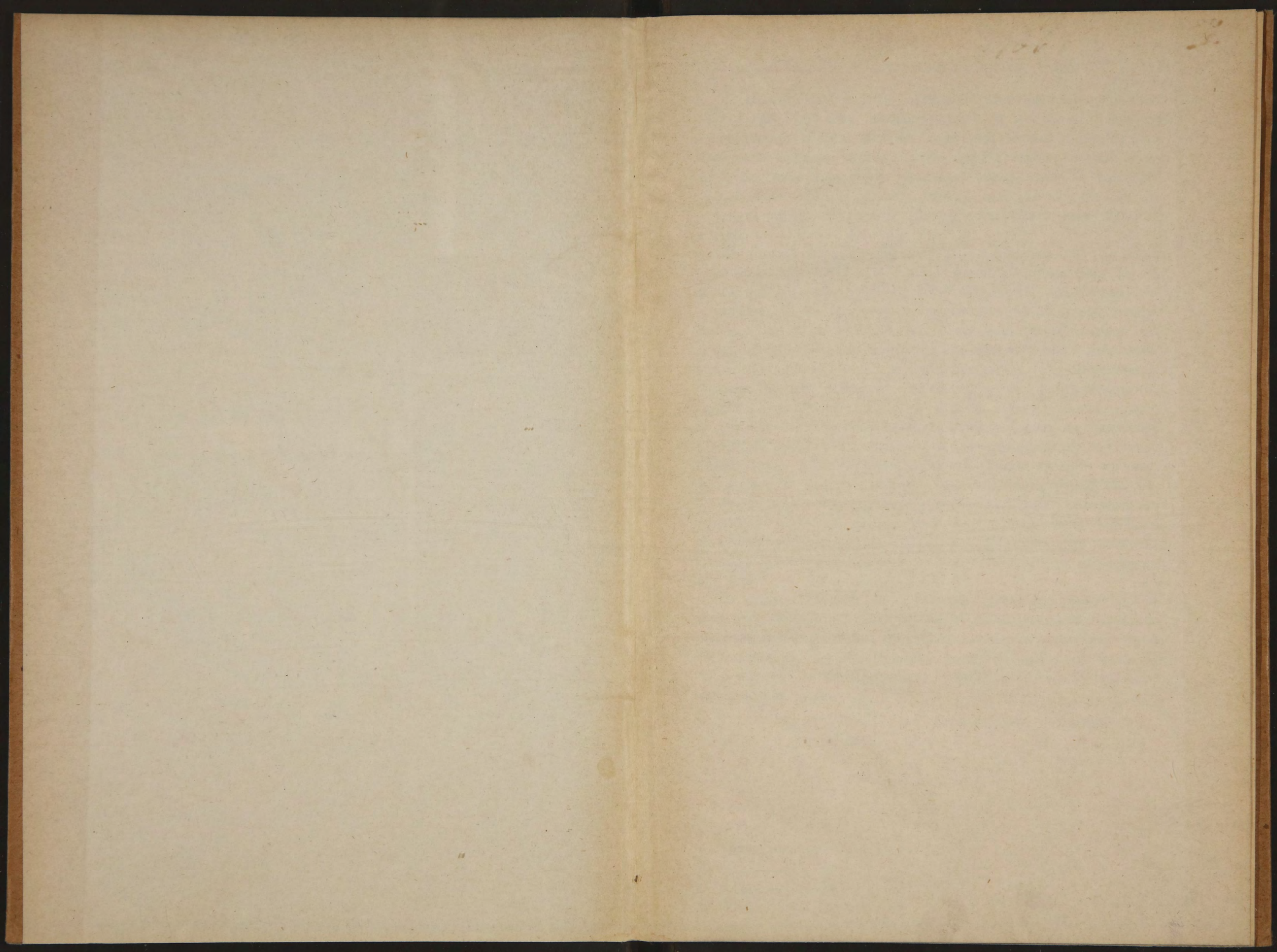


24583.

24583.



