правительственныхъ органовъ и желѣзнодорожной администраціи за обеспеченностью и правильностью движенія пассажирскихъ поѣздовъ, на что, въ свою очередь, не могла не вліять большая, и притомъ личнаго свойства, отвѣтственность за послѣдствія разныхъ несчастныхъ случайностей съ пассажирами.

Вотъ тѣ два условія, которыя объясняютъ, почему пассажирское движеніе оказывается сравнительно удовлетворительнымъ и далеко не вызвало такого числа и такихъ, можно сказать, вопіющихъ жалобъ, какъ товарное движеніе.

Тѣмъ не менѣе, было бы трудно утверждать, что нынѣшнія условія перевозки пассажировъ и ихъ багажа вполне удовлетворяютъ справедливымъ требованіямъ публики и что существующія условія пассажирскаго движенія не требуютъ пересмотра, дополненія и бо-

лѣе точнаго опредѣленія. Напротивъ того, недостатки условій пассажирскаго движенія вообще и въ частности рабочаго движенія не только весьма существенны, но и многочисленны, что видно изъ общаго свода главнѣйшихъ недостатковъ, обнаруженныхъ при мѣстномъ изслѣдованіи различныхъ дорогъ и при разборѣ поступавшихъ въ подкоммисіи заявленій (\*).

Сюда, по преимуществу относятся:

Несоотвѣтствіе многихъ, главнымъ образомъ узловыхъ, станціонныхъ зданій потребностямъ пассажирскаго движенія и неудовлетворительность правилъ пользованія ими.

Неудовлетворительность пассажирскихъ вагоновъ по отношенію къ ихъ конструкціи, размѣрамъ, освѣщенію, отопленію, вентиляціи, устройству спальныхъ вагоновъ, дамскихъ отдѣленій, ретирадныхъ мѣстъ и т. п.

Неправильность постановки спеціально-санитарной и врачебной части на желѣзныхъ дорогахъ.

Неудовлетворительность организаціи продовольствія пассажировъ: дороговизна таксъ, недостаточность буфетовъ на линіяхъ, отсутствіе подвижныхъ въ поѣздахъ буфетовъ на линіяхъ, подверженныхъ снѣжнымъ заносамъ.

Отсутствіе нѣкоторыхъ удобствъ для пассажировъ, каковы напр. возможность имѣть всегда и за доступную плату газеты, журналы и книги, существованіе въ недостаточномъ числѣ и хорошо организованныхъ городскихъ станцій, справочныхъ бюро и артели посыльныхъ.

Неудовлетворительность существующихъ условій приѣма, храненія и выдачи багажа.

Отсутствіе надлежащей отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за личную безопасность и своевременную доставку пассажировъ, а также за потерю, порчу, подмѣнъ и несвоевременную доставку багажа.

Неопредѣленность тарифовъ по отношенію къ дѣтскимъ билетамъ; дороговизна и случайность назначенія льготныхъ тарифовъ на перевозку рабочихъ партій, школьныхъ экскурсій, а также въ предѣлахъ пригороднаго движенія и поѣздокъ для пользованія минеральными водами, грязями и купаньями.

---

(\*) Болѣе подробно сводъ этихъ недостатковъ изложенъ въ заключительной главѣ доклада о пассажирскомъ движеніи.

Неудовлетворительность прямого сообщения: недостаточность его развитія, исключенія изъ него парходныхъ линій, неудовлетворительность, въ курсовомъ отношеніи, системы расчетовъ по оплатѣ билетовъ прямого сообщения и вредное вліяніе лежащаго на билетахъ государственнаго налога на развитіе доходности Обществъ отъ пассажирскаго движенія.

Значительная задержка поѣздовъ прямого сообщения на тѣхъ станціяхъ, гдѣ поѣзды переходятъ съ одной дороги на другую.

Всѣ перечисленные неудобства пассажирскаго движенія представляютъ собою лишь краткое обобщеніе собранныхъ по этому вопросу подкоммисіями данныхъ подробное же развитіе и основанія означеннаго обобщенія изложены въ прилагаемомъ при семъ особомъ докладѣ «о пассажирскомъ движеніи».

### *III. Перевозка скота.*

При огромныхъ луговыхъ и степныхъ пространствахъ Европейской Россіи, безъ сомнѣнія, можно было бы надѣяться, что торговля скотомъ, съ постройкою желѣзныхъ дорогъ и улучшеніемъ путей сообщения, разовьется въ весьма значительныхъ размѣрахъ, но нестройство перевозки скота самымъ тяжелымъ образомъ отразилось на развитіи означенной торговли. Недостаточное удешевленіе и вообще неудобныя условія перевозки скота заставляютъ скотопромышленниковъ, по прежнему, гнать гурты и зарабатывать цѣлыя мѣстности, не смотря на то, что просьбы о введеніи обязательной перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ нерѣдко восходили до Правительства отъ многихъ земствъ губерній, лежащихъ въ различныхъ полосахъ Россіи. Главные недостатки нынѣшняго способа перевозки скота заключаются въ слѣдующемъ (\*):

Задержки на пунктахъ передачи съ одной дороги на другую и вообще медленность движенія поѣздовъ. Отсутствіе приспособленій для корма и водопоя скота въ вагонахъ, во время пути; запрещеніе выгружать

---

(\*) Въ числѣ недостатковъ приводится и отсутствіе различныхъ приспособленій, а также спеціальнаго подвижнаго состава. Перечисляя этого рода недостатки, Коммисія тѣмъ самымъ не желаетъ высказать, что устраненіе ихъ должно непременно относиться на средства желѣзныхъ дорогъ; напротивъ того, Коммисія полагаетъ, что, въ этомъ отношеніи, весьма многія улучшенія было бы желательно произвести по инициативѣ и на средства мѣстныхъ городскихъ управленій.

скотъ по желанію владѣльца на извѣстныхъ станціяхъ, что въ особенности важно въ случаѣ передвиженія скота на большія разстоянія; перевозка скота, во многихъ случаяхъ, въ большемъ количествѣ, нежели это возможно по объему содержанія воздуха въ вагонѣ. Отсутствіе организаціи ветеринарно-санитарнаго надзора за правильностью передвиженія скота, за исключеніемъ мѣръ къ ограниченію распространенія желѣзными дорогами чумы и другихъ повальныхъ болѣзней. Отсутствіе приспособленій для удобствъ провожатыхъ при скотѣ, не смотря на то, что цѣна за проѣздъ ихъ взимается довольно высокая; наконецъ, не установлено никакой отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, въ случаѣ крушенія поѣздовъ, за гибель животныхъ, по ихъ дѣйствительной стоимости.

Мѣстныя городскія управленія и частная инициатива, при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ управленій, также почти ничего не сдѣлали для организаціи быстрой и удобной перевозки молочныхъ продуктовъ и битаго мяса, т. е. по предмету, весьма близко соприкасающемуся съ развитіемъ скотоводства. Какъ то, такъ и другое за границей сдѣлалось предметомъ значительной торговли и перевозки. Но для сей цѣли необходимо, чтобы были устроены вагоны, герметически закрываемые и вагоны-ледники и чтобы на станціяхъ отправленія и прибытія означенные продукты быстро нагружались и выгружались и немедленно выдавались агентамъ, прибывшимъ на станцію для ихъ полученія.

Необходимо, чтобы эти продукты перевозились не въ пассажирскихъ поѣздахъ, а въ быстроходящихъ или особенно для того устроенныхъ экстренныхъ поѣздахъ. Ничего подобнаго на нашихъ дорогахъ не имѣется и попытки приспособить вагонъ для той или другой цѣли могутъ считаться до сихъ поръ лишь единичными опытами, невведенными не только на какойнибудь сѣти или группѣ дорогъ, но даже и на отдѣльныхъ линіяхъ.

При описанныхъ выше неудобствахъ перевозки какъ живаго скота, такъ и его продуктовъ и битаго мяса, возможно ли введеніе у насъ обязательной перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ, которая, предохраняя отъ заразы, избавила бы Россію отъ безчисленныхъ бѣдъ и значительныхъ потерь, отражаю-

щихся крайне вредно на общемъ положеніи экономическаго строя Государства?

Пока стараніями мѣстныхъ городскихъ управленій, частныхъ предпринимателей и желѣзнодорожныхъ представителей не будутъ улучшены существующіе способы перевозки скота, до тѣхъ поръ эта перевозка не можетъ достигнуть желаемыхъ размѣровъ и одна изъ самыхъ важныхъ отраслей народнаго хозяйства будетъ оставаться въ томъ же положеніи, въ которомъ она находится нынѣ, благодаря существующимъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ порядкамъ.

#### *IV. Тарифы.*

Въ виду особой важности у насъ вопроса «о желѣзнодорожныхъ тарифахъ», какъ Высшая Коммисія, такъ и всѣ подкоммисіи одинаково поставили себѣ задачей всестороннее изслѣдованіе нынѣшняго положенія у насъ тарифнаго вопроса съ цѣлью, главнымъ образомъ, обнаруженія существеннѣйшихъ недостатковъ, которыми страдаетъ наше тарифное дѣло, а вмѣстѣ съ тѣмъ собранія достаточнаго количества данныхъ для правильнаго сужденія о потребныхъ для исправленія этихъ недостатковъ мѣрахъ административнаго и законодательнаго характера.

Произведенныя въ этихъ видахъ изслѣдованія приводятъ къ убѣжденію, что, независимо отъ случайныхъ причинъ, неустройство въ тарифномъ дѣлѣ, какъ и въ нѣкоторыхъ другихъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго хозяйства, имѣетъ своимъ источникомъ первоначальную постановку у насъ этого важнаго вопроса. Тарифъ у насъ страдаетъ не поверхностными только и легко исправляемыми, а существенными недостатками и совершеннымъ отсутствіемъ основныхъ началъ, установленіе которыхъ немыслимо безъ участія законодательной власти. Эти недостатки заключаются главнымъ образомъ въ крайней неопредѣленности и разнообразіи номенклатуры, обложеніи перевозки различныхъ родовъ грузовъ, преимущественно русскаго производства, несоотвѣтственною тарифною платою, иногда въ крайнемъ пониженіи тарифовъ, вслѣдствіе конкуренціи между дорогами, причемъ часто такое пониженіе падаетъ прямо на счетъ правительственной гарантіи и въ совершенномъ почти отсутствіи правительственнаго контроля въ этой области желѣзнодорожнаго хозяйства.

Всѣ подкомисіи въ своихъ докладахъ по тарифному вопросу свидѣтельствуя, что причиною неудовлетворительности этого дѣла являются: неясность тарифовъ, происходящая отъ многочисленности и сложности ихъ и доходящая до того, что сами агенты желѣзныхъ дорогъ иногда затрудняются въ исчисленіи стоимости провоза грузовъ; неравномѣрность тарифовъ по отношенію къ различнымъ мѣстностямъ, отраслямъ производства и родамъ торговли, а также по отношенію къ различнымъ категоріямъ производителей и торговцевъ; отяготительность тарифовъ для многихъ разрядовъ мелкаго производства; произвольная измѣняемость тарифныхъ ставокъ, вслѣдствіе чего правильные торговые расчеты дѣлаются невозможными, а промышленности и торговлѣ нашей причиняются большіе убытки. Словомъ, подводя общій итогъ результатамъ произведеннаго подкомисіями изслѣдованія, слѣдуетъ придти къ выводу, что существующіе нынѣ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ тарифы и порядокъ ихъ установленія и взиманія неудовлетворительны, особенно при сравненіи ихъ, въ этомъ отношеніи, съ положеніемъ тарифнаго дѣла въ нѣкоторыхъ государствахъ Европы, гдѣ болѣе продолжительный опытъ веденія желѣзнодорожнаго хозяйства уже далъ возможность внести значительно болѣешую опредѣлительность въ это дѣло.

Но приведенный рядъ недостатковъ нашего тарифнаго дѣла едва-ли можетъ быть сразу устраненъ: вопросъ о тарифахъ есть одинъ изъ наиболѣе сложныхъ экономическихъ вопросовъ и къ разрѣшенію его необходимо приступать съ величайшей осмотрительностью.

Желѣзнодорожная практика уже выработала, относительно тарифовъ, нѣкоторыя общія положенія, которыя необходимо имѣть въ виду при устройствѣ тарифнаго дѣла:

1) Желѣзнодорожныя услуги, какъ и всякія другія, подчиняются, по отношенію къ ихъ цѣнности, вліянію общаго экономическаго закона спроса и предложенія (за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда онѣ пользуются монополіей перевозки).

2) Провозная плата въ значительной мѣрѣ зависитъ отъ цѣны продуктовъ, составляя долю разницы между цѣнами на мѣстѣ производства и въ пунктахъ потребленія, причемъ размѣръ этой доли опредѣляется

столкновениемъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ и другихъ посредниковъ между производителемъ и потребителемъ.

3) Такъ какъ цѣнность продуктовъ есть элементъ измѣнчивый, то и фиксированіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ немыслимо; иначе, при повышеніи цѣнъ, желѣзныя дороги потеряютъ часть выгоды, которая перейдетъ въ руки остальныхъ посредниковъ, а при пониженіи цѣнъ на мѣстѣ потребленія могутъ потерять грузы.

4) На одной и той же линіи, перевозка грузовъ вообще оплачивается пропорціонально величинѣ ихъ пробѣга, но могутъ быть случаи, когда отъ этого общаго правила необходимо дѣлать отступленія.

5) Общества желѣзныхъ дорогъ, хорошо эксплуатирующихся, могутъ, съ выгодой, допустить значительное пониженіе тарифа, чтобы удержать ускользающіе отъ нихъ грузы или же, чтобы привлечь новые грузы.

6) Стоимость перевозки не зависитъ исключительно отъ измѣряемыхъ элементовъ, каковы напр. длина пробѣга и стоимость топлива, поэтому для тарифовъ не можетъ быть найдена математическая формула; и

7) Затрудненіе въ объединеніи (унификаціи) тарифовъ въ какой нибудь странѣ тѣмъ болѣе значительно, чѣмъ обширнѣе страна и чѣмъ разнообразнѣе экономическія условія отдѣльныхъ ея частей.

Изъ этихъ общихъ положеній, очевидно, вытекаетъ необходимость для желѣзныхъ дорогъ имѣть возможность регулировать тарифы такимъ образомъ, чтобы получать наибольшія выгоды; но вмѣстѣ съ тѣмъ очевидна и необходимость правительственнаго контроля, для наблюденія за тѣмъ, чтобы дѣйствія, въ этомъ отношеніи, желѣзныхъ дорогъ не противорѣчили общимъ экономическимъ интересамъ страны; это послѣднее въ особенности важно у насъ, гдѣ государственному казначейству приходится расплачиваться и за коммерческія ошибки желѣзныхъ дорогъ.

#### *V. Финансовое положеніе желѣзныхъ дорогъ.*

Крайне важно было для Коммисіи выяснить финансовое положеніе желѣзныхъ дорогъ, безъ чего невозможно было ни проектированіе законодательства, ни указаніе тѣхъ или другихъ административныхъ мѣропріятій. Вмѣстѣ съ тѣмъ собраніе свѣдѣній по

финансовой части представлялось для Комисіи особенно затруднительнымъ: хотя эти свѣдѣнія отчасти и входятъ въ ежегодно печатаемые желѣзнодорожными Обществами отчеты, хотя они отчасти заключаются въ сборникахъ, издаваемыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія, а также въ сборникахъ г. Баландина и другихъ лицъ, занимающихся собираніемъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, тѣмъ не менѣе во всѣхъ названныхъ источникахъ имѣлись свѣдѣнія крайне условнаго достоинства, причемъ итоги расходились нерѣдко на весьма значительныя суммы.

Вотъ почему Высшей Комисіи пришлось обратиться, такъ сказать, къ первоначальнымъ источникамъ, для полученія болѣе полныхъ свѣдѣній изъ Кредитной Канцеляріи и Государственнаго Контроля.

Означенныя свѣдѣнія собраны и напечатаны въ видѣ особыхъ для каждой дороги таблицъ, наглядно изображающихъ финансовое положеніе всей нашей желѣзнодорожной сѣти (\*).

Безъ сомнѣнія, эти таблицы не могутъ быть признаны вполне достигающими цѣли относительно опредѣленія различныхъ частей вопросовъ о финансовомъ положеніи нашихъ дорогъ, такъ какъ, въ сущности, эта первая попытка по означенному вопросу, притомъ попытка, разрѣшенію которой представлялось множество затрудненій.

Такъ, для опредѣленія суммы дѣйствительной стоимости желѣзныхъ дорогъ приходилось обращаться къ собиранію данныхъ, разбросанныхъ по разнымъ источникамъ, причемъ въ особенности не поддавалась точному опредѣленію сумма, выражающая долги Правительству, сдѣланные Обществами желѣзныхъ дорогъ въ различныхъ случаяхъ и подъ различными предлогами, каковы, на примѣръ, долги по приобрѣтенію изъ казенныхъ запасовъ подвижнаго состава, рельсовъ, скрѣпленій и т. п.

Сюда также должна быть отнесена невозможность точнаго опредѣленія дополнительнаго облигаціоннаго капитала нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ виду выше сказаннаго, опредѣленіе капиталовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ должно считаться лишь приблизительнымъ, хотя степень этой приблизитель-

---

(\*) Финансовое положеніе русскихъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ ч. I.



ности достаточна для опредѣленія финансоваго положенія нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Согласно собранныхъ и насколько возможно проверенныхъ данныхъ, капиталъ, употребленный на устройство всей сѣти желѣзныхъ дорогъ къ 1-му Января 1880 года достигалъ 1.651.525,033,50 руб. (кредитными).

Изъ нихъ:

На сооруженіе желѣзныхъ дорогъ и на усиленіе перевозочныхъ средствъ затрачено до 1-го Января 1880 года:

1) Облигаціонныхъ капиталовъ, помѣщенныхъ въ 6 выпусковъ консолидированныхъ облигацій и 2 выпуска Николаевскихъ облигацій

руб. мет. 689.830,808 и руб. кр. 801.007,423,78

2) Облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ, гарантированныхъ Правительствомъ.

руб. мет. 473,973,720 = руб. кр. 550.361,717,58  
и „ 118.170,033,50

3) Облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ, негарантированныхъ Правительствомъ

руб. мет. 117.726,456 = руб. кр. 136.711,457,64  
и „ 45.254,401

---

Всего . . руб. кр. 1.651.525,033,50 (\*).

Или среднимъ числомъ 78,200 руб. кр. на версту.  
Сверхъ того затрачено Правительствомъ:

1) За переданные Обществамъ желѣзныхъ дорогъ подвижной составъ и желѣзнодорожныя принадлежности съ обязательствомъ пріобрѣсти ихъ въ собственность Общества . . . . . руб. кр. 16.035,285

и 2) По выданнымъ Обществамъ ссудамъ и авансамъ въ счетъ предполагаемыхъ къ выпуску облигацій . . . . . „ 100.000,000

---

Итого . . руб. кр. 1.767.560,318,48 (\*\*)

(\*) При исчисленіи этой цифры, облигаціонные и акціонерные капиталы выпущенные въ металлической валютѣ, переводились въ кредитные рубли по курсу, опредѣленному уставами нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ для переложенія капиталовъ изъ металлической валюты въ кредитную и обратно: 1 полуимперіаль = 5 р. 98 к. кред.

(\*\*) Для опредѣленія стоимости желѣзнодорожной сѣти принята не эта по-

Но и эту послѣднюю цифру нельзя признать точно выражающею стоимость желѣзнодорожной сѣти, если принять во вниманіе:

а) что дополнительные облигаціонные капиталы не опредѣлены въ точныхъ цифрахъ;

б) что долги Общества Правительству за подвижной составъ, рельсы, скрѣпленія и проч. не значатся въ точныхъ цифрахъ по каждой дорогѣ, и

в) что проценты на многія ссуды и другіе долги не исчисляются, потому что условія всѣхъ ссудъ еще не опредѣлены.

Изъ вышеприведенныхъ данныхъ слѣдуетъ, что частные капиталы, употребленные на сооруженіе нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ, составляютъ лишь 11,02% общаго капитала, вложеннаго въ это дѣло.

Столь значительная степень участія Правительства въ сооруженіи нашей сѣти и государственное значеніе этой сѣти дѣлаютъ съ одной стороны возможнымъ, а съ другой необходимымъ урегулированіе и учрежденіе самаго строгаго контроля надъ веденіемъ желѣзнодорожнаго хозяйства. Послѣднее не только возможно, но даже представляется, относительно, легкимъ, при сравненіи съ тѣми затрудненіями, которыя, въ этомъ отношеніи, приходилось преодолевать, на примѣръ, въ Германіи, во Франціи и другихъ государствахъ Западной Европы, въ виду преобладанія тамъ частныхъ капиталовъ, употребленныхъ на постройку дорогъ (находящихся въ частныхъ рукахъ), для того, чтобы имѣть возможность придать имъ надлежащую организацію; у насъ подобнаго положенія не существуетъ, такъ какъ большинство желѣзныхъ дорогъ или по первоначальному своему устройству, или впоследствии настолько задолжали Правительству, что, можно сказать, вполне ему принадлежатъ.

