

27470 Вып IV



~~32736~~

О ЧИСЛѢ

СЛУЖАЩИХЪ И РАБОЧИХЪ

НА РУССКИХЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

Высочайше учрежденная особая
высшая Комиссія для всесторонняго
ислѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

Вып. IV.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Государственная Типографія.

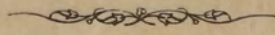
1909.

27270

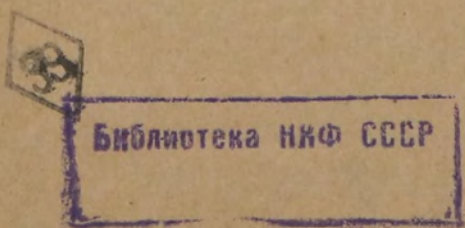


~~Зв. 36.~~

О ЧИСЛѢ
СЛУЖАЩИХЪ И РАБОЧИХЪ
НА РУССКИХЪ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Государственная Типографія.
1909.



K

84461

О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Коммисія дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Иващенко, разсматривая вопросъ о причинахъ, вызвавшихъ повышение стоимости эксплуатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, обратила свое вниманіе на многочисленность служащихъ и рабочихъ, приходящихся на версту эксплуатационной длины нашей сѣти ¹⁾. Она указала, что число постоянныхъ служащихъ на европейской сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, составлявшее въ 1897 г. 159.077 человекъ, возрасло въ 1901 г. до 214.728 человекъ, т. е. увеличилось на 55.651 человекъ. Если отнести эти цифры къ верстѣ протяженія, то окажется, что въ 1897 г. на версту протяженія европейской сѣти приходилось 7,48 постоянныхъ служащихъ, а въ 1901 г. 7,76, т. е. на 0,28 болѣе. Повышеніе этой нормы обусловило увеличеніе въ 1901 г. эксплуатационныхъ расходовъ на 3.000.000 р. Хотя это обстоятельство указывало, что и весьма незначительное измѣненіе численности служащихъ и рабочихъ, приходящихся на версту протяженія, уже вызываетъ очень замѣтное измѣненіе въ расходахъ, но коммисія не входила въ подробности обсуждаемаго вопроса. Она ограничилась нѣкоторымъ обсужденіемъ сравнительныхъ свѣдѣній, приведенныхъ представителями Министерства Путей Сообщенія о нормахъ службы и отдыха личнаго состава на русскихъ, австрійскихъ, французскихъ и прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

¹⁾ Журналь коммисіи, стр. 91.
№ 94.

Засимъ комиссія, не считая для себя возможнымъ, по недостаточности имѣющихся данныхъ, входитъ въ дальнѣйшемъ въ болѣе подробное разсмотрѣніе поводовъ, вызвавшихъ возрастанія числа служащихъ на сѣти русскихъ казенныхъ дорогъ, признала лишь, что возрастаніе это является одною изъ существенныхъ причинъ повышенія эксплуатационныхъ расходовъ за послѣдніе годы ¹⁾.

Вполнѣ соглашаясь съ этимъ послѣднимъ замѣчаніемъ, должно съ особымъ вниманіемъ остановиться на обсужденіи вопроса объ опредѣленіи необходимаго и достаточнаго числа служащихъ и рабочихъ на каждой изъ желѣзныхъ дорогъ въ особенности.

Обсуждая вопросъ о числѣ служащихъ и рабочихъ на отдѣльныхъ дорогахъ, нельзя останавливаться на одной ихъ категоріи—постоянныхъ служащихъ. Подраздѣленіе служащихъ и рабочихъ на постоянныхъ и временныхъ устанавливается на довольно шаткихъ основахъ и потому на разныхъ дорогахъ, какъ видно изъ таблицъ отъ 1 до 10, относящихся къ 1904 г., соотношенія между постоянными и временными служащими и рабочими, по всѣмъ службамъ, весьма разнообразны. На иныхъ дорогахъ временныхъ служащихъ совсѣмъ нѣтъ, на другихъ напротивъ ихъ весьма много. Такъ напримѣръ на Сызрано-Вяземской дорогѣ, по службѣ пути, таблица 3, временныхъ служащихъ вовсе не было; а по Московско-Курской, при 3.922 постоянныхъ служащихъ, было 1.718 временныхъ, на Харьковско-Николаевской, при 3.360 постоянныхъ, было 1.515 временныхъ. Подобныя же явленія замѣчаются и по службѣ тяги, таблица 4, и по службѣ движенія, таблица 5.

Кромѣ постоянныхъ и временныхъ служащихъ и рабочихъ содержатся еще рабочіе поденные. Нерѣдко всѣ три категоріи рабочихъ участвуютъ въ производствѣ однѣхъ и тѣхъ же работъ. Число поденныхъ рабочихъ часто и значительно превышаетъ сумму постоянныхъ и временныхъ.

¹⁾ Журналъ комиссіи, стр. 110.

Въ другихъ случаяхъ, напротивъ, составляетъ только небольшую долю числа постоянныхъ и временныхъ рабочихъ. Въ виду этого надо принимать въ расчетъ или каждую категорію отдѣльно, точно устанавливая ея обязанности, или всѣ три категоріи вмѣстѣ по каждой отдѣльной службѣ.

Говоря о численности находящихся на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ служащихъ и рабочихъ, часто сравниваютъ эти числа съ числами статистическихъ свѣдѣній, публикуемыхъ иностранными дорогами, и чаще всего указываютъ на желѣзныя дороги Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ. Многимъ кажется, что Штаты и Европейская Россія представляютъ много сходныхъ сторонъ: протяженія также велики, во многихъ мѣстностяхъ населеніе сравнительно также рѣдко.

Другія обстоятельства, имѣющія несравнимо большее вліяніе на численность людей нужныхъ, въ среднемъ выводѣ, на версту длины дороги, для ея обслуживанія, совершенно упускаются изъ вида.

Между этими обстоятельствами, кромѣ хозяйственности распорядителей дороги, находятся еще: общій характеръ и трудоспособность населенія и тѣ требованія, которыя предъявляются не только правительственными органами, но и населеніемъ вообще, къ условіямъ безопасности движенія.

На службу желѣзныхъ дорогъ призываются такія значительныя массы лицъ, что на нихъ вполне отражаются физическія и умственныя качества населенія. Чтобы уяснить себѣ это значеніе, можно привести хотя бы два примѣра.

Такъ, Д. Менделѣевъ въ томѣ I, части I, ученіе о промышленности, на страницѣ 125 говоритъ: Германская химическая промышленность даетъ продуктовъ на 439.000.000 р. при 115,000 рабочихъ или на cadaго по 3.800 р. Въ Штатахъ дала товаръ на 115.000.000 р. при 17.000 рабочихъ или на cadaго по 6.800 р. Промышленности: каменная, стеклянная, глиняная, цементная и т. п. въ Германіи—на

187.000.000 р. при 558,000 рабочихъ, на каждаго 335, а въ Штатахъ 438.000.000 р. при 233,300 рабочихъ или по 1.880 р. на каждаго рабочаго. Подобно этому по другимъ отраслямъ промышленности. Въ общемъ и среднемъ (по 11-му цензусу 1890 г.), если на одного американскаго рабочаго приходится въ годъ произведенныхъ товаровъ на 3.881 р., то на каждаго исчисленнаго въ Германіи рабочаго (1897 г.) надо принять годовую производительность, по крайней мѣрѣ, $3\frac{3}{4}$ раза меньшую или въ 1.000 р. Если производительность нѣмецкихъ рабочихъ ниже американскихъ, то нѣмецкая тщательность и аккуратность превосходятъ французскую и англійскую.

Другой примѣръ особой трудоспособности и выносливости американскихъ рабочихъ приводитъ инженеръ - технологъ Татлинъ послѣ своей командировки въ Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты. Онъ пишетъ: «для знакомства съ работою двойныхъ бригадъ, я дѣлалъ поѣздки на товарныхъ паровозахъ отъ Альбани до Дивайта (товарная станція Сиракузъ) и лично убѣдился въ томъ, что трудъ американской товарной бригады вообще, а работающей въ двойной смѣнной системѣ въ особенности,—не можетъ сравниться съ трудомъ нашей бригады. Трудъ нашей товарной бригады я знаю по опыту, такъ какъ началъ свою службу съ помощника машиниста въ товарныхъ поѣздахъ и прошелъ службу товарнаго машиниста».

Затѣмъ онъ описываетъ одну поѣздку на паровозѣ съ товарнымъ поѣздомъ изъ Альбани до Дивайта и обратно. Вызванные къ поѣзду въ 9 часовъ утра и отправившись изъ Альбани въ 10 часовъ, они пріѣхали въ Дивайтъ въ 8 часовъ 20 минутъ вечера, пройдя 136 миль или 204 версты, имѣя въ поѣздѣ 67 порожнихъ вагоновъ (134 оси), способныхъ вмѣщать по 25—30 тоннъ (1.350—1.620 пудовъ). Чтобы провести такой поѣздъ, надо много потрудиться въ теченіи всей поѣздки. Время остановки въ Дивайте длилось всего 3 часа 27 минутъ и было употреблено отчасти для набора воды и угля; на остановку въ депо пришлось

1 часъ 40 минутъ. Изъ Дивайта поѣхали со скорымъ товарнымъ поѣздомъ, составленнымъ изъ 30 груженныхъ вагоновъ, вмѣщавшихъ каждый отъ 25 до 30 тоннъ груза и прибыли въ Альбани къ 7 часамъ 10 минутамъ утра.

Такимъ образомъ, въ однѣ сутки, съ одною бригадою, паровозъ прошелъ болѣе 400 верстъ, а бригада работала 22 часа, съ перерывомъ въ 1 часъ 40 минутъ. Машинисты говорили г. Татлину, что ихъ работа лучше работы тѣхъ машинистовъ, которые имѣютъ въ своемъ нераздѣльномъ распоряженіи паровозъ, потому что жизнь ихъ регулярнѣе и они могутъ селиться въ болѣе удобныхъ дешевыхъ мѣстностяхъ.

Среди населенія, привыкшаго къ внимательности и осмотрительности, желѣзныя дороги не должны принимать столько же мѣръ предосторожности противу несчастныхъ случаевъ, сколько нужно принимать среди населенія, готово ваго рисковать. Если же особыя мѣры предосторожности не принимаются, какъ дѣлается у насъ, то несчастные случаи значительно умножаются, какъ ясно доказываетъ практика американскихъ дорогъ¹⁾.

Въ отчетные періоды:

	въ 190 ⁴ / ₅ г.	190 ⁵ / ₆ г.
Изъ числа служащихъ на линіи одинъ убитый на . . .	411	387
Изъ числа служащихъ на линіяхъ одинъ поврежденный на	21	20
Изъ путешественниковъ		
1 убитый на	1.375.856	2.222.691
Изъ путешественниковъ		
1 поврежденный на	70.655	74.131
или 1 убитый при пробѣгѣ.	44.300.000	40.104.000 миль.
» 1 поврежденный при пробѣгѣ	2.300.000	2.338.000 »
или 1 убитый при пробѣгѣ.	66.450.000	105.156.000 вер.
» 1 поврежденный	3.450.000	3.500.500 »

¹⁾ См. Archiv für Eisenbahneser. 1908 Seite 1448.

На нашихъ дорогахъ:

	въ 1904 г.	1905 г.
Изъ числа служащихъ 1 убитый приходится на	765	759
Изъ числа служащихъ 1 поврежденный на	180	157

Пострадавшихъ пассажировъ было у насъ:

	въ 1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.
убитыхъ 1 на .	960.000	961.000	800.000	398.000 ¹⁾
раненыхъ 1 на	192.000	167.000	147.000	78.000

При побѣгѣ пассажировъ:

	1902 г. пробѣгъ вер.	1903 г. пробѣгъ вер.	1904 г. пробѣгъ вер.	1905 г. пробѣгъ вер.
убитыхъ 1 на .	104.700.000	106.600.000	103.900.000	58.700.000 ¹⁾
поврежденныхъ на	21.000.000	11.500.000	19.000.000	11.800.000

Изъ этихъ данныхъ видно, что благодаря принимаемымъ предосторожностямъ у насъ служащiе и рабочiе страдаютъ менѣе, чѣмъ въ С. А. С. Штатахъ. Число убиваемыхъ раза въ два менѣе, а число получающихъ поврежденiя въ 8, въ 9 разъ менѣе.

Пассажировъ, убитыхъ по отношенiю къ числу проѣхавшихъ, у насъ значительно больше, чѣмъ въ Америкѣ, а по отношенiю проходимыхъ ими путей, у насъ разъ 1,5 менѣе, а поврежденныхъ у насъ менѣе разъ въ 30²⁾.

Достигаются эти результаты отчасти вслѣдствiе менѣе быстрой ѣзды, хотя огромное число поѣздовъ и въ Америкѣ ходятъ немного быстрѣе нашихъ; отчасти же большому числу осмотровъ пути и подвижного состава, что достигается большимъ числомъ служащихъ и рабочихъ.

Численность служащихъ и рабочихъ показывается въ статистическихъ данныхъ, публикуемыхъ относительно иностранныхъ дорогъ; но часто эти данныя страдаютъ неполнотою и недостаточною опредѣлительностью. Такъ въ Archiv für Eisenbahnwesen на страницѣ 181 за 1908 годъ

¹⁾ Исключительный случай вслѣдствiе несчастiя съ воинскимъ поѣздомъ.

²⁾ См. Статистич. сборникъ за 1905 г. таб. XI.

показаны для Австрійскихъ дорогъ штатные и вольно-наемные съ подраздѣленіемъ по службамъ, съ отдѣленіемъ штатныхъ отъ нештатныхъ, на такъ называемыхъ Beamte, Unterbeamte, Weibliche Bedienste, Diener и Arbeiter.

Въ томъ же томѣ Archiv'a, на стр. 438, показаны числа служащихъ на Австрійскихъ дорогахъ въ томъ же 1905 году, но уже въ другихъ числахъ:

	на стр. 181	на стр. 438
Beamte	8.516	7.667
Unterbeamte	7.119	7.070
Weibliche Bedienste	668	—
Diener	38.438	33.028
Arbeiter	52.922	—
	<hr/>	<hr/>
	107.663	47.765

Сверхъ того на стр. 181 показаны еще не штатные:

Beamte	10.806
Unterbeamte	8.154
Weibliche Bedienste	4.538
Diener	29.631
Arbeiter	58.808
	<hr/>
	108.937

Съ приведенною оговоркою относительно данныхъ, публикуемыхъ иностранными дорогами, можно обратиться и къ разсмотрѣнію этихъ свѣдѣній. Для обсужденія разсматриваемыхъ данныхъ полезно расположить иностранныя дороги въ порядкѣ нѣкоторой постепенности.

Наименьшій личный составъ показывается на дорогахъ С. А. С. Штатовъ, съ малою густотою движенія.

Въ слѣдующей таблицѣ группы дорогъ С. А. С. Штатовъ расположены въ порядкѣ возрастающей густоты движенія ¹⁾.

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1908. Seite 1434.

Первая строка въ группѣ относится къ 1905, а вторая къ 1906 году.

Г р у п п а.	Протяженіе милліоны верстъ.	Пробѣгъ поѣзд. мил- ліон.верстъ.	Пробѣгъ поѣздо- верстъ, на 1 версту.	Число слу- жащихъ на 1 версту.
IX	15,594	39,7	2,559	2,82
	16,136	41,3	2,579	2,97
IX	18,555	51,7	2,785	3,07
	19,561	56,8	2,900	3,57
VII	11,590	31,8	2,744	2,18
	11,726	36,5	3,113	2,89
VIII	30,184	94,7	3,227	3,08
	31,124	104,7	3,365	3,22
IV	13,311	45,4	3,417	3,43
	13,645	48,2	3,533	3,79
V	25,754	96,8	3,760	3,33
	26,743	103,9	3,893	3,63
VI	47,920	194,3	4,052	3,44
	49,426	206,2	4,172	3,60
III	24,554	162,9	6,634	5,37
	24,769	172,7	6,977	5,80
I	7,821	60,7	7,761	6,17
	7,893	62,6	7,931	6,44
II	22,813	255,5	9,885	9,60
	23,310	239,9	10,292	10,51

Такое малое число служащихъ на версту, какъ указано въ группѣ VII въ 1905 г., заставляетъ думать, что кромѣ приводимаго числа служащихъ работаютъ еще другіе люди, относимые, можетъ быть, къ расходамъ на работы. При этомъ весьма вѣроятномъ преуменьшеніи, въ группѣ II, видимъ, что на другихъ группахъ при большой густотѣ

движенія, число служащихъ на версту доходитъ до 9,6 и до 10, 5. Эти числа, какъ будетъ видно далѣе, немного отличаются отъ числа встрѣчающихся на желѣзныхъ дорогахъ материка Европы.

Статистическія данныя, публикуемыя Прусскимъ Министерствомъ публичныхъ работъ, помѣщаемыя въ Archiv für Eisenbahnwesen за 1908 г., по отношенію къ нѣкоторымъ Европейскимъ дорогамъ, указываютъ: длину пробѣга всѣхъ поѣздовъ и число служащихъ и рабочихъ съ болѣе или менѣе подробнымъ подраздѣленіемъ по родамъ службы. Относительно другихъ дорогъ не указываютъ пробѣга поѣздовъ, а приводятъ только полезный пробѣгъ паровозовъ (дороги Баварскія, Баденскія и Виртембергскія) и слѣдовательно позволяютъ лишь приблизительно оцѣнивать густоту движенія. Остановившаяся прежде всего на дорогахъ съ неполными данными, найдемъ:

Баденскія дороги ¹⁾.

Общее протяженіе въ 1906 г. 1727,42 кил. (1619 вер.).

Пробѣгъ паровозовъ (вмѣстѣ съ одиночными) 37,021,930 кил.

Пробѣгъ поѣздовъ не указанъ.

С Л У Ж А Щ І Е.	Штатные.	Diätetisch.	Рабочіе.	Всего.	На 1 версту.
При общемъ управленіи	762	246	301	1,309	0,81
Ремонтъ и охрана пути	782	185	3,931	4,903	3,03
Станціонная служба и сопровож. поѣздовъ	3,339	1,810	6,808	11,957	7,38
Подготовленіе поѣздовъ и мастерскихъ	1,437	320	4,544	6,301	3,89
	6,325	2,561	15,584	24,470	
Итого на версту	3,9	1,58	9,61	15,1	15,11

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 422.

Баварскія дороги ¹⁾.

Общее протяженіе въ 1905 г. . 6465,24 кил. (6059,3 вер.).

» » » 1906 » . 6540,19 » (6129,5 »).

Полезный пробѣгъ паровозовъ въ 1905 г. 58,582,443 кил.

» » » » 1906 » 58,609,881 »

Вѣроятный пробѣгъ поѣздовъ
на версту въ 1905 г. 9,061 вер.

Вѣроятный пробѣгъ поѣздовъ
на версту » 1906 » 8,960 »

С Л У Ж А Щ І Е.	Въ упра- вленіи.	По ре- монту и охранѣ пути.	Станціон- ные и со- прово- ждающіе поѣзда.	Снаря- жающіе поѣзда и рабочіе мастер- скихъ.	Всего.
Штатные	3,440	3,084	15,174	4,567	26,265
Diäterisches personal	86	—	241	—	327
Помощники	387	1,288	7,135	3,562	12,422
Путевые и ремонтные рабочіе.	—	9,689	—	—	9,689
Рабочіе въ мастерскихъ	—	—	—	5,106	5,106
Итого въ 1906 г.	3,913	14,061	22,600	13,236	53,809
или на 1 верс. пути	0,64	2,29	3,68	2,16	8,8
Въ 1905 г. было	3,993	13,291	22,241	12,841	52,368

Повидимому поденные рабочіе не включены. На прусскихъ дорогахъ поденныхъ и просто рабочихъ всего было въ 1906 г. 148,356, что на версту даетъ 4,6, при полномъ числѣ служащихъ и рабочихъ на версту 13,6. Вычитая отсюда 4,6, найдемъ для прусскихъ дорогъ безъ поденныхъ 9 на версту. Почти то же число (8,8) находится

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1908. S. 408.