(Faint handwritten text, possibly a signature or name, written upside down)

(Faint blue ink markings or a stamp at the bottom of the page)

Соглашаясь вполне съ неудовлетворительностью объясненія, предложеннаго Гарманомъ, нельзя столь же категорически отвергнуть предположеніе Шейбе, которое, впрочемъ, и самъ фонъ-Боррисъ признаетъ нужнымъ провѣрить еще изслѣдованіемъ новыхъ рельсовъ; прибавимъ къ этому, что такое изслѣдованіе въ частности должно быть сдѣлано на тѣхъ именно заводахъ, полученные съ которыхъ рельсы, по укладкѣ въ путь, обнаружили волнообразный износъ.

24583
По поводу сообщенія Вилькинсона о „визжащихъ“ рельсахъ фонъ-Боррисъ высказываетъ предположеніе, что наблюдавшіяся на остъ-индскихъ дорогахъ явленія не имѣютъ ничего общаго съ волнообразнымъ износомъ рельсовъ на германскихъ дорогахъ; соображенія, изъ которыхъ онъ выводитъ это заключеніе, представляются со-всѣмъ неубѣдительными; наоборотъ, сравнительно рѣдко наблюдающійся волнообразный износъ рельсовъ, какъ на остъ-индскихъ, такъ и на европейскихъ дорогахъ указываетъ и на исключительность причинъ, ихъ обуславливающихъ, а такъ какъ это явленіе происходитъ при самыхъ разнообразныхъ условіяхъ, какъ на городскихъ такъ и на паровозныхъ дорогахъ, то, по справедливому замѣчанію Шейбе, надо искать общую для всѣхъ такихъ явленій причину, кроющуюся въ самыхъ рельсахъ. Къ сожалѣнію, неизвѣстно, наблюдались ли на остъ-индскихъ дорогахъ „визжащіе“ рельсы только лежащими отдѣльно, или же были тоже случаи, когда они были расположены и одинъ противъ другого, а также нѣтъ никакихъ данныхъ о „визжащихъ“ рельсахъ, встрѣчавшихся на англійскихъ дорогахъ.

Въ заключеніе замѣтимъ, что изъ всѣхъ предложенныхъ до сихъ поръ объясненій волнообразнаго износа рельсовъ наиболѣе вѣроятнымъ, повидимому, представляется то, которое было дано Вилькинсономъ, а слѣдовательно, выясненіе истинной причины этого явленія, по приведенному въ предыдущей статьѣ соображенію, особенно важно.

Инженеръ К. Тихомировъ.

76455

ДЕСЯТЬ ЛѢТЪ НОВОЙ ОРГАНИЗАЦІИ УПРАВЛЕНІЯ ПРУССКИМИ КАЗЕННЫМИ ЖЕЛѢЗНЫМИ ДОРОГАМИ.

Система управленія прусскими правительственными желѣзными дорогами постоянно служила образцомъ для нашей желѣзнодорожной организаціи. Поэтому представляется не безъ интереснымъ ознакомиться ближе съ организаціей этого управленія. Матеріаломъ для этого ознакомленія служитъ напечатанная въ Archiv für Eisenbahnwesen и посвященная исполнившемуся 1 апрѣля прошлаго года десятилѣтію преобразованія означеннаго управленія статья В. Гоффа, — лица, близко стоящаго къ управленію прусскими желѣзными дорогами и, очевидно, хорошо освѣдомленнаго съ дѣломъ.

Историческій очеркъ системы управленія до 1-го апрѣля 1895 года.

Прусскій министръ путей сообщенія фонъ-Будде въ рѣчи, произнесенной въ прусской палатѣ депутатовъ 23 апрѣля 1903 года, сказалъ, между прочимъ, слѣдующее:

„Управленіе Майбаха отличалось переходомъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, проведеннымъ съ рѣдкой энергіей и выдающимся знаніемъ дѣла. Министръ фонъ-Тилень, съ своей стороны, развилъ программу Майбаха и облекъ многоголовый, сложный аппаратъ въ одну цѣльную форму, введеніемъ порядка управленія 1895 г.“

Этими словами характеризуется исторія введенія новой организаціи.