Независимо отъ суммъ, употребленныхъ Правительствомъ на первоначальное устройство дорогъ, оно продолжало и продолжаетъ выплачивать довольно значительную сумму по принятымъ имъ на себя гаран-

---

слѣдняя сумма, а предъидущая, т. е. 1.651,525,033,50 на томъ основаніи, что сумма 116.035,285 представляетъ собою авансы, которые выдавались нѣкоторымъ Обществамъ въ счетъ разрѣшенныхъ имъ дополнительныхъ выпусковъ облигацій съ тѣмъ, чтобы облигаціонные капиталы были увеличены на сумму, которая окажется необходимою для реализаціи суммъ, соответствующихъ авансамъ, притомъ обыкновенно съ оставленіемъ облигацій за Правительствомъ по цѣнѣ и условіямъ, которыя предоставлялось опредѣлить Министру Финансовъ впоследствии.

тіямъ доходности, причемъ эти расходы достигли въ послѣднее время слѣдующихъ размѣровъ:

Въ 1876 году р. кред.	34.232.800
» 1877 « « «	38.554.500
» 1878 « « «	35.643.000
» 1879 « « «	48.816.700
» 1880 « « «	53.228.400

Подробное обозначеніе желѣзныхъ дорогъ, по которымъ приходится платить гарантіи въ теченіи послѣднихъ пяти лѣтъ съ опредѣленіемъ той суммы, которая платится по каждой изъ нихъ особо, приводится въ прилагаемой при семъ таблицѣ (\*).

Изъ этой таблицы видно, что наибольшія суммы по гарантіямъ приходится выплачивать тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, которыя построены въ послѣднее время, что впрочемъ, до извѣстной степени, объясняется тѣмъ, что вслѣдствіе крайней небрежности въ первоначальномъ устройствѣ у насъ дорогъ, ремонтъ пути и подвижнаго состава поглощаетъ почти весь доходъ эксплуатаціи, а также тѣмъ, что въ первый періодъ открытія желѣзной дороги, пока опредѣлится и установится тяготѣніе къ ней грузовъ, обыкновенно не бываетъ значительнаго движенія, которое развивается мало-по-малу и прочно устанавливается лишь по прошествіи бѣльшаго или меньшаго промежутка времени. Но нельзя не замѣтить, что у насъ, вслѣдствіе неудовлетворительнаго управленія, часто и дороги, имѣющія значительное количество грузовъ, каковы напр. Курско-Харьково-Азовская, Харьково-Николаевская и др., всетаки требуютъ правительственныхъ приплатъ.

Кромѣ только что указанныхъ причинъ, вызывающихъ правительственныя приплаты, необходимо обратить вниманіе на обстоятельство, которое не только вызываетъ приплаты по гарантіи, но является еще причиною значительныхъ дефицитовъ; такое положеніе объясняется тѣмъ, что въ послѣднее время, при постройкѣ какой нибудь новой линіи, совершенно не принималось въ расчетъ, могутъ ли сосѣднія дороги поднять, кромѣ мѣстныхъ грузовъ, представляемыхъ имъ тѣми мѣстностями, чрезъ которыя онѣ проходятъ, еще и такіе грузы, которые придутъ къ нимъ со вновь построенныхъ линій; въ такомъ именно положеніи

(\*) Приложение № 21-й.

находятся дороги, къ которымъ примкнуты: Донецкая-каменноугольная, Ряжско - Вяземская и нѣкоторыя другія.

Съ другой же стороны можно указать на такія дороги, какъ на примѣръ, Уральская, которая вслѣдствіе несоразмѣрности ихъ провозной силы съ количествомъ грузовъ, предъявленныхъ для перевозки торговлей и промышленностью, оказались несостоятельными съ первыхъ же дней своего существованія: не будучи въ состояніи поднять многіе поступившіе къ нимъ грузы, онѣ наносили тѣмъ явный вредъ какъ мѣстностямъ, чрезъ которыя онѣ проходятъ, такъ и самимъ себѣ, значительно сокращая размѣръ доходовъ, которые онѣ могли бы получить при соответственномъ устройствѣ.

Такимъ образомъ, причиною бездоходности нѣкоторыхъ дорогъ, въ особенности построенныхъ въ послѣднее время, причиною значительныхъ приплатъ по гарантіи и даже дефицитовъ по эксплуатаціи — является: 1) неудовлетворительность первоначальной постройки, вызывающей непредвидѣнные и часто весьма значительные расходы на содержаніе и ремонтъ пути и зданій и ремонтъ подвижнаго состава, а также нехозяйственность управленія желѣзными дорогами, вслѣдствіе чего является несоразмѣрность между доходами и расходами по эксплуатаціи; 2) недостаточное изученіе, съ экономической точки зрѣнія, той мѣстности, чрезъ которую проходитъ желѣзная дорога, а отсюда полная неизвѣстность относительно того количества мѣстныхъ грузовъ, на которое дорога можетъ и должна рассчитывать; 3) недостаточное сообразованіе съ силою сосѣднихъ дорогъ, которыя должны принимать грузъ для дальнѣйшей перевозки.

Какъ для подтвержденія сказаннаго, такъ и для выясненія финансоваго состоянія нашихъ желѣзныхъ дорогъ, прежде всего необходимо остановиться на вопросѣ о ихъ доходности, избравъ для этого исходной точкой *валовой доходъ* и поверстную стоимость. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ валовой доходъ оказывается ниже гарантированнаго, что, главнымъ образомъ, зависитъ отъ поверстной стоимости, такъ какъ ею въ значительной мѣрѣ обусловливается тотъ размѣръ гарантіи, которую Правительству приходится выплачивать желѣзнымъ дорогамъ. Примѣромъ такихъ до-

рогъ могутъ служить Закавказская и Лозово-Севастопольская, валовой доходъ которыхъ ниже дохода, гарантированнаго Правительствомъ.

Согласно статистическимъ даннымъ (\*), валовой сборъ на главныхъ сѣтяхъ Европы, переведенный на версту и рубли составлялъ въ 1876 году:

	Рубли мет. (**)	Руб. кред. (**)
Франція . . . . .	10.174,00	16.278,40
Германія . . . . .	9.313,50	14.901,60
Бельгія . . . . .	7.939,75	12.703,60
Швейцарія . . . . .	7.372,00	11.795,20
Россія . . . . .	6.409,25	10.255,00
Нидерланды . . . . .	5.940,25	9.504,40
Австро-Венгрія . . . . .	5.608,75	8.974,00
Италія . . . . .	4.953,00	7.924,80
Румынія . . . . .	3.372,50	5.396,00
Данія . . . . .	2.943,75	4.710,00
Швеція . . . . .	2.697,00	4.315,20
Норвегія . . . . .	2.449,75	3.919,60

Такимъ образомъ даже средній поверстный доходъ цѣлыхъ сѣтей измѣняется для разныхъ странъ въ предѣлахъ 1 : 5. Причины такого значительнаго различія весьма многочисленны; одною изъ нихъ является прежде всего количество перевезенныхъ грузовъ, такъ какъ несомнѣнно, что приращеніе грузовъ сопровождается приростомъ платы за перевозку ихъ, или иначе, доходомъ. Бездоходность нѣкоторыхъ изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ именно тѣмъ объясняется, что онѣ еще не обеспечены достаточнымъ количествомъ грузовъ, но въ то же время почти не дѣлаютъ никакихъ попытокъ для ихъ привлеченія. Напротивъ, даже, можно сказать, что нѣкоторыя дороги почти отказываются отъ перевозки такихъ грузовъ, какъ напр. каменный уголь, въ виду низкаго тарифа на этотъ предметъ перевозки, между тѣмъ какъ статистика неопровержимо доказываетъ, что эти-то малоцѣнные грузы и даютъ главный доходъ дорогамъ, такъ какъ процентъ болѣе цѣнныхъ и потому обложенныхъ болѣе высокимъ тарифомъ грузовъ часто незначителенъ.

Къ числу факторовъ, вліяющихъ на валовой доходъ, относится также длина средняго пассажирскаго и товарнаго пробѣга. Провозная плата на желѣзныхъ

(\*) Statistique Internationale des chemins de fer. 1876.

(\*\*) 1 руб. мет.=4 франк.

1 франкъ=0,44 руб. кред.

дорогахъ, при настоящей тарифной системѣ, взимается большею частію пропорціонально разстоянію, проходимому по желѣзнымъ дорогамъ пассажирами и товарами, поэтому, чѣмъ длиннѣе пробѣгъ грузовъ, тѣмъ значительнѣе получаемый съ нихъ доходъ, и въ этомъ отношеніи наши дороги стоятъ въ весьма благопріятныхъ условіяхъ, такъ какъ въ то время, когда въ Пруссіи средній пробѣгъ пуда груза равенъ 78 верстамъ, въ Австро-Венгріи 99, у насъ онъ достигаетъ 211 вер.; то же самое замѣчается и относительно пассажирскаго движенія: средній проѣздъ пассажира равняется:

Въ Пруссіи . . . 31 верстѣ.  
 „ Австро-Венгріи 44 „  
 „ Россіи . . . 106 „

Но одна цифра валоваго дохода еще не опредѣляетъ фінансоваго положенія желѣзной дороги; весьма важны въ этомъ случаѣ также и цифры, показывающія отношеніе расходовъ по эксплуатаціи дорогъ къ ихъ доходамъ.

Изъ прилагаемой при семъ таблицы (\*), опредѣляющей отношеніе стоимости эксплуатаціи къ валовому доходу, съ указаніемъ поперстнаго дохода, прежде всего нельзя не обратить вниманіе на крайнее разнообразіе, въ этомъ отношеніи, между различными дорогами, такъ напр. на однѣхъ отношеніе это, не смотря на одинаковую поперстную доходность, равно 38%, 40% и 45%, на многихъ доходитъ до 80% и наконецъ превышаетъ 100%, т. е. даетъ явный дефицитъ.

Неудовлетворительность положенія у насъ этого вопроса подтверждается также сравненіемъ процентнаго отношенія расходовъ по эксплуатаціи къ валовому доходу на нашихъ дорогахъ съ таковымъ же на главнѣйшихъ заграничныхъ желѣзнодорожныхъ сѣтяхъ.

Текущіе расходы по эксплуатаціи за 1876 годъ(\*\*).

	Рубли мет.	Рубли кред.	0/о отношеніе расхода къ доходу.
Германія . . . . .	5298,50	8477,60	56,89
Франція . . . . .	5235,50	8376,80	51,46
Бельгія . . . . .	4923,75	7878,00	62,01
Россія . . . . .	4226,75	6763,00	65,96
Швейцарія . . . . .	4058,75	6494,00	55,09

(\*) Приложение № 22-й.

(\*\*) Statistique Internationale des chemins de fer. 1876.

Австро-Венгрія . . . . .	3618,75	5790,00	64,52
Италія . . . . .	3290,50	6264,80	51,46
Нидерланды . . . . .	2822,25	4515,60	47,57
Румынія . . . . .	2718,00	4348,80	80,59
Данія . . . . .	1863,50	2981,60	66,33
Норвегія . . . . .	1722,65	2756,40	73,32
Швеція . . . . .	1736,50	2618,50	60,69

Изъ приведенныхъ цифръ можно видѣть, что расходы на версту дороги у насъ несравненно значительнѣе, чѣмъ въ большинствѣ государствъ Европы.

При этомъ наглядно выступаетъ на первый планъ тотъ фактъ, что на многихъ желѣзныхъ дорогахъ, преимущественно гарантированныхъ, процентное отношеніе расходовъ по эксплуатаціи къ валовому доходу въ особенности неудовлетворительно, и что притомъ, съ теченіемъ времени, вмѣсто улучшенія замѣчается постоянное ухудшеніе, въ особенности дорогъ построенныхъ въ послѣднее время.

Къ числу такихъ дорогъ принадлежатъ: Тамбовско-Саратовская, Харьковско-Николаевская, Ростово-Владикавказская и Роменскій участокъ Либаво-Роменской дороги, на коихъ за послѣдній (1880) годъ оказался дефицитъ; для многихъ же дорогъ, каковы напр. Фастовская, Привислянская, Орловско-Витебская и др., чистый доходъ за послѣдній годъ значительно ниже, чѣмъ за предшествующіе годы.

Въ виду указанного отношенія расходовъ по эксплуатаціи къ валовому доходу едва-ли есть возможность сомнѣваться, что наши дороги эксплуатируются крайне нехозяйственно. Фактъ этотъ очевиденъ до нельзя, но вмѣстѣ съ тѣмъ не менѣе очевидна затруднительность опредѣлить, по какимъ именно статьямъ многосложнаго желѣзнодорожнаго хозяйства дѣлаются главныя непроизводительныя издержки, такъ какъ трудно найти гдѣ-либо большую путаницу и разнообразіе, чѣмъ въ отчетностяхъ желѣзныхъ дорогъ. Проведеніе какой-либо параллели въ расходахъ той или другой дороги является весьма затруднительнымъ, что происходитъ, главнымъ образомъ, отъ неимѣнія номенклатуръ, смѣтныхъ назначеній, системы учета прихода и расхода и даже самой формы отчета.

Полученіе валовыхъ сборовъ на всѣхъ нашихъ дорогахъ организовано еще болѣе или менѣе правильно. Для учета доходовъ имѣется при всѣхъ управленіяхъ и правленіяхъ особый органъ «Контроль сбо-

ровъ и доходовъ». Дѣятельность этого органа основана на тарифныхъ ставкахъ и контроль учета доходовъ не представляетъ значительныхъ затрудненій, будучи основанъ на извѣстныхъ положеніяхъ.

Что же касается учета расходовъ и самаго расходования суммъ, то въ этомъ отношеніи дѣло находится въ крайне неудовлетворительномъ состояніи: масса неправильностей, отсутствіе нормъ расходовъ, гдѣ таковыя возможны, различіе ихъ, не смотря на одинаковость условій эксплуатаціи, и т. д., и т. д. Все это ускользаетъ отъ вниманія лицъ и учрежденій, которыя обязаны просматривать и утверждать отчеты, и наноситъ много вреда не только желѣзнодорожному, но и вообще нашему народному хозяйству.

Коммисіею выяснено также, что на возрастаніе ежегодныхъ приплатъ по гарантіи въ значительной степени вліяли непроизводительныя требованія Министерства Путей Сообщенія, несоразмѣренныя со средствами желѣзныхъ дорогъ и безъ того обремененныхъ неоплатными долгами, по коимъ проценты ложатся всею тяжестью на приплату по гарантіи, а также неправильное распоряженіе остатками чистаго дохода, которые затрачивались не на прямое ихъ назначеніе. Такое неправильное употребленіе остатковъ чистаго дохода повлекло за собою и другое невыгодное для Правительства обстоятельство: долги нѣкоторыхъ Обществъ, не смотря на удовлетворительное, повидимому ихъ финансовое положеніе, достигли такихъ значительныхъ суммъ, что они не въ состояніи уже были покрыть ихъ собственными средствами. И въ такихъ случаяхъ, чтобы вывести Общество изъ затрудненій, употреблялись такія мѣры, какъ напр. увеличеніе облигаціоннаго капитала Общества, съ зачетомъ неправильно затраченныхъ суммъ чистаго дохода.

Нельзя оставить безъ вниманія и тотъ фактъ, что весьма много затемняли изслѣдованіе Коммисіи расходы, которые, особенно до Высочайше утвержденнаго 6-го Мая 1880 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, производились желѣзными дорогами изъ эксплуатаціонныхъ доходовъ по требованіямъ Правительства, причемъ бросалось въ глаза то обстоятельство, что правительственныя требованія не всегда соразмѣрялись съ финансовыми средствами дорогъ. Коммисія неоднократно получала заявленія отъ правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ, что во многихъ работахъ,



производимыхъ по требованію Правительства, дороги вовсе не имѣютъ надобности и что увеличеніе облигаціонныхъ капиталовъ отяготило многія Общества.

Всѣ означенныя выше и неблагопріятныя для доходности нашихъ дорогъ условія несомнѣнно крайне тяжело отзываются на нашихъ финансахъ, такъ какъ вызываютъ значительныя приплаты со стороны государственнаго казначейства.

*VI. Несоотвѣтствіе между перевозною способностью желѣзныхъ дорогъ и количествомъ предъявляемыхъ къ перевозкѣ грузовъ.*

Не смотря на значительныя финансовыя затрудненія и вообще неудовлетворительное финансовое состояніе многихъ изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ подкоммисіи, такъ и Высшая Коммисія вынуждены были сознать необходимость новыхъ затратъ для обезпеченія безпрепятственнаго передвиженія всего предъявляемаго желѣзнымъ дорогамъ къ перевозкѣ и для удовлетворенія потребностямъ торговли, промышленности и земледѣлія.

Хотя нѣкоторыя изъ нашихъ дорогъ находятся теперь въ такомъ именно положеніи, что не только требуютъ полностью уплаты по гарантіи акцій и облигацій, но, сверхъ того, получаютъ еще значительныя суммы для покрытія расходовъ по эксплуатаціи, тѣмъ не менѣе затрата извѣстной суммы денегъ на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ крайне необходима.

Если не прибѣгнуть къ этой мѣрѣ, то многія желѣзныя дороги будутъ приносить громаднѣйшій вредъ и тому краю, чрезъ который онѣ проходятъ, задерживая его экономическое развитіе, и самимъ себѣ, вслѣдствіе сокращенія доходовъ.

Но едва-ли не главный вредъ, причиняемый подобными дорогами, заключается въ томъ, что онѣ, пропуская, съ большими или меньшими затрудненіями, грузы, приходящіе на ихъ дорогу, совершенно тормазятъ движеніе прилегающихъ къ нимъ линій, отдавая имъ ежедневно, въ общемъ, лишь самое незначительное число вагоновъ и ставя этимъ сосѣднія съ ними желѣзныя дороги въ крайне невыгодное положеніе.

Такимъ образомъ, подкоммисіи были поставлены въ необходимость по возможности ближе ознакомиться съ тѣми статистическими данными, которыя опре-

дѣляютъ потребность извѣстнаго района, а также и съ провозной способностью каждой изъ желѣзныхъ дорогъ, дабы по возможности точнѣе опредѣлить, до какой степени желѣзныя дороги удовлетворяютъ потребностямъ тѣхъ районовъ, которымъ онѣ призваны служить.

Въ виду достиженія такой цѣли, подкоммисіями были отчасти собраны, отчасти провѣрены особыя статистическія данныя, окончательный результатъ которыхъ выразился въ прилагаемомъ при семъ экономическо-статистическомъ описаніи желѣзныхъ дорогъ (\*).

Что же касается силы дорогъ, то подкоммисіямъ съ этой цѣлью пришлось изучить провозоспособность желѣзныхъ дорогъ, причемъ подкоммисіи, изучая это дѣло въ различныхъ районахъ, почти всѣ пришли къ одному и тому же выводу.

Въ дѣлѣ провозной способности желѣзныхъ дорогъ пришлось совершенно отдѣлить два фактора:

- а) пропускную способность дорогъ,
- б) подъемную силу.

*Пропускная* способность желѣзной дороги выражается числомъ поѣздовъ, которое можетъ быть по ней пропущено, и составомъ этихъ поѣздовъ. Число поѣздовъ и составъ ихъ зависятъ отъ очертанія желѣзной дороги, отъ разстояній между станціями, отъ количества главныхъ и разѣздныхъ путей, отъ обилія водоснабженія и отъ скорости движенія.

На многихъ дорогахъ, съ увеличеніемъ скорости поѣздовъ, безъ измѣненія прочихъ элементовъ пропускной способности, можно достигнуть возможности отправлять увеличенное число поѣздовъ,—и на нѣкоторыхъ иностранныхъ желѣзныхъ дорогахъ скорость товарныхъ поѣздовъ доведена до наибольшей, именно съ цѣлью увеличить пропускную способность дороги болѣе дешевымъ способомъ, чѣмъ укладка втораго пути.

Въ послѣднее время на Западѣ выработалось положеніе, согласно которому признается наиболѣе полезнымъ первоначально сдѣлать все возможное для утилизаціи одного пути и только послѣ этого приступать къ устройству втораго пути. Съ цѣлью же обезпеченія движенія по одиночному пути новѣйшая тех-

---

(\*) Приложенія №№ 23, 24 и 25-й.

ника выработала разнаго рода мѣры, какъ-то: автоматическую сигнализацию, семафоры и т. п.

Изучая пропускную способность каждой изъ желѣзныхъ дорогъ, Коммисія имѣла возможность убѣдиться, что во многихъ случаяхъ онѣ, къ крайнему сожалѣнію, совершенно не соотвѣтствуютъ экономическимъ потребностямъ страны, и что въ этой области желѣзнодорожная практика у насъ сдѣлала мало.

Второй элементъ провозоспособности желѣзныхъ дорогъ составляетъ ихъ *подъемная сила*, которая выражается количествомъ подвижнаго состава на желѣзной дорогѣ, въ свою очередь находящимся въ зависимости отъ производительности его употребленія.