для Баварскихъ. Слѣдовательно и на Баварскихъ дорогахъ число всѣхъ служащихъ и рабочихъ на версту, подобно какъ и на Прусскихъ, надо считать 13,6.

Саксонскія дороги ¹⁾.

Общее протяженіе въ 1905 г. . 3,142 кил.=(2,945 вер.).
 » » » 1906 » . 3,217 » » (3,015 »).
 Пробѣгъ поѣздовъ въ 1905 г. 31,969,756 кил.
 » » » 1906 » 33,060,234 »
 Густота движенія въ 1905 г. . . 10,175 вер. на 1 вер.
 » » » 1906 » . . 10,277 » » » »

Число служащихъ къ концу каждаго года.

	1905 г.		1906 г.	
	Всего.	На версту.	Всего.	На 1 версту.
По общему управленію	1,052	0,337	1,006	0,334
По службѣ пути	2,281	0,774	2,215	0,734
Станціон. и Abfertigungsdienst . . .	6,190	2,102	6,332	2,100
Служба сопровожденія поѣздовъ . .	2,533	0,860	2,555	0,847
Служба тяги	2,532	0,860	2,547	0,844
Электротехническая служба	75	0,025	87	0,029
Служба мастерскихъ	315	0,107	327	0,108
Строительная служба	167	0,056	176	0,058
Итого	15,145	5,14	15,305	5,08

Здѣсь опять очевидно многіе рабочіе не показаны.

¹⁾ Archiv für Eisenbahn wesen 1908 S. 152.

Виртембергскія дороги ¹⁾.

Протяженіе дороги къ 31 Марта 1907 г. 1,962,79 кил. = (1,839,5 вер.).

Полезный пробѣгъ паровозовъ 23,720,032 кил.

Вѣроятная густота движеній на 1 вер. 12,000 вер.

СЛУЖАЩІЕ И РАБОЧІЕ.	Штат-ные.	Diäteris-ches.	Рабочіе.	Всего.	На 1 вер-сту пути.
А. По управленію	629	440	35	1,104	0,600
В. Ремонтъ и охрана пути	1,368	2	3,531	4,901	2,663
С. Станціонные, подготовляющіе и сопровождающіе поѣзда	3,800	488	2,936	7,224	3,926
Д. Приспособляющіе и рабочіе мастерскихъ	1,477	—	2,292	4,769	2,592
Итого	7,274	930	9,794	17,998	9,781
Итого на 1 вер.	3,953	0,505	5,323	9,781	

Повидимому поденные рабочіе не включены.

Пруско-Гессенскія дороги ²⁾.

Въ 1906 г. общая длина 35,342,93 кил. = (33,123,6 вер.).

Пробѣгъ поѣздовъ 442,566,256 кил.

Густота движенія 12,522 поѣздо-версты на 1 вер.

Служащихъ: высшихъ 496, среднихъ 6,632,

низшихъ 2,553, всего	9,391
Поденныхъ (въ томъ числѣ женщинъ 3,162)	77,044
Рабочихъ (въ томъ числѣ женщинъ 2,213)	71,314
Путевыхъ рабочихъ	73,994
Рабочихъ мастерскихъ	62,382

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1908. S. 670.

²⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1908. S. 383.

Всего же служащихъ было 448,035 или среднимъ счетомъ на километръ 12,74 (или на версту 13,59).

На 1,000 полезныхъ паровозо-версть 0,961.

Сверхъ того было 201 Regierungsbaumeister и Regierungsbauführer.

» » » 368 Zivilsupernumerare.

» » » 988 Носильщиковъ, ничего не получавшихъ изъ кассы.

Путевыхъ работъ на 1 кил. пути 2,03 (на 1 вер. 2,66).

Эльзась-Лотарингскія дороги ¹⁾.

Протяженіе 1,938,01 кил.=(1,816,3 вер.).

Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ ²⁾ въ 1905 г. . 27,921,515 кил.

» » » » 1906 » . 30,006,500 »

Густота движенія въ 1905 г. . 14,400 вер. на 1 вер.

» » » 1906 » . 15,480 » » » »

Число служащихъ и рабочихъ.	Штатныхъ.	Нештатныхъ.	Рабочихъ.	Всего служащихъ и рабочихъ.	На версту.	
Въ управленіи въ . . .	1905 г.	817,23	233,90	129,62	1.181,77	0,641
	1906 »	831,41	225,23	142,96	1.190,60	0,633
По службѣ пути . . .	1905 г.	1.722,08	103,08	6.535,39	8.360,73	4,604
	1906 »	1.759,08	111,34	6.617,20	8.487,62	4,674
Станціонная и поѣздная прислуга . . .	1905 г.	5.795,37	962,43	5.559,83	12.317,83	6,783
	1906 »	6.028,24	981,67	5.887,03	12.896,96	7,102
По службѣ тяги мастерскихъ	1905 г.	1.712,44	293,30	6.055,91	8.061,83	4,439
	1906 »	1.811,17	354,30	6.157,07	8.322,74	4,382
Всего . . .	1905 г.	10.048,34	1.592,91	18.280,93	29,922,20	16,47
	1906 »	10.429,90	1.672,74	18.804,28	30.906,92	17,02
По службѣ тяги на 1,000 поѣздо-версть.	1905 г.—0,270.					
	1906 » —0,260.					

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1908. S. 365.

²⁾ id. S. 368.

Дороги Бельгійскія ¹⁾.

Протяженіе дорогъ въ 1905 г.	4,047,47 кил. (3,793,3 вер.).	
» » » 1906 »	4,065,14 » (3,809,9 »).	
Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ въ 1905 г.	68,652,366 кил.	
» » » » 1906 »	71,553,887 »	
Густота движенія на 1 вер. ²⁾ въ 1905 г.	16,960 вер.	
» » » » 1906 »	18,780 »	
Число служащихъ и рабочихъ въ 1905 г.		1906 г.
Штатныхъ	9.316	9.585
Низшихъ служащихъ и помощниковъ	2.307	2.425
Рабочихъ	47.376	49.126
	<hr/>	
Итого	58.999	61.156
На версту пути	14,76	16,02

Дороги Австрійскія ³⁾.

Протяженіе въ 1905 г.	12,350 кил.=(11,574 вер.).
» » 1906 »	12,570 » =(11,780 »).
Пробѣгъ поѣздовъ въ 1905 г.	73,118,178 кил.
» » » 1906 »	78,918.832 »
Густота движенія въ 1905 г., на версту	5,920 вер.
» » » 1906 г. » »	6,278 »

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1908. S. 1201.

²⁾ id. S. 1203.

³⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1908. S. 170, 430.

О числѣ служащихъ сказано ¹⁾:

	1905 г.	1906 г.
Служащихъ	7.667	7.694
Низшихъ служащихъ	7.070	8.204
Прислуги	33.028	33.200
Итого	47.765	49.098

Въ 1906 г. служащіе раздѣлялись слѣдующимъ образомъ:

		на 1 вер. пути.	на 1,000 по- ѣздо-версть.
По общему управленію	4.425	0,376	—
По надзору и содержанію пути	9.343	0,793	—
По станціонной службѣ и со- провожденію поѣздовъ	22.507	1,911	0,304
По службѣ тяги и мастер- скимъ	11.944	1,014	0,161
По матеріальной службѣ	387	0,33	—
По контролю пассажирскихъ би- летовъ	54	—	—
По освѣтительнымъ устрой- ствамъ	68	—	—
По пароходамъ и перевозкамъ	93	—	—
По строительнымъ работамъ до- роги	253	—	—
По другимъ обязанностямъ	24	—	—
	49,098	—	—

¹⁾ id. S. 430.

По отношенію къ 1904 и 1905 есть другое распредѣленіе служащихъ и рабочихъ ¹⁾).

	Служащихъ.		Низшихъ служащихъ.		Женской прислуги.		Прислуги.		Рабочихъ и поденныхъ.		Всего на килом. пути (на 1 версту).	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
По общему правленію.												
Штатныхъ	701	708	6	6	11	11	125	125	16	15	0,07	0,06
											(0,07)	(0,06)
Вольнонаемныхъ	1,185	1,227	116	137	185	194	385	399	149	132	0,25	0,23
											(0,27)	(0,27)
Содержаніе и ремонтъ пути.												
Штатныхъ	1,300	1,346	1,428	1,450	52	56	8,577	8,647	28,076	31,129	3,19	3,39
											(3,40)	(3,62)
Вольнонаемныхъ	1,278	1,247	965	1,003	743	699	5,085	5,236	23,151	23,328	3,81	3,83
											(4,07)	(4,09)
Служба движенія и коммерческая.												
Штатныхъ	5,119	5,015	2,785	2,849	518	503	18,610	19,702	10,135	9,836	3,01	3,02
											(3,21)	(3,22)
Вольнонаемныхъ	7,090	7,158	3,992	4,593	581	627	18,604	19,120	19,120	19,884	6,02	6,24
											(6,42)	(6,36)
По службѣ тяги и мастерскихъ.												
Штатныхъ	1,330	1,447	2,750	2,814	61	98	9,899	9,964	11,361	11,892	2,06	2,08
											(2,20)	(2,22)
Вольнонаемныхъ	1,176	1,174	2,325	2,421	18	18	4,838	4,876	15,286	15,464	2,88	2,91
											(3,07)	(3,10)
Итого на 1 версту пути.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(22,71)	(23,14)

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1908. S. 181.

Венгерскія дороги ¹⁾.

Протяженіе въ 1906 г. . . . 18,683,4 кил.= (175,10 вер.).

Пробѣгъ поѣздовъ прямо не указанъ, но судя по пол-
нымъ расходамъ, приведеннымъ въ отдѣльности для до-
рогъ казенныхъ, дорогъ частныхъ, находящихся въ казен-
номъ управленіи и дорогъ частныхъ въ частномъ упра-
вленіи, а равно и всѣхъ дорогъ вмѣстѣ; затѣмъ по прихо-
дящимся на полезный километръ расходамъ для каждой
изъ группъ можно найти, что пробѣгъ поѣздовъ былъ

на казенныхъ дорогахъ . . . $\frac{144,697,000}{2,34} = 61,793,590$ кил.

на частныхъ въ казенномъ
управленіи $\frac{20,510,000}{1,13} = 17,834,800$ »

1908

на частныхъ $\frac{30,594,000}{1,84} = 16,627,174$ »

на всѣхъ $\frac{195,801,000}{2,93} = 66,826,280$ »

При протяженіи казенныхъ дорогъ въ . . . 7,772,4 кил.

Частныхъ въ казенномъ управленіи . . . 7,759,5 »

Частныхъ 3,157,5 »

Густота движенія были на 1 вер.

На казенныхъ дорогахъ Верстъ
7,954

На частныхъ въ казенномъ управленіи . . . 2,300

На частныхъ дорогахъ 5,276

На всѣхъ вообще 5,259

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1908. S. 904.

Число служащихъ и рабочихъ.

	Служащіе.	Нисшіе служащіе.	Женщины.	Прислуги.	Рабочіе.	Всего.
Общее управленіе.	905	220	93	263	232	1,731
Ремонтъ пути и дорогъ	1,047	1,572	4	8,894	27,122	38,639
Служба движенія	4,768	9,777	488	15,222	7,592	37,847
Служба тяги и мастерскихъ	881	3,597	—	5,108	13,409	22,995
Матерьяльная служба	274	268	—	130	865	1,537
Итого	7,875	15,434	585	29,617	49,220	102,731

По выше указаннымъ тремъ группамъ дорогъ число служащихъ и рабочихъ подраздѣлялось на километръ (и версту) слѣдующимъ образомъ:

	На дорогахъ казенныхъ и находящихся въ управленіи казны.	На частныхъ дорогахъ.	На всѣхъ вообще.
По общему управленію.	0,09 (0,10)	0,11 (0,12)	0,09 (0,10)
Ремонтъ и надзоръ за путемъ	2,04 (2,18)	2,15 (2,29)	2,06 (2,20)
По службѣ движенія.	2,07 (2,21)	1,74 (1,86)	2,02 (2,16)
По службѣ тяги и мастерскихъ.	1,23 (1,31)	1,22 (1,30)	1,22 (1,30)
По матерьяльной службѣ.	0,09 (0,096)	0,01 (0,01)	0,08 (0,83)
Итого на 1 версту.	5,90	5,38	5,83

Въ свѣдѣніяхъ, относящихся къ Венгерскимъ дорогамъ очевидно не приведены многіе рабочіе, и показаны только штатные служащіе и рабочіе.

Изъ всѣхъ свѣдѣній, приведенныхъ по отношенію къ иностраннымъ дорогамъ, можно вывести только нѣкоторыя общія заключенія. Вообще при большей густотѣ движенія требуется большее число служащихъ и рабочихъ, но дороги Австрійскія представляютъ рѣшительное исключеніе.

По отдѣльнымъ службамъ еще труднѣе найти какую нибудь закономерность даже на дорогахъ, пролегающихъ въ странахъ съ однохарактернымъ населеніемъ.

Напримѣръ по службѣ—ремонта и охранѣ пути.

Н а д о р о г а х ъ .	Пригустотѣ движенія верстъ на 1 версту эксплуатаціонной длины.	Число лицъ на 1 версту эксплуатаціонной длины.
Баварскихъ	9.000	2,29
Саксонскихъ	10.200	0,75
Виртембергскихъ	12.000	2,68
Прусскихъ и Гессенскихъ . .	12.500	2,03
Эльзасъ-Лотарингскихъ . . .	18.000	4,60
Австрійскихъ	6.000	7,5

Всѣ эти обстоятельства указываютъ, что въ виду существенныхъ вліяній трудоспособности и характера населенія; въ виду вліянія мѣстныхъ условій, свойствъ грунта, балласта, рельсъ, ихъ скрѣпленій между собою и со шпалами; большей или меньшей заносимости дороги снѣгомъ, вызывающимъ очистку станцій зимою отъ снѣга и линій при снѣжныхъ метеляхъ; въ виду разнообразія въ оборудованіи дорогъ, и въ виду различія требованій, предъявляемыхъ къ дорогамъ относительно правильности и особенно относительно безопасности движенія, нельзя найти твердыхъ правилъ для опредѣленія численности личнаго состава для отдѣльныхъ дорогъ.

Для сужденія, въ какой мѣрѣ цѣлесообразно разрѣшенъ вопросъ о числѣ служащихъ и рабочихъ на отдѣльныхъ

нашихъ дорогахъ, подчиненныхъ одинаковымъ требованіямъ и техническимъ условіямъ эксплуатаціи, издаваемымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, едва ли не слѣдуетъ принять за правило сравнивать между собою наши дороги, по возможности сходныя другъ съ другомъ.

Съ этою цѣлью составленъ рядъ прилагаемыхъ таблицъ, въ которыхъ показаны для каждой отдѣльной дороги числа служащихъ и рабочихъ, подраздѣляя ихъ, согласно принятому въ статистическихъ сборникахъ началу. Изъ сборниковъ взяты числа служащихъ и рабочихъ, относящіяся къ центральному управленію, къ мѣстному управленію, къ службѣ пути и строеній, къ службѣ тяги и подвижного состава и къ службѣ движенія. Въ сборникѣ Министерства Путей Сообщенія каждая изъ этихъ главныхъ группъ подраздѣляется еще на три отдѣла: на постоянныхъ, временныхъ и поденныхъ. Этими подробностями нельзя воспользоваться для сравненія дорогъ между собою, потому что подраздѣленія примѣнены слишкомъ разнообразно. По этому въ таблицѣ I по отношенію каждой дороги указаны ея эксплуатаціонная длина, пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ и средняя густота движенія на дорогѣ въ верстахъ на 1 версту эксплуатаціонной длины.

Затѣмъ въ таблицѣ, приведены относящіяся къ 1904 г. послѣднему передъ смутами, и къ 1906 г., первому съ правильнымъ движеніемъ, числа служащихъ и рабочихъ по каждой изъ отдѣльныхъ службъ, безъ подраздѣленія на постоянныхъ, временныхъ и поденныхъ, а только всѣхъ такихъ рабочихъ, и сверхъ того показаны числа, приходящіяся на 1 версту эксплуатаціонной длины и на 1,000 верстъ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.

Таблица эта даетъ только общее указаніе степени правильности и часто неправильности разрѣшенія на дорогѣ вопроса о численности необходимыхъ служащихъ и рабочихъ.

Глядя на нее можно только заключать, что на нѣкоторыхъ дорогахъ личный составъ преувеличенъ безъ на-

добности, а относительно другихъ дорогъ получается поводъ просить объясненій, подтверждающихъ дѣйствительную надобность содержавагося на нихъ личнаго состава.

Разсматривая въ таблицѣ I прежде всего числа, обыкновенно приводимыя въ статистическихъ данныхъ, т. е. число служащихъ и рабочихъ, приходящихся на 1 версту эксплуатационной длины, увидимъ крайнее разнообразіе этихъ чиселъ.

Числа всѣхъ служащихъ и рабочихъ, приходящихся на 1 версту эксплуатационной длины, мѣняются отъ 4,51 на Бѣлгородъ-Сумской до 31,69 по Николаевской. Но оставляя даже въ сторонѣ маленькую частную дорогу и останавливаясь только на дорогахъ большихъ, увидимъ еще различіе отъ 7,44 на Пермской до 31,69 на Николаевской. Второе число въ 4 раза больше перваго. Такое сопоставленіе не можетъ однако привести къ правильному заключенію прежде всего потому, что протяженіе всѣхъ путей дороги и эксплуатационная длина ея далеко не находятся въ одинаковомъ отношеніи между собою.

На Пермской дорогѣ въ 1904 г. протяженіе всѣхъ путей превосходило эксплуатационную длину всего на 17% тогда какъ на Николаевской длина всѣхъ путей, въ 2,58 раза болѣе длины эксплуатационной. Затѣмъ не менѣе важный элементъ—густота движенія, на дорогахъ различна, а слѣдовательно и число лицъ, нужныхъ для службы тяги и движенія, приходящихся на 1 версту эксплуатационной длины, должно быть на болѣе дѣятельныхъ дорогахъ, болѣе чѣмъ на дорогахъ со слабымъ движеніемъ. На Пермской дорогѣ въ 1904 г. число поѣздо-верстъ на 1 версту эксплуатационной длины 3.210, а на Николаевской 16.000. По этой причинѣ для вѣрной оцѣнки чиселъ служащихъ и рабочихъ, приходящихся на 1 версту эксплуатационной длины, надо вникнуть въ подробности сложения этихъ чиселъ изъ ихъ составныхъ частей. Главными составными частями

являются числа служащихъ и рабочихъ по тремъ службамъ: пути, тяги и движенія.

Къ разбору этихъ составныхъ частей и надлежало приступить.

Число служащихъ и рабочихъ по службѣ пути и строеній.