Порядокъ управленія правительственными желѣзными дорогами въ Пруссіи, существовавшій съ 1 апрѣля 1880 года по 1895 г.,

вытекалъ изъ потребности децентрализаціи, особенно сильно сказавшейся при передачѣ въ вѣдѣніе казны большихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Введеніе этого порядка управленія имѣло цѣлью, чтобы всѣ административныя дѣла, не требующія однообразной разработки и разрѣшенія ихъ учрежденіями, вѣдающими крупными округами, были переданы органамъ подчиненнымъ и управляющимъ меньшими административными районами, чтобы этимъ путемъ добиться быстрѣйшаго и болѣе внимательнаго разсмотрѣнія второстепенныхъ дѣлъ, основаннаго на знакомствѣ со всѣми мѣстными условіями. Для достиженія этого были образованы особыя мелкія инстанціи, вѣдающія желѣзнодорожныя дѣла, въ видѣ мѣстныхъ управленій, подчиненныхъ болѣе крупнымъ желѣзнодорожнымъ учрежденіямъ—окружнымъ дирекціямъ.

Проведеніе этой реформы необходимо повлекло за собой увеличеніе расходовъ на расширеніе штатовъ и на устройство новыхъ учрежденій, въ ожиданіи, что эти расходы съ избыткомъ покроются упрощеніемъ дѣлопроизводства.

Въ одномъ отношеніи система эта оправдала себя: она облегчила образованіе правительственныхъ желѣзнодорожныхъ управленій взамѣнъ прежнихъ частныхъ. Въ особенности много было организовано такихъ мелкихъ правительственныхъ управленій въ тѣхъ округахъ, которые составились изъ прежнихъ мелкихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ управленій. Такимъ путемъ переходъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну совершился при возможности сохраненія прежнихъ учрежденій на мѣстахъ. Въ остальномъ же вся эта организація, какъ наглядно показываютъ данныя за девяностые года прошлаго столѣтія, далеко не оправдала возлагавшихся на нее надеждъ.

Все управленіе, подъ главнымъ руководствомъ министра, распадалось на двѣ самостоятельныя части: — желѣзнодорожныя дирекціи и мѣстныя управленія эксплуатаціи. Эта организація оказалась сложною и столь развила переписку, что всѣ учрежденія были завалены непосильной и крайне непроизводительной работой, а между тѣмъ рѣшеніе весьма важныхъ и неотложныхъ дѣлъ замедлялось. Управленія обладали по большей части хорошимъ знаніемъ мѣстныхъ условій, но пользовались самостоятельностью лишь въ самыхъ узкихъ границахъ и только въ дѣлахъ маловаж-

ныхъ. Слишкомъ часто дѣла, возникавшія въ одномъ управленіи, выходили далеко за предѣлы подвѣдомственнаго ему района, или требовали однообразнаго рѣшенія въ высшихъ инстанціяхъ. Слѣдствіемъ этого являлась сложная переписка, быстрота рѣшенія дѣлъ уменьшалась и, — такъ какъ высшія инстанціи не обладали необходимымъ знаніемъ деталей дѣла, — не достигалось правильное рѣшеніе. Управление теряло необходимое единство вслѣдствіе раздѣленія обязанностей и отвѣтственности. Двойная работа и нерѣдко противорѣчащія мѣропріятія препятствовали достиженію желаемаго усовершенствованія желѣзнодорожной сѣти.

Промышленные круги ставили въ упрекъ всей этой системѣ не столько медленное и сложное дѣлопроизводство, сколько плохо соблюдаемую экономію. На это указывалъ и ландтагъ, который даже неоднократно требовалъ подробнаго объясненія причинъ испрашиваемыхъ постоянно увеличеній кредитовъ, а при разсмотрѣніи смѣты на 1893/94 г. предпринялъ даже сокращеніе расходовъ, предположенныхъ по государственной росписи на текущій годъ, чтобы этимъ указать на необходимость соблюдать большую экономію.