При этомъ нельзя не обратить особаго вниманія на то, что въ Россіи условія, при которыхъ перевозятся грузы, въ особенности хлѣбные, при естественномъ тяготѣніи ихъ къ портамъ, болѣе благопріятны, чѣмъ за границей, такъ какъ пространства, проходимыя у насъ грузами, весьма значительны. Между тѣмъ, за границей одно изъ главныхъ затрудненій, съ которымъ приходится бороться, заключается именно въ короткихъ протяженіяхъ и связанной съ ними необходимости частыхъ нагрузокъ и выгрузокъ, значительно препятствующихъ надлежащей утилизаціи подвижнаго состава.

Изслѣдуя это дѣло на мѣстѣ и стараясь отдать себѣ отчетъ въ причинахъ такого положенія у насъ вопроса объ утилизаціи подвижнаго состава, подкоммисіямъ пришлось встрѣтиться съ порядкомъ вещей, который, не смотря на свою общность, до сихъ поръ не обратилъ на себя вниманія.

Какъ только является гдѣ либо задержка въ перевозкѣ, товароотправителю объясняютъ это тѣмъ, что «вагоновъ нѣтъ», или другими словами, подъемная сила дороги слаба.

Такимъ образомъ, у товароотправителей составляется мнѣніе о недостаточности подвижнаго состава; затѣмъ оно передается выше и, наконецъ, доходитъ до Министерства Путей Сообщенія, которое старается немедленно помочь дѣлу отправленіемъ новаго подвижнаго состава.

Между тѣмъ, часто оказывалось, что вновь прибывшіе паровозы и вагоны, вмѣсто того, чтобы помочь дѣлу, только затрудняли эксплуатацію, такъ какъ вслѣдствіе недостаточности пропускной силы

дороги, дѣлалось иногда невозможнымъ ни своевременно разѣхаться на промежуточной станціи, по недостатку разѣздныхъ путей, ни своевременно нагнаться и выгнаться на конечныхъ пунктахъ дороги, вслѣдствіе недостаточности разѣздныхъ, сортировочныхъ, запасныхъ и маневрныхъ путей. Иногда случается, что для прибывшихъ вновь паровозовъ не имѣется стойлъ, и паровозы, стоя подъ открытымъ небомъ, портятся и, вслѣдствіе невозможности производить ремонтъ въ крытыхъ помѣщеніяхъ, остаются безъ употребленія.

Такимъ образомъ, изучая въ отдѣльности каждый изъ факторовъ провозоспособности, т. е. пропускную силу дорогъ и ихъ подъемную силу, подкомисіи должны были придти къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Пропускная сила многихъ изъ дорогъ находится въ неудовлетворительномъ состояніи и требуетъ довольно *значительныхъ* затратъ на развитіе разѣздныхъ и запасныхъ путей, на водоснабженіе, на устройство товарныхъ крытыхъ и разгрузочныхъ платформъ и т. п. При постоянномъ усиленіи подвижнымъ составомъ желѣзныхъ дорогъ, у насъ было упущено изъ виду выработанное заграницей техническою практикою начало, по которому, въ случаѣ усиленія подъемной силы на сумму въ 1 милліонъ рублей такой дороги, которая при постройкѣ была правильно и пропорціонально снабжена всѣмъ необходимымъ для удовлетворительной эксплуатаціи, — необходимо одновременно затратить 2 милліона на увеличеніе пропускной силы этой дороги.

2) Подъемная сила всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, въ общемъ расчетѣ нынѣ вполне удовлетворяетъ всѣмъ разнообразнымъ и значительнымъ потребностямъ торговли, промышленности и земледѣлія, причемъ желательна только болѣе удовлетворительная утилизація подвижнаго состава, такъ какъ весьма значительное число жалобъ грузоотправителей объясняется только недостаточностью выработки правилъ о пользованіи подвижнымъ составомъ. Съ тѣмъ вмѣстѣ, задержки въ отправленіи грузовъ иногда объясняются тѣмъ, что недостаточность въ сильныхъ 8-ми-колесныхъ паровозахъ не позволяетъ составлять товарные поѣзда въ 50 и болѣе вагоновъ.

Комисія, исходя изъ того положенія, что количество подвижнаго состава на нашихъ желѣзныхъ до-

рогахъ не только вполне достаточно, но даже превышаетъ потребность, особенно тщательно разработала вопросъ объ увеличеніи пропускной силы дорогъ и хотя приэтомъ было обращено, главнымъ образомъ, вниманіе на достиженіе этой цѣли съ возможно меньшими затратами, тѣмъ не менѣе, общая сумма предполагаемыхъ по сему предмету издержекъ весьма значительна и, согласно докладу «о провозоспособности желѣзныхъ дорогъ», достигаетъ цифры 56.502,000 руб. сер.

Ознакомившись съ главными причинами, которыя, по мнѣнію подкоммисій, ставятъ въ столь неудовлетворительное положеніе наше желѣзнодорожное дѣло, и убѣдившись какъ тяжело отражается означенное неустройство на нашей торговлѣ, промышленности и земледѣліи, — Коммисія должна была поставить себѣ вопросъ: что же должно быть сдѣлано, чтобы вывести, наконецъ, наше желѣзнодорожное дѣло изъ того тяжелого положенія, въ которомъ оно находится нынѣ, и поставить его въ такія условія, чтобы оно могло оказать Государству тѣ услуги, которыя, послѣ столь значительныхъ пожертвованій, Государство совершенно вправѣ требовать отъ рельсовой сѣти своихъ сообщеній?

Мѣры, необходимыя для приведенія желѣзнодорожнаго дѣла въ положеніе соответствующее потребностямъ экономическимъ, политическимъ и стратегическимъ.

При обсужденіи этого вопроса, Коммисія пришла къ убѣжденію, что, при многосложности желѣзнодорожнаго дѣла вообще и при крайнемъ неустройствѣ его у насъ, — неустройствѣ, которое продолжаетъ все болѣе и болѣе усиливаться и усложняться, — необходимо немедленно приступить къ разработкѣ главнѣйшихъ основныхъ началъ желѣзнодорожнаго законодательства и проектовъ главнѣйшихъ административныхъ мѣропріятій съ тѣмъ, чтобы обсужденіе и разрѣшеніе вопросовъ второстепенныхъ было возложено на проектируемый Коммисіею Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, озабочиваясь, чтобы подробности мѣстныхъ излѣдованій подкоммисій и Высшей Коммисіи не исчезли безслѣдно и, оставаясь во всей ихъ полнотѣ, могли бы облегчить трудъ для тѣхъ лицъ и учрежденій, коимъ впослѣдствіи придется развивать и дополнять начатыя теперь работы, — Коммисія рѣшила: всѣ свои труды и собранные ею матеріалы напечатать.

Предполагаемая Коммисіею мѣропріятія, по сво-

ей сущности, распадаются на два главнѣйшіе отдѣла: законодательный и административный.

Все осмотрѣнное и изслѣдованное подкоммисіями на мѣстахъ лично, а также значительное количество заявленій, поданныхъ въ различныхъ мѣстностяхъ и при различныхъ обстоятельствахъ, одинаково убѣждало всѣ подкоммисіи, что главнымъ и существеннымъ недостаткомъ желѣзнодорожнаго дѣла является отсутствіе закона, который бы, съ одной стороны, опредѣлялъ права и обязанности лицъ, принадлежащихъ къ желѣзнодорожнымъ управленіямъ, и съ другой— давалъ возможность лицамъ, пользующимся услугами желѣзныхъ дорогъ, въ извѣстныхъ случаяхъ, опираться на опредѣленные положенія и правила.

Признавая, что главнѣйшею частью ея работы должно быть составленіе закона, Коммисія пригласила нѣсколькихъ спеціалистовъ по юридической части, на которыхъ возложено было придать законопроекту надлежащія юридическія формы; матеріаломъ же для означеннаго закона, главнымъ образомъ, послужили общіе своды трудовъ подкоммисій и въ особенности тѣ выводы и проекты мѣропріятій, которые были сдѣланы подкоммисіями послѣ всесторонняго разбора поступившихъ къ нимъ заявленій, просьбъ и предложеній.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, весьма полезнымъ матеріаломъ для составленія означеннаго законопроекта послужили разработанные юридическими и другими учеными обществами отдѣльные вопросы, касающіеся желѣзнодорожнаго дѣла, иностранныя законодательства по сему предмету и въ особенности германское, а также рѣшенія общихъ судебныхъ учрежденій и Кассационныхъ Департаментовъ Правительствующаго Сената, которыя были собраны и систематизированы въ канцеляріи Коммисіи.

Приэтомъ Коммисія имѣла въ виду, дабы въ законъ вошли собственно тѣ изъ главныхъ положеній по организациіи желѣзнодорожнаго дѣла, которыя, можно надѣяться, останутся на долгое время неизмѣнными, отстраняя, вмѣстѣ съ тѣмъ, всѣ тѣ мѣропріятія, которыя имѣютъ характеръ временный и которыя могутъ служить предметомъ дальнѣйшихъ инструкцій и наставленій.

Только утвердивъ главные основанія закона, долженствующія урегулировать у насъ сложное желѣз-

нодорожное дѣло, Коммисія нашла возможнымъ приступить къ разсмотрѣнію и представленію нѣкоторыхъ главнѣйшихъ мѣропріятій по административной части, оставляя въ сторонѣ всѣ вопросы, нынѣ неимѣющіе значительной важности и разрѣшеніе которыхъ можетъ быть предоставлено будущему.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія сознавала, что какъ бы ни былъ хорошо составленъ законъ, какъ бы точно ни соотвѣтствовалъ онъ жизненнымъ условіямъ и, съ другой стороны, какъ бы удачны ни были административныя мѣропріятія, — и то и другое можетъ принести пользу при одномъ лишь условіи, а именно: чтобы для введенія означеннаго закона въ дѣйствіе, для развитія его отдѣльными инструкціями, для наблюденія за исполненіемъ его, а также для введенія и огражденія предлагаемыхъ Коммисією административныхъ мѣръ, было установлено постоянное учрежденіе, которое, принявъ основныя положенія новаго закона, защищало бы съ должною компетентностью его интересы въ самомъ обширномъ смыслѣ этого слова.

Исходя изъ того начала, что законъ долженъ вклю- Законъ и его основанія.  
чать въ себѣ одни лишь главныя основанія дѣйствующаго желѣзнодорожнаго положенія, предоставляя разработку всѣхъ подробностей послѣдующимъ инструкціямъ и наставленіямъ, — Коммисія, тѣмъ не менѣе при разработкѣ его имѣла въ виду составить означенный законъ такимъ образомъ, чтобы, въ одномъ стройномъ цѣломъ, онъ опредѣлялъ всѣ отношенія желѣзныхъ дорогъ къ Государству, къ публикѣ и между собою.

Такимъ образомъ проектированный желѣзнодорожный законъ заключаетъ въ себѣ прежде всего положеніе *о различныхъ родахъ желѣзнодорожныхъ установленій и о предметахъ ихъ вѣдомства.*

Желѣзнодорожное дѣло крайне сложно и далеко еще не устроено, особенно во всемъ, что касается коммерческой стороны желѣзнодорожнаго предпріятія, которая нынѣ совершенно упускается изъ виду; между тѣмъ, только улучшеніе коммерческой стороны можетъ исправить жалкое финансовое положеніе желѣзныхъ дорогъ и избавить Правительство отъ значительныхъ и притомъ неоплатныхъ затратъ на желѣзныя дороги; поэтому, для постояннаго и внимательнаго за нимъ наблюденія, необходимо такое учре-

жденіе, которое бы, имѣя подѣ собою твердую почву закона, строго опредѣляющаго права и обязанности каждаго, вмѣстѣ съ тѣмъ постоянно слѣдило бы за усовершенствованіемъ желѣзнодорожнаго дѣла и сообразно съ ходомъ его издавало бы надлежащія инструкціи и наставленія, въ видахъ разъясненія и развитія существующихъ постановленій.

Опытъ всего предшествующаго у насъ управленія желѣзнодорожнымъ дѣломъ и организація его заграницей положительно указываютъ, что веденіе желѣзнодорожнаго дѣла можетъ идти успѣшно только при томъ условіи, чтобы во главѣ его было поставлено учрежденіе, имѣющее въ своемъ составѣ лицъ компетентныхъ и кромѣ того представляющихъ интересы государственные, съ одной стороны и желѣзнодорожныхъ управленій и лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ съ другой.

Послѣ многоразличныхъ попытокъ правильнымъ образомъ организовать желѣзнодорожное дѣло, почти во всѣхъ государствахъ Западной Европы пришли къ необходимости именно такого учрежденія; почти одновременно въ Пруссіи, Франціи, Австріи, Италіи, Баваріи и Швеціи были устроены правительственные желѣзнодорожные совѣты, общая организація и кругъ дѣятельности коихъ излагается въ особой запискѣ, при семъ прилагаемой (\*). И у насъ въ сущности, общіе съѣзды представляли нѣчто подобное, какъ свидѣтельствуется о томъ IV т. «Трудовъ» Высшей Коммисіи. Въ означенныхъ общихъ съѣздахъ, особенно въ первое время ихъ существованія, разсматривались и разрабатывались многіе изъ весьма важныхъ и существенныхъ вопросовъ по дѣлу организаціи желѣзныхъ дорогъ. Но, къ крайнему сожалѣнію, въ трудахъ этихъ съѣздовъ почти не принимали никакого участія представители отъ торговли, промышленности и земледѣлія, т. е. лица, которымъ потребности торговли, промышленности и земледѣлія наиболѣе извѣстны и которыя имѣютъ безпрерывныя сношенія съ желѣзными дорогами.

Вслѣдствіе этого, разработка тѣхъ или другихъ вопросовъ неоднократно принимала односторонній характеръ въ ущербъ интересамъ тѣхъ, коимъ дороги преимущественно призваны служить.

---

(\*) Приложение № 26-й.



Но главный недостатокъ всѣхъ работъ, являвшихся результатомъ дѣятельности общихъ желѣзнодорожныхъ сѣздовъ, заключался въ томъ, что почти ни одной изъ мѣръ, разработанныхъ и принятыхъ ими, не удалось выдти за предѣлы канцелярій и получить жизнь; нѣтъ сомнѣнiя, что работы эти, нынѣ собранныя и изданныя, могутъ служить богатымъ матеріаломъ для выработки различныхъ желѣзнодорожныхъ мѣропріятій, которыя придется осуществить въ будущемъ.

Крайняя необходимость у насъ подобнаго учрежденiя вызывается еще нижеслѣдующимъ обстоятельствомъ:

Не смотря на обширность и разносторонность вопросовъ, возникающихъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, какъ въ отношенiи его уставной части, такъ и административной и финансовой, оно почти всецѣло поручено вѣдомству Министерства Путей Сообщенiя— учрежденiю, по существу своему, чисто техническому.

При такомъ порядкѣ, всѣ остальные вѣдомства, соприкасающіяся съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, вмѣсто непосредственнаго руководства тѣми частями желѣзнодорожнаго хозяйства, которыя составляютъ предметъ ихъ компетенціи, находятся къ желѣзнодорожному дѣлу лишь въ довольно отдаленныхъ отношенiяхъ и не могутъ своевременно принимать мѣры для его благоустройства, — тѣмъ болѣе, что означенныя вѣдомства всѣ свои распоряженiя, касающіяся благоустройства желѣзныхъ дорогъ, обязаны дѣлать не иначе, какъ по взаимному соглашенiю съ Министерствомъ Путей Сообщенiя. Необходимость подобнаго соглашенiя затягиваетъ до невѣроятности разрѣшеніе вопросовъ, возбужденныхъ другими вѣдомствами; такъ напр., вопросъ о перевозкѣ скота, поднятый Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ еще въ 1870 году, не разрѣшенъ и до сихъ поръ, не смотря на его значительную важность для цѣлой Россiи.

Такимъ образомъ должно, по необходимости, признать, что сосредоточеніе всего желѣзнодорожнаго дѣла въ исключительномъ вѣдомствѣ техническаго министерства (Министерства Путей Сообщенiя) является одною изъ причинъ неудовлетворительности его состоянiя.

Желѣзнодорожное дѣло заключаетъ въ себѣ двѣ главныя, имѣющія существенное одна отъ другой

различіе, части: техническую и коммерческо-эксплоатационную (\*).

*Техническая* часть вполне должна быть ведена Министерством Путей Сообщенія, какъ органомъ спеціальнымъ, имѣющимъ все необходимыя для того средства и знанія, хотя и въ нынѣшнемъ состояніи этой части, какъ показываютъ изслѣдованія Высшей Коммисіи, желательны нѣкоторыя измѣненія и улучшенія.

Главный недостатокъ технической части заключается въ избыткѣ регламентаціи и въ томъ, что Министерство Путей Сообщенія, особенно въ послѣднее время, стѣснило дѣятельность желѣзнодорожныхъ правленій и управленій до крайности, не принеся существенной пользы ни безопасности движенія по дорогамъ, ни производительности ихъ работы.

Кромѣ того Министерство не принимало должныхъ мѣръ къ устраненію техническихъ ошибокъ, допущенныхъ, по новизнѣ дѣла, въ устройствѣ первоначальныхъ линій; напротивъ того, въ позднѣйшихъ постройкахъ ошибки эти имѣли мѣсто еще въ большей степени, чѣмъ прежде.

Что же касается *коммерческо-эксплоатационной* части, состоящей преимущественно изъ вопросовъ экономическихъ, финансовыхъ и юридическихъ, то Министерство Путей Сообщенія: 1) не имѣетъ всѣхъ необходимыхъ компетентныхъ элементовъ для рѣшенія этихъ вопросовъ, и 2) отдавшись преимущественно технической сторонѣ дѣла и иногда вовлекая Общества въ неоплатные долги, оно приноситъ эксплуатационную часть въ жертву технической, вслѣдствіе чего развитіе и усовершенствованіе эксплуатационной части почти вовсе не подвигается и многіе изъ весьма важныхъ вопросовъ по эксплуатаціи или остаются совсѣмъ неразрѣшенными, или разрѣшаются несвоевременно.

Фактовъ, подтверждающихъ сказанное, можетъ быть приведено множество; лучше же всего это видно изъ тѣхъ данныхъ, которыя по рубрикѣ «условія перевозки» были собраны подкоммисіями на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Высшая Желѣзнодорожная Коммисія полагаетъ, что правильность въ управленіи желѣзнодорожнымъ

а) Желѣзнодорожныя установленія.

(\*) Сюда же относится и финансовая часть предпріятія.

дѣломъ можетъ быть достигнута организаціею особаго коллегіальнаго учрежденія, которое бы состояло изъ представителей всѣхъ вѣдомствъ, заинтересованныхъ въ благоустройствѣ желѣзнодорожнаго дѣла, а также представителей отъ желѣзнодорожныхъ управленій и лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ.

Примѣръ иностранныхъ государствъ и опытъ всей прошедшей исторіи веденія у насъ желѣзнодорожнаго дѣла показываетъ, что только подобное коллегіальное учрежденіе, имѣющее своей главной задачей организацію правильнаго веденія дѣлъ Обществами, но съ тѣмъ вмѣстѣ нисколько не отнимающее отъ этихъ Обществъ ихъ инициативы въ осуществленіи различныхъ коммерческихъ предпріятій на *правильныхъ* началахъ, можетъ вывести наше желѣзнодорожное дѣло изъ того тяжелаго положенія, въ которомъ оно находится, а также придать ему жизнь и сбросить съ него тотъ бюрократическій оттѣнокъ, которымъ оно до сихъ поръ отличалось, въ прямой ущербъ для дѣла.

Проектируя подобное учрежденіе, Высшая Коммисія находится въ убѣжденіи, что такое учрежденіе, опираясь на законъ, вышедшій не изъ теоретическихъ и канцелярскихъ соображеній, а основанный на фактахъ и заявленіяхъ, собранныхъ въ цѣль Россіи, будетъ имѣть возможность содѣйствовать развитію желѣзнодорожнаго дѣла, слѣдить за его ходомъ и помогать практическому осуществленію тѣхъ усовершенствованій, которыя потребуются временемъ, обстоятельствами и успѣхами техники.

Проектируя учрежденіе Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта, Коммисія вмѣстѣ съ тѣмъ вполне отдавала себѣ отчетъ, что дѣятельность этого Совѣта можетъ быть плодотворна лишь въ томъ случаѣ, если всѣ вопросы, поступающіе на его обсужденіе и рѣшеніе, будутъ предварительно изучены всесторонне, дабы Высшій Совѣтъ могъ основать всѣ свои рѣшенія на твердыхъ и положительныхъ началахъ. Съ этою цѣлью, Высшая Коммисія проектировала выдѣленіе изъ среды означеннаго Высшаго Совѣта, Распорядительнаго Комитета, на который были бы возложены указанныя подготовительныя работы, а также разрѣшеніе всѣхъ тѣхъ, нетерпящихъ отлагательства

вопросовъ, которые Высшій Совѣтъ нашелъ бы возможнымъ предоставить Распорядительному Комитету.

Но дабы Высшій Совѣтъ, при проектируемой организаціи, могъ принести надлежащую пользу, необходимо привести его въ соприкосновеніе съ дѣйствительною жизнью желѣзнодорожной эксплуатаціи и установить такіе источники, изъ которыхъ бы непосредственно въ Совѣтъ стекались свѣдѣнія о дѣйствительномъ положеніи дѣлъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Съ этою цѣлью крайне необходимо преобразовать нынѣшнюю инспекцію. По общимъ отзывамъ всѣхъ подкоммисій, основаннымъ на распросахъ значительнаго числа лицъ, правительственные инспекторы нынѣ не имѣютъ должнаго значенія, такъ какъ не выполняютъ тѣхъ задачъ, которыя на нихъ возложены, а именно: не защищаютъ интересовъ лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ, и не обезпечиваютъ Правительству правильнаго веденія желѣзнодорожнаго дѣла.