Какъ было уже сказано, нельзя эти числа обсуждать, останавливаясь на одной эксплуатаціонной длинѣ, не обращая вниманія на различіе требованій по охранѣ и ремонту путей главныхъ, вторыхъ и станціонныхъ. Принимать надо въ расчетъ и всю длину путей, и подраздѣленіе ихъ на вышеупомянутыя составныя части. Но и при такомъ расчетѣ нельзя ждать полнаго однообразія. При различныхъ потребностяхъ въ охранѣ и ремонтѣ главныхъ и станціонныхъ путей, при различныхъ условіяхъ профиля и плана дороги, при разнообразіи свойствъ грунтовъ, полотна дороги, свойствъ балласта, шпаль, рельсъ и ихъ скрѣпленій какъ со шпалами, такъ и между собой, при различныхъ скоростяхъ движенія, различныхъ свойствахъ подвижнаго состава, способнаго болѣе или менѣе разстраивать путь, при различной густотѣ движенія, вызывающей тѣмъ болѣе поврежденій въ путяхъ, чѣмъ больше проходитъ поѣздовъ, вынуждающей рабочихъ болѣе или менѣе часто покидать работу для пропуска поѣздовъ. При такомъ большомъ числѣ обстоятельствъ, имѣющихъ вліяніе на число людей, нужныхъ для исправнаго содержанія путей, естественно, что число служащихъ и рабочихъ, необходимыхъ на 1 версту эксплуатаціонной длины, или на 1 версту всѣхъ путей, должно быть на разныхъ дорогахъ весьма различно. Тѣмъ не менѣе это различіе должно быть менѣе значительнымъ, чѣмъ указано въ таблицѣ I. Если не принимать во вниманіе Баскунчакскую дорогу, находящуюся въ совершенно исключительныхъ условіяхъ, то въ 1904 г. число рабочихъ на 1 версту эксплуатаціонной длины дороги мѣняется: въ 1904 г. на казенныхъ дорогахъ, отъ 3,24 на Балтійской до-

рогѣ, до 8,36 на Николаевской и на частныхъ дорогахъ отъ 2,21 на Бѣлгородъ-Сумской, до 10,41 на Варшаво-Вѣнской. Но если возникаетъ сомнѣніе въ необходимости 8,36 человекъ на 1 версту эксплуатаціонной длины Николаевской дороги, то еще труднѣе допустить необходимость 7,57 человекъ на 1 версту эксплуатаціонной длины Полѣскихъ дорогъ. Это исключительное большее число, безъ сомнѣнія, зависитъ отъ индивидуальныхъ взглядовъ мѣстнаго управленія. Оно оставляетъ далеко позади числа, относящіяся ко всѣмъ остальнымъ частнымъ и казеннымъ дорогамъ Европейской Россіи. Правда, оно меньше числа встрѣчающагося на дорогѣ Сибирской, но въ 1904 г. Сибирская дорога находилась въ условіяхъ, нигдѣ не встрѣчавшихся на сѣти дорогъ Европейской Россіи. Она перевозила войска на Дальній Востокъ и требовала совершенно особыхъ мѣръ для ея охраны.

Затѣмъ въ 1904 г. къ численности на Полѣскихъ дорогахъ подходили еще дороги Самаро-Златоустовская, содержащая на 1 вер. эксп. длины 6 человекъ, но эта дорога переваливаетъ черезъ Уральскій Хребетъ и при томъ на ней было чрезвычайно густое движеніе. Варшаво-Вѣнская содержала еще большій личный составъ—10,46, но эта тоже дорога съ исключительными требованіями, едва ли оправдываемыми, такъ какъ даже по Николаевской дорогѣ, при болѣе значительной густотѣ движенія (въ 16.000 поѣзд. версть вмѣсто 10.748 по Варшаво-Вѣнской), считалось достаточнымъ на 1 версту эксплуатаціонной длины 8,36 человекъ.

Имѣя въ виду высказанныя соображенія, можно приступить къ нѣкоторой критикѣ чисель всѣхъ служащихъ и рабочихъ по службѣ пути и сооруженій.

Число служащихъ и рабочихъ по службѣ пути и строеній.

Съ самаго начала надо замѣтить, что служащіе и рабочіе по службѣ пути и строеній дѣлятся на двѣ категоріи. Одна изъ нихъ назначается преимущественно для охраны, другая назначается прямо для работъ. Численность первой, состоящей изъ путевыхъ и переѣздныхъ сторожей и стрѣлочниковъ, опредѣляется установленными Правительственными требованіями и вторая состоитъ изъ ремонтныхъ рабочихъ. Численность этой категоріи опредѣляется хозяйственными соображеніями мѣстныхъ управленій. Слѣдовательно только численность этой послѣдней категоріи и можетъ давать поводъ къ обсужденію хозяйственности управленія.

Затѣмъ пути, принадлежащіе линіи, надо тоже раздѣлить на двѣ главныя категоріи. Одна изъ нихъ это пути главныя, по которымъ происходитъ перевозка пассажировъ и грузовъ, и другая категорія, включающая всѣ дополнительные пути, станціонныя, сортировочныя, маневрныя, погрузныя и разгрузныя, запасныя рабочіе при мастерскихъ, разныя вѣтви пути для потребностей воинскихъ, довольно таки развитыя на дорогахъ стратегическаго значенія и т. п.

По главнымъ путямъ поѣзда ходятъ со скоростями болѣе или менѣе значительными, при чемъ пути подвергаются тѣмъ большимъ разстройствомъ, чѣмъ тяжелѣе подвижной составъ и особенно паровозы, чѣмъ большія допускаются скорости, чѣмъ менѣе благопріятны планъ и профиль пути, чѣмъ легче рельсы и чѣмъ менѣе прочно они скрѣплены со шпалами и естественно тѣмъ болѣе, чѣмъ болѣе проходить поѣздовъ.

На путяхъ второй категоріи очень быстрого движенія не происходитъ и потому даже тяжелый подвижной составъ не производитъ такихъ поврежденій, какія онъ вызываетъ на главныхъ путяхъ. На путяхъ, устроенныхъ

для усиленнаго воинскаго движенія, часто не происходитъ никакого движенія и ремонтировать ихъ приходится только для исправленія поврежденій, вызываемыхъ стихійными явленіями.

По этому безъ оговорокъ нельзя произносить сужденія о числѣ ремонтныхъ служащихъ и рабочихъ на данной дорогѣ, къ какой бы единицѣ ихъ ни относили.

Всякій разъ при сужденіи надо будетъ имѣть въ виду прежде всего главнѣйшій элементъ—это густоту движенія, затѣмъ длину главныхъ путей, длину вторыхъ путей и длину всѣхъ остальныхъ путей линій, потомъ мѣстныя, условія, какъ было уже упомянуто, грунтъ полотна, свойство балласта, шпаль, скрѣпленія шпаль съ рельсами, болѣе или менѣе значительные уклоны и кривизну колеи.

Чтобы составить себѣ представленіе о важности главныхъ изъ этихъ элементовъ, то достаточно замѣтить, что чѣмъ больше будетъ движеніе поѣздовъ, тѣмъ больше будетъ и поврежденій и число рабочихъ должно расти въ нѣкоторой пропорціональности густотѣ движенія, при прочихъ равныхъ условіяхъ.

Вліяніе отношенія между длинами главныхъ путей и добавочныхъ можно оцѣнить изъ слѣдующаго примѣра. Положимъ что при извѣстномъ устройствѣ пути и характерѣ происходящаго по главнымъ путямъ движенія нужно для удовлетворительнаго содержанія 1 версты пути 3 человѣка для поддержанія добавочныхъ путей надо на версту 1 человѣкъ. Сверхъ того, положимъ, что отношеніе длины главныхъ путей ко всей длинѣ путей по одной дорогѣ 0,8, а по другой во всемъ остальномъ съ нею сходной всего 0,4; добавочныхъ путей на первой дорогѣ 0,2 и на второй 0,6. Въ такомъ случаѣ надо имѣть въ среднемъ на 1 версту всей длины пути

на первой дорогѣ $0,8 \times 3 + 0,2 \times 1 = 2,6$ человѣка.

а » второй » $0,4 \times 3 + 0,6 \times 1 = 1,8$ человѣка.

При длинѣ пути въ 1.000 верстѣ разницы 800 чело-
вѣкъ или разницы въ расходахъ около 250.000 р.

По этимъ причинамъ составлена таб. II, въ которой
показаны длины: эксплуатаціонная главныхъ путей со вклю-
ченіемъ вторыхъ путей и длины всѣхъ путей.

Для исчисленія же числа служащихъ и рабочихъ опре-
дѣлены еще расчетныя длины, помѣщенныя въ столбцахъ
а и б. Въ столбцѣ а показаны длины, принимая 1 версту
одиначнаго пути за 1 версту, версту второго пути за $\frac{3}{4}$ вер-
сты и версту станціонныхъ и имъ подобныхъ путей
за $\frac{1}{3}$ версты. Въ столбцѣ б показаны расчетная длина
принимая версту второго пути за $\frac{1}{2}$ версты, въ остальномъ
также, какъ и въ столбцѣ а.

Затѣмъ показаны: численность всѣхъ рабочихъ; чис-
ленность путевыхъ и переѣздныхъ сторожей и стрѣлоч-
никовъ; всѣхъ ремонтныхъ служащихъ и рабочихъ и
наконецъ численность ремонтныхъ рабочихъ на 1 версту
расчетной длины, взятой изъ столбца а, какъ болѣе надеж-
наго.

Наименованія дорогъ размѣщены въ порядкѣ постепен-
ности убыванія густоты движенія, бывшаго въ 1906 году.
Если бы кромѣ густоты движенія дороги ничѣмъ не раз-
личались, то и числа ремонтныхъ служащихъ и рабочихъ,
приходившихся на 1 версту расчетной длины пути, должны
бы были идти въ убывающемъ порядкѣ. Это однако не
только не замѣчается, но, напротивъ, видны очень сильныя
измѣненія въ числѣ рабочихъ. Напримѣръ двѣ дороги,
расположенныя въ одинаковыхъ географическихъ районахъ
Курско-Харьково-Севастопольская и Харьковско-Николаевская,
съ одинаковыми отношеніями длины главныхъ путей къ
протяженію всѣхъ путей, имѣющія на версту расчет-
ныхъ путей различныя числа ремонтныхъ служащихъ и
рабочихъ.

Первая	въ 1904 г.	1,41	и въ 1906 г.	3,45,
а вторая	»	»	»	» 2,06,
Владикавказская	»	»	»	» 1,49, чел.

Почти столь же большое различіе, при одинаковой густотѣ движенія и тоже съ одинаковыми отношеніями протяженій главныхъ путей къ длинѣ всѣхъ представляютъ Полѣсскія дороги и Юго-Западныя.

Первая въ 1904 г. 4,69 и въ 1906 г. 4,73
а вторая » » » 2,18 » » » » 2,51

Тутъ разница на расчетную версту болѣе 2 человекъ; а при общемъ протяженіи расчетной длины путей Полѣсскихъ дорогъ 1,789 верстъ есть основаніе усматривать содержаніе лишнихъ людей въ числѣ болѣе $1789 \times 2 = 3.578$ или лишній денежный расходъ, при среднемъ окладѣ въ 392 р., всего $3.578 \times 392 = 1.402.576$ р. или круглымъ числомъ болѣе 1.400.000 р.

Указанный излишекъ еще болѣе становится вѣроятнымъ, когда обратимъ вниманіе на число ремонтныхъ рабочихъ на дорогахъ, имѣвшихся;

	въ 1904—1906
на Харьковско-Николаевской	2,01—2,06
» Московско-Курской	1,95—2,16
» Либаво-Роменской	2,27—2,28
» СПБ. Варшавской	1,23—1,33

Примѣры этихъ дорогъ заставляютъ предполагать, что и на Юго-Западныхъ дорогахъ были излишки въ ремонтныхъ служащихъ и рабочихъ, когда тамъ было въ 1904 г. 2,18, а въ 1906 г. 2,51.

Если излишки были даже только въ 0,25, то при протяженіи Юго-Западныхъ дорогъ въ 5.844 версты излишекъ будетъ почти 1.360, а при среднемъ окладѣ въ 386 р. лишній расходъ былъ болѣе 560.000 р.

Сравнивая двупутныя дороги съ большимъ пассажирскимъ движеніемъ, пропускающія поѣзда, идущіе съ большою скоростію, находимъ

	При густотѣ движенія верстъ на 1 версту главныхъ путей.		При протяженіи расчетнаго пути версть.		Число ремонтныхъ служащихъ и рабочихъ на расчетную версту.	
	Въ 1904 г.	Въ 1906 г.	Въ 1904 г.	Въ 1906 г.	Въ 1904 г.	Въ 1906 г.
Николаевская	9,500	7,317	1,642	2,230	2,90	3,32
Московско-Курская	5,970	6,608	1,964	2,036	1,93	2,16
С.-П.-Варшавская	5,480	5,364	2,567	2,634	1,23	1,33

Если бы на первой изъ этихъ дорогъ, содержалось хотя бы только 0,5, а на второй 0,25 человѣка, то общее число излишка служащихъ и рабочихъ по Николаевской дорогѣ было въ 1904 году 820 и въ 1906 году 1115, и на Курской въ 1904 году около 500 и въ 1906 году тоже около 500 человѣкъ, при лишннихъ расходахъ на Николаевской въ 1904 г. болѣе 300.000 р. и въ 1906 г. болѣе 400.000 р.; на Курской въ 1904 г. болѣе 190.000 р. и въ 1906 г. столько же.

Этихъ примѣровъ достаточно, чтобы признать дѣйствительную важность полнаго разъясненія вопроса о дѣйствительно необходимомъ числѣ ремонтныхъ служащихъ и рабочихъ.

Если бы дороги расположить по мѣстнымъ районамъ болѣе или менѣе однообразнымъ по ихъ географическимъ условіямъ, то получили бы слѣдующее сопоставленіе:

Дороги Сѣверо-Восточныя.

	Число ремонтныхъ служащихъ и рабочихъ на 1 версту расчетной длины по столбцу а.	
	Въ 1904 г.	Въ 1906 г.
Пермская	2,33	2,74
Самаро-Златоустовская	4,10	4,55
Сибирская	5,69	5,52
Забайкальская	3,17	4,95

Дороги Восточныя и приволжскія.

Московско-Казанская	2,78	4,13
Сызрано-Вяземская	2,12	2,54
Юго-Восточныя	1,93	1,70
Рязанско-Уральская	2,99	3,52

Дороги средней полосы.

Николаевская	2,90	3,32
Московско-Курская	1,95	2,16
Московско-Кіево-Воронежская	1,35	2,60

Дороги Южныя и Юго-Западныя.

Курско-Харьково-Севастопольская	1,41	3,45
Харьково-Николаевская	2,01	2,06
Екатерининская	2,58	2,27
Юго-Западныя	2,18	2,51
Владикавказская	1,37	1,49

Дороги Западныя.

	Число ремонтныхъ служащихъ и рабочихъ на 1 версту расчетной длины по столбцу а.	
	Въ 1904 г.	Въ 1906 г.
Привислинская	1,82	2,32
Варшаво-Вѣнская	4,55	4,04

Дороги Сѣверо-Западныя.

Балтійская	0,87	0,98
СПб.-Варшавская	1,23	1,33
Московско-Виндаво-Рыбинская	1,83	2,19
Московско-Брестская	1,99	2,08
Риго-Орловская	2,99	1,50
Полѣсскія	4,69	4,73
Либаво-Роменская	2,27	2,08

Нѣкоторыя различія могутъ быть объяснены разницею грунтовъ полотна, разными свойствами балласта, шпаль, рельсъ, профиля и плана дороги скоростями поѣздовъ и тяжестью паровозовъ, но такія огромныя разницы какъ между Полѣсскими съ ихъ 4,73 и Риго-Орловскими съ 1,50, т. е. болѣе 3 человекъ на версту никакими упомянутыми разницею объяснить нельзя. Различія окажутся результатомъ возрѣнія управляющихъ дорогами лицъ по хозяйству ввѣренныхъ имъ дорогъ.

При сравненіи числа ремонтныхъ служащихъ и рабочихъ, содержащихся на линіяхъ въ 1904 году съ числомъ содержащихся въ 1906 году оказывается, что на большинствѣ дорогъ численность на принятую единицу увеличилась и только на маломъ числѣ она или не измѣнилась, или уменьшалась и именно на Варшаво-Вѣнской, Владикавказской, Екатерининской, Либаво-Роменской, Юго-Восточныхъ, Риго-Орловской, Лодзинской и Московско-Ярославско-Архангельской.

Огромныя различія между дорогами однихъ и тѣхъ же раіоновъ были въ 1904 году и въ 1906 годахъ.

Особо выдающееся положеніе занимали дороги Сибирская и Полѣсскія.

Сравненіе числа служащихъ и рабочихъ по службѣ пути, бывшихъ въ 1904 и въ 1906 годахъ, указываетъ, что всѣхъ служащихъ и рабочихъ на всѣхъ дорогахъ было:

	Въ 1904 г.	Въ 1906 г.
всего	153.151	190.731
протяженіе же расчетныхъ путей было:		
	Въ 1904 г.	Въ 1905 г.
версть	65.544	70,997
на 1 версту расчетнаго пути приходилось	2,336	2,686

Второе число больше перваго на 15%.

Другими словами можно сказать, что производительность рабочаго упала на 15%.

Число служащихъ и рабочихъ по службѣ подвижнаго состава и мастерскихъ.

Численный составъ этихъ службъ, главнымъ образомъ, зависитъ отъ пробѣга подвижнаго состава и находится въ нѣкоторой съ нимъ пропорціональности. Главнымъ образомъ зависитъ отъ пробѣга паровозовъ, отъ свойства топлива и воды, отчасти отъ свойства балласта, отъ отношенія между пробѣгами пассажирскаго движенія и товарнаго и, наконецъ, на эту численность оказываетъ нѣкоторое вліяніе неравномѣрность движенія въ нѣкоторой части года.

Численность служащихъ и рабочихъ растетъ можно сказать пропорціонально пробѣгу.

При отопленіи дровами нужно нѣсколько больше поѣздной прислуги, чѣмъ при отопленіи каменнымъ углемъ и особенно нефтью; но за то при отопленіи дровами нужно меньше ремонтныхъ рабочихъ при ремонтѣ паровозовъ и тендеровъ.

Жесткая вода вызываетъ больше очистокъ и ремонта, чѣмъ вода мягкая.

Ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ требуетъ больше рабочихъ рукъ, чѣмъ ремонтъ товарныхъ вагоновъ.

Наконецъ, неравномѣрность движенія вызываетъ потребность содержать паровозныя бригады и даже рабочихъ въ мастерскихъ въ нѣсколько большемъ числѣ, чѣмъ было бы нужно при движеніи равномѣрномъ. Всѣ эти обстоятельства, начиная съ топлива и далѣе, имѣютъ, однако, только второстепенное вліяніе и численность опредѣляется главнымъ образомъ пробѣгомъ поѣздовъ и паровозовъ.

Обыкновенно численный составъ исчисляется на 100,000 поѣздн. верстъ. Но этотъ расчетъ требуетъ значительной поправки. Пробѣгъ паровозовъ не находится на всѣхъ дорогахъ въ одномъ и томъ же отношеніи къ пробѣгу поѣздовъ.

Есть дороги, гдѣ пробѣгъ паровозовъ превосходитъ пробѣгъ поѣздовъ по 20%, а есть и такія, гдѣ различіе достигаетъ 50 и даже 100 процентовъ.

Пробѣгъ же вагоновъ находится въ постоянномъ, или близкомъ къ постоянному, отношеніи къ пробѣгу поѣздовъ, а не паровозовъ.

Служащіе и рабочіе по службѣ тяги и подвижнаго состава дѣлятся на двѣ рѣзко различныя категоріи; на паровозныя бригады и на рабочихъ въ мастерскихъ и въ паровозныхъ депо и сараяхъ.

Чтобы вѣрнѣе оцѣнивать численность служащихъ и рабочихъ, присходящихся къ 100,000 поѣздн. верстъ и тѣмъ болѣе на 1 версту эксплуатационной длины, составлена особая таблица съ подраздѣленіемъ рабочихъ на группы: всѣхъ рабочихъ, машинистовъ и ихъ помощниковъ, кочегаровъ и остальныхъ рабочихъ, включающихъ въ себѣ какъ рабочихъ при мастерскихъ, такъ и при депо и т. п. Въ таблицѣ III показана: эксплуатационная длина, число рабочихъ и служащихъ на 1 версту этой длины; пробѣги поѣздовъ и паровозовъ, отношенія между этими пробѣ-

гами, численность упомянутыхъ группъ и численность ихъ, приходящаяся на 100,000 поѣздо-версть.

Наименованіе дорогъ расположено по мѣрѣ возрастанія величины отношенія пробѣга паровозовъ къ пробѣгу поѣздовъ въ 1906 году.

Численность служащихъ и рабочихъ по службѣ подвижного состава и тяги, приходящаяся на 1 версту эксплуатаціонной длины, зависящая не только отъ упомянутого соотношенія пробѣговъ паровозовъ, но и отъ густоты движенія (не принятой во вниманіе при опредѣленіи порядка наименованія дорогъ), должна естественно сильно измѣняться.