Неблагопріятные для желѣзнодорожнаго управленія въ финансовомъ отношеніи выводы, полученные въ концѣ того года, объяснены были главнымъ образомъ двумя причинами: во первыхъ, тѣмъ, что ни одна изъ обѣихъ инстанцій при разрѣшеніи тѣсно связанныхъ между собой вопросовъ управленія не обращала достаточнаго вниманія на экономическій успѣхъ эксплуатаціи и поэтому недостаточно стремилась къ бережливому веденію хозяйства; во вторыхъ, тѣмъ, — что переписка, вызываемая двойственностью управленія, влекла за собою рядъ весьма непроизводительныхъ расходовъ и увеличивала расходы на содержаніе личнаго состава.

Таково было общественное мнѣніе и мнѣніе парламента. Къ такому же выводу пришла, по всестороннему и безпристрастному изслѣдованіи дѣла, и комиссія изъ свѣдущихъ лицъ, образованная министромъ фонъ-Тиленомъ.

Для устраненія перечисленныхъ недостатковъ комиссія предложила, во первыхъ, — во внѣшней организаціи упразднить двойственность инстанцій и одновременно съ этимъ упростить дѣлопроизводство; во вторыхъ, — съ финансовой стороны, — издать прак-

тичныя правила хозяйствоведенія, съ ограниченіемъ излишняго, чисто формальнаго порядка бухгалтерскаго и счетоводнаго дѣла.

Съ 1 апрѣля 1895 года начинается новый періодъ исторіи развитія прусскаго желѣзнодорожнаго дѣла. Вступаетъ въ силу новый порядокъ административнаго и финансоваго управленія. Высшій административный строй былъ измѣненъ, а также и порядокъ веденія государственнаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Желѣзнодорожныя дирекціи подъ главнымъ руководствомъ министра, подчинены одному управленію, состоящему изъ службъ строительной, движенія (Verkehr) и эксплуатационной (Betrieb). Вѣдавшія эксплуатациею мѣстныя управленія, въ числѣ 75, и имъ подчиненныя мелкія учрежденія (строительныя дистанціи) были упразднены. Число желѣзнодорожныхъ дирекцій увеличено съ 11 до 20 и одновременно съ этимъ учреждены мѣстныя участковыя управленія отдѣльныхъ службъ, подъ названіемъ инспекцій. Такихъ инспекцій учреждено: 230 по службѣ движенія, 72 по службѣ тяги (Maschineninspektionen), 73 по мастерскимъ, 82 по эксплуатации и 20 телеграфныхъ инспекцій*). Одновременно съ существовавшими учрежденіями по службѣ движенія упразднены и состоявшія при нихъ кассы. Общее счетоводство передано въ главныя кассы при желѣзнодорожныхъ дирекціяхъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ упраздненъ и королевскій комиссаріатъ желѣзныхъ дорогъ въ Берлинѣ, вѣдавшій частными желѣзными дорогами. Весь надзоръ за дѣятельностью частныхъ желѣзныхъ дорогъ возложенъ на предсѣдателей различныхъ желѣзнодорожныхъ дирекцій, которые должны были исполнять свои обязанности со званіемъ „королевскихъ желѣзнодорожныхъ комиссаровъ“.

Вновь введенныя учрежденія и старыя въ измѣненномъ видѣ, какъ-то: исполнительные органы, конторы, счетныя части и кассы и ихъ штаты были организованы по строго выработанному плану, причемъ было значительно уменьшено число служащихъ управленій, счетныхъ конторъ, кассъ и канцелярій. Все число служащихъ

*) 1 апрѣля 1902 г. телеграфныя инспекціи упразднены (см. ниже).