Единственная возможность придать жизнь и значеніе находящейся въ столь неудовлетворительномъ положеніи инспекціи заключается въ томъ, чтобы, оставивъ за ней наблюденіе за техническою частью въ томъ видѣ, въ какомъ она существуетъ нынѣ, вмѣстѣ съ тѣмъ установить, подъ предѣдательствомъ инспекторовъ, особыя *Мѣстные Желѣзнодорожныя Совѣты* изъ представителей отъ правительственной инспекціи, лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ и представителей желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Мѣстные Совѣты, въ виду цѣли ихъ учрежденія, непременно должны быть подчинены Высшему Совѣту.

Кромѣ того для усиленія наблюдательной способности Мѣстныхъ Совѣтовъ, слѣдовало бы имъ предоставить право учреждать на станціяхъ большаго товарнаго движенія, съ согласія или по заявленію городскихъ и земскихъ учреждений, особыя *Желѣзнодорожныя Коммисіи* выборныхъ изъ представителей лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ, съ тѣмъ, чтобы на обязанности этихъ Коммисій отнести преимущественно: 1) Наблюденіе за правильнымъ исполненіемъ законоположеній, правилъ, инструкцій и наказовъ, относящихся до перевозки и сохранности грузовъ, правильностью ихъ взвѣшиванія и за исправностью вѣсовъ; распредѣленіе между

грузоотправителями вагоновъ, число коихъ заявляется Коммисіямъ мѣстнымъ станціоннымъ начальствомъ. 2) Участіе, въ случаѣ спора и недоразумѣній, въ освидѣтельствованіи тары товаровъ, предъявленныхъ къ отправленію, а также освидѣтельствваніе, совмѣстно съ агентами дороги, поврежденныхъ грузовъ и оцѣнка стоимости поврежденныхъ или недостающихъ грузовъ. 3) Право присутствія при аукціонныхъ или публичныхъ продажахъ грузовъ, непринятыхъ получателями, или предметовъ, найденныхъ въ районѣ дорогъ и неизвѣстно кому принадлежащихъ. 4) Посредничество между отправителями и начальниками станцій или иными станціонными агентами, или управленіемъ желѣзной дороги въ случаѣ возникновенія между ними споровъ, пререканій и недоразумѣній во всемъ, касающемся перевозки грузовъ, а равно и очередей отправки ихъ и самое разрѣшеніе этихъ споровъ, пререканій и недоразумѣній, когда стороны, между которыми таковыя возникли, будутъ просить о томъ Коммисію и дадутъ подписку о согласіи своею подчиниться ея рѣшенію. 5) Вообще Коммисія заботится о нуждахъ мѣстныхъ отправителей и получателей или ихъ приказчиковъ, повѣренныхъ и коммисіонеровъ и входитъ по сему предмету въ подлежащія сношенія съ управленіемъ дороги или дѣлаетъ представленіе Мѣстному Совѣту.

Къ учрежденію подобныхъ Коммисій побуждаетъ еще и то обстоятельство, что во всѣхъ пунктахъ, гдѣ производится сколько нибудь значительная нагрузка и выгрузка и гдѣ подкоммисіи встрѣчали много заявленій и жалобъ, онѣ вмѣстѣ съ тѣмъ слышали отъ мѣстныхъ отправителей вездѣ одно и то же мнѣніе, что лучшимъ средствомъ для устраненія означенныхъ безпорядковъ слѣдуетъ считать учрежденіе станціонныхъ коммисій, на которыя было бы возложено наблюденіе за порядкомъ отправленія и полученія товаровъ.

Желѣзныя дороги, представляя наиболѣе усовершенствованные пути сообщенія, какъ по быстротѣ, такъ и по удобствамъ движенія, тогда только выкажутъ свое полное преимущество, когда онѣ, въ пунктахъ, служащихъ окончаніемъ для одной и началомъ для другой, будутъ сомкнуты въ такомъ порядкѣ, при которомъ вся желѣзнодорожная сѣть пред-

б) Управленіе дѣлами по прямымъ сообщеніямъ.

ставить изъ себя одинъ общій, непрерывный путь и когда грузы получаютъ возможность безпрепятственно слѣдовать между пунктами, лежащими при желѣзныхъ дорогахъ, безразлично, принадлежатъ ли пункты отправленія или назначенія одной или разнымъ дорогамъ.

Въ интересахъ торговли весьма важно, чтобы товарохозяева не привлекались дорогами къ участию въ передачѣ грузовъ съ одной дороги на другую и чтобы грузъ, на всемъ своемъ пути, слѣдовалъ при той же накладной, по которой былъ сданъ на станціи отправленія, передавался бы съ одной дороги на другую исключительно распоряженіемъ и подъ отвѣтственностью дорогъ и подвергался возможно меньшему числу перегрузокъ.

Что же касается пассажировъ, то имъ должно быть предоставлено право: 1) возможно рѣже мѣнять, въ продолженіи пути, приобрѣтенные вначалѣ поѣздные билеты и багажные квитанціи; 2) возможно рѣже пересаживаться изъ однихъ вагоновъ въ другіе, и 3) не испытывать тѣхъ чрезмѣрныхъ задержекъ поѣздовъ на передаточныхъ станціяхъ, которыя существуютъ при нынѣшнихъ росписаніяхъ движенія по прямымъ сообщеніямъ.

На выполненіе вышесказанныхъ условій въ значительной мѣрѣ вліяетъ производительность пользованія перевозочными средствами, находящимися въ совокупномъ распоряженіи желѣзныхъ дорогъ. На степень же этой производительности вліяютъ взаимныя отношенія между желѣзными дорогами, которыя до сихъ поръ недостаточно опредѣлены, не смотря на многія попытки, сдѣланныя въ этомъ направленіи, какъ общими, такъ, въ особенности, частными сѣздами представителей желѣзныхъ дорогъ.

Главный недостатокъ въ отношеніяхъ между дорогами заключается въ томъ, что, рядомъ со взаимнымъ пользованіемъ вагонами, не устроена правильная, своевременная помощь въ моменты значительнаго наплыва грузовъ на которой либо изъ дорогъ, въ то самое время, когда на другой происходитъ застой въ движеніи или, по крайней мѣрѣ, имѣется излишекъ въ вагонахъ.

Отсутствіе этой послѣдней организаціи нужно объяснить неимѣніемъ въ этомъ отношеніи положительныхъ правилъ, а также тѣмъ, что частные интересы

каждой желѣзной дороги въ отдѣльности не всегда соотвѣтствуютъ интересамъ всей желѣзнодорожной сѣти.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что общая организація этого дѣла и руководство имъ должно быть установлено Высшимъ Совѣтомъ, которому эти задачи по силамъ именно благодаря тому, что онъ будетъ имѣть въ своемъ составѣ представителей интересовъ какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и грузоотправителей и который, такимъ образомъ, оцѣнивъ всю важность для Государства прямыхъ сообщений, будетъ имѣть возможность дать этому дѣлу надлежащее направленіе.

Но необходимо замѣтить, что вопросъ объ устройствѣ прямыхъ сообщений весьма сложенъ и состоитъ изъ такого множества техническихъ подробностей, которыя могутъ быть урегулированы только тщательной разработкой какъ на мѣстахъ, такъ и при содѣйствіи всѣхъ дорогъ.

Изъ IV т. изданныхъ Высшею Коммисією «Трудовъ» видно, что хотя иногда сѣзды и занимались разработкой вопроса о прямыхъ сообщенияхъ и что въ этомъ отношеніи ими было не мало сдѣлано, все-таки еще многое остается сдѣлать.

Главнымъ препятствіемъ къ устройству удобнаго прямого сообщенія служила иногда отдѣльная оппозиція нѣкоторыхъ дорогъ, что, въ свою очередь, зависѣло отъ того, что сѣздамъ не было преподано высшимъ Правительствомъ руководящихъ указаній и что постановленіямъ сѣзда, утвержденнымъ Правительствомъ, не было придано значенія *обязательныхъ* постановленій.

Имѣя въ виду исторію прошедшей дѣятельности какъ общихъ, такъ и частныхъ сѣздовъ, Коммисія нашла необходимымъ не возлагать на сѣзды окончательнаго рѣшенія по вопросамъ, касающимся отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ и требующимъ въ особенности общихъ законодательныхъ мѣръ, не возбраняя, однако, имъ заниматься означенными вопросами съ тѣмъ, чтобы они представляли ихъ на разсмотрѣніе въ Высшій Совѣтъ; но вмѣстѣ съ тѣмъ, Коммисія нашла цѣлесообразнымъ возложить на сѣзды какъ общіе, такъ и частные, урегулированіе и разработку регламентаціи прямыхъ сообщений, тѣмъ болѣе, что за успѣшное выполненіе этой задачи ручается прошедшая ихъ дѣятельность; принимая же

во вниманіе, что всѣ вопросы, входящіе въ кругъ этой задачи, касаются лишь самыхъ дорогъ, признается возможнымъ предоставить съѣздамъ право дѣлать по этимъ вопросамъ окончательныя постановленія и приводить въ исполненіе по своему усмотрѣнію, подъ общимъ наблюденіемъ Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта, на который въ особенности возлагается огражденіе интересовъ третьихъ лицъ.

в) Управленіе дѣлами частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Неудовлетворительность состоянія желѣзныхъ дорогъ вообще несомнѣнно объясняется многими недостатками во внутреннемъ устройствѣ управленія дѣлами желѣзнодорожныхъ Обществъ, а потому, при составленіи общаго законодательства по желѣзнодорожной части, необходимо включить въ него и нѣсколько статей, опредѣляющихъ означенное устройство.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что нѣкоторыя изъ этихъ статей вызовутъ измѣненіе въ существующихъ уставахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, но: во 1-хъ, въ означенныхъ уставахъ оговорено, что желѣзнодорожныя Общества должны подчиниться послѣдующимъ законодательнымъ мѣрамъ, которыя Правительство найдетъ необходимымъ провести; во 2-хъ), означенныя измѣненія объясняются необходимостью оградить интересы Государства, общества и массы мелкихъ акціонеровъ отъ произвола ихъ крупныхъ сотоварищей; въ 3-хъ, эти измѣненія нисколько не касаются выговоренныхъ Обществами денежныхъ условій, и въ 4-хъ, сказанная часть закона не обнимаетъ всѣхъ вопросовъ внутренняго устройства, такъ какъ Коммісія, оставаясь вѣрною своимъ первоначальнымъ взглядамъ, считаетъ возможнымъ опредѣлить въ законодательномъ порядкѣ лишь то, что вполне выяснено и неоспоримо.

При проектированіи статей о порядкѣ управленія желѣзнодорожными Обществами было обращено особенное вниманіе на нынѣшній порядокъ составленія акціонерныхъ собраній.

Какъ извѣстно, нынѣ, дѣйствительные акціонеры, можно сказать, не участвуютъ въ Общихъ Собраніяхъ и всѣ дѣла рѣшаются нѣсколькими крупными акціонерами при помощи раздачи ихъ акцій разнымъ подставнымъ лицамъ, съ цѣлью образованія въ Со-



брані большинства голосовъ, совершенно отъ нихъ зависящихъ.

Пока этотъ порядокъ будетъ существовать, до тѣхъ поръ нѣтъ никакой возможности надѣяться на улучшение въ системѣ управленія Обществъ, такъ какъ подобное фиктивное Собраніе выбираетъ и правленіе и ревизионную комисію и вообще разрѣшаетъ всѣ дѣла сообразно съ выгодами двухъ-трехъ, а иногда и одного лица, имѣющаго такимъ образомъ возможность вести дѣло по своему личному усмотрѣнію и сообразно съ своими личными выгодами.

Вотъ почему Высшая Коммисія проектировала нѣсколько постановленій, которыя въ этомъ отношеніи могли бы положить хотя нѣкоторый предѣлъ такимъ злоупотребленіямъ; вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія вполне отдавала себѣ отчетъ въ томъ, что за границей многія попытки въ этомъ отношеніи не привели къ надлежащимъ результатамъ; но надо, впрочемъ, сказать, что нигдѣ подобная система подставныхъ акціонеровъ не была введена въ столь обширныхъ размѣрахъ и нигдѣ не практиковалась такъ сткрыто, какъ у насъ.

Съ этою же цѣлью, а именно, чтобы дать возможность дѣйствительнымъ акціонерамъ принять болѣе значительное участіе въ дѣлѣ управленія Обществомъ, Коммисія проектировала: лишить нѣкоторыя категоріи лицъ права не только принимать участіе въ выборахъ членовъ правленія, но также и права быть выбранными на означенныя должности.

Вмѣстѣ съ тѣмъ обращено особенное вниманіе на то, чтобы находящіеся въ составѣ правленія члены отъ Правительства были дѣйствительными стражами его интересовъ и принимали серьезное участіе въ дѣлѣ управленія, служа огражденіемъ не только Правительству, но также акціонеровъ и публики.

Съ этой цѣлью Коммисія предложила мѣру, заключающуюся въ томъ, чтобы членамъ отъ Правительства не было разрѣшено вмѣстѣ съ тѣмъ занимать другія должности, такъ какъ совмѣщеніе въ одномъ и томъ же лицѣ нѣсколькихъ обязанностей можетъ мѣшать такому лицу заниматься должнымъ образомъ дѣлами Общества. Вмѣстѣ съ тѣмъ на Высшій Совѣтъ возлагается составленіе инструкціи, точно опредѣляющей ихъ права и обязанности.

До настоящаго времени почти всѣ управленія же-

железнодорожных Обществъ сосредоточивались въ Петербургѣ, что обыкновенно объясняется необходимостью Общества имѣть своихъ представителей въ пунктѣ, гдѣ находятся высшіе органы государственнаго управленія, съ которыми правленію приходится постоянно имѣть дѣло. Между тѣмъ, нахожденіе правленія въ далекомъ разстояніи отъ линіи, причемъ многіе изъ директоровъ даже иногда на ней и не бывали, имѣетъ, несомнѣнно, свои крайне невыгодныя стороны, неоднократно уже обнаружившіяся; въ виду этого Коммисія проектировала постановленіе, которымъ предоставляется Высшему Совѣту назначить, смотря по надобности, мѣстопробыванія правленія.

Далѣе Коммисія проектировала общую систему внутренняго управленія для железнодорожныхъ линій съ распредѣленіемъ каждой линіи на отдѣльныя службы; распредѣленіе это сдѣлано на основаніи практики управленія желѣзными дорогами какъ у насъ, такъ и за границей.

Благоустройство желѣзныхъ дорогъ, въ смыслѣ обезпеченія безопасности движенія, исправности перевозки и сохранности перевозимыхъ грузовъ, находится, главнымъ образомъ, въ зависимости отъ качества желѣзнодорожныхъ служащихъ; вслѣдствіе этого постоянныя заботы желѣзнодорожныхъ правленій и Правительства должны быть направлены къ доведенію состава служащихъ до степени возможнаго совершенства.

Исслѣдовавъ условія, при которыхъ комплектуются и проходятъ свою службу железнодорожные служащіе, Коммисія убѣдилась, что таковыя не всегда могутъ благоприятно вліять на качества служащихъ.

Обстоятельства, вліяющія неблагоприятно на железнодорожный персоналъ, заключаются, главнымъ образомъ, въ отсутствіи законодательства, опредѣляющаго порядокъ назначенія и увольненія служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, а равно ихъ права и обязанности; въ этомъ отношеніи Министерствомъ Путей Сообщенія было издано лишь нѣсколько частныхъ административныхъ распоряженій, да въ уставахъ нѣкоторыхъ, построенныхъ въ послѣднее время, дорогъ включено правило о замѣщеніи нѣкоторыхъ высшихъ должностей съ утвержденія Министерства,

увольненіе служащихъ по требованію правительственныхъ органовъ и учрежденіе пенсіонныхъ кассъ.

Но Коммисія, имѣя въ виду, что желѣзныя дороги, по характеру своего значенія, не могутъ быть причислены къ предпріятіямъ исключительно частнымъ, но, напротивъ того, должны быть признаны учрежденіями государственной важности, считаетъ необходимымъ, чтобы дѣятельность ихъ регулировалась закономъ и отнюдь не была предметомъ произвола частныхъ лицъ.

Министерство Путей Сообщенія, циркулярами отъ 17-го Октября 1877 г. за № 9815 и отъ 15-го Декабря того же года за № 13131, постановило, чтобы количество служащихъ, необходимыхъ для исполненія той или другой работы на желѣзныхъ дорогахъ и общій срокъ безсмѣнной службы былъ одинъ и тотъ же для всѣхъ дорогъ. Но, по мнѣнію Коммисіи, подобный порядокъ, какъ нарушающій коммерческіе расчеты желѣзнодорожныхъ предпріятій, совершенно невозможенъ. Определеніе общихъ для всѣхъ дорогъ численныхъ нормъ служащихъ и общихъ нормъ безсмѣнной службы непримѣнимо по слѣдующимъ причинамъ: русскія дороги находятся въ разнообразныхъ климатическихъ условіяхъ; личный составъ комплектуется изъ различныхъ народностей, степень способности коихъ весьма различна; количество движенія на дорогахъ неравномѣрно и часто относится какъ 1:50 (если, на примѣръ, сравнить Николаевскую дорогу съ Новоторжскою); механическія приспособленія на дорогахъ крайне разнообразны и т. д., и т. д.

Если обратить вниманіе на эту разнообразность условій, на основаніи которыхъ только и возможно установленіе означенныхъ нормъ, то становится очевиднымъ, что нормы количества служащихъ и продолжительность срока безсмѣнной службы могутъ быть выработаны только практикой и притомъ не общія для всѣхъ дорогъ, а для каждой изъ нихъ въ отдѣльности, въ зависимости отъ распредѣленія дорогъ по категоріямъ, а именно: на первостепенныя (по размѣру движенія и по доходности) и второстепенныя.

Кромѣ того, Коммисія имѣла возможность убѣдиться на мѣстѣ, что подобныя требованія вызываютъ совершенно непроизводительные расходы, весьма тяжело лежащіе на правительственные приплаты по гарантіи.

Вотъ почему Высшая Коммисія нашла необходимымъ означенныя нормы замѣнить условіями, которыя должны сообразоваться съ продолжительностью срока работы и съ физическою способностью лица настолько, чтобы не доводить служащихъ до утомленія, которое могло бы мѣшать правильному исполненію службы и вредно отзываться на здоровьѣ служащаго; сюда же должно быть присоединено еще условіе, чтобы возложеніе нѣсколькихъ обязанностей на одно и то же лицо допускалось лишь въ томъ случаѣ, когда исполненіе одной изъ нихъ не будетъ мѣшать исполненію другой.

По поводу выбора лицъ на должности управляющихъ дорогами, извѣстный спеціалистъ Веберъ, въ своемъ сочиненіи «Условія безопасности желѣзнодорожнаго движенія» говоритъ: «Пригодность къ управленію желѣзными дорогами вовсе не требуетъ технической подготовки, но безусловно требуетъ знанія дѣла, пріобрѣтаемаго службой, начинаемой снизу».

Между тѣмъ у насъ Общества желѣзныхъ дорогъ и ихъ органы не всегда считаютъ необходимымъ соблюдать постепенность перехода отъ низшихъ должностей къ высшимъ и часто лица, вовсе не служившія на желѣзныхъ дорогахъ, сразу назначаются на высшія должности желѣзнодорожнаго управленія, отъ которыхъ зависитъ руководство такими дѣйствіями низшихъ служащихъ, коими обусловливается безопасность движенія.

То же самое происходитъ и даже, можно сказать, въ большей степени, въ особенности въ послѣднее время, вслѣдствіе требованія Министерства Путей Сообщенія, чтобы управляющіе, ихъ замѣстители и начальники ремонта назначались непременно изъ числа инженеровъ путей сообщенія.

Послѣдствіемъ такого требоанія является то, что на означенныя должности попадаютъ такія лица, которыя о коммерческой сторонѣ желѣзнодорожной эксплуатаціи не имѣютъ никакого понятія.

Такимъ образомъ, система, которой держатся распорядители желѣзнодорожнымъ дѣломъ, повела къ тому, что на высшихъ мѣстахъ по управленію желѣзными дорогами часто стоятъ люди, совершенно незнакомые съ эксплуатаціею желѣзныхъ дорогъ, не только въ коммерческомъ значеніи, но даже и въ техническо-строительномъ отношеніи, гдѣ также одно

знаніе, безъ умѣнія, безъ практики, оказывается недостаточнымъ для правильнаго и успѣшнаго веденія дѣла.

По мнѣнію Высшей Коммисіи, это столь ненормальное положеніе можетъ быть устранено только точнымъ опредѣленіемъ условій, которыми должно руководствоваться при выборѣ лицъ для желѣзнодорожной службы (\*).