Другое дѣло численность, соотвѣтствующая 100,000 поѣздо-версть. При послѣдовательномъ возрастаніи отношенія между пробѣгами паровозовъ и поѣздовъ, на дорогахъ вполнѣ одинаковыхъ, во всѣхъ прочихъ отношеніяхъ, должна была бы возрастать пропорціонально возрастанію упомянутого отношенія. Но при существованіи еще иныхъ вышеупомянутыхъ вліяній, нельзя ожидать строгой послѣдовательности чисель, соотвѣтствующихъ принятому за единицу пробѣгу поѣздовъ.

Ожидаемая отклоненія должны бы быть не особенно большими. На самомъ же дѣлѣ эти отклоненія оказываются довольно значительными и, по всему вѣроятію, они являются результатомъ различія хозяйственной распорядительности управленій.

Прежде обсужденія нѣкоторыхъ подробностей, касающихся тѣхъ или иныхъ дорогъ, небезполезно обратить вниманіе на главный характеръ изучаемаго явленія.

Число служащихъ и рабочихъ по службѣ тяги, соотвѣтствующее единицѣ пробѣга, можно назвать коэффициентомъ пропорціональности.

Разсмотрѣвъ таблицу III, содержащую эти коэффициенты въ столбцѣ озаглавленномъ: общее число всѣхъ

служащихъ и рабочихъ на 100.000 поѣздо-версть видно, что наименьшая величина этого коэффициента, въ 1904 г., была на дорогахъ: Варшаво-Вѣнской 43,13 и С.-Петербургско-Варшавской 46,84, а наибольшая на Сибирской 78,15, на Забайкальской 74,82 и въ Европейской на Московско-Курской 73,68 и на Московско-Виндаво-Рыбинской 71,23.

Это различіе не можетъ быть сполна объяснено различіемъ отношеній пробѣговъ паровозовъ и поѣздовъ, такъ какъ это отношеніе для Виндаво-Рыбинской 1,14 меньше, чѣмъ для Варшавской 1,31, а для Курской 1,45 больше, чѣмъ для Варшавской.

Отчасти объясненіе можно найти въ болѣе благоприятномъ на Варшавской дорогѣ отношеніи пробѣговъ поѣздовъ большой и средней скорости къ пробѣгу поѣздовъ малой скорости, но и этимъ отношеніемъ объяснить трудно, такъ какъ въ 1906 г. на той же Московско-Виндаво-Рыбинской дорогѣ коэффициентъ оказался уже не 71,23, а всего 50,34. На этихъ огульныхъ числахъ останавливаться едва ли слѣдуетъ и слѣдуетъ ожидать болѣе надежныхъ заключеній изъ разсмотрѣнія отдѣльныхъ группъ служащихъ и рабочихъ.

Что касается числа машинистовъ и ихъ помощниковъ, приходящагося на 100,000 поѣздо-версть, то, вслѣдствіе тѣсной связи ихъ работы съ работою помощниковъ и кочегаровъ, трудно обсуждать безъ объединенія всѣхъ трехъ родовъ этихъ служащихъ. Послѣ такого объединенія различіе между дорогами нѣсколько сглаживается. Поэтому всѣ дальнѣйшія сужденія будутъ касаться чиселъ столбца 15, гдѣ указаны объединенныя числа машинистовъ, помощниковъ и кочегаровъ на 100,000 поѣздо-версть. Вообще надо имѣть въ виду, что при принятой системѣ послѣдовательнаго наименованія дорогъ, разсматриваемыя числа должны были бы увеличиваться по мѣрѣ пониженія ихъ

мѣста въ таблицѣ. Въ дѣйствительности замѣчаются явленія и обратныя. Такъ напримѣръ въ 1904 и 1906 годахъ отношенія пробѣга паровозовъ къ пробѣгу поѣздовъ на Юго-Западныхъ дорогахъ было меньше, чѣмъ на Харьковско-Николаевской и на Екатерининской (см. столбецъ 6) и не смотря на это и на то, что всѣ три дороги пользуются одинаковымъ топливомъ, число машинистовъ, ихъ помощниковъ и кочегаровъ на Юго-Западныхъ дорогахъ было больше, чѣмъ на двухъ другихъ упомянутыхъ.

Числа эти были въ	1904 г.	1906 г.
На Юго-Западныхъ	9,15	10,77
» Харьковско-Николаевской	6,76	10,22
» Екатерининской	7,57	8,75

Эти числа указываютъ, что на Юго-Западныхъ дорогахъ содержалось машинистовъ на 100,000 поѣздо-верстъ, приблизительно на 1 человѣка болѣе или всего около 275 человѣкъ.

Сравнивая дороги С.-Петербургско - Варшавскую и Николаевскую съ Полѣскими, Пермскою и Сызрано-Вяземскою, увидимъ еще болѣе значительныя разницы.

	1904 г.	1906 г.
на Пермской	9,24	10,76
» Николаевской	9,32	10,36
» Варшавской	8,80	7,74
» Полѣскихъ	11,64	10,17
» Сызрано-Вяземской	10,94	11,79

Эти сопоставленія указываютъ, что и на Николаевской дорогѣ было нѣкоторое преувеличеніе, а на Полѣскихъ и Сызрано-Вяземской еще больше, доходившее вѣроятно до 2 или болѣе человѣкъ на 100,000 поѣздо-верстъ. При бывшихъ на Полѣскихъ дорогахъ пробѣгахъ (стол. 4), преувеличеніе было около 150 человѣкъ. На дорогахъ Пермской и Сызрано-Вяземской нѣсколько меньше преувеличенія, но тоже около 1 человѣка или всего на Пермской около 80 или

*

90, а на Сызрано-Вяземской около 80 и 100 человекъ. При довольно большихъ вознагражденіяхъ, которыя получаютъ машинисты и ихъ помощники, вышеуказанные излишки ихъ числа требовали излишнихъ расходовъ и полная совокупность ихъ была въ нѣсколько сотъ тысячъ рублей.

Среди дорогъ частныхъ крупныя различія представляли дороги Московско-Кіево-Воронежская, Казанская и Рязанско-Уральская.

На этихъ дорогахъ было въ	1904 г.	1906 г.
На Московско-Кіево-Воронежской	5,54	6,88
» Казанской	9,78	9,17
» Рязанско-Уральской	9,37	12,69

Разницы, какъ видно, чрезвычайно крупныя.

Для объясненія ихъ надо войти въ еще болѣе подробное разсмотрѣніе условій работы дороги, въ такія подробности, которыхъ нельзя найти въ опубликованныхъ статистическихъ данныхъ. Числа, соотвѣтствующія дорогамъ Сибирской и Забайкальской, такъ велики, что о нихъ тоже трудно судить, не останавливаясь на вліяніяхъ, оказанныхъ войною и смутнымъ временемъ.

Эти числа были въ	1904 г.	1906 г.
На Сибирской дорогѣ	19,71	14,11
» Забайкальской дорогѣ	12,47	23,23

Переходя теперь къ числамъ столбца 14, въ которомъ приведены числа всѣхъ служащихъ и рабочихъ по службѣ тяги и подвижного состава, за исключеніемъ изъ нихъ машинистовъ, ихъ помощниковъ и кочегаровъ, встрѣчаемъ тоже крупныя различія. Наименьшее число, въ 1904 году, соотвѣтствуетъ опять С.-Петербургско - Варшавской дорогѣ 38,0, въ 1906 году 45,3 уже не является наименьшимъ. Въ этомъ послѣднемъ году самое малое число (нѣсколько подозрительное) соотвѣтствуетъ Московско-Виндаво-Рыбинской и было 38,7.

Сравнивая опять тѣ же дороги, какія были сравниваемы относительно машинистовъ, найдены слѣдующіе факты въ

	1904 г.	1906 г.
На Юго-Западныхъ	42,1	38,3
» Харьковско-Николаевской	54,8	73,6
» Екатерининской	61,7	66,2

Если эти различія не найдутъ себѣ удовлетворительнаго разъясненія, то излишки содержавшихся служащихъ и рабочихъ на Харьковско-Николаевской и Екатерининской дорогахъ должны считаться десятками на 100,000 поѣздо-верстъ или всего тысячами человѣкъ, чему должны были соотвѣтствовать сотни тысячъ рублей лишнихъ расходовъ.

Сравненіе дорогъ Пермской, Николаевской, Варшавской, Полѣсскихъ и Сызрано-Вяземской показываетъ, что на нихъ было въ

	1904 г.	1906 г.
На Пермской	42,9	47,8
» Николаевской	53,9	59,9
» С.-Петербургско-Варшавской	38,0	45,3
» Полѣсскихъ	43,1	43,9
» Сызрано-Вяземской	61,6	61,6

Суммы пробѣговъ на всѣхъ этихъ дорогахъ, кромѣ С.-Петербургско-Варшавской, были въ

	1904 г.	1906 г.
поѣздо-верстъ въ 100,000	386	417

Изъ этого видно, что число излишнихъ лицъ могло выражаться нѣсколькими тысячами, а лишніе расходы многими сотнями тысячъ рублей.

на частныхъ дорогахъ	1904 г.	1906 г.
На Московско-Кіево-Воронежской	46,0	48,4
» Казанской	46,5	57,7
» Рязанско-Уральской	57,3	77,7

Двѣ первыя дороги въ 1904 году различались не очень много, но на послѣдней излишки были вѣроятно значительные и при пробѣгѣ около 184 разъ по 100.000 поѣздо-верстъ, число лишнихъ служащихъ и рабочихъ было въ нѣсколько тысячъ человѣкъ, а лишніе расходы въ нѣ-

сколько сотенъ тысячъ рублей. И такъ надо сказать, что и по службѣ подвижного состава и тяги недостатки хозяйственности въ дѣйствіяхъ управленій могли требовать, если и не столько же крупныхъ лишнихъ расходовъ, какъ по службѣ пути, то все же расходовъ, считающихся многими сотнями тысячъ, а можетъ быть и милліонами рублей.

Численный составъ служащихъ и рабочихъ по службѣ движенія.

Этотъ составъ находится въ зависимости отъ столь многихъ и трудно опредѣлимыхъ и даже неуловимыхъ обстоятельствъ, что подчинить его какой либо закономѣрности нѣтъ, до сихъ поръ, никакой возможности.

На самомъ дѣлѣ—кондукторскія бригады находятся въ зависимости отъ пробѣга поѣздовъ и находятся даже въ прямомъ соотвѣтствіи съ нимъ; станціонные служащіе—отъ числа и оборудованія станцій, находящихся тоже въ нѣкоторомъ соотвѣтствіи съ размѣромъ движенія, но уже не въ прямой съ нимъ пропорціональности; разные коммерческіе агенты нужны въ составѣ, зависящемъ не только отъ количества, но и рода грузовъ.

Въ виду отсутствія связи съ протяженіемъ пути, или точной зависимости отъ пробѣга поѣздовъ можетъ быть самымъ надежнымъ путемъ сравненія явится сравненіе расходовъ на содержаніе этой службы съ доходами дороги.

Съ этою цѣлью составлена таблица IV. Въ ней показаны протяженія эксплуатаціонной длины, пробѣгъ поѣздовъ, валовые доходы, расходы на содержаніе службы движенія, процентныя отношенія этихъ расходовъ къ валовымъ доходамъ, расходъ на 1 версту эксплуатаціонной длины дороги и на 1.000 поѣздо-версть.

Судя по процентнымъ отношеніямъ расходовъ на содержаніе служащихъ и рабочихъ къ валовымъ доходамъ, очень большое число частныхъ дорогъ (за исключеніемъ Лодзин-

ской, находящейся въ совершенно особыхъ условіяхъ, Варшаво - Вѣнской и Рязанско - Уральской, расходовавшихъ, повидимому, безъ большого расчета) расходуютъ значительно менѣ казенныхъ дорогъ. Въ 1904 г. этотъ процентъ на частныхъ дорогахъ составлялъ отъ 6,1 по Казанской до 10,9 на Рязань—Уральской, а въ 1906 отъ 6,7 на Бѣлгородъ-Сумской и 7,6 на Владикавказской до 13,5 на Рязань-Уральской. На казенныхъ дорогахъ, за исключеніемъ Баскунчакской, находящейся въ совершенно исключительныхъ условіяхъ, проценты были въ 1904 г. отъ 8,4 на Пермской и Привислинскихъ до 13,5 на С.-Петербурго-Варшавской и даже до 16,6 на Сызрано-Вяземской. Въ 1906 г. отъ 8,2 на Пермской до 12,5 на Николаевской до 15,5 на Сызрано-Вяземской. Эти сопоставленія указываютъ, что на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ расходъ на содержаніе служащихъ и рабочихъ по службѣ движенія приблизительно процента на 2 валового дохода больше, чѣмъ на частныхъ. Различіе это на дорогахъ Балтійской и Псково - Рижской и С.-Петербурго - Варшавской отчасти оправдывается особенно большимъ процентнымъ отношеніемъ дохода отъ перевозокъ по тарифамъ пассажирскаго движенія; т. е. по тарифамъ завѣдомо малю выгоднымъ и доставляющимъ при маломъ доходѣ большія траты по службѣ движенія.

На этихъ двухъ дорогахъ доходъ отъ пассажирскаго движенія составлялъ въ 1906 г. 32% и 30%. То же замѣчаніе относится отчасти и къ дорогѣ Николаевской, гдѣ было 24%. На частныхъ же дорогахъ, только на Московско-Виндаво-Рыбинской процентъ доходовъ отъ пассажирскаго движенія былъ также высокій, а по остальнымъ онъ былъ менѣ 20%.

На остальныхъ казенныхъ дорогахъ процентъ былъ въ большинствѣ случаевъ даже ниже, чѣмъ на частныхъ дорогахъ. Если замѣченное различіе не будетъ вполне оправдано для казенныхъ дорогъ разницею въ условіяхъ дѣятельности сравнительно съ частными дорогами, то озна-

ченныя расходы должны достигать десятка милліоновъ рублей.

Организація службы движенія, въ виду высокаго процентнаго отношенія къ валовому доходу, заслуживаетъ особаго вниманія на казенныхъ дорогахъ: на Балтійской и Псково-Рижской, Екатерининской, Закавказской, Курско-Харьково-Севастопольской, Либаво-Роменской, Московско-Курской, Николаевской, Полѣскихъ, С.-Петербурго-Варшавской, Сызрано-Вяземской и Харьковско-Николаевской. Среди частныхъ дорогъ—на Рязанско-Уральской дорогѣ.

Разсматривая расходы по службѣ движенія по отношенію къ пробѣгу поѣздовъ разница между казенными и частными дорогами оказывается менѣе значительной и есть нѣсколько казенныхъ дорогъ, расходы которыхъ меньше, чѣмъ расходы частныхъ дорогъ. Такъ въ 1904 г. на частныхъ дорогахъ, исключая Лодзинскую, были отъ 147 р. на 1.000 поѣздо-верстѣ на Московско-Казанской, до 223 р. на Рязанско-Уральской и до 320,8 р. Варшаво-Вѣнской. На казенныхъ же дорогахъ расходы менѣе значительны были на Пермской 144,8 р. и на Самаро-Златоустовской 144,2 р., самый же большой былъ на Николаевской 267,2 р. Въ 1906 г. на частныхъ дорогахъ расходы были отъ 173 р. на Владикавказской до 218 на Юго-Восточныхъ и до 392 р. на 1.000 поѣздо-верстѣ на Варшаво-Вѣнской.

На казенныхъ дорогахъ расходы были менѣе 173 р., на Пермской 151 р. и на С.-Петербурго-Варшавской 155 р. Самые же большіе были на Николаевской 306 р., на Харьковско-Николаевской 311 р. и на Закавказской 338 р. на 1.000 поѣздо-верстѣ.

Особаго вниманія заслуживаютъ дороги казенныя, гдѣ расходы значительно превосходятъ расходы частныхъ дорогъ, т. е. круглымъ числомъ болѣе 220 р. на 1.000 поѣздо-верстѣ. Къ числу такихъ дорогъ относятся: Екатерининская, Закавказская, Курско-Харьково-Севастопольская, Ли-

баво-Роменская, Московско-Курская, Николаевская, Риго-Орловская и Харьковско-Николаевская.

Такимъ образомъ, по высотѣ расходовъ на содержаніе служащихъ и рабочихъ по службѣ движенія какъ въ процентномъ отношеніи къ валовымъ доходамъ, такъ и по суммамъ на 1.000 поѣздо-верстъ, заслуживаютъ особаго вниманія дороги: Екатерининская, Закавказская, Курско-Харьково-Севастопольская, Либаво-Роменская, Николаевская и Харьковско-Николаевская.

Устраненіе изъ втораго списка дороги С.-Петербургско-Варшавской, гдѣ расходы на 1.000 поѣздо-верстъ оказались весьма небольшими, объясняется отчасти тѣмъ неблагопріятнымъ для этой дороги обстоятельствомъ, что на ней средняя нагрузка поѣздовъ товарнаго движенія оказывается самую малую изъ всѣхъ дорогъ Европейской Россіи. Благодаря этому недостатку въ пользованіи подвижнымъ составомъ, пробѣгъ поѣздовъ сильно увеличивается и расходъ на 1.000 поѣздо-верстъ уменьшается, скрывая такимъ образомъ, путемъ допущенія одного недостатка, существованіе другаго быть можетъ столь же существеннаго (т. е. излишне дорогой организациі службы движенія). Общій пробѣгъ поѣздовъ на послѣднихъ поименованныхъ семи дорогахъ былъ:

	въ 1904 г.	въ 1905 г.
На Екатерининской въ 1.000 верстъ	20.114	22.036
» Закавказской.	11.926	9.483
» Курско-Харьково-Севастопольской	15.141	16.150
» Либаво-Роменской	8.101	8.143
» Московско-Курской	11.643	13.592
» Николаевской	14.526	15.564
» Харьковско-Николаевской	9.175	9.441
Итого . .	90.626	94.411

Отсюда ясно, что въ случаѣ, если излишніе расходы составляли 10—20 р. въ среднемъ на 1.000 поѣздо-верстъ

(что для многихъ случаевъ представляется слишкомъ скромнымъ), то и въ такомъ случаѣ общая сумма лишнихъ расходовъ могла достигать 1—2.000.000 рублей.

Итакъ, соображая все сказанное по поводу трехъ главныхъ службъ относительно численности служащихъ и рабочихъ, бывшихъ на казенныхъ дорогахъ въ 1904 и 1906 г.г. приходится заключить, что представляются весьма вѣроятными излишніе расходы, исчисляемые нѣсколькими и довольно многими милліонами рублей.

Въ настоящее время, при повышенной, противъ прежнихъ лѣтъ, заработной платѣ, неосторожное содержаніе мелкихъ служащихъ и рабочихъ должно выражаться еще большими лишними расходами.

Численность личного состава въ центральныхъ и мѣстныхъ управленіяхъ.

Распредѣленіе этого состава между центральными и мѣстными управленіями чрезвычайно трудно установить на основѣ какой нибудь ясно выраженной мысли.

На нѣкоторыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, на долю центрального управленія не относятъ ни одного служащаго изъ числа нѣсколькихъ тысячъ, приписываемыхъ къ мѣстному управленію. Такъ было поступлено въ 1904 г. на дорогахъ: Екатерининской, Харьковско-Николаевской и Юго-Западныхъ. Напротивъ, по Московско-Брестской къ центральному управленію было отнесено 548 и къ мѣстному 578, а на С.-Петербургско-Варшавской къ центральному отнесено 991 и къ мѣстному всего 534.

Поэтому обсуждать можно только полную совокупность числа служащихъ какъ въ центральномъ, такъ и въ мѣстномъ управленіяхъ.

Останавливаясь и на этихъ числахъ, трудно указать какую нибудь норму, связывающую эти числа съ числомъ верстъ эксплуатаціонной длины, къ которой обыкновенно эти числа относятся, или съ числомъ поѣздо-верстъ.