во всѣхъ мѣстныхъ правительственныхъ учрежденіяхъ было уменьшено на 3.057 человекъ, или на 16,8%. Въ томъ числѣ уволено— 392 высшихъ, 2.236 среднихъ и 429 низшихъ служащихъ и рабочихъ. Нѣкоторые изъ уволенныхъ служащихъ получили отставку, другіе оставлены при учрежденіяхъ и, наконецъ, третьи получили различныя должности въ тѣхъ-же учрежденіяхъ, занявъ мѣста, ставшія свободными послѣ смерти служащихъ или по другимъ какимъ-либо причинамъ.

Главнѣйшія черты и цѣли административной реформы.

Одной изъ главнѣйшихъ чертъ реформы 1895 года было стремленіе возложить на cadaго служащаго нѣкоторую долю отвѣтственности, освободивъ его при этомъ, насколько возможно, отъ черезчуръ строгаго подчиненія высшимъ инстанціямъ.

Съ этою цѣлью были прежде всего упразднены отдѣленія при желѣзнодорожныхъ дирекціяхъ вмѣстѣ съ должностями стоявшихъ выше членовъ дирекцій начальниковъ этихъ отдѣленій. Дальнѣйшее проведеніе этого принципа имѣло слѣдствіемъ то, что всѣ желѣзнодорожныя дирекціи получили одинаковыя права и обязанности, и не были образованы главныя дирекціи съ высшей компетенціей. По той же причинѣ всѣ желѣзнодорожныя инспекціи стали пользоваться одинаковыми правами, поэтому должность общаго начальника оказалась излишней. Директора, которымъ прежде были подчинены начальники большихъ мастерскихъ, теперь въ управленіе этими мастерскими совсѣмъ не вмѣшиваются. Даже служащіе въ конторахъ и счетныхъ отдѣленіяхъ были подчинены только начальникамъ инспекцій безъ посредства начальниковъ конторъ.

Министръ, какъ и прежде, сохранилъ высшую власть надъ всѣми учрежденіями, и его административныя распоряженія обязательны для всѣхъ желѣзнодорожныхъ дирекцій. Кромѣ, однако, дѣлъ, рѣшаемыхъ непосредственно министромъ, представляются еще иногда дѣла, требующія единообразнаго разрѣшенія не для одного какого-нибудь округа, но для всѣхъ округовъ вмѣстѣ или же для нѣкоторой группы округовъ. Для разрѣшенія такихъ дѣлъ всѣ дирекціи распределены по группамъ, причемъ одна изъ ди-

рекцій завѣдываетъ дѣлами всей группы. Такая система значительно способствуетъ развитію желѣзнодорожнаго дѣла вообще и грузового движенія въ частности, и также обезпечиваетъ правильное веденіе хозяйства и уравниваетъ неправильности въ отношеніи положенія служащихъ. Къ числу дѣлъ, которыя такимъ образомъ сосредоточены въ вѣдающихъ дѣлами группъ правленійхъ, кромѣ выработки тарифовъ, относятся: закупка и приѣмка матеріаловъ для работъ, приобрѣтеніе подвижнаго состава и оборудованіе мастерскихъ, распредѣленіе товарныхъ вагоновъ и вообще подвижнаго состава въ случаѣ надобности, пользованіе мастерскими, контроль надъ движеніемъ и всѣмъ счетоводствомъ, правила назначенія на должности и повышенія служащихъ всякаго рода, выработка для нихъ инструкцій и т. п. Самое завѣдываніе дѣламъ по группамъ такъ распредѣлено, что по возможности каждое правленіе вѣдаетъ какой нибудь отдѣльной отраслью для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

Сверхъ того надлежитъ еще здѣсь упомянуть о комиссіяхъ, состоящихъ изъ членовъ разныхъ желѣзнодорожныхъ дирекцій, для подготовки матеріаловъ, представляемыхъ на разрѣшеніе центрального управленія, въ особенности по болѣе важнымъ техническимъ вопросамъ. Реорганизація управленія повліяла на эти учрежденія только въ томъ смыслѣ, что увеличилось число принимающихъ въ нихъ участіе желѣзнодорожныхъ дирекцій. То же надо сказать относительно учрежденій по дѣламъ перевозки и тарифнымъ (совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ для всего королевства, окружные желѣзнодорожные совѣты и т. п.).