Вслѣдствіе этого, Коммисія составила нѣсколько постановленій, опредѣляющихъ порядокъ прохожденія службы, основанныхъ на слѣдующихъ началахъ, установленныхъ тѣмъ же специалистомъ Веберомъ.

«Способность желѣзнодорожныхъ служащихъ основывается гораздо менѣе на знаніи, чѣмъ на умѣнии. Тотъ служащій, который знаетъ наизусть свой инструкціонный кодексъ, но не умѣетъ практически приложить его къ дѣлу и у котораго умѣнье, такъ сказать, не обратилось въ непогрѣшимую снаровку, всегда будетъ лишь посредственнымъ исполнителемъ“. Далѣе, придавая особую важность, по отношенію къ выполненію служебныхъ обязанностей, нравственнымъ качествамъ служащихъ, подразумѣвая подъ ними личное мужество, присутствіе духа и благоразуміе, Баронъ Веберъ говоритъ:

„При посредствѣ умѣнья и небольшого знанія можно еще быть сноснымъ желѣзнодорожнымъ исполнителемъ, но ни въ какомъ случаѣ нельзя имъ быть безъ мужества и присутствія духа. Имѣются ли эти качества или не имѣются — не укажетъ никакой экзаменъ“.

Такимъ образомъ, изъ приведенныхъ выдержекъ видно, что правильность руководства желѣзнодорожнымъ дѣломъ тогда только будетъ обезпечена, когда различныя должности желѣзнодорожной службы будутъ заниматься лицами, практически знакомыми съ поручаемымъ имъ дѣломъ, и когда знакомство это пріобрѣтено болѣе или менѣе продолжительной службой.

Далѣе, тотъ же авторитетъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, Веберъ, говоритъ:

«Почти во всѣхъ отрасляхъ желѣзнодорожной служ-

---

(\*) По убѣжденію Коммисіи, техническія должности должны быть замѣщаемы инженерами; что же касается управляющаго дорогою и начальника службы эксплуатаціи, то должности эти могутъ быть замѣщаемы и не инженерами.

бы, за исключеніемъ техническихъ приемовъ машинистовъ и другихъ, дѣловая пригодность низшаго служащаго складывается изъ знанія инструкцій и опытности въ выполненіи своего служебнаго дѣла, доведенной до снаровки; но если стрѣлочникъ, сигналистъ, барьерный сторожъ, кондукторъ можетъ въ сущности ничего не знать, кромѣ его инструкціи, то она должна быть, само собою разумѣется, настолько основательно разъяснена, чтобы у него не осталось и тѣни сомнѣнія, какъ онъ долженъ поступить при томъ или иномъ ходѣ дѣла. Долгъ его приложить всѣ старанія, чтобы достигнуть отчетливаго пониманія, но въ гораздо большей степени долгъ управленія, позаботиться о томъ, чтобы это пониманіе человеку, едва привыкшему разсуждать, не досталось слишкомъ трудно, а непонятливому не пришлось бы и совсѣмъ не подѣ-силу».

Между тѣмъ у насъ инструкціи далеко не соотвѣтствуютъ своему назначенію, поэтому Коммисія считала крайне необходимымъ установить, чтобы выдаваемые служащимъ инструкціи были кратки, ясны и точны.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія считала необходимымъ опредѣлить, въ нѣсколькихъ постановленіяхъ, обязанности служащихъ, а также ихъ права на обезпеченіе въ виду разныхъ случайностей.

Всѣмъ извѣстно, до какой степени служба на желѣзныхъ дорогахъ сопряжена съ опасностями и какъ часто отъ самопожертвованія одного лица зависитъ спасеніе иногда нѣсколькихъ сотъ человекъ. Поэтому, безъ сомнѣнія, справедливость требуетъ, чтобы, въ случаѣ увѣчья или смерти служащаго, его семейство было обезпечено средствами желѣзной дороги.

Не смотря на то, что вопросъ о пенсіонныхъ кассахъ былъ неоднократно обсуждаемъ на съѣздахъ, дѣло о пенсіонныхъ и эмеритальныхъ кассахъ до сихъ поръ Министерствомъ Путей Сообщенія не разрѣшено, хотя и въ самомъ Министерствѣ оно разрабатывается уже съ 1870 года.

Вотъ почему Высшая Коммисія считала крайне необходимымъ оговорить въ законѣ обязанность желѣзнодорожныхъ Обществъ относительно эмеритальныхъ и пенсіонныхъ выдачъ, а также обезпеченія на случай болѣзни, увѣчья или смерти. Приэтомъ Коммисія полагаетъ, что сборъ денегъ на образованіе

пенсіонныхъ кассъ долженъ быть непременно начатъ во всѣхъ Обществахъ нынѣ же, не ожидая утвержденія Министерствомъ Путей Сообщенія пенсіоннаго устава.

Точно также Коммисія считала необходимымъ ограничить существующій на желѣзныхъ дорогахъ произволъ по отношенію къ служащимъ, въ случаѣ совершенія ими проступковъ, за которые они подвергаются дисциплинарнымъ взысканіямъ.

Проступки эти Коммисія подраздѣлила на двѣ категоріи:

а) проступки противъ правилъ, неимѣющихъ въ виду безопасности движенія, и

б) проступки противъ правилъ, обеспечивающихъ движеніе на желѣзныхъ дорогахъ.

По мнѣнію Коммисіи, взысканія за проступки втораго рода должны быть, относительно, строги и потому, независимо того, повлекли или не повлекли они за собою какое либо несчастіе, налагаться судебнымъ порядкомъ, иначе дѣло будетъ почти въ томъ же положеніи, въ которомъ оно находится нынѣ, когда желѣзнодорожные служащіе преслѣдуются за извѣстный проступокъ лишь въ томъ случаѣ, когда онъ имѣетъ несчастныя послѣдствія.

---

Изъ общаго очерка порядка движенія пассажировъ и грузовъ и въ особенности изъ приложенныхъ къ нему подробныхъ докладовъ видны всѣ тѣ неудобства, которыя испытываются пассажирами и еще въ большей мѣрѣ товароотправителями.

Вслѣдствіе этого Высшая Коммисія считала совершенно необходимымъ проектировать ту часть закона, въ которой изложены главныя основанія, долженствующія послужить желѣзнымъ дорогамъ руководствомъ при установленіи порядка въ перевозкѣ пассажировъ и грузовъ.

Основаніемъ для установленія означенныхъ правилъ служили иностранныя законодательства и въ особенности результаты, добытые подкоммисіями путемъ произведенныхъ ими изслѣдованій на мѣстахъ.

Кромѣ того необходимо замѣтить, что при опредѣленіи порядка условій перевозки грузовъ Высшая Коммисія, во многихъ случаяхъ держалась тѣхъ началъ и тѣхъ основаній, которыя установлены въ проектѣ Бернской международной конференціей; на-

г) Перевозка пассажировъ и грузовъ.

званный трудъ, исполненный при помощи многихъ юристовъ, а также лицъ, принадлежащихъ къ желѣзнодорожнымъ правленіямъ и пользующихся авторитетомъ въ вопросахъ, касающихся желѣзнодорожнаго дѣла, во многихъ случаяхъ послужилъ весьма полезнымъ указаніемъ.

Въ видахъ примѣненія конвенціи къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ по внутреннимъ ихъ сообщеніямъ, она была разсмотрѣна на особомъ съѣздѣ въ Мартѣ и Апрѣлѣ 1881 года подъ общимъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Баранова, при участіи представителей отъ торговли и промышленности.

Означенными представителями высказано было много весьма дѣльныхъ и существенныхъ замѣчаній, клонившихся преимущественно къ разъясненію тѣхъ неудобствъ, которыя представились бы для отправителей, въ случаѣ примѣненія конвенціи къ перевозкѣ грузовъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Многія изъ этихъ замѣчаній приняты Высшею Коммисіею во вниманіе при составленіи законопроекта.

Не входя въ подробное разсмотрѣніе II раздѣла общаго желѣзнодорожнаго закона, каждая статья котораго имѣетъ большее значеніе для урегулированія порядка перевозокъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, Высшая Коммисія позволяетъ себѣ надѣяться, что со введеніемъ предлагаемыхъ ею мѣропріятій, при точномъ опредѣленіи отвѣтственности и правъ какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и лицъ, пользующихся ихъ услугами, нынѣшнее положеніе дѣлъ значительно улучшится; мнѣніе это подтверждается и общимъ отзывомъ по этому поводу представителей отъ торговли, промышленности и земледѣлія.

Приэтомъ, правила, включенныя нынѣ въ законъ, будутъ имѣть характеръ не теоретическихъ умозаключеній, а постановленій, примѣненіе и необходимость которыхъ были указаны многими лицами, близко и практически знакомыми съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ.

Только съ установленіемъ означеннаго законодательства и надлежащей организаціи дѣла можно надѣяться на устраненіе тѣхъ многочисленныхъ причинъ жалобъ, которыя подкоммисіямъ приходилось выслушивать со всѣхъ сторонъ; только съ установленіемъ нынѣ проектируемаго порядка, товаротпра-



вители могутъ надѣяться, что грузы, ими отправляемые, будутъ достигать своего назначенія и въ надлежащія сроки, безъ опасенія за порчу товара и съ увѣренностью, что всѣ тѣ сложныя операціи, которыя совершаются при перевозкѣ товаровъ, будутъ произведены правильно и своевременно.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Коммисія, имѣя въ виду начала, принятыя конвенціей относительно перевозки въ прямыхъ международныхъ сообщеніяхъ, включила въ законъ лишь тѣ изъ правилъ, которыя имѣютъ характеръ постоянный; всѣ же правила, которыя, по существу своему, могутъ подвергаться измѣненіямъ, выдѣлены съ тѣмъ, что въ послѣдствіи Желѣзнодорожный Совѣтъ составитъ изъ нихъ временныя правила, подлежащія тѣмъ или другимъ измѣненіямъ, смотря по обстоятельствамъ.

Одно изъ заявленій, которое почти повсемѣстно приходилось выслушивать подкоммисіямъ, заключалось въ томъ, что въ случаѣ предъявленія исковъ къ желѣзной дорогѣ, весьма большое затрудненіе, въ большинствѣ случаевъ, заключается въ необходимости предъявлять означенные иски по мѣсту нахождения правленій, такъ какъ большинство ихъ находится въ Петербургѣ и лишь нѣкоторая часть въ Москвѣ. Поэтому значительный процентъ исковъ на незначительныя суммы остается непредъявленнымъ, такъ какъ хлопоты, издержки и потеря времени не окупаются размѣромъ иска, хотя бы взысканіе его и было несомнѣннымъ.

д) О давности, подсудности и долговыхъ взысканіяхъ.

Вслѣдствіе этого Высшая Коммисія считала крайне необходимымъ установить порядокъ предъявленія исковъ болѣе соответствующій удобствамъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, интересамъ лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ.

Съ подобною же цѣлью установлены и сроки давности исковъ.

Нѣкоторыя изъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе дурнаго веденія своего хозяйства, нерѣдко приходятъ въ положеніе несостоятельнаго должника; въ такихъ случаяхъ Правительство, насколько возможно, поддерживаетъ первоначальное существованіе подобныхъ Обществъ какъ выдачей денежныхъ ссудъ, такъ иногда и отпускомъ предметовъ желѣзнодорожнаго

хозяйства, т. е. рельсовъ, паровозовъ, вагоновъ и проч., заготовленныхъ казенными средствами.

При наступленіи же срока уплаты и невозможности для Общества произвести таковую, кредиторы, не входя въ соображенія о томъ, при какихъ свойствахъ и условіяхъ желѣзная дорога можетъ существовать и совершать перевозки, требуютъ продажи отдѣльныхъ частей желѣзнодорожнаго имущества для удовлетворенія своихъ претензій.

Между тѣмъ несомнѣнно, что продажа части желѣзнодорожнаго имущества, напр., вагоновъ или паровозовъ можетъ поставить линію въ невозможность продолжать свое существованіе.

Въ такихъ случаяхъ Правительство принуждено бываетъ принять мѣры къ уплатѣ долга желѣзной дороги или по крайней мѣрѣ къ отсрочкѣ его.

Но дурное хозяйство тѣмъ не менѣе ухудшается; вмѣстѣ съ тѣмъ долгъ растетъ все болѣе и болѣе и, наконецъ, является необходимость принять дѣйствительныя мѣры, дабы вывести дѣло изъ того тяжелаго положенія, въ которомъ оно находится.

Такимъ образомъ, является крайняя необходимость въ опредѣленіи для желѣзнодорожныхъ Обществъ точныхъ основаній какъ относительно принятія ими на себя долговыхъ обязательствъ, такъ и относительно ликвидаціи ихъ дѣлъ.

Казалось бы въ этомъ отношеніи необходимымъ раздѣлить Общества, опредѣливъ, что тѣ изъ нихъ, которыхъ акціи и облигаціи не гарантированы Правительствомъ, могутъ заключать долговья обязательства по своему усмотрѣнію и, наоборотъ, Общества гарантированныя могутъ принимать на себя долговья обязательства только съ разрѣшенія Правительства.

Затѣмъ необходимо опредѣлить, что въ случаѣ несостоятельности Общества и вызываемаго этимъ обстоятельствомъ взысканія, это послѣднее, на основаніяхъ, изложенныхъ выше, должно ложиться на все желѣзнодорожное имущество безъраздѣльно, а не на отдѣльныя его части, причемъ взысканію, очевидно, должна предшествовать общая ликвидація дѣлъ Общества.

До сихъ поръ именно этотъ послѣдній фактъ останавливалъ Правительство при разрѣшеніи вопроса о долговыхъ обязательствахъ, такъ какъ считалось

крайне затруднительнымъ брать Общество въ казенное управленіе. Но нынѣ, кажется, мнѣніе это въ извѣстной степени измѣнилось, такъ какъ возможность казеннаго управленія уже нѣсколько опредѣлилась и даже имѣетъ мѣсто на нѣкоторыхъ дорогахъ, отобранныхъ у Обществъ.

Но одинъ фактъ отобранія отъ Общества желѣзной дороги не означаетъ, что дорога будетъ находиться именно въ казенномъ управленіи, желательно, и этого всегда можно достигнуть, чтобы отобранная линія была передана другому Обществу или даже лицу на извѣстныхъ условіяхъ.

Такимъ образомъ, желѣзная дорога, такъ сказать, перемѣнитъ лишь хозяина и снова будетъ въ частномъ управленіи.

Необходимо только приэтомъ установить, что первоначальное Общество признается ликвидировавшимъ свои дѣла, и что затѣмъ новое Общество принимаетъ на себя веденіе дѣла на тѣхъ началахъ, которыя для сего будутъ вновь установлены Правительствомъ, сообразно съ тѣми или другими обстоятельствами.

---

Желѣзныя дороги, вслѣдствіе своего общественнаго значенія, нѣкоторыхъ особенностей въ ихъ устройствѣ и порядкѣ пользованія ими, требуютъ установленія специальныхъ правилъ, опредѣляющихъ обязанности публики по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ и обратно, во всемъ томъ, что касается благочинія и благоустройства на нихъ.

е) Полицейскія желѣзнодорожныя правила и полицейскій надзоръ.

Признавая необходимость введенія подобныхъ правилъ въ проектируемый законъ, Высшая Коммисія приэтомъ старалась установить только тѣ изъ нихъ, которыя и заграницей вошли въ существующія на сей предметъ законоположенія.

Означенный отдѣлъ законопроекта состоитъ изъ трехъ частей:

- а) правила для публики,
- б) правила для желѣзныхъ дорогъ,
- в) правила полицейскаго надзора за желѣзными дорогами; его права и обязанности.

Приэтомъ Высшая Коммисія находила весьма полезнымъ и даже необходимымъ ввести эти правила въ законъ съ тою цѣлью, чтобы ограниченія, въ извѣстныхъ случаяхъ, для публики имѣли бы общій

характеръ на всѣхъ дорогахъ и затѣмъ отнюдь не имѣли бы характера произвола, присущаго въ извѣстной мѣрѣ правиламъ, установленнымъ самими желѣзными дорогами.

Далѣе, Коммисія, при проектированіи означенныхъ правилъ, имѣла въ виду какъ существующія по этому предмету законоположенія заграицей, такъ и тѣ изъ нихъ, которыя у насъ установились обычаемъ и которыя хотя въ извѣстной мѣрѣ и стѣснительны для нѣкоторой части публики, но за то ограждаютъ большинство ея.

Эта часть законопроекта вноситъ значительныя измѣненія въ существующіе нынѣ порядки.

Въ настоящее время полицейскій надзоръ на желѣзныхъ дорогахъ почти исключительно лежитъ на жандармскихъ нижнихъ чинахъ и управленіяхъ; но опытъ убѣдилъ, что надзоръ этотъ недостаточенъ и что его крайне необходимо усилить предоставленіемъ извѣстныхъ полицейскихъ правъ и обязанностей нѣкоторымъ изъ желѣзнодорожныхъ агентовъ, каковы напр. начальники станцій, оберъ-кондукторы въ поѣздахъ, барьерные сторожа, стрѣлочники и т. п.

На этихъ служащихъ Высшая Коммисія полагаетъ возможнымъ возложить полицейскія обязанности, подобно тому, какъ это существуетъ въ западныхъ государствахъ, напр. въ Пруссіи, гдѣ желѣзнодорожная полиція состоитъ изъ желѣзнодорожныхъ же служащихъ.

Желѣзнодорожные служащіе, на которыхъ предполагается возложить исполненіе полицейскихъ обязанностей, и по роду своей службы должны постоянно имѣть надзоръ за безопасностью проѣзда на желѣзныхъ дорогахъ, за сохранностью находящагося на дорогѣ имущества, какъ принадлежащаго дорогѣ, такъ и состоящаго въ качествѣ предметовъ перевозки, и вообще слѣдить за порядкомъ въ завѣдуемыхъ ими частяхъ. Слѣдовательно, они и теперь имѣютъ тѣ же обязанности, какъ и полицейскіе чины; но не имѣя полицейскихъ правъ, они не могутъ сами по себѣ принять необходимыя полицейскія мѣры къ пресѣченію преступленія или къ преслѣдованію преступниковъ и нарушителей.

При организаціи желѣзнодорожной полиціи на вышеизложенныхъ основаніяхъ, численность этой полиціи вполнѣ будетъ соответствовать району ея дѣйствій

и притомъ безъ увеличенія расходовъ на ея содержаніе.

Въ виду вышеизложенныхъ соображеній, Высшая Коммисія полагаетъ необходимымъ:

1) Оставить на жандармскомъ управленіи нынѣ присвоенныя ему права и обязанности.

2) Возложить полицейскій надзоръ на желѣзныхъ дорогахъ, подобно тому, какъ это сдѣлано относительно другихъ путей сообщенія, на общую городскую или уѣздную полицію; и

3) Въ помощь жандармамъ и общей полиціи организовать частную желѣзнодорожную полицію изъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, давъ имъ всѣ законныя права дѣйствія во время отсутствія чиновъ общей полиціи.

Такимъ образомъ, всѣ проектируемыя Высшею Коммисіею законодательныя мѣры сгруппировались въ нижеслѣдующихъ раздѣлахъ общаго желѣзнодорожнаго закона:

1) Желѣзнодорожныя установленія и предметы ихъ вѣдомства.

2) О пассажирскомъ и товарномъ движеніи.

3) Подсудность и давность исковъ. Порядокъ взысканія долговъ.

4) Полицейскія желѣзнодорожныя правила и полицейскій желѣзнодорожный надзоръ.

5) О наказаніяхъ за нарушеніе безопасности желѣзныхъ дорогъ и желѣзнодорожныхъ правилъ.

---

Кромѣ изложенныхъ выше законоположеній, не-ж) Административныя мѣры для улучшенія желѣзнодорожнаго дѣла. необходимыхъ для улучшенія нашего желѣзнодорожнаго дѣла, Коммисія признаетъ также весьма существеннымъ и неотложнымъ введеніе нѣкоторыхъ административныхъ мѣръ, изъ коихъ болѣе важныя излагаются ниже.

1) Въ докладѣ «о провозоспособности желѣзныхъ дорогъ», приложенномъ къ настоящей запискѣ, подробно изложено нынѣшнее состояніе желѣзныхъ дорогъ, на основаніи тѣхъ данныхъ, которыя были собраны подкоммисіями отчасти на мѣстахъ, отчасти же отъ желѣзнодорожныхъ правленій.

Изъ означеннаго доклада нельзя не видѣть, что, не смотря на крайне неудовлетворительное финансовое состояніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ, все-таки есть

линіи, которыя настоятельно требуют нѣкоторыхъ затратъ для того, чтобы хотя сколько нибудь успѣшно производить перевозку.

Какъ подкомисіи, такъ и Высшая Коммисія напрягали всѣ усилія, чтобы по возможности ограничить количество издержекъ, необходимыхъ для приведенія линій въ такое состояніе, при которомъ онѣ удовлетворяли бы потребностямъ торговли, промышленности и земледѣлія.

Какъ указано было выше, Коммисія подраздѣлила вопросъ о провозоспособности дорогъ и, признавая, съ одной стороны, что нѣкоторыя изъ линій требуютъ усиленія ихъ пропускной силы, — съ другой стороны, находитъ, что подъемная сила нашихъ дорогъ, т. е. подвижной составъ у насъ имѣется въ такомъ количествѣ и состояніи, что, при правильной организаціи этого дѣла, не требуетъ усиленія и новыхъ издержекъ.