Въ приведенной таблицѣ V показаны: протяженія эксплуатаціонной длины и полные пробѣги всѣхъ поѣздовъ, полныя числа служащихъ и рабочихъ и численности ихъ, приходящіеся на 1 версту эксплуатаціонной длины и приходящіеся на 10.000 поѣздо-верстъ.

Изъ разсмотрѣнія таблицы видно, что отношенія и къ протяженію и къ пробѣгу, на разныхъ дорогахъ, очень разнообразны.

На версту эксплуатаціонной длины приходилось на казенныхъ дорогахъ въ 1904 г. отъ 0,48 на Пермской дорогѣ до 1,60 на Николаевской, а въ 1906 г. отъ 0,49 на Пермской до 1,57 на Закавказской.

На частныхъ дорогахъ, разсматривая только большія линіи, т. е. за исключеніемъ Бѣлгородъ-Сумской и Лодзинской, въ 1904 г. было отъ 0,68 по Рязанско-Уральской до 1,88 по Варшавско-Вѣнской.

На 10.000 поѣздо-верстъ приходилось на казенныхъ дорогахъ въ 1904 г. отъ 0,778 по Самаро-Златоустовской до 2,056 на Привислянскихъ, а въ 1906 г. отъ 0,943 на Самаро-Златоустовской до 1,990 на Привислянскихъ, не считая Баскунчакской.

Вообще нормы на казенныхъ дорогахъ, не считая чиновъ государственнаго контроля, по отношенію къ верстамъ эксплуатаціонной длины выше, чѣмъ на частныхъ дорогахъ, а по отношенію къ поѣздо-верстамъ или въ общемъ среднемъ не выше, какъ были въ 1904 г., или были немного ниже, какъ въ 1906 году.

Сравненіе численностей разныхъ казенныхъ дорогъ между собою заставляетъ обратить вниманіе на составы, бывшіе на дорогахъ: Закавказскихъ, Николаевской, Привислянскихъ и Юго-Западныхъ. Никакихъ численныхъ предположеній объ излишкахъ служащихъ и рабочихъ на

казенныхъ дорогахъ, на основаніи опубликованныхъ статистическихъ свѣдѣній, сдѣлать нельзя. Особенно это затруднительно въ виду значительно болѣе сложной отчетности казенныхъ дорогъ по сравненію съ дорогами частными.

Н. Петровъ.

22 Января 1909 года.

ТАБЛИЦЫ.

1904 г. Статистическій сборникъ. О числѣ служащихъ и рабочихъ

№№ по порядку.	Эксплоатационная длина версты.	Постоянныхъ:		
		Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 100.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.
1	Балтійская и Пеково-Рижская	933	—	—
2	Баскунчакская	68	—	—
3	Екатерининская	2,471	—	—
4	Закавказскія (81 вер. узкокол.)	1,332	210	0,137
5	Курско-Харьк.-Севаст. (80 в. узкокол.)	1,674	443	0,263
6	Либаво-Роменская	1,318	344	0,261
7	Московско-Брестская	1,023	277	0,270
8	Московско-Курская, Московско-Нижегородская, Муромская	1,033	344	0,333
9	Московско-Ярославско-Архангельская	1,786	234	0,142
10	Николаевская	908	348	0,383
11	Пермская	2,074	17	0,008
12	Полѣвскія	1,441	—	—
13	Привислинскія	1,706	436	0,256
14	Риго-Орловская	1,460	613	0,421
15	Самаро-Златоустовская	1,539	236	0,153
16	С.-Петербургско-Варшавская	1,510	764	0,506
17	Сызрано-Вяземская	1,309	292	0,223
18	Харьково-Николаевская	1,352	—	—
19	Юго-Западныя	4,127	—	—
		29,489	7,628	—
20	Забайкальская	1,490	—	—
21	Сибирская	3,138	—	—
22	Средне-Азіатская	2,361	112	0,03

по управленію дорогою вообще. По центральному управленію.

Временныхъ:			Поденныхъ:			Всего.			Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ 1,000 поѣздо-верстъ.
Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 100.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 100.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 100.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.	
37	0,04	0,57	—	—	—	37	0,04	0,56	6,536
—	—	—	—	—	—	—	—	—	86,3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,114,5
150	0,09	1,26	27	0,02	0,21	387	0,23	3,24	11,926
170	0,10	1,12	—	—	—	613	0,37	4,05	15,141,3
—	—	—	—	—	—	344	0,26	4,24	8,101
86	0,08	1,02	185	0,18	2,20	548	0,33	6,49	8,437
83	0,08	0,71	—	—	—	427	0,41	3,67	11,643
110	0,06	1,31	—	—	—	364	0,20	5,04	7,217
137	0,13	0,94	—	—	—	485	0,33	3,34	14,526
8	0,004	0,10	—	—	—	25	0,01	0,33	7,661
25	0,02	0,34	—	—	—	25	0,02	0,33	7,743
63	0,04	0,36	—	—	—	499	0,23	4,49	11,123
71	0,03	0,73	—	—	—	686	0,47	7,23	9,492
53	0,04	0,43	—	—	—	291	0,19	2,36	12,219
227	0,15	1,37	—	—	—	995	0,66	6,86	14,431
3	—	—	—	—	—	293	0,23	3,42	8,630
2	—	—	—	—	—	2	—	—	9,175
—	—	—	—	—	—	—	—	—	27,508
1,227	—	—	212	—	—	9,067	0,037	0,043	211,709
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,185
34	0,01	—	—	—	—	34	0,01	0,01	24,479
35	0,013	0,40	45	0,02	0,47	192	0,08	2,00	9,551

1904 г. По статистическому сборнику о числѣ служащихъ и рабо-

№№ по порядку.	Эксплоатационная длина.	Постоянныхъ.			
		Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 100.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.	
1	Балтійская и Псково-Рижская	933	508	0,54	7,77
1	Баскунчакская	68	49	0,72	5,70
3	Екатерининская	2,471	1,546	0,62	7,68
4	Закавказская (81 вер. узк.)	1,532	1,088	0,72	9,12
5	Курско-Харьково-Севастоп. (30 вер. узк.)	1,674	708	0,42	4,67
6	Либаво-Роменская	1,318	476	0,36	5,88
7	Московско-Брестская	1,025	414	0,40	4,90
8	Московско-Курская, Московско-Нижегородская и Муромская	1,033	627	0,60	5,39
9	Московско-Ярославско-Архангельская .	1,786	539	0,30	7,46
10	Николаевская	908	726	0,80	5,00
11	Пермская	2,074	715	0,35	9,34
12	Подѣскія	1,441	825	0,57	10,66
13	Привислянскія	1,706	1,062	0,62	9,55
14	Риго-Орловская	1,460	517	0,35	5,45
15	Самаро-Златоустовская	1,539	433	0,28	3,54
16	С.-Петербургско-Варшавская	1,510	354	0,23	2,45
17	Сызрано-Вяземская	1,309	641	0,49	7,43
18	Харьково-Николаевская	1,352	896	0,66	9,76
19	Юго-Западныя	4,127	2,856	0,69	10,39
		29,489	14,980	—	—
20	Забайкальская	1,490	1,061	12,96	—
21	Сибирская	3,138	1,609	6,56	—
22	Средне-Азиатская	2,361	959	10,09	—

чихъ по управленію дороги вообще. По мѣстному управленію.

Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 100.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.	Поденныхъ.			Всего.			Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ 1.000 вер.
			Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 100.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 100.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.	
77	0,08	1,18	39	0,04	0,61	624	0,67	9,55	6,536
—	—	—	—	—	—	49	0,72	5,70	86
98	0,04	0,48	797	0,32	3,96	2,441	0,99	12,03	20,114
53	0,04	0,44	76	0,05	0,64	1,207	0,78	10,12	11,926
39	0,02	0,26	81	0,05	0,34	828	0,49	5,47	15,141
506	0,38	6,25	51	0,04	0,63	1,033	0,78	12,75	8,101
88	0,08	1,05	76	0,08	0,90	578	0,56	6,85	8,437
152	0,15	1,30	—	—	—	779	0,75	6,69	11,643
130	0,08	1,80	30	0,02	0,42	699	0,39	9,68	7,217
43	0,05	0,30	205	0,23	1,41	974	1,07	6,70	14,526
137	0,07	1,79	112	0,05	1,60	964	0,47	12,58	7,661
84	0,06	1,08	233	0,16	3,01	1,142	0,80	14,75	7,743
416	0,24	3,74	310	0,18	2,79	1,788	1,04	16,07	11,123
67	0,05	0,71	53	0,04	0,56	637	0,44	6,71	9,492
195	0,13	1,59	31	0,02	0,25	659	0,40	5,39	12,219
—	—	—	180	0,12	1,25	534	0,35	3,70	14,431
26	0,02	0,30	167	0,13	1,98	834	0,64	9,66	8,630
16	0,01	0,17	145	0,11	1,58	1,057	0,78	11,52	9,175
59	0,01	0,22	1,048	0,25	3,80	3,963	0,96	14,41	27,508
2,186	—	—	3,634	—	—	20,800	0,705	0,098	211,709
524	0,35	6,41	1,222	0,82	14,93	2,807	1,95	34,30	8,185
297	0,094	1,21	1,956	0,62	8,03	3,862	1,29	15,79	24,479
131	0,055	1,39	191	0,09	2,01	1,281	0,55	13,4	9,551

1904 г. По статистическому сборнику о числѣ слу-

№№ по порядку.	Эксплоата- ционная дли- на версты.	Постоянныхъ.			
		Всѣхъ.	На 1 версту эксплоатаціон- ной длины.	На число. п	
1	Балтійская и Псково-Рижская	933	2,509	2,69	0,42
2	Баскунчакская	68	48	0,71	0,04
3	Екатерининская	2,471	7,691	3,11	0,94
4	Закавказская (81 вер. узк.)	1,532	3,842	2,53	0,50
5	Курско-Харьк.-Севастоп. (30 вер. узк.)	1,674	3,542	2,12	0,39
6	Либаво-Роменская	1,318	3,497	2,66	0,57
7	Московско-Брестская	1,025	3,571	3,48	0,44
8	Московско-Курская, Московско-Ниже- городская и Муромская	1,033	3,922	3,80	0,35
9	Московско-Ярославско-Архангельская	1,786	3,483	1,90	0,86
10	Николаевская	908	3,224	3,55	0,20
11	Пермская	2,074	3,187	1,54	1,00
12	Полѣскія	1,441	2,735	1,90	0,51
13	Привислянскія	1,706	4,323	2,53	0,66
14	Ряго-Орловская	1,460	3,790	2,60	0,58
15	Самаро-Златоустовская	1,539	3,897	2,53	0,49
16	С.-Петербурго-Варшавская	1,510	4,313	2,19	0,43
17	Сызрано-Вяземская	1,309	3,467	2,63	0,50
18	Харьково-Николаевская	1,352	3,360	2,47	0,49
19	Юго-Западныя	4,127	8,620	2,09	1,30
		29,489	73,011	—	—
20	Забайкальская	1,490	2,386	1,69	0,44
21	Сибирская	3,138	6,864	2,19	0,87
22	Средне-Азіатская	2,361	3,863	1,64	0,93

жащихъ и рабочихъ по службѣ пути и строеній.

Временныхъ.			Поденныхъ.			Всего.			Число поѣздо-версть на 1 версту эксплоатаціон- ной длины.
Всѣхъ.	На 1 версту эксплоатаціон- ной длины.	На число. п	Всѣхъ.	На 1 версту эксплоатаціон- ной длины.	На число. п	Всѣхъ.	На 1 версту эксплоатаціон- ной длины.	На число. п	
169	0,18	0,03	342	0,37	0,06	3,020	3,24	0,50	6,000
—	—	—	108	1,60	0,08	156	2,30	0,13	1,260
207	0,08	0,03	7,911	3,20	0,97	15,809	6,40	1,94	8,140
34	0,02	0,004	1,324	0,86	0,17	5,200	3,39	0,67	7,780
253	0,13	0,03	3,736	2,23	0,41	7,521	4,50	0,83	9,040
61	0,05	0,01	3,065	2,33	0,50	6,623	5,02	1,09	6,080
65	0,06	0,008	2,680	2,61	0,33	6,316	6,16	0,77	8,220
1,718	1,66	0,16	1,135	1,10	0,10	6,775	6,30	0,60	11,270
503	0,28	0,12	2,788	1,56	0,69	6,774	3,80	1,68	4,640
222	0,24	0,01	4,151	4,37	0,26	7,597	8,36	0,49	16,000
39	0,02	0,01	4,089	1,97	1,28	7,315	3,52	2,28	3,210
92	0,07	0,02	4,080	2,80	0,76	10,907	7,57	2,03	5,370
92	0,05	0,015	3,642	2,13	0,36	8,057	4,72	1,24	6,520
45	0,03	0,01	5,889	4,03	0,90	9,724	6,67	1,50	6,500
96	0,06	0,01	5,253	3,41	0,67	9,246	6,00	1,16	7,940
21	0,01	0,004	1,758	1,16	0,18	6,092	4,03	0,63	9,560
—	—	—	2,791	2,13	0,42	6,258	4,80	0,95	6,590
1,515	1,12	0,22	1,532	1,13	0,23	6,407	4,74	0,94	6,790
210	0,05	0,03	10,398	2,51	1,62	19,228	4,63	2,88	6,670
5,342	—	—	70,672	—	—	140,025	5,053	—	7,180
1,390	0,93	0,26	3,853	2,58	0,70	7,629	5,12	1,40	5,493
1,569	0,50	0,20	16,400	5,23	2,07	24,833	7,91	3,14	7,914
54	0,02	0,01	2,483	1,05	0,61	6,400	2,71	1,58	4,046

*

1904 г. По статистическому сборнику о числѣ служащихъ

№№ по порядку.	Эксплоатационная длина.	Постоянныхъ.			
		Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	
			Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.
1	Балтійская и Псково-Рижская	933	1,145	1,23	0,19
2	Баскунчакская	68	49	0,72	0,57
3	Екатерининская	2,471	3,858	1,56	0,19
4	Закавказская (81 вер. узк.)	1,532	2,110	1,38	0,18
5	Курско-Харьк.-Севастоп. (30 вер. узк.)	1,674	2,695	1,61	0,20
6	Либаво-Роменская	1,318	2,129	1,61	0,26
7	Московско-Брестская	1,025	1,672	1,63	0,20
8	Московско-Курская, Московско-Нижегородская и Муромская	1,033	2,583	2,30	0,22
9	Московско-Ярославско-Архангельская	1,786	1,497	0,84	0,22
10	Николаевская	908	3,061	3,40	0,21
11	Пермская	2,074	1,253	0,60	0,16
12	Полѣвскія	1,441	1,818	1,26	0,24
13	Привислянскія	1,706	1,974	1,15	0,18
14	Риго-Орловская	1,460	1,802	1,23	0,19
15	Самаро-Златоустовская	1,539	1,990	1,29	0,16
16	С.-Петербурго-Варшавская	1,510	2,081	1,37	0,14
17	Сызрано-Вяземская	1,309	1,670	1,27	0,19
18	Харьково-Николаевская	1,352	1,901	1,40	0,21
19	Юго-Западныя	4,127	6,051	1,47	0,22
		29,489	41,359	—	—
20	Забайкальская	1,490	2,548	1,71	0,31
21	Сибирская	3,138	6,791	2,16	0,28
22	Средне-Азиатская	2,361	1,783	0,76	0,19

и рабочихъ по службѣ тяги и подвижнаго состава.

№№ по порядку.	Эксплоатационная длина.	Временныхъ.			Поденныхъ.			Всего.			Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ 1.000 вер.
		Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	
			Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.		На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.		На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	
1	Балтійская и Псково-Рижская	146	0,16	0,02	2,012	2,16	0,31	3,303	3,63	0,508	6,536
2	Баскунчакская	—	—	—	45	0,66	0,51	94	1,38	1,087	86
3	Екатерининская	52	0,02	—	10,022	4,06	0,50	13,932	5,64	0,693	20,114
4	Закавказская (81 вер. узк.)	—	—	—	5,765	3,96	0,49	7,875	5,14	0,660	11,926
5	Курско-Харьк.-Севастоп. (30 вер. узк.)	1,302	0,77	0,08	5,906	3,33	0,39	9,903	5,92	0,634	15,141
6	Либаво-Роменская	—	—	—	2,745	2,08	0,34	4,874	3,70	0,602	8,101
7	Московско-Брестская	—	—	—	2,765	2,70	0,33	4,457	4,35	0,531	8,437
8	Московско-Курская, Московско-Нижегородская и Муромская	129	0,12	0,01	5,823	5,60	0,50	8,535	8,26	0,736	11,643
9	Московско-Ярославско-Архангельская	7	—	—	2,270	1,27	0,31	3,774	2,11	0,523	7,217
10	Николаевская	255	0,28	0,02	5,858	6,47	0,40	9,174	10,10	0,632	14,526
11	Пермская	71	0,04	0,01	2,675	1,29	0,35	3,999	1,93	0,519	7,661
12	Полѣвскія	4	—	—	2,421	1,68	0,31	4,243	2,99	0,531	7,743
13	Привислянскія	587	0,34	0,05	2,910	1,12	0,26	5,471	3,21	0,710	11,123
14	Риго-Орловская	402	0,27	0,04	3,257	2,23	0,34	5,461	3,74	0,575	9,492
15	Самаро-Златоустовская	487	0,32	0,04	4,737	3,08	0,38	7,214	4,69	0,591	12,219
16	С.-Петербурго-Варшавская	—	—	—	4,679	3,10	0,32	6,760	4,47	0,468	14,431
17	Сызрано-Вяземская	245	0,32	0,05	4,150	3,16	0,48	6,065	4,63	0,705	8,630
18	Харьково-Николаевская	—	—	—	3,747	2,80	0,41	5,648	4,18	0,614	9,175
19	Юго-Западныя	—	—	—	8,025	1,94	0,29	14,076	3,39	0,512	27,508
		3,687	—	—	79,812	—	—	124,858	4,234	0,590	211,709
20	Забайкальская	29	0,02	—	3,750	2,52	0,46	6,327	4,25	0,748	8,185
21	Сибирская	15	—	—	12,323	3,92	0,50	19,129	6,13	0,782	24,479
22	Средне-Азиатская	14	—	—	4,881	2,07	0,51	6,678	2,82	0,703	9,551

1904 г. По статистическому сборнику о числѣ

№№ по порядку.	Эксплоатационная длина.	Постоянныхъ.			
		Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	
1	Балтійская и Псково-Рижская	933	3,123	3,35	0,48
2	Баскунчакская	68	76	1,12	0,88
3	Екатерининская	2,471	10,732	4,35	0,53
4	Закавказская (81 вер. узк.).	1,532	6,275	4,10	0,53
5	Курско-Харьк.-Севастоп. (30 вер. узк.).	1,674	6,132	3,66	0,40
6	Либаво-Роменская	1,318	4,861	3,69	0,60
7	Московско-Брестская	1,025	3,349	3,27	0,40
8	Московско-Курская, Московско-Нижегородская и Муромская	1,033	7,049	6,82	0,61
9	Московско-Ярославско-Архангельская	1,786	3,631	2,03	0,50
10	Николаевская	908	8,232	9,06	0,57
11	Пермская	2,074	2,983	1,44	0,39
12	Полѣскія	1,441	3,001	2,08	0,40
13	Привислянскія	1,706	5,308	3,11	0,48
14	Риго-Орловская	1,460	4,495	3,08	0,48
15	Самаро-Златоустовская	1,539	4,513	2,94	0,37
16	С.-Петербурго-Варшавская	1,510	5,768	3,82	0,40
17	Сызрано-Вяземская	1,309	5,127	3,93	0,60
18	Харьково-Николаевская	1,352	5,264	3,90	0,57
19	Юго-Западныя	4,127	12,969	3,14	0,47
		29,489	102,888	—	—
20	Забайкальская	1,490	4,284	2,90	0,52
21	Сибирская	3,138	8,378	2,67	0,34
22	Средне-Азиатская	2,361	3,117	1,36	0,33

служащихъ и рабочихъ по службѣ движенія.