Главнымъ начальникомъ cadaго отдѣльнаго округа является, съ еще большими, чѣмъ прежде, полномочіями, предсѣдатель соотвѣтствующей дирекціи; онъ несетъ всю отвѣтственность, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, является и единственнымъ рѣшителемъ всѣхъ касающихся его округа дѣлъ, въ которыхъ онъ принимаетъ или пожелаетъ принять участіе. Единственная ему неподчиненная дѣла суть дѣла дисциплинарныя, которыя разрѣшаются на строгомъ основаніи закона.

Замѣнять предсѣдателя могутъ только старшіе совѣтники управленія (Ober-Regierungsräte) и старшіе инженеры (Ober-Bauräte), его постоянные замѣстители. Въ присутствіи предсѣдателя они

могутъ самостоятельно рѣшать нѣкоторыя болѣе обширныя дѣла, но не пользуются правомъ рѣшающаго голоса въ вопросахъ основного характера. Въ важныхъ случаяхъ они являются совѣтниками предсѣдателя. Въ остальномъ же старшіе совѣтники и старшіе инженеры исправляютъ совершенно опредѣленные для нихъ обязанности, каждый по своей спеціальности.

Члены дирекцій также имѣютъ свои особыя многосложныя обязанности по тѣмъ дѣламъ, которыя не подлежатъ непосредственному рѣшенію предсѣдателя и которыя прежде рѣшались начальниками отдѣленій. Въ виду, однако, такой самостоятельности отдѣльныхъ исполнительныхъ органовъ, наряду съ нею выработана система совмѣстной работы лицъ, вѣдающихъ технической и административной сторонами желѣзнодорожнаго дѣла. Для того, чтобы сдѣлать эту совмѣстную дѣятельность дѣйствительной, обязанности членовъ дирекцій строго установлены предписаніями, подробными инструкціями и руководствами, изданными центральнымъ управленіемъ и одинаковыми для всѣхъ округовъ.

Вѣдѣнію лицъ, кругъ дѣятельности которыхъ ограниченъ не по предметамъ, а территоріально, или такъ называемыхъ завѣдующихъ участками, которыхъ въ каждомъ округѣ отъ трехъ и болѣе, порученъ главнымъ образомъ надзоръ за движеніемъ, производствомъ работъ, управленіемъ имуществомъ желѣзной дороги и исполненіемъ установленныхъ правилъ. Эти завѣдующіе участками являются, вмѣстѣ съ тѣмъ, главными распорядителями всего имъ подчиненнаго района, причемъ отъ нихъ требуется полное знаніе всѣхъ условій ввѣреннаго имъ отдѣла. Возможно тѣсная совмѣстная работа всѣхъ различныхъ исполнительныхъ органовъ является лучшимъ средствомъ обезпечить правильность управленія, связанную съ всеобъемлющимъ знаніемъ желѣзнодорожнаго дѣла. Власть завѣдывающихъ другими отраслями управленія распространена на весь округъ, но и для нихъ предусмотрѣно участіе другихъ служащихъ въ дѣлахъ, имѣющихъ связь съ ихъ обязанностями.

Начальники участковъ (инспекцій) пользуются, согласно строго проведенному во всей реформѣ принципу, одинаковой властью, каждый по подвѣдомственной ему части. Отношенія ихъ какъ къ высшимъ и подчиненнымъ органамъ, такъ и между собой, строго

опредѣлены изданными центральнымъ управленіемъ распоряженіями и инструкціями. Только желѣзнодорожныя дирекціи являются начальствующими учрежденіями. Желѣзнодорожнымъ инспекціямъ принадлежитъ мѣстный надзоръ за движеніемъ и эксплуатаціею, причемъ имъ въ этомъ отношеніи предоставлены весьма широкія права и обязанности. При разногласіяхъ, возникающихъ между соприкасающимися инспекціями, рѣшеніе предоставляется желѣзнодорожной дирекціи, причемъ въ случаяхъ, когда промедленіе грозитъ опасностью, рѣшеніе принадлежитъ начальнику инспекціи.