Обращаясь къ увеличенію пропускной силы, Высшая Коммисія находитъ необходимымъ увеличить ее только на 20-ти линіяхъ (\*).

Означенное увеличеніе падаетъ преимущественно на тѣ линіи, которыя примыкаютъ къ портамъ или западной границѣ и такимъ образомъ непременно требуютъ усиленія, потому что въ противномъ случаѣ онѣ постоянно будутъ задерживать движеніе на линіяхъ, находящихся позади ихъ и которыя, вслѣдствіе этого, съ одной стороны, будутъ наносить большой вредъ тѣмъ мѣстностямъ, чрезъ которыя онѣ проходятъ, а съ другой — сами будутъ лишены возможности увеличивать свои доходы и эксплуатироваться самостоятельно, не требуя постоянныхъ приплатъ по гарантіи.

Кромѣ того, усиленіе провозоспособности необходимо на такихъ дорогахъ, которыя должны получить отъ сосѣднихъ линій извѣстное количество вагоновъ, но, по недостаточности своей провозоспособности, принять ихъ не могутъ; хотя означенныя линіи и не представляютъ собою головныхъ линій, ведущихъ къ морю или западной границѣ, тѣмъ не менѣе экономи-

---

(\*) Варшавско-Вѣнской, Харьковско-Николаевской, Уральской, Лозово-Севастопольской, Юго-Западныхъ, Курско-Харьково-Азовской, Либаво-Роменской, Риго-Динабургской, Орловско-Витебской, Балтійской, Ростово-Владикавказской, Динабургско-Витебской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Рязко-Вяземской, Грязе-Царицынской, Орловской, Варшавско-Бромбергской, Фастовской, Привислянкой и Лодзь-Фабричной.

ческое значеніе ихъ слишкомъ важно, чтобы онѣ могли быть оставлены въ ихъ настоящемъ положеніи.

Наконецъ, къ разряду дорогъ, провозоспособность которыхъ необходимо усилить, принадлежатъ и такія линіи, которыя недавно построены, но которыхъ пропускная сила слаба, что обнаружилось даже при томъ незначительномъ количествѣ грузовъ, которое нынѣ предъявляется къ перевозкѣ.

2) Что касается подъемной силы, т. е. подвижнаго состава, то Высшая Коммисія, основываясь на свѣдѣніяхъ, собранныхъ подкоммисіями и доставленыхъ правленіями относительно утилизаціи подвижнаго состава, пришла къ заключенію, что подвижнаго состава на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣется вполне достаточное количество и что, главнымъ образомъ, вниманіе должно быть обращено на лучшее и болѣе практичное употребленіе его. Въ этомъ отношеніи Высшая Коммисія находитъ крайне необходимымъ поручить частнымъ и общимъ сѣздамъ представителей желѣзныхъ дорогъ разработать и представить въ Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ проектъ наилучшаго способа утилизаціи подвижнаго состава, обративъ особое вниманіе на правила приѣмки и передачи въ узловыхъ пунктахъ, на порядокъ нагрузки и разгрузки на начальныхъ и конечныхъ станціяхъ (въ особенности желательное значительное сокращеніе срока стоянки груженыхъ вагоновъ на станціяхъ назначенія) и на способъ ремонта и смазки, причемъ, въ видахъ урегулированія означеннаго вопроса, должно быть обращено вниманіе на слѣдующія положенія:

а) Разработка правилъ объ усиленіи подвижнаго состава одной изъ дорогъ подвижнымъ составомъ другой дороги, въ томъ случаѣ, когда на одной изъ нихъ имѣется скопленіе грузовъ и, наоборотъ, на другой дорогѣ — застой въ движеніи и подвижной составъ находится въ бездѣйствіи. По мнѣнію Высшей Коммисіи, подобное усиленіе можетъ быть обязательно потребовано отъ той желѣзной дороги, у которой подвижной составъ не работаетъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ наносится ущербъ не только линіи, не имѣющей возможности перевозить грузъ, но и всей странѣ.

Но, кромѣ того, большинство линій находится въ

такомъ финансовомъ положеніи, что часто не въ состояніи удовлетворить принятымъ на себя обязательствамъ *относительно казны*, а потому, на основаніи этого, Правительство пріобрѣтаетъ право распоряжаться подвижнымъ составомъ такихъ дорогъ, при томъ условіи, конечно, чтобы означенная сложная операція была произведена на основаніи точныхъ правилъ, разработанныхъ и заранѣе объявленныхъ Обществу.

б) Точно также полагалось бы поручить съѣздамъ разработку проекта общихъ резервныхъ парковъ подвижнаго состава, которые могли бы быть сформированы или изъ подвижнаго состава нынѣ существующихъ дорогъ, на которыхъ подвижной составъ не находитъ надлежащаго употребленія, или отдѣленіемъ части подвижнаго состава отъ вновь строящихся дорогъ или, наконецъ, составленіемъ особыхъ обществъ для эксплуатаціи резервныхъ парковъ, которымъ могъ бы быть уступленъ подвижной составъ казеннаго заготовленія, имѣющійся на многихъ заводахъ въ значительномъ количествѣ.

На Высшій Совѣтъ могло бы быть возложено разсмотрѣніе разработанныхъ съѣздами предположеній и рѣшеніе вопроса о возможности ограничиться правилами, выработанными относительно подачи подвижнаго состава съ одной линіи на другую, или же необходимости сформированія резервнаго парка.

3) Многими подкоммисіями было приведено въ извѣстность, до какой степени, при нынѣшнихъ условіяхъ утилизаціи подвижнаго состава, производятся неправильно расчеты, касающіеся взаимнаго пользованія подвижнымъ составомъ. Удовлетворительное производство означенныхъ расчетовъ возможно только при томъ условіи, чтобы самая отчетность о нахожденіи подвижнаго состава той или другой линіи въ томъ или другомъ мѣстѣ была организована съ возможною правильностью. А потому Коммисія полагаетъ необходимымъ возложить на Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ составленіе предположеній о сформированіи особыхъ расчетныхъ бюро, или изысканіе какихъ-либо другихъ мѣръ въ видахъ болѣе правильной постановки означеннаго дѣла, т. е. составленія болѣе точныхъ свѣдѣній о количествѣ и мѣстонахожденіи подвижнаго состава.

4) Опытъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ загра-



ницей и у насъ приводитъ къ несомнѣнному выводу, что существованіе небольшихъ желѣзныхъ дорогъ часто крайне затруднительно и ведетъ прежде всего къ значительнымъ издержкамъ на центральное управленіе, содержаніе котораго ложится несравненно болѣе тяжелымъ бременемъ на малую дорогу, чѣмъ на большую.

Кромѣ того, частыя перегрузочныя станціи, или станціи, на которыхъ производится обмѣнъ подвижнаго состава, крайне затруднительны для прямыхъ сообщеній и ведутъ къ постояннымъ проволочкамъ и недоразумѣніямъ.

Вотъ почему за границей замѣчается постоянное стремленіе желѣзныхъ дорогъ, неимѣющихъ большаго протяженія, группироваться въ большія общества, составляющія сотни, а иногда и тысячи верстъ.

То же самое стремленіе замѣчается въ послѣднее время и у насъ: три Общества желѣзныхъ дорогъ Бресто-Граевской, Кіево-Брестской и Одесской слились въ одно Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Мелкія желѣзныя дороги: Новоторжская, Новгородская и Боровичская также выказывали, въ послѣднее время, желаніе присоединиться къ Николаевской дорогѣ.

Нельзя не замѣтить, что соединеніе трехъ названныхъ выше линій въ одно Общество Юго-Западныхъ дорогъ не вполне достигло той цѣли, къ которой стремилось; соединеніе это можно даже назвать неудачнымъ, въ виду тѣхъ значительныхъ приплатъ по гарантіи, которыя Правительству пришлось выплатить ему въ 1879—1880 годахъ.

Но это объясняется, по крайней мѣрѣ въ значительной степени, нѣкоторыми посторонними обстоятельствами и едва ли можетъ поколебать справедливость того начала, что слитіе Обществъ вообще ведетъ къ благопріятнымъ для нихъ результатамъ.

Причины, по которымъ означенное слитіе дало столь неудовлетворительные результаты, объясняются:

а) Весьма плохимъ урожаемъ, имѣвшимъ мѣсто въ раіонѣ дорогъ въ послѣдніе годы

б) Неудовлетворительнымъ состояніемъ пути и подвижнаго состава, которымъ во время войны пришлось вынести почти всю тяжесть войсковыхъ перево-

зокъ и вслѣдствіе этого вызвать значительныя затраты на ремонтъ; и

в) Вслѣдствіе новой у насъ, но уже отжившей свой вѣкъ въ Германіи и не имѣвшей тамъ успѣха, системы эксплуатаціи, заключавшейся въ переходѣ отъ единовременнаго управленія къ управленію при помощи особыхъ дирекцій. Система эта оказалась вполнѣ непримѣнимой къ нашимъ обычаямъ и порядкамъ, и чрезъ нѣсколько времени привела къ необходимости совершенно отъ нея отказаться; тѣмъ не менѣе, въ теченіи двухъ лѣтъ ея существованія, она имѣла неблагоприятное вліяніе на порядки Юго-Западнаго Общества и тяжело отразилась на его финансовомъ положеніи.

Какъ бы ни былъ неудаченъ этотъ опытъ, тѣмъ не менѣе, Коммисія, основываясь какъ на практикѣ заграницей, такъ и на теоретической разработкѣ этого вопроса въ лучшихъ спеціальныхъ сочиненіяхъ, считаетъ соединеніе мелкихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ въ болѣе крупныя мѣрой крайне полезной и долженствующей во многомъ содѣйствовать улучшенію общаго положенія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Вслѣдствіе этого, Коммисіей составлена особая записка съ предположеніями о соединеніи нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ въ особыя группы, съ тѣмъ, чтобы означенная мѣра постепенно и по мѣрѣ возможности приводилась въ исполненіе.

5) Главный и идущій въ наибольшемъ количествѣ за границу продуктъ у насъ составляютъ хлѣбные грузы.

Не можетъ быть сомнѣнія, что въ послѣднее время Америка взяла значительный перевѣсъ надъ Россіей въ дѣлѣ снабженія хлѣбомъ заграничныхъ рынковъ; такъ, до 1876 года главнымъ поставщикомъ хлѣба во Францію была Россія. Въ 1876 году на 2,400,000 четвертей, поставленныхъ изъ Одессы въ Марсель, русскіе хлѣба составляли около половины всего количества; въ 1878 году на 6,700,000 четвертей изъ Россіи было доставлено 2,400,000 четвертей; а въ первые 10 мѣсяцевъ 1880 года на 120,000,000 пудовъ иностраннаго хлѣба русскаго было всего только 37,500,000 пудовъ. Что же касается ввоза хлѣба въ Англію, то въ послѣдніе годы перевѣсъ въ этомъ отношеніи Соединенныхъ Штатовъ надъ Россіей весьма значителенъ; такъ въ прошломъ году Россія дала

Англии только 18<sup>0</sup>/<sub>0</sub> всего ввоза, а Соединенные Штаты 58<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, т. е. въ три слишкомъ раза болѣе.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что кромѣ значительнаго развитія, въ послѣднее время, въ Америкѣ хлѣбопашества, на означенное уменьшеніе вывоза русскаго хлѣба и, наоборотъ, увеличеніе вывоза американскаго имѣла значительное вліяніе, съ одной стороны, неудовлетворительность передвиженія по нашимъ дорогамъ грузовъ вообще и хлѣбныхъ въ особенности, и съ другой—всѣ тѣ удобства перевозки, нагрузки и выгрузки, а также умѣнье пользоваться ими, которыми въ такой степени отличаются американцы.

Между различными приспособленіями, во многомъ содѣйствующими удобной, быстрой и дешевой перевозкѣ хлѣба, безъ сомнѣнія, слѣдуетъ назвать элеваторы, при помощи которыхъ хлѣбъ можетъ быть перевозимъ какъ въ судахъ рѣчныхъ и морскихъ, такъ и въ вагонахъ безъ мѣшковъ, не вызывая тѣхъ расходовъ, которые неизбѣжны при всѣхъ другихъ способахъ перегрузки.

Необходимость перегружать хлѣбъ нѣсколько разъ въ особенности имѣетъ мѣсто въ Россіи. Такъ напримѣръ хлѣбъ, идущій изъ Оренбурга, направляется по желѣзной дорогѣ къ Самарѣ въ мѣшкахъ; затѣмъ перегружается въ ссыпную въ баржи и подымается по Волгѣ до Рыбинска, гдѣ снова пересыпается въ мѣшки и слѣдуетъ по желѣзной дорогѣ въ Петербургъ; тамъ онъ снова грузится на баржу и съ нея, наконецъ, поступаетъ на корабль. Стоимость всѣхъ означенныхъ перегрузокъ и пересыпокъ (считая въ томъ числѣ и расходы на мѣшки) составляетъ около 1 р. 20 к. на каждую четверть.

Нѣтъ, поэтому, никакого сомнѣнія, что введеніе у насъ системы элеваторовъ принесло бы весьма существенную пользу (\*).

Вотъ почему Высшая Коммисія считала своей обязанностью представить по означенному вопросу особую записку и приложить къ ней исполненный канцеляріею Коммисіи переводъ сочиненія Мертенса „Объ элеваторахъ“, въ которомъ объясняется положеніе означеннаго вопроса въ Ригѣ, гдѣ впервые элеваторы были примѣнены.

---

(\*) Подробности объ устройствѣ и значеніи элеваторовъ изложены въ прилагаемомъ при семъ докладѣ «о товарныхъ складахъ въ городѣ Ригѣ».

6) Русскія желѣзныя дороги находятся въ условіяхъ, нѣсколько отличающихъ ихъ отъ линій другихъ странъ, вслѣдствіе того обстоятельства, что почти по всему протяженію нашего обширнаго отечества существуетъ полное *бездорожье*; поэтому промышленность и въ особенности земледѣліе принуждены пользоваться зимними путями, снѣжною дорогою, дабы, по крайней мѣрѣ, въ это время провезти свои грузы, что совершенно невозможно въ распутицу, а въ остальное время года представляетъ затрудненіе и обходится гораздо дороже.

Вслѣдствіе этого, въ виду необходимости воспользоваться сравнительно короткимъ періодомъ, дабы не пропустить представляемыхъ зимнимъ путемъ удобствъ перевозки, — станціи желѣзныхъ дорогъ въ извѣстное время загромаждаются грузами, причемъ является такое громадное скопленіе, что станція не въ состояніи ихъ отправлять; приходится устанавливать очередь — и грузъ, въ ожиданіи отправки, гніетъ и портится за недостаткомъ пакгаузовъ, крытыхъ платформъ и даже подстилокъ.

Въ виду основательнаго выясненія этого вопроса, подкомисіямъ разосланы были труды особой бывшей при Министерствѣ Путей Сообщенія Комисіи, о подъѣздныхъ путяхъ, собравшей много данныхъ о положеніи настоящаго вопроса.

Какъ собранныя подкомисіями, такъ и повѣренныя ими свѣдѣнія, добытыя ранѣе отъ разныхъ вѣдомствъ и систематизированныя Министерствомъ Путей Сообщенія, нынѣ сведены въ одно цѣлое и составляютъ предметъ особаго при семъ прилагаемаго доклада «О подъѣздныхъ путяхъ».

Въ виду вышеизложеннаго нѣтъ никакого сомнѣнія, что устройство подъѣздныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ путей составляетъ одну изъ наиболѣе важныхъ мѣръ для урегулированія движенія на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Но общая сумма, которая необходима для приведенія означенной мѣры въ исполненіе, до такой степени значительна, что немедленное осуществленіе ея несомнѣнно представляется крайне затруднительнымъ. Тѣмъ не менѣе казалось бы вполне необходимымъ въ возможно скоромъ времени приступить къ означенному дѣлу, которое столь долгое время не выходитъ изъ предѣловъ канцелярскихъ работъ. Въ виду этого

казалось бы целесообразнымъ раздѣлить все предполагаемое къ устройству количество подъѣздныхъ путей, на три категоріи:

а) Подъѣздные пути, имѣющіе менѣе 5 верстъ протяженія.

б) Подъѣздные пути, имѣющіе протяженіе отъ 5—15 верстъ; и

в) Подъѣздные пути, имѣющіе болѣе 15 верстъ протяженія. Казалось бы возможнымъ немедленно приступить къ сооруженію подъѣздныхъ путей 1-й категоріи, т. е. самыхъ небольшихъ линій, но которыя тѣмъ не менѣе часто крайне затрудняютъ и торговое и пассажирское движеніе.

Затѣмъ слѣдовало бы возложить на Мѣстные Совѣты составленіе соображеній о той постепенности, съ которой должно приступить къ сооруженію подъѣздныхъ путей 2-й и 3-й категорій; приэтомъ Совѣты должны были бы подтвердить свои доклады о необходимости той или другой постройки статистическими данными относительно количества грузовъ, перевозимыхъ по извѣстному направленію, указавъ вмѣстѣ съ тѣмъ и способъ, которымъ означенный путь долженъ быть осуществленъ, въ зависимости отъ количества мѣстныхъ грузовъ и вообще мѣстныхъ условій, т. е. долженъ ли онъ быть паровой, притомъ широко или узкоколейный, шоссейный, съ прокладкой по немъ конножелѣзнаго пути, или безъ оной. Далѣе указать, какъ велика общая стоимость сооруженія означеннаго пути, сколько мѣстныя земства могутъ удѣлить, изъ имѣющихся у нихъ средствъ, на означенное сооруженіе; могутъ ли быть установлены особые барьерные сборы, для полученія средствъ на ремонтірованіе и содержаніе пути, и, наконецъ, въ какомъ размѣрѣ должны быть отпущены тѣ суммы, которыя требуются для сей цѣли отъ Правительства.

Всѣ означенныя представленія Мѣстныхъ Совѣтовъ должны быть рассмотрѣны Высшимъ Совѣтомъ; который опредѣляетъ, съ точки зрѣнія интересовъ всей Россіи, относительную важность этихъ путей и постепенность ихъ исполненія.

Самое же наблюденіе за постройкой подъѣздныхъ путей могло бы быть поручено земствамъ (тѣхъ мѣстностей, по которымъ означенные пути пролегаютъ) подъ ихъ отвѣтственностью.

Такимъ образомъ Высшая Коммисія, въ сущности,

считаетъ необходимымъ предложить шесть слѣдующихъ мѣръ, которыя неотложно должны быть приведены въ исполненіе, дабы въ возможной степени содѣйствовать улучшенію нашего желѣзнодорожнаго дѣла, а именно:

1) Увеличеніе пропускной силы тѣхъ линій, которыя въ томъ особенно нуждаются.

2) Улучшеніе утилизаціи подвижнаго состава.

а) установленіемъ правилъ для усиленія подвижнаго состава одной линіи подвижнымъ составомъ другой, или

б) устройствомъ отдѣльнаго вагоннаго парка.

3) Организацію отчетной части по употребленію подвижнаго состава:

4) Группированіе нѣсколькихъ мелкихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ въ болѣе крупныя.

5) Устройство элеваторовъ; и

6) Устройство подъѣздныхъ путей.

Но кромѣ означенныхъ, такъ сказать, капитальныхъ мѣръ, есть еще нѣсколько второстепенныхъ мѣропріятій, о которыхъ Коммисія считаетъ долгомъ внести также нѣкоторыя предложенія:

I. При продолжительности зимы въ Россіи, при частыхъ и иногда весьма сильныхъ метеляхъ, вопросъ о снѣжныхъ заносахъ составляетъ одинъ изъ весьма крупныхъ вопросовъ, касающихся урегулированія движенія, какъ пассажирскаго, такъ и товарнаго.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что наиболѣе цѣлесообразныя мѣры, которыя могутъ быть приняты для отклоненія вреднаго вліянія заносовъ, — это мѣры предупредительныя и съ этою цѣлью древесная посадка, которая на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ, какъ напр. Нижегородской, принялась такъ хорошо, могутъ быть въ особенности рекомендованы; но кромѣ того, конечно, необходимъ рядъ мѣръ, которыя побуждали бы желѣзныя дороги къ скорѣйшей расчисткѣ снѣжныхъ заносовъ.

Высшая Коммисія, съ цѣлью огражденія въ этомъ отношеніи желѣзныхъ дорогъ каждаго раіона, полагала бы возложить на Мѣстные Совѣты составленіе по каждой дорогѣ особыхъ предложеній для внесенія ихъ на разсмотрѣніе Высшаго Совѣта.

II. Почти всѣ подкоммисіи единогласно заявили о жалобахъ на недостаточность числа пакгаузовъ и крытыхъ платформъ на многихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Подобныя жалобы и прежде слышались со всѣхъ сторонъ и въ самыхъ разнообразныхъ мѣстностяхъ, вслѣдствіе постоянной порчи грузовъ, какъ дождемъ сверху, такъ и подмочкой снизу. Жалобы этого рода вызвали даже постановленіе Комитета Министровъ, еще въ 1878 году, объ особомъ сборѣ на устройство товарныхъ складовъ съ товаротправителей, которые охотно на это соглашались, только бы желѣзныя дороги приняли мѣры противъ порчи ихъ грузовъ, но до настоящаго времени это постановленіе не приведено еще въ исполненіе.