Временныхъ.			Поденныхъ.			Всего.			Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ 1.000 вер.
Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	
304	0,32	0,05	183	0,20	0,026	3,610	3,87	0,552	6,536
—	—	—	2	0,03	0,023	78	1,15	0,902	86
144	0,06	0,01	1,006	0,40	0,050	11,882	4,81	0,591	20,114
140	0,91	0,013	103	0,07	0,009	6,518	4,27	0,547	11,926
368	0,23	0,024	317	0,18	0,021	6,817	4,07	0,450	15,141
275	0,21	0,034	1,026	0,78	0,127	6,162	4,60	0,761	8,101
129	0,12	0,015	534	0,52	0,063	4,012	3,90	0,476	8,437
—	—	—	961	0,93	0,082	8,010	7,73	0,688	11,643
—	—	—	16	0,01	0,002	3,647	2,04	0,305	7,217
974	1,08	0,067	1,329	1,46	0,091	10,535	11,60	0,725	14,526
—	—	—	148	0,07	0,019	3,131	1,51	0,409	7,661
210	0,14	0,027	333	0,23	0,043	3,544	2,46	0,458	7,743
67	0,04	0,006	1,722	1,01	0,153	7,097	4,16	0,638	11,123
350	0,24	0,037	150	0,10	0,016	4,995	3,42	0,526	9,492
873	0,57	0,071	181	0,12	0,015	5,567	3,62	0,456	12,219
—	—	—	1,268	0,84	0,090	7,036	4,66	0,488	14,431
—	—	—	—	—	—	5,127	3,92	0,594	8,630
188	0,14	0,020	567	0,42	0,062	6,019	4,43	0,656	9,175
1,636	0,40	0,060	87	0,40	0,003	14,692	3,56	0,534	27,508
5,658	—	—	9,933	—	—	118,479	4,017	0,359	211,709
1,715	1,15	0,21	—	—	—	5,999	4,02	0,701	8,185
1,042	0,33	0,043	675	0,21	0,028	10,095	3,22	0,412	24,479
—	—	—	4	—	—	3,121	1,32	0,329	9,551

1904 годъ по статистическому сборнику о числѣ служащихъ

№№ по порядку.	Эксплоатационная длина версты.	постоянныхъ.			
		Всѣхъ.	на 1 версту эксплуатационной длины.	на 1.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.	
20	Бѣлгородъ-Сумская	147	44	0,30	0,56
21	Варшаво-Вѣнская	703	654	0,93	0,09
22	Владикавказская	2,333	542	0,23	0,03
23	Лодзинская	74	72	0,97	0,21
24	Московско-Виндаво-Рыбинская .	2,439	455	0,23	0,06
25	Московско-Казанская (съ Орѣхова) .	2,070	329	0,16	0,03
26	Московско-Кіево-Воронежская (619 вер. узкокол.)	2,340	634	0,27	0,05
27	Рязанско-Уральская (681 вер. узкокол.) .	3,600	919	0,26	0,05
28	Юго-Восточныя	3,244	1,160	0,39	0,08
		16,950	4,909	—	—

и рабочихъ. Таб. XII и VI. По центральному управленію.

Временныхъ:			Поденныхъ.			Всего.			Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ. 1.000 поѣздо-верстъ.
Всѣхъ.	на 1 версту эксплуатационной длины.	на 1.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	на 1 версту эксплуатационной длины.	на 1.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	на 1 версту эксплуатационной длины.	на 1.000 поѣздо-верстъ всѣхъ поѣздовъ.	
—	—	—	—	—	—	44	0,30	0,56	263
—	—	—	—	—	—	654	0,93	0,09	7.556
116	0,05	0,006	—	—	—	658	0,28	0,036	18.021
—	—	—	—	—	—	72	0,97	0,21	338
—	—	—	—	—	—	455	0,23	0,06	7.853
227	0,11	0,021	—	—	—	556	0,27	0,051	10.802
—	—	—	—	—	—	634	0,27	0,05	12.082
43	0,01	0,002	—	—	—	962	0,27	0,052	18.421
67	0,02	0,004	—	—	—	1,327	0,41	0,083	15.640
453	—	—	—	—	—	5.362	0,316	0,059	90.912

1904 г. По статистическому сборнику о числѣ служащихъ и

№№ по порядку.	Эксплоатационная длина верстѣ.	Постоянныхъ.			
		Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	
20	Бѣлгородъ-Сумская	147	32	0,22	0,120
21	Варшаво-Вѣнская	703	351	0,30	0,046
22	Владикавказская	2,333	1,051	0,45	0,058
23	Лодзинская	74	50	0,68	0,150
24	Московско-Виндаво-Рыбинская (1928) .	2,434	609	0,32	0,077
25	Московско-Казанская (и Орѣхова) . .	2,070	1,050	0,51	0,097
26	Московско-Кіево-Воронежская (619 вер. узк.)	2,340	656	0,28	0,055
27	Рязанско-Уральская (681 вер. узк.) . .	3,600	1,065	0,30	0,038
28	Юго-Восточныя	3,244	1,350	0,41	0,086
		16,950	6,214	—	—

рабочихъ табл. XII и табл. VI по мѣстному управленію.

Временныхъ.			Поденныхъ.			Всего.			Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ 1.000 вер.
Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	
—	—	—	—	—	—	32	0,22	0,120	263
13	0,02	0,002	306	0,43	0,040	670	0,93	0,089	7,556
42	0,02	0,002	41	0,02	0,005	1,134	0,49	0,063	18,021
—	—	—	7	0,10	0,021	57	0,77	0,17	338
40	0,02	0,005	50	0,026	0,006	699	0,36	0,089	7,853
15	0,007	0,001	41	0,02	0,004	1,106	0,54	0,102	10,802
114	0,053	0,009	216	0,092	0,018	986	0,42	0,082	12,018
410	0,114	0,022	—	—	—	1,475	0,42	0,080	18,421
221	0,07	0,014	5	0,002	0	1,576	0,49	0,101	15,640
835	—	—	666	—	—	7,735	0,456	0,083	90,912

1904 г. По статистическому сборнику о числѣ служащихъ и

№№ по порядку.	Эксплоатационная длина верстъ.	Постоянныхъ.		
		Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	
20	Бѣлгородъ-Сумская	147	2,209	1,42
21	Варшаво-Вѣнская	703	2,024	2,95
22	Владикавказская	2,333	3,442	1,48
23	Лодзинская	74	109	1,48
24	Московско-Виндаво-Рыбинская (1928)	2,439	3,332	1,36
25	Московско-Казанская (Орѣхова)	2,070	4,294	2,07
26	Московско-Кіево-Воронежская (691 вер. узк.).	2,340	3,640	1,56
27	Рязанско-Уральская (681 вер. узк.)	3,600	5,693	1,58
28	Юго-Восточныя	3,244	6,936	2,14
		16,920	29,679	—

рабочихъ. Табл. XII и табл. VI по службѣ пути и строеній.

Временныхъ.		Поденныхъ.		Всего.		Число побѣдо-верстъ на 1 версту эксплуатационной длины.
Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	
—	—	116	0,80	325	2,21	1,790
12	0,017	5,286	7,52	7,322	10,41	10,748
29	0,012	3,896	1,67	7,367	3,16	7,724
—	—	300	4,06	409	5,53	4,569
22	0,010	3,245	1,33	6,599	2,71	3,220
151	0,062	4,384	2,12	8,829	4,27	5,219
1,035	0,442	1,785	0,76	6,460	2,33	5,136
2,298	0,636	10,309	2,89	18,300	5,09	5,117
527	0,162	2,613	0,81	10,076	3,11	4,821
4,074	—	31,934	—	65,687	3,88	5,373

1904 г. По статистическому сборнику о числѣ служащихъ и рабо-

№№ по порядку.	Эксплоата- ціонная дли- на верстъ.	Постоянныхъ.			
		Всѣхъ.	На 1 версту эксплоатаціон- ной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	
20	Бѣлгородъ-Сумская	147	54	0,37	0,206
21	Варшаво-Вѣнская	703	1,073	1,32	0,142
22	Владикавказская	2,333	3,884	1,67	0,216
23	Лодзинская	74	119	1,61	0,332
24	Московско-Виндаво-Рыбинская (1928) .	2,439	1,479	0,606	0,189
25	Московско-Казанская (п Орѣхова) . .	2,070	2,276	1,10	0,211
26	Московско-Кіево-Воронежская (619 вер. узк.)	2,340	1,696	0,723	0,141
27	Рязанско-Уральская (681 вер. узк.) . .	3,600	4,359	1,211	0,237
28	Юго-Восточныя	3,244	2,466	0,76	0,138
		16,950	17,406	—	—

чихъ. Табл. XII и табл. VI по службѣ тяги и подвижного состава.

Временныхъ.			Поденныхъ.			Всего.			Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ 1.000 вер.
Всѣхъ.	На 1 версту эксплоатаціон- ной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплоатаціон- ной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплоатаціон- ной длины.	На 1.000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	
—	—	—	74	0,50	0,281	128	0,87	0,487	263
—	—	—	2,186	3,11	0,289	3,259	4,63	0,431	7,556
—	—	—	8,382	3,59	0,463	12,266	5,26	0,681	18,021
—	—	—	135	1,82	0,400	254	3,43	0,751	338
315	0,129	0,040	3,560	1,46	0,438	5,354	2,20	0,682	7,853
—	—	—	3,806	1,84	0,333	6,082	3,30	0,563	10,802
—	—	—	4,502	1,92	0,373	6,198	2,63	0,513	12,018
91	0,023	0,003	7,835	2,176	0,423	12,258	3,40	0,663	18,421
1,614	0,50	0,103	6,811	2,10	0,433	10,891	3,36	0,696	15,640
2,020	—	—	37,291	—	—	56,717	3,34	0,624	90,912

1904 г. По статистическому сборнику о числѣ служащихъ

№ по порядку.	Эксплоатационная длина версты.	Постоянныхъ.			
		Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстъ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	
20	Бѣлгородъ-Сумская	147	142	0,97	0,340
21	Варшаво-Вѣнская	703	4.100	5,83	0,230
22	Владикавказская	2,333	6.845	2,93	0,379
23	Лодзинская	74	592	8,00	1,752
24	Московско-Виндаво-Рыбинская (1928) .	2,439	2.671	1,09	0,340
25	Московско-Казанская (и Орѣхова) . .	2,070	4.972	2,40	0,460
26	Московско-Кіево-Воронежская (619 вер. узк.)	2,340	4.921	2,10	0,409
27	Рязанско-Уральская (681 вер. узк.) . .	3,600	8.577	2,38	0,466
28	Юго-Восточныя	3.244	8.584	2,63	0,549
		16,950	41,404	—	—

и рабочихъ. Табл. XII и табл. VI по службѣ движенія.

Временныхъ.			Поденныхъ.			Всего.			Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ 1.000 вер.
Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстъ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстъ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1.000 верстъ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.	
3	0,02	0,011	4	0,027	0,013	149	1,013	0,367	263
357	0,31	0,047	1,213	0,173	0,101	5,670	8,063	0,750	7,556
162	0,07	0,009	91	0,040	0,003	7,098	3,042	0,394	18,021
—	—	—	136	1,840	0,400	728	9,838	2,154	338
332	0,136	2	24	0,010	0,003	3,027	1,241	0,383	7,853
38	0,018	0,004	10	0,003	0,001	5,020	2,425	0,465	10,802
301	0,129	0,023	1,520	0,630	0,126	6,742	2,881	0,361	12,018
2.620	0,728	0,142	—	—	—	11,197	3,110	0,607	18,421
840	0,260	0,034	19	0,006	0,001	9,443	2,911	0,604	15,640
4,633	—	—	3,017	—	—	49,074	2,9	0,34	90,012

1904 и 1906 г.г. по статистическимъ сборникамъ таб. XII временныхъ и

№ по порядку.	Эксплоатационная длина версты.	Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ 1,000 верстѣ.	Густота движения или пробѣгъ поѣздовъ на 1 версту 1,000 верстѣ.	По центральному управленію.			По мѣстному управленію.			
				Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ.	Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ.	
1	Балтійская и Псково-Рижская	933 1,006	6,536 6,487	7,000 6,488	37 362	0,04 0,36	0,0056 0,0558	624 492	0,67 0,49	0,9555 0,0758
2	Баскунчакская	68 68	86 81	1,260 1,184	— 4	— 0,06	— 0,0497	49 53	0,72 0,78	0,370 0,6584
3	Екатерининская	2,471 2,737	20,114 22,036	8,140 8,051	— 196	— 0,07	— 0,0088	2,441 2,515	0,99 0,92	0,1203 0,1141
4	Закавказская (81 вер. уз.)	1,532 1,532	11,926 9,485	7,780 6,191	387 452	0,25 0,30	0,0324 0,0477	1,207 1,954	0,78 1,28	0,1012 0,2060
5	Курско-Харьковско-Севастопольская (30 вер. уз.)	1,674 1,673	15,141 16,150	9,040 9,653	613 752	0,37 0,45	0,0405 0,0465	828 1,015	0,99 0,61	0,0547 0,0628
6	Либаво-Роменская	1,318 1,323	8,101 8,143	6,080 6,155	344 444	0,26 0,34	0,0424 0,0545	1,033 498	0,78 0,38	0,1275 0,0612
7	Московско-Брестская	1,025 1,025	8,437 8,886	8,220 8,670	548 484	0,53 0,47	0,0649 0,0545	578 742	0,56 0,72	0,0685 0,0835
8	Московско - Курская, Московско-Нижег. Муромская	1,033 1,129	11,643 13,592	11,270 12,039	427 593	0,41 0,53	0,0367 0,0436	779 785	0,75 0,70	0,0669 0,0578
9	Московско-Ярославско-Архангельская	1,786 1,885	7,217 7,814	4,040 4,146	364 297	0,20 0,16	0,0304 0,0380	699 960	0,39 0,51	0,0968 0,1229
10	Николаевская	908 1,474	14,526 15,564	16,000 10,558	485 687	0,53 0,47	0,0334 0,0441	974 1,344	1,07 0,91	0,0670 0,0864
11	Пермская	2,074 2,074	7,661 8,969	3,210 4,324	25 273	0,01 0,13	0,0330 0,0304	964 757	0,47 0,36	0,1258 0,0844

Числа, напечатанные обыкновеннымъ шрифтомъ, относятся къ 1904 году.
Числа, напечатанные жирнымъ шрифтомъ, относятся къ 1906 году.

и VI. Общее число служащихъ и рабочихъ (постоянныхъ, поденныхъ).

По службѣ пути и строеній.		По службѣ тяги и подвижного состава.			По службѣ движения.			Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.		
Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ.	Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ.	Число.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 верстѣ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.
3,020 3,314	3,34 3,29	3,303 3,375	3,65 3,35	0,508 0,520	3,610 3,566	3,87 3,54	0,552 0,550	10,594 11,109	11,35 11,04	1,621 1,713
156 175	2,30 2,57	94 94	1,38 1,38	1,087 1,168	78 93	1,15 1,37	0,902 1,148	377 419	5,54 6,16	4,384 5,173
15,809 15,314	6,40 5,60	13,932 16,512	5,64 6,03	0,693 0,749	11,882 13,985	4,81 5,11	0,391 0,635	44,064 48,522	17,83 17,73	2,190 2,202
5,200 5,430	3,39 3,54	7,875 8,040	5,14 5,25	0,660 0,847	6,518 6,482	4,27 4,23	0,547 0,683	21,187 22,358	13,83 14,59	1,777 2,357
7,521 12,961	4,50 7,75	9,903 12,302	5,92 7,35	0,654 0,762	6,817 9,531	4,07 5,70	0,430 0,590	25,682 36,561	15,34 21,85	1,696 1,264
6,623 6,496	5,09 4,91	4,874 5,099	3,70 3,85	0,602 0,626	6,162 6,458	4,60 4,88	0,761 0,793	19,036 18,995	14,44 14,36	2,349 2,333
6,316 6,615	6,16 6,45	4,437 5,354	4,33 5,22	0,831 0,602	4,012 4,396	3,90 4,29	0,476 0,495	15,911 17,591	15,32 17,16	1,885 1,980
6,775 7,848	6,50 6,95	8,535 12,712	8,26 11,26	0,736 0,935	8,010 9,703	7,73 8,59	0,688 0,714	24,526 31,641	23,74 28,03	2,106 2,328
6,774 8,786	3,80 4,66	3,774 4,173	2,11 2,21	0,323 0,534	3,647 5,829	2,04 2,03	0,505 0,490	15,258 18,045	8,54 9,57	2,114 2,309
7,597 10,912	8,36 7,41	9,174 10,931	10,10 7,42	0,632 0,702	10,535 12,374	11,60 8,39	0,723 0,795	28,765 36,248	31,69 24,59	1,980 2,329
7,315 8,429	3,52 4,06	3,999 5,253	1,93 2,53	0,519 0,586	3,131 3,678	1,51 1,77	0,409 0,410	15,434 18,390	7,44 8,87	2,014 2,050

№ по порядку.		Эксплоатационная длина верет.	Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ 1,000 верст.	Густота движенія или пробѣгъ поѣздовъ на 1 вер. 1,000 поѣздо-вер.	По центральному управленію.			По мѣстному управленію.		
					Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ верстъ всѣхъ поѣздовъ.	Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ верстъ всѣхъ поѣздовъ.
12	Полѣвскія	1,441 1,380	7,743 7,525	5,370 5,453	25 87	0,02 0,06	0,0330 0,0116	1,142 1,108	0,80 0,80	0,1473 0,1472
13	Привислянскія	1,706 1,824	11,123 11,626	6,520 6,374	499 654	0,23 0,36	0,0449 0,0563	1,788 1,660	1,01 0,91	0,1607 0,1428
14	Риго-Орловская	1,460 1,460	9,492 8,948	6,500 6,128	686 754	0,47 0,52	0,0723 0,0843	637 572	0,44 0,39	0,0671 0,0639
15	Самаро - Златоустовская	1,539 1,222	12,219 12,549	7,940 10,269	291 402	0,19 0,33	0,0236 0,0320	659 782	0,40 0,64	0,0539 0,0623
16	С.-Петербургско - Варшавская	1,510 1,510	14,431 14,575	9,560 9,652	991 673	0,66 0,45	0,0686 0,0462	534 1,063	0,35 0,70	0,0370 0,0729
17	Сызрано-Вяземская	1,309 1,309	8,630 9,641	6,590 7,366	295 422	0,23 0,32	0,0342 0,0438	834 1,025	0,64 0,78	0,0966 0,1063
18	Харьково - Николаевская	1,352 1,320	9,175 9,441	6,790 7,153	2 542	— 0,41	— 0,0574	1,057 737	0,78 0,56	0,1152 0,0781
19	Юго-Западныя	4,127 4,219	27,508 30,636	6,670 7,261	— 313	— 0,07	— 0,0102	3,963 4,906	0,96 1,16	0,1441 0,1601
		29,482 30,170	211,709 222,148	7,180 7,363	6,019 8,391	0,204 0,278	0,028 0,038	20,800 22,968	0,705 0,761	0,098 0,103
20	Бѣлгородъ-Сумская	147 147	263 290	1,790 1,970	44 39	0,30 0,27	0,36 0,1347	32 32	0,22 0,22	0,120 0,1105
21	Варшаво-Вѣнская	703 703	7,556 7,749	10,748 11,023	654 679	0,93 0,97	0,09 0,0876	670 797	0,93 1,13	0,089 0,1028
22	Владикавказская	2,333 2,333	18,021 17,498	7,724 7,500	658 520	0,28 0,22	0,036 0,0297	1,134 1,253	0,49 0,54	0,063 0,0716
23	Лодзинская	74 74	338 302	4,565 4,081	72 71	0,97 0,96	0,21 0,2351	57 61	0,77 0,82	0,170 0,2020