Поэтому полагалось бы крайне необходимымъ означенную мѣру осуществить и вмѣстѣ съ тѣмъ поощрять по возможности устройство частныхъ складовъ у станцій желѣзныхъ дорогъ, что, съ одной стороны, избавило бы желѣзныя дороги отъ затратъ на устройство крытыхъ помѣщеній и пакгаузовъ, а съ другой стороны, избавило бы торговлю и земледѣліе отъ тѣхъ убытковъ, которые неминуемы при храненіи товаровъ въ бунтахъ и безъ крыши.

Для того, однако же, чтобы постройка частныхъ складовъ при желѣзнодорожныхъ станціяхъ получила практическое осуществленіе необходимо:

а) чтобы къ частному складу или амбару, находящемуся въ извѣстномъ разстояніи отъ станціи, была проведена вѣтвь на средства дороги и владѣльца склада, какъ это напр. имѣетъ мѣсто на Нижегородской дорогѣ, которая, при проведеніи вѣтви къ мельницѣ или заводу, даетъ старые рельсы, а владѣлецъ завода даетъ шпалы, баластъ и производитъ земляныя работы, и

б) чтобы товаръ, находящійся въ складахъ, пользовался правомъ на очередь наравнѣ съ товарами, лежащими въ желѣзнодорожныхъ пакгаузахъ.

Если амбаръ частнаго лица не будетъ пользоваться привилегіей желѣзнодорожной платформы относительно очереди, то это приведетъ къ такой аномаліи, о которой было заявлено юго-восточной подкоммисіи въ Саратовѣ, а именно, что хлѣбъ изъ сухаго амбара нужно будетъ вывозить на станціонной дворъ, класть его на землю въ бунты и гноить, дабы дать ему право на очередь.

Ш. Казалось бы весьма полезнымъ по возможности поощрять перевозку товаровъ въ собственныхъ вагонахъ товаротправителей; мѣра эта полезна какъ съ

точки зрѣнія уменьшенія расходовъ желѣзныхъ дорогъ на подвижной составъ, такъ и въ особенности съ точки зрѣнія удобствъ перевозки спеціальныхъ грузовъ — керосина (вагоны-бочки), битаго мяса и молочныхъ продуктовъ (вагоны-ледники) и т. п.

Вслѣдствіе этого казалось бы весьма полезнымъ предоставить общимъ и частнымъ съѣздамъ представителей желѣзныхъ дорогъ разработать, а Высшему Совѣту окончательно утвердить особую инструкцію для пользованія спеціальнымъ подвижнымъ составомъ, принадлежащимъ товароотправителямъ.

Пользованіе это должно быть основано на опредѣленіи строгаго порядка въ срочномъ возвратѣ вагоновъ и на предоставленіи возможныхъ льготъ движенію означенныхъ вагоновъ.

IV. Въ первой части настоящаго доклада были указаны тѣ неудовлетворительныя стороны условій пассажирскаго движенія, устраненіе которыхъ крайне желательно; въ виду этого полагалось бы необходимымъ:

1) Расширеніе и улучшеніе, преимущественно въ гигиеническомъ отношеніи, тѣхъ вокзаловъ, которые неудовлетворительны по своему устройству и обстановкѣ.

2) Улучшеніе въ конструкціи вагоновъ, освѣщеніи и вентиляціи.

3) Увеличеніе и улучшеніе числа буфетовъ на станціяхъ.

4) Устройство, на правильныхъ началахъ, санитарной части.

5) Организація дешевой перевозки для рабочихъ, школьныхъ экскурсій, а также предоставленіе льготъ по сезоннымъ, абонементнымъ и обратнымъ билетамъ.

6) Ускореніе разбора жалобъ, подаваемыхъ въ административномъ порядкѣ, и скорѣйшее удовлетвореніе заявителей, жалобы которыхъ будутъ признаны справедливыми и возможными къ удовлетворенію безъ посредства суда.

7) Выработка такого графика движенія по внутреннимъ сообщеніямъ, который, болѣе чѣмъ нынѣшній, отвѣчалъ бы потребностямъ частнаго передвиженія, а также движенія военнаго, почтоваго и т. д.

Установленіе прямыхъ, безостановочныхъ скорыхъ поѣздовъ на главныхъ линіяхъ, соединяющихъ сто-



лицы съ главнѣйшими пунктами, находящимися на окраинахъ Государства.

8) Улучшеніе контроля сборовъ по пассажирскому движенію посредствомъ: а) выработки соотвѣтствующей системы контроля и б) организациі фактическаго надзора за правильностью дѣйствій желѣзнодорожныхъ Обществъ по сбору этихъ денегъ, такъ какъ опредѣленная часть этихъ сборовъ должна поступать въ государственный доходъ.

V. Имѣя въ виду особую важность для Россіи, какъ страны земледѣльческой, перевозку скота, въ особенности съ точки зрѣнія устраненія значительныхъ эпизоотій, причинившихъ немало бѣдствій странѣ, — необходимо возложить на частные и общіе сѣзды составленіе особыхъ маршрутовъ и графиковъ движенія поѣздовъ изъ тѣхъ мѣстностей, которыя преимущественно поставляютъ живое мясо къ пунктамъ потребленія.

Условія означенной перевозки должны отличаться возможной скоростью движенія поѣздовъ, малыми остановками на передаточныхъ пунктахъ и возможно умѣреннымъ тарифомъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ должны быть приняты мѣры для своевременнаго водопоя и корма скота, а также для болѣе удобной перевозки находящихся при немъ провожатыхъ.

Точно такіе же маршруты должны быть разработаны и такія же мѣры должны быть приняты общими и частными сѣздами относительно перевозки битаго мяса и молочныхъ продуктовъ.

Высшій же Совѣтъ долженъ, по разсмотрѣніи означенныхъ маршрутовъ и мѣропріятій и утвержденіи ихъ, составить особую инструкцію для перевозки какъ скота, такъ и его продуктовъ.

Устраненіе всѣхъ неудобствъ, существующихъ нынѣ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ въ отношеніи перевозки пассажировъ и грузовъ, уничтожить вмѣстѣ съ тѣмъ и тѣ неудобства, которыя встрѣчаются въ перевозкѣ войскъ и войсковыхъ грузовъ. Войскія перевозки.

Дѣйствительно, войска, при сосредоточеніи ихъ къ театру военныхъ дѣйствій, должны быть перевозимы безостановочно и съ возможными удобствами къ извѣстнымъ пунктамъ нашихъ окраинъ.

Но такъ какъ направленія и линіи, по которымъ

придется перевозить войска для сосредоточенія ихъ на театрѣ военныхъ дѣйствій, почти тѣ же, которыми пользуется наша торговля и промышленность при отправкѣ всѣхъ вообще товаровъ и сырыхъ матеріаловъ къ пунктамъ нашихъ сухопутныхъ и морскихъ границъ, то все, что будетъ сдѣлано для болѣе правильной, безостановочной и срочной перевозки грузовъ въ этихъ направленіяхъ, точно также благопріятно отразится и на быстромъ сосредоточеніи арміи.

Вотъ почему, въ означенномъ смыслѣ, никакихъ затратъ, собственно съ точки зрѣнія военныхъ потребностей, не предвидится, нужно только привести нѣкоторыя линіи въ состояніе, удовлетворяющее требованіямъ нашей торговли, какъ это указано въ главѣ объ усиленіи провозоспособности дорогъ, — и существующая сѣтъ окажется вполне способною къ выполненію той перевозки, которая можетъ быть предъявлена потребностями военного времени.

Затѣмъ спеціальныя требованія военного вѣдомства могутъ касаться только проложенія новыхъ линій, которыя необходимо имѣть въ виду при дополненіи существующей сѣти желѣзныхъ дорогъ новыми постройками.

Кромѣ того, въ видахъ стратегическихъ крайне было бы полезно имѣть запасы рельсовъ, которые, въ случаѣ надобности, могли бы быть уложены на существующихъ вторыхъ путяхъ съ тѣмъ, чтобы, не требуя, въ мирное время, почти всегда значительныхъ затратъ на устройство втораго пути, въ случаѣ необходимости приведенія арміи на военное положеніе, можно было къ періоду сосредоточенія ея на театрѣ военныхъ дѣйствій быстро проложить вторые пути.

Какъ свѣдѣнія о тѣхъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ, которыя нужны военному вѣдомству, такъ и расчеты о количествѣ рельсовъ, которые, въ случаѣ военного времени, необходимы для укладки вторыхъ путей, изложены въ особой запискѣ (\*).

*Примѣчаніе.* Названная записка, заключаая въ себѣ стратегическія соображенія военного вѣдомства, не подлежитъ опубликованію и хранится въ

---

(\*) Приложение № 27-й.

канцеляріи Коммисіи, откуда выдается по особымъ заявленіямъ.

Почти всѣ подкоммисіи, при изслѣдованіи въ своихъ раіонахъ, имѣли возможность убѣдиться, какъ часто вновь построенныя желѣзныя дороги, и преимущественно построенныя въ послѣднее время, не удовлетворяютъ потребностямъ своего раіона.

Составленіе предположеній о способѣ собиранія свѣдѣній и разсмотрѣній ихъ земствами въ случаѣ проведенія новыхъ дорогъ.

Многія желѣзныя дороги, какъ напр. Уральская, немедленно по своемъ открытіи оказались вполне недостаточными для той перевозки, которая имъ была предоставлена земледѣліемъ и промышленностью. Другія, наоборотъ, оказывались слишкомъ сильными и слишкомъ дорогими для того раіона, который онѣ призваны оживить. При нынѣшнихъ условіяхъ подобныя дороги, вѣроятно, на долгое время будутъ составлять обремененіе для государственнаго казначейства; между тѣмъ, если бы примѣнить въ такихъ случаяхъ дешевую эксплоатацію, при одномъ только дневномъ движеніи, — какъ это столь часто практикуется во всей Европѣ въ особенности въ Даніи, Швеціи и Норвегіи, — то очень можетъ быть, что имѣющееся количество грузовъ и было бы достаточно, чтобы покрыть издержки, употребленныя на постройку и эксплоатацію дорогъ.

Наконецъ, иногда линія, построенная вслѣдствіе требованія перевозки какого либо спеціальнаго груза (напр. угля на Донецкой каменноугольной дорогѣ) сама по себѣ достаточно сильна для перевозки предъявляемыхъ ей грузовъ, но сосѣднія съ нею дороги, вслѣдствіе недостаточности своей провозной силы, не въ состояніи поднять груза, предъявленнаго имъ вновь построенной линіей, которая, такимъ образомъ, обрекается на бездѣйствіе, требуетъ весьма значительныхъ приплатъ со стороны Правительства и наконецъ разоряетъ лицъ, которыя, вслѣдствіе постройки, сдѣлали затраты для развитія своихъ промышленныхъ операцій.

Въ виду изложеннаго, Высшая Коммисія считаетъ своимъ долгомъ обратить вниманіе высшаго Правительства на необходимость предварительнаго точнаго изученія, въ экономическо-статистическомъ отношеніи, тѣхъ мѣстностей, черезъ которыя предполагается проводить желѣзныя дороги.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что подобное изученіе должно быть возложено на тѣхъ лицъ, которымъ больше всего приходится пользоваться желѣзною дорогою, т. е. мѣстнымъ жителямъ; изъ мѣстныхъ земствъ, Биржевыхъ Комитетовъ и городскихъ управ-

лений, при участіи правительственныхъ инженеровъ, должны быть составлены Мѣстные Совѣты, которымъ слѣдуетъ поручить подробное и основательное изученіе того района, чрезъ который предполагается провести желѣзную дорогу.

Въ виду особой важности подобнаго изслѣдованія Высшая Коммисія находитъ цѣлесообразнымъ при семъ приложить общую программу тѣхъ свѣдѣній, которыя должны быть собраны (\*).

Извѣстно, что каждая желѣзная дорога не только способствуетъ развитію промышленности, но иногда даже вызываетъ новыя отрасли производства, а потому вновь строящіяся желѣзныя дороги должны быть построены такимъ образомъ, чтобы, въ случаѣ требованія усиленія ихъ провозоспособности, можно было усилить таковую безъ особыхъ затратъ и затрудненій.

Несоблюденіе означеннаго условія нерѣдко ставило нѣкоторыя изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ самое затруднительное положеніе.

На означенные же Совѣты необходимо возложить и изученіе тѣхъ линій, къ которымъ примыкаетъ вновь строящаяся линія, какъ относительно удобствъ подхода, такъ въ особенности относительно соответствія между пропускной силой этихъ дорогъ и силой вновь строящейся дороги, съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ необходимости увеличенія провозоспособности сосѣднихъ линій, таковое было исполнено одновременно съ постройкой новой дороги, которая, такимъ образомъ, съ самаго начала получить возможность удовлетворять потребностямъ своего района.

Означенныя работы, произведенныя Мѣстными Совѣтами, должны быть тщательно провѣрены и изучены Высшимъ Совѣтомъ, что въ особенности обуславливается слѣдующимъ обстоятельствомъ: Мѣстные Совѣты могутъ иногда увлечься мѣстными интересами, между тѣмъ какъ учрежденіе подобное Высшему Совѣту, въ составѣ котораго будутъ представители самыхъ разнообразныхъ мѣстностей и специальностей, можетъ постановить совершенно непристрастное рѣшеніе, соответствующее не только данному времени и мѣстнымъ обстоятельствамъ, но также согласно съ интересами и всей страны.

---

(\*) Приложение № 28-й.

Согласно сказанному выше, общая стоимость сѣти нашихъ дорогъ составляетъ сумму 1,651,525,033,50; ежегодная же приплата по гарантіямъ составляла:

въ 1876 году	34,232,800
» 1877 »	38,554,500
» 1878 »	35,643,000
» 1879 »	48,816,700
» 1880 »	53,228,400

Общій очеркъ мѣръ для  
улучшенія финансоваго  
состоянія желѣзныхъ до-  
рогъ.

Изъ приведенной таблицы, а также изъ доклада, приложеннаго выше, видно, что финансовое положеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ весьма неудовлетворительно, что съ каждымъ годомъ оно ухудшается все болѣе и болѣе и что необходимо принять самыя энергическія мѣры для измѣненія такого порядка вещей, который крайне тяжело вліяетъ на общее экономическое положеніе Государства, а въ самомъ близкомъ будущемъ можетъ имѣть несравненно болѣе серьезное, удручающее вліяніе, если своевременно не будутъ приняты мѣры противъ такого очевиднаго исхода.

Первоначально необходимо опредѣлить причины такого ненормальнаго порядка вещей, а затѣмъ указать тѣ мѣры, которыя возможно принять для улучшенія его.

Нѣкоторыя изъ причинъ, вызвавшія тяжелое финансовое положеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ должны быть отнесены къ числу такихъ, которыя составляютъ уже фактъ совершившійся и относительно устраненія которыхъ ничего не можетъ быть предпринято; тѣмъ не менѣе означенныя причины необходимо имѣть въ виду, дабы не повторять подобной же ошибки въ будущемъ.

Нѣкоторыя изъ желѣзныхъ дорогъ построены по слишкомъ дорогой цѣнѣ относительно поперстной стоимости ихъ и въ особенности принимая въ соображеніе количество перевозимаго ими груза; такъ, средняя стоимость версты нашихъ желѣзныхъ дорогъ, не смотря на то, что нѣкоторыя изъ нихъ сданы въ не оконченномъ видѣ, равна 78,200 руб. (\*); хотя та же стоимость въ Западной Европѣ равна 110,000 руб. сер., но тѣмъ не менѣе она оказывается менѣе значительною чѣмъ у насъ, если принять во вниманіе доро-

(\*) Если принять во вниманіе послѣдующія затраты на усиленіе, то средняя стоимость версты возвысится до 83,700 руб. сер.

говизну отчужденія земли и вообще болѣе неблагопріятныя условія постройки. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, нельзя не обратить вниманія на то, что при постройкѣ у насъ новой линіи отнюдь не принималось во вниманіе, для какого количества грузовъ линія строилась, и такъ какъ валовой доходъ находится въ прямой зависимости отъ количества перевезенныхъ предметовъ и длины пробѣга грузовъ, то, само собой разумѣется, что, если грузы предъявляются къ перевозкѣ не въ достаточномъ количествѣ и пассажирское движеніе незначительно, то желѣзная дорога не можетъ дать такого дохода, который покрылъ бы издержки на ея постройку, особенно если эта постройка обошлась дорого.

Далѣе нельзя не обратить вниманія на нижеслѣдующее обстоятельство, которое имѣло такое значительное вліяніе на экономическое состояніе Россіи и которое несомнѣнно повело къ значительному ущербу для государственнаго хозяйства вообще.

Почти вся сѣтъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ была устроена при помощи рельсовъ и подвижнаго состава, исполненнаго за границей; такъ, на покупку означенныхъ предметовъ (съ 1870 по 1880 года) за границей истрачено 270,677,756 руб. сер.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что издержка подобной крупной суммы внѣ Государства (въ то время, какъ при имѣющемся у насъ значительномъ количествѣ угля и металла, какъ рельсы, такъ и подвижной составъ могли бы быть изготовлены дома) должна была отразиться крайне вредно на отечественной промышленности. Правда, впослѣдствіи признанная многими лицами мысль о необходимости развитія у насъ вагонныхъ, паровозныхъ и рельсопрокатныхъ заводовъ, была осуществлена, но именно въ такое время, когда уже усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ прекратилась; вслѣдствіе этого на означенныхъ заводахъ накопилось значительное количество всякаго рода желѣзнодорожныхъ предметовъ, которые не находили сбыта и поэтому, можно сказать, иногда навязывались Министерствомъ Путей Сообщенія разнымъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ.

Нельзя также не замѣтить, что мѣста для означенныхъ заводовъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, были выбраны крайне неудачно; таковъ напр. построенный въ Петербургѣ Путиловскій заводъ, работавшій

преимущественно на иностранномъ матеріалѣ, причемъ, во многихъ случаяхъ, допускался вывозъ нѣкоторыхъ машинныхъ частей уже готовыхъ прямо изъ заграницы, вслѣдствіе чего, конечно, заводъ имѣлъ значеніе лишь въ смыслѣ мѣста для сборки иностранныхъ произведеній. Одновременно же съ этимъ происходили выписки изъ заграницы, существовавшими уже желѣзными дорогами, всѣхъ запасныхъ частей и вообще матеріаловъ, необходимыхъ для ремонта желѣзныхъ дорогъ.

Имѣя въ виду весьма неудачный опытъ прошедшаго, крайне было бы желательно покровительствовать только заводамъ, работающимъ сырымъ матеріаломъ, добываемымъ въ Россіи, и притомъ въ такомъ размѣрѣ, который бы соотвѣтствовалъ потребностямъ какъ со стороны построенныхъ уже дорогъ, такъ со стороны строящихся и предполагаемыхъ къ постройкѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо было бы отказаться отъ правительственныхъ заказовъ и распредѣленія Правительствомъ произведенныхъ за его счетъ предметовъ, предоставивъ означенные заказы самимъ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ, съ неперемѣннымъ обязательствомъ заказывать въ Россіи всѣ рельсы и подвижной составъ, а также всѣ запасныя части, необходимыя для ремонта пути и подвижнаго состава.

Но кромѣ причинъ только что указанныхъ и уже повліявшихъ на неудовлетворительное положеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ, что выразилось въ правительственныхъ приплатахъ и въ неблагопріятномъ отношеніи расходовъ по эксплуатаціи къ валовому доходу, необходимо еще также разсмотрѣть причины, вліяющія и въ настоящее время на доходность дорогъ и устраненіе которыхъ возможно въ будущемъ. Главною изъ такихъ причинъ слѣдуетъ признать нехозяйственность въ управленіи многихъ изъ дорогъ, что влекло за собою бездоходность ихъ и значительныя, какъ указано выше, приплаты Правительства по гарантіямъ.

Разсматривая прилагаемую при семъ таблицу (\*), можно слѣдующимъ образомъ распредѣлить наши желѣзныя дороги:

---

(\*) Приложение № 19-й.

1) (\*) Дороги, которыя не требуютъ правительственныхъ приплатъ ни по акціямъ, ни по облигаціямъ.

2) Дороги, требующія приплаты по облигаціямъ (акціонерные капиталы которыхъ не гарантированы).

3) Дороги, требующія приплаты по акціямъ (имѣющія только акціонерные капиталы).

4) Дороги, требующія приплаты по акціямъ и облигаціямъ.

5) Дороги, требующія не только приплаты по акціямъ и облигаціямъ, но, кромѣ того, еще и приплатъ по расходамъ эксплуатаціи.

6) Дороги негарантированныя.

Такимъ образомъ, изъ таблицы нельзя не усмотрѣть, что изъ общаго числа имѣющихся у насъ желѣзныхъ дорогъ, лишь незначительная часть находится въ хорошемъ финансовомъ состояніи.

Какъ ни безвыходно кажется съ перваго взгляда такое положеніе вещей, тѣмъ не менѣе оно представляется всетаки поправимымъ. Если бы наша желѣзнодорожная сѣть не имѣла достаточнаго количества грузовъ; если бы она страдала отъ слишкомъ большой *плотности*, вслѣдствіе которой дороги могли бы вредить другъ другу своей конкуренціей, тогда трудно было бы найти какія либо средства для улучшенія и пришлось бы совершенно оставить нѣкоторыя линіи, продавъ ихъ съ аукціоннаго торга, какъ это было сдѣлано въ Америкѣ относительно линій, находившихся въ неудовлетворительномъ состояніи и приносившихъ лишь убытокъ.

Но мы находимся далеко не въ такомъ положеніи: вся суть заключается въ нехозяйственномъ у насъ

---

(\*) 1) Главное Общество (Николаевская, С.-Петербургско-Варшавская и Нижегородская), Варшавско-Гереспольская, Московско-Курская, Московско-Ярославская, Динабургско-Витебская, Курско-Кіевская, Московско-Рязанская и Рязанско-Козловская.

2) Новоторжская, Новгородская, Харьково-Николаевская, Либаво-Роменская, Тамбово-Саратовская и Ярославско-Вологодская.

3) Варшавско-Бромбергская, Лодзинская и Грязе-Царицынская.

4) Шуйско-Ивановская, Балтійская, Уральская, Привислянская, Московско-Брестская, Курско-Харьково-Азовская, Орловско-Грязская, Орловско-Витебская, Риго-Динабургская, Митавская, Юго-Западная, Фастовская, Козлово-Всронежско-Ростовская, Ряжско-Моршанская, Моршанско-Сызранская, Оренбургская и Закавказская.

5) Ряжско-Вяземская, Лозово-Севастопольская и Ростово-Владикавказская; и

6) а) *Могущія эксплуатироваться самостоятельно*: Рыбинско-Бологовская, Варшавско-Вѣнская, Тамбово-Козловская, Риго-Туккумская и Царско-сельская, б) *не могущія эксплуатироваться самостоятельно*: Боровичская, Сестрорѣцкая и Константиновская



введеніи дѣла, которое и должно быть исправлено согласно практикѣ иностранныхъ государствъ и нашему собственному опыту.

Выше, при обобщеніи заключеній подкоммисій, производившихъ изслѣдованія на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, было обращено вниманіе на то обстоятельство, что наши дороги весьма часто оказывались несостоятельными въ дѣлѣ перевозки всѣхъ тѣхъ грузовъ, которые предъявлялись имъ промышленностью, торговлею и земледѣліемъ; вмѣстѣ съ тѣмъ были указаны также и способы для устраненія означенныхъ задержекъ, чѣмъ, съ одной стороны, увеличивалось бы экономическое развитіе края, а съ другой, вслѣдствіе усиленія перевозки, возросъ бы и валовой доходъ. Многіе грузы, какъ напр. уголь, скоть, его продукты и проч., которые до сихъ поръ, положительно можно сказать, еще не по всѣмъ дорогамъ перевозились, вслѣдствіе вышеуказанныхъ неудобствъ, могутъ двинуться, наконецъ, въ томъ количествѣ, которое явно будетъ свидѣтельствовать о развитіи производительности страны; хлѣбъ же, при болѣе облегченной системѣ перевозки, явится въ значительно большемъ количествѣ, и Россія, можно надѣяться, снова получить возможность конкурировать въ этомъ отношеніи съ Америкой.

Но привлеченіе грузовъ и вслѣдствіе того развитіе перевозки по желѣзнымъ дорогамъ представляетъ собою лишь одну сторону дѣла, или, такъ сказать, одинъ изъ коэффициентовъ чистаго дохода; другой коэффициентъ, и едва-ли не самый важный, составляетъ отношеніе расходовъ по эксплуатаціи къ валовому доходу. Сколько бы ни увеличивалось количество перевозимыхъ грузовъ, но если одновременно съ этимъ будутъ въ меньшей пропорціи увеличиваться и расходы по эксплуатаціи, то, очевидно, приращенія въ доходности не можетъ быть. Самымъ нагляднымъ въ этомъ отношеніи примѣромъ можетъ служить Либаво-Роменская дорога, на которой валовой доходъ и валовой расходъ слѣдующій:

годъ.	валовой доходъ.	валовой расходъ.
1874	2.657.628 11	2.027.727 70
1875	3.059.487 47	2.476.098 73
1876	3.007.743 25	2.389.422 30
1877	5.538.091 89	3.484.443 41
1878	6.863.961 60	4.664.052 27
1879	6.110.219 96	4.979.157 01

Изъ приложенной выше таблицы № 22 видно, что въ этомъ отношеніи положеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ тѣмъ болѣе неутѣшительно, что съ каждымъ годомъ оно ухудшается. Та же таблица указываетъ, что число дорогъ у насъ съ благопріятнымъ процентнымъ отношеніемъ валоваго расхода по валовому доходу весьма незначительно, а именно:

До	40%	--	2
40	—	50	— 3
50	—	60	— 7
60	—	80	— 6
80	—	100	— 20
Свыше	—	100	— 7

Какія же причины такого неудовлетворительнаго положенія у насъ желѣзныхъ дорогъ и что можно сдѣлать для устраненія неблагопріятнаго процентнаго отношенія, отражающагося на финансовомъ состояніи нашихъ рельсовыхъ путей столь удручающимъ образомъ?

Первое, что невольно бросается въ глаза при разсмотрѣніи таблицы доходности дорогъ, находящихся въ плохомъ состояніи, это то, что всѣ онѣ принадлежатъ къ числу дорогъ гарантированныхъ и притомъ построенныхъ въ послѣднее время. Поэтому, кажется, несомнѣнно, что гарантія, въ томъ видѣ, въ какомъ она давалась нашимъ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ, такъ сказать, поощряетъ желѣзныя дороги безучастно относиться къ результатамъ эксплуатаціи.

Нельзя не обратить вниманія на то, что дороги первыхъ двухъ категорій, находясь въ различныхъ климатическихъ, экономическихъ и торговыхъ условіяхъ, всетаки эксплуатируются удовлетворительно; фактъ этотъ представляетъ собою весьма утѣшительное явленіе и объясняется именно тѣмъ, что плохое финансовое состояніе многихъ изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ зависитъ не только отъ тѣхъ или другихъ мѣстныхъ условій, но также, и притомъ въ значительной степени, отъ способа управленія ими, такъ какъ благодаря дурному управленію расходуется слишкомъ много на разные непроизводительные расходы при ремонтѣ пути и подвижнаго состава, а также въ другихъ случаяхъ.

Для подтвержденія вышесказаннаго при семъ прилагается особый трудъ, въ которомъ нагляднымъ образомъ выражены издержки по эксплуатаціи до-

рогъ, которыя, по мнѣнію Коммисіи, хорошо управ-  
ляются и, параллельно имъ, -- издержки дорогъ, ко-  
торыя слишкомъ много тратятъ на расходы по экс-  
плоатаціи (\*); данныя эти относятся до десяти дорогъ,  
общая гарантія которыхъ составляетъ 22,175,948 р.  
кред.; изъ числа этихъ дорогъ пять (Московско-Кур-  
ская, Рязанско - Козловская, Динабурго - Витебская,  
Московско-Ярославская и Курско-Кіевская) по коли-  
честву своего чистаго дохода (13,511,519 р.) не нуж-  
даются въ приплатѣ Правительства, такъ какъ до-  
ходъ ихъ превышаетъ гарантію (8,225,223 р.), а пять  
другихъ (Курско-Харьково-Азовская, Грязе-Царицын-  
ская, Московско - Брестская, Харьково - Николаевская  
и Либаво - Роменская), чистый доходъ которыхъ  
(4,971,617 р.) ниже гарантированнаго (13,950,725 р.),  
нуждаются въ приплатѣ.

Для сравненія взяты попарно такія дороги, кото-  
рыя, находясь почти въ одинаковыхъ мѣстныхъ усло-  
віяхъ и будучи, приблизительно, сходны по каче-  
ству и относительному количеству перевозимаго по  
нимъ груза, должны бы были давать и одинаковое  
процентное отношеніе расхода по эксплуатациіи къ  
валовому доходу; между тѣмъ оказывается, что это  
отношеніе для первыхъ пяти дорогъ, которыя не при-  
бѣгаютъ къ пользованію правительственною гаран-  
тіею, слѣдующее:

Московско-Курская . . . .	52,81%
Рязанско-Козловская . . . .	52,74%
Динабурго-Витебская . . . .	56,19%
Московско-Ярославская . . . .	35,67%
Курско-Кіевская . . . . .	47,45%

Для тѣхъ же дорогъ, которыя прибѣгаютъ къ пра-  
вительственной гарантіи, оно равно:

Курско-Харьково-Азовская . . . .	81,77%
Грязе-Царицынская . . . . .	80,49%
Либаво-Роменская . . . . .	83,32%
Московско-Брестская . . . . .	90,09%
Харьково-Николаевская . . . . .	80,39%

Такой результатъ объясняется именно тѣмъ, что  
по многимъ статьямъ, составляющимъ существенную  
долю общаго расхода, попарно сравниваемые одно-  
родные расходы представляются далеко неодина-  
ковыми\*

(\*) Приложение № 30-й.

Для подтвержденія вышесказаннаго можно привести еще слѣдующія данныя:

Въ 1880 году Московско-Брестская дорога израсходовала 8,238 р. съ версты или 1 руб. 47 коп. съ версты пробѣга поѣзда. Въ томъ же періодѣ Московско - Ярославская дорога, доходность которой выше, израсходовала всего 4,388 р. съ версты или 1 р. 22 к. съ версты пробѣга. Сопоставленіе этихъ цифръ наглядно свидѣтельствуетъ, что Московско-Брестская дорога, выручая значительно меньше дороги Московско-Ярославской, тратитъ на свою эксплуатацію суммы почти вдвое большія; точно также содержаніе центрального и мѣстныхъ управленій Московско - Ярославской дороги обходится почти на 45% меньше, чѣмъ тѣ же учрежденія Московско-Брестской дороги. Сверхъ того, при сравненіи расходовъ обѣихъ дорогъ, особенно рѣзко бросается въ глаза разница затратъ по службамъ тяги и подвижнаго состава, на которыя Московско-Ярославская дорога расходуетъ 50% меньше чѣмъ линія Московско-Брестская.

Приблизительно къ подобнымъ же выводамъ приводитъ сравненіе дорогъ Харьковско - Николаевской и Курско-Кіевской. Курско-Кіевская дорога, имѣвшая значительно большій поверстный доходъ, чѣмъ линія Харьковско-Николаевская, затратила въ 1880 году всего 6,196 р. на версту или 1 р. 26 к. на версту пробѣга, тогда какъ Харьковско-Николаевская дорога израсходовала 6,764 р. на версту или 1 р. 87 к. на версту пробѣга.

Особенно рѣзко выдѣляется сравненіе расходовъ по содержанію центральныхъ и мѣстныхъ управленій обѣихъ дорогъ; такъ, Курско - Кіевская дорога израсходовала на сей предметъ 682 р. съ версты, а Харьковско-Николаевская 844 р. съ версты, т. е. почти на 24% болѣе.

Такимъ образомъ, сравненіе дорогъ, которыя управляются со столь различными результатами, не смотря на приблизительно одинаковое ихъ положеніе, самымъ нагляднымъ образомъ доказываетъ, что финансовая неудовлетворительность нашихъ желѣзныхъ дорогъ дѣло поправимое, необходимо только установить точныя правила для составленія смѣтъ и контроля отчетности, указавъ возможности желѣзнымъ дорогамъ и ту норму отношенія расходовъ къ доходамъ, превысить которую онѣ не имѣютъ права, и вмѣстѣ съ тѣмъ, въ случаѣ надобности, прибѣгая и

къ принудительнымъ мѣрамъ противъ тѣхъ Обществъ, которыя уклоняются отъ правильнаго управленія и экономіи въ расходахъ, хотя возможность того и другаго вполне доказывается, но приведеніе расходовъ желѣзныхъ дорогъ къ нормѣ, при которой не требовалось бы правительственныхъ приплатъ, немислимо, такъ какъ есть дороги (напр. Закавказская, Лозово-Севастопольская, Уральская, Донецкая и др.), которыя не могутъ существовать безъ поддержки Правительства.

Правительственные органы должны обратить особое вниманіе на правильность управленія тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя страдаютъ своимъ неустройствомъ, съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ надобности были приняты мѣры, изъ которыхъ самая крайняя, конечно, отобраніе дороги въ казенное управленіе.

Правительство, въ виду уплачиваемыхъ имъ ежегодно гарантій, не только имѣетъ право, но обязано обратить особое вниманіе на неудовлетворительность порядка составленія смѣтъ и веденія отчетности, а также на установленіе болѣе правильнаго и дѣйствительнаго контроля.

Между тѣмъ, способы, которыми Правительство до сихъ поръ ограждало свои финансовыя интересы, едва-ли могутъ считаться достаточными.

Поэтому необходимы мѣры, какъ въ видахъ охраненія казеннаго интереса, такъ и въ видахъ спасенія самихъ желѣзныхъ дорогъ отъ окончательнаго разстройства.

Мѣры эти, проектированныя Государственнымъ Контролемъ и разсматриваемыя нынѣ въ особыхъ коммисіяхъ при Государственномъ Контролѣ, составляютъ предметъ отдѣльнаго труда, имѣющаго быть въ непродолжительномъ времени представленнымъ на утвержденіе высшихъ правительственныхъ учреждений.

Онѣ заключаются:

а) въ установленіи формъ и правилъ счетоводства, соотвѣтствующаго всѣмъ требованіямъ подробнаго контроля;

б) въ періодической повѣркѣ счетоводства и всѣхъ матеріальныхъ и денежныхъ оборотовъ дорогъ, начиная отъ первоначальнаго ихъ возникновенія и оканчивая опредѣленіемъ чистой выгоды;

в) въ составленіи, по финансовымъ вопросамъ, вѣрныхъ и точныхъ свѣдѣній, необходимыхъ при

разсмотрѣніи смѣтъ и самое разсмотрѣніе смѣтъ, преимущественно въ отношеніи вліянія ихъ на общіе финансы Государства.

Учрежденіе контроля въ томъ видѣ, въ какомъ его предполагаетъ Государственный Контроль, несомнѣнно, принесетъ значительную пользу; но тѣмъ не менѣе, можно положительно сказать, что одно учрежденіе контроля, такъ сказать, письменнаго или кабинетнаго, точно такъ же, какъ одно составленіе желѣзнодорожнаго закона и принятіе тѣхъ мѣръ, которыя предложены Высшею Коммисіею, не приведетъ къ тѣмъ результатамъ, которыхъ Правительство вправѣ ожидать, если не будетъ вполне опредѣленъ и добросовѣстно примѣненъ порядокъ, установленный въ новомъ законѣ относительно устройства какъ мѣстныхъ и станціонныхъ учрежденій, такъ и Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта, въ коемъ, кромѣ правительственныхъ чиновниковъ, имѣются представители отъ сторонъ, наиболѣе заинтересованныхъ въ правильномъ веденіи дѣла.

Независимо отъ осуществленія этого общаго организационнаго начала, безъ чего желѣзнодорожное дѣло будетъ все болѣе и болѣе ухудшаться, необходимо вмѣстѣ съ тѣмъ, и именно для содѣйствія въ достиженіи означенной цѣли, проектировать слѣдующія мѣропріятія:

Прилагаемый при семъ докладъ о финансовомъ положеніи нашихъ желѣзныхъ дорогъ показываетъ, до какой степени сложны тѣ капиталы, которые составляютъ сумму, выражающую затраты Россіи на устройство желѣзнодорожной сѣти. Крайне желательно, поэтому, упрощеніе въ этомъ отношеніи и затѣмъ передача всего финансоваго хозяйства въ исключительное вѣдѣніе одного изъ отдѣловъ Министерства Финансовъ; причемъ, въ случаѣ необходимости выдачи желѣзнымъ дорогамъ какихъ-либо ссудъ въ видѣ денежнаго ли пособія и отпуска чего либо изъ казенныхъ запасовъ, — окончательное рѣшеніе по всѣмъ означеннымъ вопросамъ принадлежало бы тому же вѣдомству, по соглашеніи съ Высшимъ Желѣзнодорожнымъ Совѣтомъ.

Переходя затѣмъ къ вопросу о капиталахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, необходимо обратить вниманіе на существующую финансовую систему относительно образованія капиталовъ, гарантіи Правительствомъ

процентовъ и погашенія долговъ Обществъ *Правительству*.

Въ счетъ разрѣшенныхъ нѣкоторымъ Обществамъ дополнительныхъ выпусковъ облигацій, выдавались имъ авансы, съ тѣмъ, чтобы облигаціонные капиталы ихъ были увеличены на сумму, которая окажется необходимою для реализаціи суммъ соотвѣтствующихъ авансамъ, и обыкновенно съ оставленіемъ облигацій за Правительствомъ по цѣнѣ и условіямъ, которыя предоставлялось опредѣлить Министру Финансовъ. Въ большинствѣ случаевъ, условія разрѣшенныхъ такимъ образомъ увеличеній облигаціонныхъ капиталовъ еще не опредѣлены, вслѣдствіе чего дополнительные капиталы нѣкоторыхъ Обществъ не могутъ быть выражены точною цифрою, что порождаетъ запутанность въ расчетахъ ихъ съ Правительствомъ, а потому слѣдовало бы, въ интересахъ Правительства и самихъ Обществъ, всѣ вопросы по увеличенію ихъ облигаціонныхъ капиталовъ ускорить разрѣшеніемъ.

Нѣкоторыя значительныя суммы, ассигнованныя за одинъ разъ на усиленіе нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ и отпущенныя по требованію Министерства Путей Сообщенія, не распределены еще между желѣзнодорожными Обществами, потому что относительно распределенія ихъ не послѣдовало еще соглашенія между Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ и даже не выяснено, должны ли быть выданные авансы обращены въ счетъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ, или на эксплуатаціонные доходы или, наконецъ, зачислены въ ссуды. Самымъ разительнымъ примѣромъ такого рода авансовъ можетъ служить сумма, ассигнованная по Высочайше утвержденному 22-го Августа 1877 года мнѣнію Государственнаго Совѣта и Высочайше утвержденному 31-го Декабря того же года положенію Комитета Министровъ, въ размѣрѣ 25,152,573 р. на усиленіе подвижнаго состава, устройство полустанцій и на разныя дополнительные работы по десяти дорогамъ на случай блокады Балтійскихъ портовъ. А потому представляется крайне необходимымъ въ возможно скорѣйшемъ времени опредѣлить, на какое Общество какія суммы должны быть отнесены и какимъ образомъ онѣ должны быть за нимъ зачислены, какъ изъ означеннаго выше ассигнованія въ 25,159,573 р., такъ

и изъ другихъ суммъ, находящихся въ такомъ же неопредѣленномъ положеніи.

Признается также полезнымъ, при исчисленіи суммъ правительственныхъ приплатъ по гарантіи, исключать изъ расходовъ по эксплуатаціи такіе расходы, которые, по всей справедливости, должны падать на остатокъ чистаго дохода, причитающійся Обществу, а въ случаѣ бездоходности дороги—поступать въ число частныхъ долговъ Общества.

Въ порядкѣ исчисленія процентовъ по долгамъ Обществъ Правительству существуетъ разногласіе между Правительствомъ и Обществами, что въ видахъ правильности расчетовъ и вообще пользы дѣла, полагалось бы устранить.

Къ этому слѣдуетъ прибавить, что хотя вслѣдствіе проектированныхъ мѣръ и можно надѣяться на значительное улучшеніе въ веденіи желѣзнодорожнаго дѣла, тѣмъ не менѣе нельзя не обратить вниманія на то обстоятельство, что нынѣ весьма значительное количество желѣзнодорожныхъ Обществъ находится въ крайне тяжеломъ финансовомъ положеніи и не устройствомъ своимъ приноситъ чувствительный вредъ Государству, отъ котораго они требуютъ не только приплатъ по гарантіи акцій и облигацій, но, кромѣ того, значительныхъ суммъ для покрытія расходовъ по эксплуатаціи. Такія дороги не только ложатся тяжелымъ бременемъ на государственное казначейство, вслѣдствіе ежегодныхъ и постоянно увеличивающихся приплатъ, но еще, во многихъ случаяхъ, наносятъ вредъ и тѣмъ мѣстностямъ, чрезъ которыя проходятъ, такъ какъ часто, не имѣя достаточныхъ средствъ для правильной эксплуатаціи, они далеко не могутъ удовлетворить мѣстнымъ требованіямъ земледѣлія, промышленности и торговли.

Въ виду этого, для исправленія нашего желѣзнодорожнаго дѣла недостаточно установленія одного законодательства, для этого необходимо осуществить еще всѣ тѣ административныя мѣропріятія, которыя предлагаются во второй части настоящаго доклада и, наконецъ, рѣшиться безотлагательно привести въ исполненіе нижеслѣдующую мѣру:

Такъ какъ нѣкоторыя изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ находятся въ такомъ состояніи, при которомъ долге не могутъ существовать самостоятельно, такъ какъ оставлять ихъ въ такомъ положеніи невозможно.