По службѣ пути и строеній.		По службѣ тяги и подвижного состава.			По службѣ движенія.			Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.		
Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ верстъ всѣхъ поѣздовъ.	Всего служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ верстъ всѣхъ поѣздовъ.	Всего.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 верстъ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.
10,907 10,507	7,37 7,61	4,243 4,068	2,99 2,95	0,551 0,540	3,544 3,920	2,46 2,84	0,438 0,521	19,861 19,690	13,78 14,27	2,565 2,617
8,057 10,661	4,72 5,84	5,471 6,766	3,21 3,71	0,710 0,588	7,097 7,694	4,16 4,22	0,638 0,662	22,912 27,435	13,43 15,04	2,056 2,360
9,724 6,555	6,67 4,49	5,461 6,440	3,74 4,41	0,575 0,720	4,995 5,234	3,42 3,58	0,526 0,585	21,503 19,555	14,72 13,39	2,264 2,185
9,246 9,862	6,00 8,07	7,214 11,848	4,69 9,70	0,591 0,944	5,567 6,439	3,62 5,27	0,456 0,513	22,977 29,333	14,93 24,00	1,880 2,337
6,092 6,544	4,03 4,33	6,760 7,722	4,47 5,11	0,468 0,530	7,036 6,987	4,66 4,63	0,488 0,479	21,413 22,989	14,18 15,22	1,484 1,577
6,258 7,044	4,80 5,38	6,065 7,077	4,63 5,41	0,705 0,734	5,127 5,840	3,92 4,46	0,594 0,606	18,579 21,408	14,19 16,35	2,153 2,221
6,407 6,884	4,74 5,21	5,648 7,913	4,18 5,99	0,614 0,838	6,019 7,818	4,45 5,92	0,656 0,828	19,133 23,894	14,15 18,10	2,089 2,531
19,228 21,943	4,63 5,20	14,076 15,038	3,39 3,56	0,512 0,491	14,692 16,755	3,56 3,97	0,534 0,547	51,959 58,955	12,59 13,97	1,889 1,924
149,025 166,280	5,053 5,511	124,858 150,717	4,234 4,996	0,590 0,678	118,479 134,782	4,017 4,467	0,559 0,607	419,171 483,138	— 16,01	— 2,175
325 391	2,21 2,66	128 138	0,87 0,94	0,487 0,477	149 171	1,013 1,163	0,567 0,590	676 771	4,59 5,24	2,547 2,659
7,322 6,902	10,41 9,81	3,259 3,855	4,63 5,48	0,431 0,498	5,670 5,939	8,065 8,448	0,750 0,766	17,575 18,172	25,00 25,85	2,326 2,345
7,367 8,074	3,16 3,46	12,266 10,854	5,26 4,65	0,681 0,620	7,098 7,709	3,042 3,304	0,394 0,441	29,523 28,410	12,66 12,18	1,637 1,624
409 338	5,53 4,57	254 248	3,43 3,35	0,751 0,821	728 785	9,839 10,608	2,154 2,599	1,520 1,503	21,10 20,31	4,500 4,977

№ по порядку.	Эксплуатационная длина версты.	Пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ 1,000 верстъ.	Густота движенія или пробѣгъ поѣздовъ на 1 вер. 1,000 поѣздо-вер.	По центральному управленію.			По мѣстному управленію.			
				Всѣхъ служащихъ и рабочихъ	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ.	Всѣхъ служащихъ и рабочихъ	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ.	
24	Московско - Виндавско-Рыбинская	2,439	7,853	3,220	455	0,23	0,06	699	0,36	0,089
		2,446	9,666	3,952	535	0,22	0,0554	1,086	0,44	0,1124
25	Московско - Казанская (съ Орѣхов.)	2,070	10,802	5,219	556	0,27	0,031	1,106	0,54	0,102
		2,070	11,160	5,393	545	0,26	0,0488	1,274	0,62	0,1142
26	Московско-Кіево-Воронежская (619 вер. уз.)	2,340	12,018	5,136	634	0,27	0,05	986	0,42	0,082
		2,340	12,707	5,431	742	0,32	0,058	1,308	0,56	0,103
27	Рязанско - Уральская (681 вер. уз.)	3,600	18,421	5,117	962	0,27	0,132	1,475	0,42	0,080
		3,600	17,278	4,799	1,044	0,29	0,060	1,437	0,40	0,083
28	Юго-Восточная	3,244	15,640	4,821	1,337	0,41	0,083	1,576	0,49	0,101
		3,244	17,262	5,321	928	0,29	0,054	1,653	0,51	0,096
		16,050	90,912	5,373	5,362	0,316	0,059	7,735	0,456	0,083
		16,957	93,912	5,538	5,103	0,30	0,054	8,901	0,52	0,095
29	Забайкальская	1,490	8,183	5,493	—	—	—	2,807	1,93	0,3430
		1,681	10,265	6,107	123	0,07	0,012	4,003	2,38	0,390
30	Сибирская	3,138	24,479	7,914	34	0,01	0,0043	3,862	1,29	0,1379
		3,145	26,089	8,296	167	0,05	0,006	5,063	1,61	0,194
31	Средне-Азиатская	2,361	9,551	4,046	192	0,08	0,0480	1,281	0,53	0,1340
		2,373	8,528	3,594	338	0,14	0,040	1,123	0,47	0,132
		6,989	42,215	—	—	—	—	—	—	—
		7,199	44,882	6,234	628	0,09	0,014	10,189	1,42	0,227

По службѣ пути и строеній.		По службѣ тяги и подвижного состава.			По службѣ движенія.			Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.		
Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ.	Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 поѣздовъ.	Всего.	На 1 версту эксплуатационной длины.	На 1,000 верстъ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.
6,599	2,71	5,354	2,20	0,682	3,027	1,241	0,385	16,134	6,62	2,033
8,498	3,47	4,866	1,99	0,503	4,659	1,905	0,482	19,644	8,03	2,032
8,829	4,27	6,082	3,30	0,363	5,020	2,423	0,465	21,593	10,43	1,999
12,266	5,93	7,994	3,86	0,716	6,286	3,037	0,563	28,365	13,70	2,542
6,460	2,33	6,198	2,65	0,515	6,742	2,881	0,561	21,020	9,00	1,749
9,484	4,05	7,020	3,00	0,552	9,072	3,877	0,714	27,626	11,81	2,174
18,300	5,09	12,258	3,40	0,665	11,197	3,110	0,607	44,192	12,27	2,399
21,058	5,85	15,625	4,34	0,904	12,993	3,609	0,752	52,157	14,49	3,019
10,076	3,11	10,891	3,36	0,696	9,443	2,911	0,604	33,313	10,27	2,130
11,455	3,53	13,120	4,04	0,760	10,516	3,242	0,609	37,672	11,61	2,182
65,687	3,88	56,717	3,34	0,624	49,074	2,9	0,34	185,546	—	—
78,466	4,63	63,720	3,76	0,651	58,130	3,43	0,619	214,320	12,59	2,282
7,629	3,12	6,327	4,25	0,748	5,999	4,02	0,701	—	—	—
11,560	6,88	11,092	6,60	1,080	6,850	4,07	0,667	33,628	20,00	3,276
24,833	7,94	19,129	6,13	0,782	10,095	3,22	0,482	—	—	—
23,821	7,57	17,392	5,53	0,667	10,907	3,47	0,418	57,350	18,23	2,198
6,400	2,71	6,678	2,82	0,703	3,121	1,32	0,329	—	—	—
7,023	2,96	6,617	2,79	0,776	2,519	1,06	0,295	17,620	7,42	2,066
38,862	5,56	32,134	—	0,761	—	—	—	—	—	—
42,404	5,89	35,101	4,88	0,782	20,276	2,82	0,452	108,598	15,09	2,420

Число служащих и рабочих (постоянных, временных и по сборникамъ)

№ по порядку.		Густота движения.		Д л и н а п у			
		На 1 версту эксплуатационной длины поѣздо-версть.	На 1 версту главныхъ путей, счѣтая и вторые пути поѣздо-версть.	Эксплуатационныхъ версть.	Главныхъ путей со вторыми, версть.	Полная всѣхъ путей версть.	Считая 1 версту вторыхъ путей за $\frac{3}{4}$ и станціи за $\frac{1}{3}$ версть. а.
1	Самаро-Златоустовская	7,940 10,269	6,220 8,577	1,539 1,222	1,738 1,463	1,916 1,931	1,537 1,566
2	Сибирская	7,914 8,296	7,760 8,259	3,138 3,145	3,153 3,159	3,977 3,970	3,440 3,424
3	Варшаво-Вѣнская	10,748 11,023	7,600 7,703	703 703	994 1,006	1,544 1,553	1,101 1,114
4	Николаевская	16,000 10,558	9,500 7,317	908 1,474	1,529 2,127	2,340 2,906	1,642 2,230
5	Сызрано-Вяземская	6,590 7,366	6,140 6,882	1,309 1,309	1,404 1,401	1,913 1,914	1,533 1,548
6	Курско-Харьково-Севастопольская.	9,040 9,563	6,590 6,797	1,674 1,673	2,297 2,376	3,116 3,187	2,383 2,472
7	Московско-Курская, Московско-Нижегородско-Муромская	11,270 12,039	5,970 6,608	1,033 1,129	1,948 2,057	2,682 2,685	1,964 2,036
8	Харьково-Николаевская	6,790 7,153	6,290 6,561	1,352 1,320	1,459 1,439	2,028 1,984	1,622 1,607
9	Владикавказская	7,724 7,500	6,670 6,452	2,333 2,333	2,700 2,712	3,559 3,559	2,894 2,903
10	Забайкальская	5,493 6,107	5,470 6,028	1,490 1,681	1,496 1,703	2,064 2,073	1,687 1,824
11	Екатерининская	8,140 8,051	5,880 5,972	2,471 2,737	3,423 3,690	4,970 4,971	3,749 3,979
12	Балтійская и Псково-Рижская	7,000 6,448	6,500 5,946	933 1,006	1,001 1,091	1,398 1,398	1,162 1,176
13	Либаво-Роменская	6,080 6,155	5,560 5,543	1,318 1,323	1,457 1,469	2,004 2,067	1,559 1,622
14	С.-Петербургско-Варшавская	9,560 9,652	5,480 5,364	1,510 1,510	2,632 2,717	3,296 3,375	2,567 2,634
15	Юго-Западная	6,670 7,261	5,000 5,328	4,127 4,219	5,583 5,750	7,011 7,164	5,671 5,851
16	Закавказская	7,780 6,191	6,570 5,229	1,532 1,532	1,814 1,814	2,380 2,380	1,918 1,933

поденныхъ) по службѣ пути и строеній съ ихъ подраздѣленіями 1904 и 1906 годовъ.

т е й.	Считая 1 версту вторыхъ путей за $\frac{1}{2}$ и станціи за $\frac{1}{3}$ версть. б	Число всѣхъ служащихъ и рабочихъ на 1 версту эксплуатационной длины.	Число ремонтныхъ служащихъ и рабочихъ на 1 версту длины.			Число служащихъ и рабочихъ.			
			Считая а	По б	Всѣхъ путей.	Ремонтныхъ, т. е. остатокъ отъ всѣхъ послѣ исключенія сторожей и стрѣлочниковъ.	Всѣхъ.	Стрѣлочниковъ.	Путевыхъ и переѣздныхъ сторожей и стрѣлочниковъ. Всѣхъ.
	1,487 1,512	6,00 8,07	4,10 4,55	4,24 4,71	3,28 3,69	6,300 7,125	9,246 9,862	1,186 1,313	1,760 1,424
	3,436 3,420	6,24 7,57	5,69 5,52	5,69 5,53	4,92 4,76	19,578 18,899	24,833 23,821	1,582 1,744	3,673 3,178
	1,028 1,040	10,41 9,81	4,55 4,04	4,87 4,32	3,25 2,90	5,011 4,496	7,322 6,902	733 795	1,578 1,611
	1,487 2,074	8,36 7,41	2,90 3,32	3,21 3,57	2,04 2,55	4,771 7,402	7,597 10,912	1,543 1,801	1,283 1,709
	1,509 1,524	4,80 5,38	2,12 2,54	2,16 2,58	1,70 2,06	3,256 3,935	6,258 7,044	1,213 1,376	1,789 1,733
	2,227 2,298	4,50 7,75	1,41 3,45	1,52 3,71	1,08 2,68	3,378 8,536	7,521 12,961	1,731 1,947	2,412 2,478
	1,735 1,807	6,50 6,95	1,98 2,16	1,98 2,43	1,25 1,64	3,341 4,395	6,675 7,848	1,516 1,672	1,818 1,781
	1,595 1,568	4,74 5,21	2,01 2,06	2,67 2,12	2,10 1,67	3,256 3,324	6,258 6,884	1,213 1,572	1,789 1,988
	2,802 2,811	3,16 3,46	1,37 1,49	1,42 1,57	1,12 1,25	3,974 4,442	7,363 8,074	1,362 1,451	2,031 2,181
	1,682 1,823	3,59 6,88	3,17 4,95	3,18 4,95	2,59 4,36	5,346 9,028	7,629 11,560	923 1,482	1,360 1,050
	3,511 3,641	6,40 5,60	2,58 2,27	2,75 2,43	1,94 1,78	9,665 8,836	15,809 15,314	2,341 2,638	3,803 3,840
	1,145 1,159	3,24 3,29	0,87 0,98	0,88 0,99	0,72 0,82	1,007 1,149	3,020 3,314	624 762	1,389 1,403
	1,524 1,576	5,02 4,91	2,27 2,08	2,37 2,14	1,77 1,63	3,542 3,375	6,623 6,496	1,278 1,317	1,803 1,804
	2,285 2,331	4,03 4,33	1,23 1,33	1,38 1,50	0,96 1,04	3,154 3,499	6,092 6,544	887 981	2,051 2,064
	5,307 5,481	4,63 5,20	2,18 2,51	2,33 2,67	1,77 2,05	12,392 14,659	19,228 21,943	2,507 2,862	4,329 4,422
	1,848 1,863	3,39 3,54	1,12 1,23	1,16 1,27	0,90 1,00	2,143 2,375	5,200 5,430	1,177 1,131	1,880 1,924

№ по порядку.	Густота движения.		Д л и н а п у			
	На 1 версту эксплуатационной длины побыдо-версть.	На 1 версту главных путей, считая и вторые пути побыдо-версть.	Эксплуатационных версть.	Главных путей со вторыми, версть.	Полная всёх путей, версть.	Считая
						1 версту вторых путей за $\frac{3}{4}$ и станций за $\frac{1}{3}$ версть. а.
17	4,821	4,540	3,244	3,441	4,334	3,642
	5,321	5,008	3,244	3,447	4,334	3,693
18	5,219	4,800	2,070	2,255	2,843	2,395
	5,393	4,865	2,070	2,294	2,847	2,430
19	5,370	4,490	1,441	1,723	2,158	1,789
	5,453	4,625	1,380	1,627	2,065	1,704
20	5,136	4,330	2,340	2,776	3,229	2,785
	5,431	4,573	2,340	2,779	3,231	2,821
21	8,220	4,120	1,025	2,045	2,387	1,900
	8,670	4,316	1,025	2,059	2,389	1,913
22	3,210	3,210	2,074	2,077	2,412	2,189
	4,324	4,297	2,074	2,087	2,420	2,198
23	6,520	5,090	1,706	2,189	2,974	2,317
	6,374	4,243	1,824	2,740	3,503	2,784
24	5,117	4,880	3,600	3,772	5,201	4,310
	4,799	4,131	3,600	4,182	5,209	4,377
25	6,500	4,350	1,460	2,181	2,823	2,208
	6,128	4,080	1,460	2,193	2,823	2,222
26	3,220	3,180	2,439	2,466	3,003	2,625
	3,952	3,871	2,446	2,497	3,010	2,660
27	4,046	4,046	2,361	2,361	2,784	2,502
	3,594	3,585	2,373	2,379	2,782	2,513
28	4,040	3,790	1,786	1,899	2,307	2,190
	4,146	3,090	1,885	2,529	2,893	2,624
29	4,565	2,130	74	98	159	111
	4,081	3,050	74	99	159	105
30	1,790	1,790	147	147	175	151
	1,970	1,956	147	148	175	151
31	1,260	1,260	68	68	107	86
	1,184	970	68	83	107	90

г е й.	Считая 1 версту вторых путей в $\frac{1}{2}$ и станций за $\frac{1}{3}$ версть. б	Число всёх служащих и рабочих на 1 версту эксплуатационной длины.	Число ремонтных служащих и рабочих на 1 версту длины.			Число служащих и рабочих.			
			Считая а.	По б.	Всёх путей.	Ремонтных, т. е. остаток от всёх послѣ исключенія сторожей и стрѣлочниковъ.	Всёх.	Стрѣлочниковъ.	Путевых и переѣздных сторожей и сторожихъ.
									Всёх.
	3,592	3,11	1,93	1,96	1,62	7,028	10,076	2,176	2,872
	3,644	3,53	1,70	1,72	1,44	6,262	11,455	2,326	2,867
	2,348	4,27	2,78	2,83	2,34	6,653	8,829	968	1,208
	2,383	5,93	4,13	4,21	3,52	10,030	12,266	1,072	1,164
	1,718	7,57	4,69	4,89	3,89	8,398	10,907	785	1,724
	1,633	7,61	4,73	4,93	3,90	8,057	10,507	818	1,632
	2,676	2,76	1,35	1,40	1,16	3,739	6,460	1,110	1,611
	2,712	4,05	2,60	2,70	2,27	7,333	9,484	1,350	801
	1,645	6,16	1,99	2,30	1,59	3,789	6,316	861	1,666
	1,657	6,45	2,08	2,40	1,67	3,980	6,615	950	1,685
	2,188	3,52	2,33	2,33	2,11	5,100	7,315	657	1,558
	2,197	4,06	2,74	2,74	2,49	6,033	8,429	771	1,625
	2,196	4,72	1,82	1,92	1,42	4,211	8,057	1,365	2,481
	2,576	5,84	2,32	2,51	1,84	6,466	10,661	1,501	2,694
	4,167	5,09	2,99	3,09	2,48	12,891	18,300	2,582	2,827
	4,234	5,85	3,52	3,64	2,96	15,430	21,058	2,793	2,835
	2,028	6,67	2,99	3,25	2,33	6,589	9,724	988	2,147
	2,041	4,49	1,50	1,64	1,19	3,351	6,555	1,072	2,132
	2,618	2,71	1,83	1,83	1,60	4,805	6,599	739	1,055
	2,651	3,47	2,19	2,20	1,94	5,829	8,498	863	1,806
	2,502	2,03	1,92	1,92	1,73	4,797	6,400	712	891
	2,513	2,96	2,14	2,14	1,93	5,389	7,023	705	929
	2,162	3,80	2,01	2,03	1,90	4,397	6,674	906	1,371
	2,598	4,66	2,44	2,47	2,22	6,413	8,786	948	1,425
	105	4,17	2,38	2,51	1,66	264	409	60	85
	105	4,57	1,84	1,84	1,21	193	338	60	85
	151	2,21	1,67	1,67	1,47	253	325	33	35
	157	2,66	1,78	1,72	1,54	270	391	31	90
	86	2,30	1,41	1,42	1,13	122	157	20	14
	86	2,57	1,48	1,55	1,24	133	175	25	17

Число служащихъ и рабочихъ (постоянныхъ, временныхъ и 1904 и

№№ по порядку.	Эксплуатационная длина версты.	Пробѣги		Отношеніе пробѣга паровозовъ къ пробѣгу поѣзда.	
		1,000 версть.			
		Всѣхъ поѣздовъ.	Паровозовъ.		
1	Средне-Азіатская	2,361 2,273	9,554 8,528	12,494 10,719	1,31 1,25
2	Московско-Виндаво-Рыбинская	2,439 2,446	7,515 9,666	9,802 12,496	1,14 1,29
3	Пермская	2,074 2,074	7,661 8,969	9,915 11,867	1,30 1,32
4	Полѣсская	1,441 1,380	7,743 7,524	10,032 9,906	1,30 1,32
5	Московско-Кіево-Воронежская	2,340 2,340	42,018 12,707	15,737 16,858	1,30 1,33
6	Либаво-Роменская	1,318 1,323	8,101 8,143	10,957 10,855	1,35 1,33
7	Московско-Брестская	1,025 1,025	8,437 8,886	11,001 11,781	1,30 1,33
8	С.-Петербургско-Варшавская	1,510 1,510	14,431 14,575	19,360 19,580	1,34 1,34
9	Московско-Ярославско-Арханг.	1,786 1,885	7,217 7,814	9,649 10,457	1,38 1,34
10	Московско-Казанская	2,070 2,070	10,802 11,160	14,599 15,183	1,35 1,36
11	Владикавказская	2,333 2,333	18,021 17,498	25,008 24,450	1,44 1,39
12	Рязань-Уральская	3,600 3,600	18,421 17,278	24,570 23,978	1,33 1,39
13	Балтійская и Псково-Рижская	933 1,006	6,536 6,487	9,213 9,193	1,41 1,42
14	Риго-Орловская	1,460 1,460	9,492 8,948	13,045 12,703	1,38 1,42
15	Николаевская	908 1,474	14,526 15,564	20,012 22,262	1,38 1,43
16	Юго-Западная	4,127 4,219	27,508 30,636	37,472 43,893	1,36 1,43

поденныхъ) по службѣ тяги и подвижному составу по сборникамъ 1906 годовъ.

Общее число всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	Общее число всѣхъ служащихъ и рабочихъ на 100.000 поѣздовъ.	Число машинистовъ и ихъ помощниковъ.		Число кочегаровъ.		Число остальныхъ служащихъ и рабочихъ за исключеніемъ изъ общаго числа машинистовъ, ихъ помощниковъ и кочегаровъ.		Число машинистовъ, ихъ помощниковъ и кочегаровъ на 100.000 поѣздо-версть.
		Всего.	На 100.000 поѣздо-версть.	Всего.	На 100.000 поѣздо-версть.	Всего.	На 100.000 поѣздо-версть.	
6,678	70,30	712	7,37	79	0,83	5,884	61,6	8,37
6,617	77,59	649	7,61	70	0,82	5,898	69,2	8,43
5,354	71,23	506	6,73	220	2,92	4,628	61,6	8,93
4,866	50,34	627	6,48	306	3,17	3,933	38,7	9,65
3,999	51,94	352	4,39	457	4,63	3,290	42,9	9,24
3,253	58,57	965	10,76	—	—	4,288	47,8	10,76
4,242	55,10	558	7,21	343	4,43	3,342	43,1	11,64
4,068	54,06	520	6,90	246	3,27	3,302	43,9	10,17
6,198	51,57	372	4,76	93	0,78	5,533	46,0	5,54
7,020	55,25	803	6,32	71	0,56	6,146	48,4	6,88
4,874	60,17	544	6,71	179	2,21	4,151	51,2	10,36
5,099	62,62	644	7,91	223	2,74	4,232	52,0	10,65
4,437	53,06	592	7,02	137	1,62	3,728	44,2	8,64
5,354	60,25	725	8,16	148	1,66	4,481	50,4	9,82
6,760	46,84	913	6,32	358	2,48	5,489	48,0	8,80
7,722	52,98	715	4,91	412	2,87	6,595	45,3	7,74
3,774	52,29	560	7,76	100	1,37	3,114	43,1	9,13
4,173	53,40	628	8,03	95	1,22	3,450	44,2	9,25
6,082	56,30	893	8,27	163	1,51	5,026	46,5	9,78
7,994	71,63	1,181	10,58	372	3,33	6,441	57,7	9,17
12,266	68,06	1,583	8,78	3	0,02	10,680	59,2	8,80
10,854	62,03	1,661	9,49	—	—	9,193	52,1	9,49
12,285	66,69	1,715	9,31	11	0,06	10,559	57,3	9,37
15,625	90,44	1,772	10,26	420	2,43	13,433	77,7	12,69
3,303	50,81	439	6,71	19	0,29	2,845	43,5	7,00
3,375	52,03	490	7,56	25	0,39	2,860	44,1	7,95
5,461	57,33	417	4,39	311	3,27	4,733	49,8	7,66
6,440	71,98	598	6,68	312	3,49	5,530	61,8	10,17
9,174	63,16	1,245	8,57	109	0,73	7,820	53,9	9,32
10,931	70,23	1,462	9,39	151	0,97	9,318	59,9	10,36
14,076	51,19	2,427	8,82	92	0,33	11,557	42,1	9,15
15,038	49,09	2,930	9,56	370	1,21	11,738	38,3	10,77

№№ по порядку.		Эксплоатационная длина верст.	Пробѣги		Отношеніе пробѣга паровозовъ къ пробѣгу поѣзда.
			1.000 верст.		
			Всѣхъ поѣздовъ.	Паровозовъ.	
17	Сибирская	3.138 3,145	24,479 26,089	29,264 37,639	1,19 1,44
18	Курско-Харьково-Севастопольская	1,674 1,673	15,141 16,150	21,109 23,357	1,38 1,45
19	Самаро-Златоустовская	1,539 1,222	12,219 12,549	18,877 18,499	1,26 1,47
20	Забайкальская	1,490 1,681	8,185 10,265	12,664 15,188	1,53 1,48
21	Московско - Курская - Московско - Нижегородская-Муромская	1,033 1,129	11,643 13,592	16,836 20,051	1,45 1,48
22	Бѣлгородъ-Сумская	147 147	263 260	388 433	1,48 1,49
23	Юго-Восточная	3,244 3,244	15,640 17,272	22,976 25,875	1,47 1,50
24	Варшаво-Вѣнская	703 703	7,556 7,749	10,940 11,604	1,44 1,50
25	Сызрано-Вяземская	1,309 1,309	8,630 9,641	13,666 14,775	1,38 1,53
26	Екатерининская	2,471 2,737	20,114 22,036	30,664 33,790	1,52 1,53
27	Харьково-Николаевская	1,332 1,320	9,175 9,441	12,957 14,588	1,41 1,55
28	Закавказская	1,532 1,532	11,926 9,485	18,219 15,028	1,33 1,58
29	Привислянскія	1,706 1,824	11,123 11,626	16,971 19,496	1,33 1,68
30	Лодзинская	74 74	338 302	679 621	2,00 2,06
31	Баскунчакская	68 68	86 81	203 200	2,36 2,47

Общее число всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	Общее число всѣхъ служащихъ и рабочихъ на 100.000 поѣздовъ.	Число машинистовъ и ихъ помощниковъ.		Число кочегаровъ.		Число остальныхъ служащихъ и рабочихъ за исключеніемъ изъ общаго числа машинистовъ, ихъ помощника и кочегара.		Число машинистовъ, ихъ помощниковъ и кочегаровъ на 100.000 поѣздо-верст.
		Всего.	На 100.000 поѣздо-верст.	Всего.	На 100.000 поѣздо-верст.	Всего.	На 100.000 поѣздо-верст.	
19,129 17,392	78,15 66,66	3,029 1,907	12,37 7,31	1,797 1,777	7,34 6,80	14,306 13,708	58,2 52,5	19,71 14,11
9,903 12,362	65,40 76,17	1,140 1,006	7,53 6,23	293 176	1,93 1,09	8,470 11,120	55,9 68,86	9,46 7,32
7,214 11,848	59,13 94,42	1,083 1,270	8,86 10,13	25 —	0,20 —	6,106 10,578	50,0 84,36	9,01 10,13
6,327 11,092	74,82 108,06	577 1,475	7,05 14,37	444 912	5,42 8,86	5,506 8,705	67,3 84,8	12,47 23,23
8,535 12,712	73,58 93,53	1,033 1,421	8,88 10,46	— —	— —	7,497 11,291	64,4 83,1	8,88 10,46
128 138	48,64 47,65	23 22	8,74 7,59	— 4	— 1,38	105 112	40,0 38,6	8,74 8,97
10,891 13,120	69,74 76,01	1,107 1,596	7,08 9,25	84 392	0,54 2,27	9,700 11,132	62,0 64,5	7,62 11,52
3,259 3,855	43,13 49,15	646 706	8,55 9,11	— 29	— 0,37	2,613 3,120	3,45 40,3	8,55 9,48
6,065 7,077	70,52 73,40	705 827	8,17 8,58	239 309	2,77 3,21	5,121 5,941	61,6 61,6	10,94 11,79
13,932 16,512	69,26 74,93	1,508 1,929	7,50 8,75	15 —	0,07 —	12,409 14,583	61,7 66,2	7,57 8,75
5,648 7,913	61,39 83,81	544 790	5,93 8,37	76 175	0,83 1,85	5,028 6,948	54,8 73,6	6,76 10,22
7,875 8,040	66,03 84,77	974 903	8,17 9,52	52 48	0,44 0,51	6,849 7,089	57,5 74,7	8,61 10,03
5,471 6,766	71,05 58,19	344 896	3,09 7,71	31 40	0,28 0,34	5,096 5,830	45,8 50,2	3,37 8,05
254 248	75,15 82,12	45 46	13,31 15,23	4 4	1,18 1,33	205 198	60,6 65,6	14,49 16,56
94 94	108,73 116,05	18 14	20,93 —	6 4	7,00 4,94	70 —	81,4 86,4	27,93 —

1904 г. и 1906 г. По статистическимъ сборникамъ стоимость содержания службы движенія.

№№ по порядку.		Эксплоатационная длина версты.	Пробѣги всѣхъ поѣздовъ 1,000 верстѣ.	Р у б л и.				
				Валовые доходы.	Расходъ на содержание службы движенія.	% валового дохода.	Расходъ на версту.	Расходъ на поѣздо-верстѣ.
1	Балтійская и Псково-Рижская	933 1.006	6.536 6.487	10.527.536 10.990.182	1.308.382 1.222.062	12,4 11,1	1.402 1.214	200,2 188,4
2	Баскунчакская	68 68	86 81	580.737 544.382	28.011 38.542	4,8 7,1	412 567	323,9 479
3	Екатерининская	2.471 2.737	20.114 22.036	41.891.987 52.567.625	4.082.214 5.356.303	9,8 9,9	1.652 1.957	202,9 243
4	Закавказская (81 вер. уз.)	1.532 1.532	11.926 9.485	33.329.934 25.867.822	2.923.669 3.207.133	8,8 12,4	1.908 2.096	245,2 338
5	Курско-Харьк.-Севаст. (30 вер. уз.)	1.674 1.673	15.141 16.150	27.857.988 33.058.403	2.614.467 3.691.306	9,4 11,2	1.562 2.198	172,7 229
6	Либаво-Роменская	1.318 1.323	8.101 8.143	17.709.042 19.861.834	2.002.120 2.286.837	11,3 11,5	1.519 1.779	247,1 281
7	Московско-Брестская	1.025 1.025	8.437 8.886	15.020.537 17.275.144	1.400.670 1.689.370	9,3 9,8	1.366 1.670	166,0 190
8	Моск.-Курс.-М.-Ниж.-Муром.	1.033 1.129	11.643 13.592	27.714.593 32.819.560	2.533.819 3.422.657	9,1 10,4	2.452 3.005	217,6 252
9	Моск.-Яросл.-Архангельская	1.786 1.885	7.217 7.814	15.965.310 18.670.145	1.428.515 1.677.306	8,9 9,1	800 692	197,9 215
10	Николаевская	908 1.474	14.526 15.564	36.333.881 38.171.682	3.881.005 4.766.070	10,7 12,5	4.274 3.173	267,2 306
11	Пермская	2.074 2.074	7.661 8.969	13.323.892 16.483.727	1.109.315 1.356.290	8,4 8,2	535 658	144,8 151
12	Полѣвскія	1.441 1.380	7.743 7.525	13.408.910 14.023.534	1.379.576 1.537.912	10,3 10,9	957 1.144	178,2 204
13	Привислянскія	1.706 1.824	11.123 11.626	23.979.700 24.411.207	2.013.585 2.208.204	8,4 9,0	1.180 1.160	181,0 190
14	Риго-Ордовская	1.460 1.460	9.492 8.948	19.430.608 24.000.510	1.954.319 2.123.475	10,0 8,8	1.339 1.446	203,9 237
15	Самаро-Златоустовская	1.539 1.222	12.219 12.549	17.999.398 23.031.702	1.764.681 2.202.291	9,8 9,6	1.147 1.764	144,2 175
16	С.-Петербурго-Варшавская	1.510 1.510	14.431 14.575	21.760.413 23.908.168	2.933.003 2.960.127	13,3 12,4	1.942 1.912	203,2 155
17	Сызрано-Вяземская	1.309 1.309	8.630 9.641	10.012.266 24.886.681	1.663.629 2.123.479	16,6 8,8	1.270 1.570	192,8 220
				13.664.390		15,5	(1)	

(1) За выключеніемъ случайнаго дохода.

№№ по порядку.	Эксплоатационная длина версты.	Пробѣги всѣхъ поѣздовъ 1,000 верстѣ.	Р у б л и.					
			Валовые доходы.	Расходъ на содержание службы движенія.	% валового дохода.	Расходъ на версту.	Расходъ на поѣздо-верстѣ.	
18	Харьково-Николаевская	1,352 1,320	9,175 9,441	19.333.470 24.319.582	2.225.132 2.934.736	11,3 12,1	1.646 2.170	242,5 311
19	Юго-Западные	4,127 4,219	27,508 30,636	58.214.223 68.306.373	5.012.028 6.474.217	8,6 9,5	1.214 1.517	182,2 211
20	Бѣлгородъ-Сумская	147 147	263 290	649.038 757.115	49.636 50.444	7,7 6,7	339 343	188,6 174
21	Варшаво-Вѣнская	703 703	7,556 7,749	21.049.824 21.880.689	2.424.215 3.037.061	11,3 13,9	3.448 4.321	320,8 392
22	Владикавказская	2,333 2,333	18,021 17,498	39.745.451 39.901.952	2.683.363 3.034.644	6,7 7,6	1.150 1.301	148,9 173
23	Лодзинская	74 74	338 302	1.758.921 1.765.502	269.552 352.983	15,3 20,0	3.642 4.770	797,3 1.169
24	Московско - Виндаво - Рыбинская (1928)	2,439 2,446	7,853 9,666	17.865.419 20.825.108	1.117.851 1.721.409	6,3 8,2	459 704	142,4 178
25	Московско-Казанская (съ Орѣх.)	2,070 2,070	10,802 11,160	26.305.250 27.552.245	1.592.328 2.206.460	6,1 8,0	769 1.066	147,4 198
26	Московско - Кіево - Воронежская (619 вер. узк.)	2,340 2,340	12,080 12,707	25.496.668 30.016.087	1.786.357 2.697.044	7,0 9,0	763 1.152	148,6 212
27	Рязанско - Уральская (681 вер. узк.)	3,600 3,600	18,421 17,278	37.776.113 35.102.023	4.117.344 4.750.370	10,9 13,5	1.144 1.319	223,5 275
28	Юго-Восточныя	3,244 3,244	15,640 17,262	38.387.795 39.613.124	3.173.338 3.763.882	8,3 9,5	980 1.160	202,9 218
29	Забайкальская	1,490 1,681	8,185 10,265	13.672.816	4.290.947	31,4	2.549	418
30	Сибирская	3,138 3,145	24,479 26,089	37.556.730	4.270.863	11,4	1.360	164
31	Средне-Азиатская	2,361 2,373	9,551 8,528	7.108.370	1.189.787	16,7	500	140

1904 г. и 1906 г. По статистическимъ сборникамъ. Число служащихъ и рабочихъ по центральнымъ и мѣстнымъ управленіямъ.

№№ по порядку.		Эксплоатационная длина верстъ.	Пробѣги всѣхъ поѣздовъ 1,000 верстъ.	По центральному и мѣстному управленію.		
				Число всѣхъ.	На 1 версту эксплоатационной длины.	На 10,000 верстъ пробѣга всѣхъ поѣздовъ.
1	Балтійская и Псково-Рижская	983 1,006	6,536 6,487	661 854	0,71 0,85	1,014 1,316
2	Баскунчакская	68 68	86 81	49 57	0,72 0,84	5,700 7,081
3	Екатерининская	2,471 2,737	20,114 22,036	2,441 2,711	0,99 0,99	1,212 1,229
4	Закавказская (81 вер. узк.)	1,532 1,532	11,926 9,485	1,604 2,406	1,05 1,57	1,345 2,537
5	Курско-Харьк.-Сев. (30 вер. узк.)	1,674 1,673	15,141 16,150	1,441 1,767	0,86 1,06	0,952 1,094
6	Либаво-Роменская	1,318 1,323	8,101 8,143	1,377 942	1,04 0,71	1,700 1,157
7	Московско-Брестская	1,025 1,025	8,437 8,886	1,126 1,226	1,10 1,20	1,335 1,380
8	Моск.-Курск.-М.-Ниж.-Муром.	1,033 1,129	11,643 13,592	1,206 1,378	1,10 1,22	1,036 1,014
9	Моск.-Яросл.-Архангельская	1,786 1,885	7,217 7,814	1,063 1,257	0,60 0,67	1,473 1,609
10	Николаевская	908 1,474	14,526 15,564	1,459 2,031	1,60 1,38	1,004 1,308
11	Пермская	2,074 2,074	7,661 8,969	989 1,030	0,48 0,49	1,291 1,148
12	Полѣскія	1,441 1,380	7,743 7,525	1,167 1,195	0,81 0,86	1,507 1,588
13	Привислянскія	1,706 1,824	11,123 11,626	2,287 2,314	1,34 1,27	2,056 1,991
14	Риго-Орловская	1,460 1,460	9,492 8,948	1,323 1,326	0,91 0,91	1,388 1,482
15	Самаро-Златоустовская	1,539 1,222	12,219 12,549	950 1,184	0,62 0,97	0,778 0,943
16	С.-Петербурго-Варшавская	1,510 1,510	14,431 14,575	1,525 1,736	1,01 1,15	1,056 1,191
17	Сызрано-Вяземская	1,309 1,309	8,630 9,641	1,129 1,447	0,86 1,11	1,308 1,501

№№ по порядку.		Эксплоатационная длина версты.	Пробѣги всѣхъ поѣздовъ 1,000 верстѣ.	По центральному и мѣстному управленію.		
				Число всѣхъ.	На 1 версту экс- платационной длины.	На 10,000 верстѣ пробѣга поѣздовъ.
18	Харьково-Николаевская	1,352 1,320	9,175 9,441	1,059 1,279	0,78 0,97	1,154 1,355
19	Юго-Западные	4,127 4,219	27,508 30,636	3,963 5,219	0,96 1,24	1,441 1,703
20	Бѣлгородъ-Сумская	147 147	263 290	76 71	0,52 0,48	2,890 2,452
21	Варшаво-Вѣнская	703 703	7,556 7,749	1,324 1,476	1,88 2,10	1,754 1,904
22	Владикавказская	2,333 2,333	18,021 17,498	1,792 1,773	0,77 0,76	0,994 1,013
23	Лодзинская	74 74	338 302	129 132	1,24 1,78	3,817 4,371
24	Московско - Виндаво - Рыбинская (1928)	2,439 2,446	7,853 9,666	1,154 1,621	0,55 0,66	1,470 1,678
25	Московско-Казанская (съ Орѣх.).	2,070 2,070	10,802 11,150	1,662 1,819	0,80 0,88	1,539 1,630
26	Московско - Кіево - Воронежская (619 вер. узк.)	2,340 2,340	12,080 12,707	1,620 2,050	0,78 0,88	1,341 1,613
27	Рязанско - Уральская (681 вер. узк.)	3,600 3,600	18,421 17,278	2,473 2,481	0,68 0,69	1,323 1,436
28	Юго-Восточные	3,244 3,244	15,640 17,262	2,903 2,581	0,90 0,80	1,856 1,496
29	Забайкальская	1,490 1,681	8,185 10,265	— —	— —	— —
30	Сибирская	3,138 3,145	24,479 26,089	— —	— —	— —
31	Средне-Азіатская	2,361 2,373	9,551 8,528	— —	— —	— —