Кругъ дѣятельности каждой инспекціи до мельчайшихъ подробностей опредѣляется упомянутыми выше инструкціями. Инспекціямъ порученъ также надзоръ за содержаніемъ пути и его охраной, подъ высшимъ наблюденіемъ желѣзнодорожныхъ дирекцій. Для исполненія крупныхъ строительныхъ работъ, при постройкѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ участковъ, учреждаются, по мѣрѣ надобности, самостоятельныя или же входящія въ составъ дирекцій или инспекцій строительныя отдѣленія, начальники которыхъ пользуются также весьма широкимъ кругомъ правъ и обязанностей.

Должности начальниковъ техническихъ инспекцій и строительныхъ отдѣленій поручаются опытнымъ инженерамъ-спеціалистамъ. Мѣста же завѣдующихъ инспекціями движенія частью поручаются высшимъ чинамъ администраціи, по большей же части способнымъ лицамъ, имѣющимъ практическую подготовку по службѣ движенія.

Рядомъ съ упомянутымъ принципомъ, выражающимся, во-первыхъ, въ стремленіи упразднить всякія ненужныя инстанціи, во вторыхъ, — возможно повисить отвѣтственность каждаго отдѣльнаго служащаго и, въ третьихъ, — упрочить дѣятельную совмѣстную работу всѣхъ служащихъ, во всей реформѣ 1895 года проведенъ еще другой принципъ — единообразіе управленія, согласно которому опредѣляется совмѣстное веденіе дѣлъ, начиная съ низшихъ служащихъ и включая высшихъ, причемъ за исходную точку принято то положеніе, что порядокъ дѣлопроизводства, принятый въ частныхъ коммерческихъ предпріятіяхъ, особенно пригоденъ и для большого государственнаго предпріятія.

Въ виду этого центральное управленіе не ограничивалось, какъ прежде, общимъ административнымъ распоряженіемъ о введеніи

новой организаціи (*Ausführungsverordnung*), но руководило проведеніемъ своихъ административныхъ распоряженій во всѣхъ подробностяхъ. Кромѣ распоряженій и инструкцій для желѣзнодорожныхъ дирекцій, инспекцій и строительныхъ отдѣленій, центральное управленіе издало постановленія о порядкѣ разрѣшенія дѣлъ въ вышеупомянутыхъ управленіяхъ съ распредѣленіемъ ихъ по группамъ и урегулировало веденіе другихъ подобныхъ дѣлъ, какъ завѣдываніе личнымъ составомъ, ревизіи и проч.

Сознавая, что въ столь крупномъ предпріятіи весьма важно установить порядокъ дѣлопроизводства не только съ точки зрѣнія финансовыхъ успѣховъ, но и для скорого и правильнаго разрѣшенія всѣхъ возникающихъ дѣлъ, центральное управленіе издало для самаго дѣлопроизводства въ различныхъ канцеляріяхъ детальныя инструкціи. При каждой желѣзнодорожной дирекціи были учреждены тождественныя отдѣленія. Самостоятельныя регистратурныя отдѣленія съ большимъ дѣлопроизводствомъ, старательно заботившіяся о записи и сохраненіи самой даже ничтожной бумажки и совершенно не встрѣчающіяся въ коммерческихъ предпріятіяхъ, были упразднены.

Одновременно съ этимъ ограничено представленіе докладовъ и рапортовъ, причемъ, поскольку это представлялось возможнымъ, послѣдніе дѣлаются устно. Представленіе статистическихъ данныхъ разнаго рода было отмѣнено, взамѣнъ чего были введены въ самомъ широкомъ объемѣ механическіе приемы и приспособленія, какъ, на примѣръ, копировальныя и пишущія машины, готовые бланки, упрощенное составленіе актовъ, желѣзнодорожныя служебныя карточки, по примѣру почтовыхъ, исполненіе по подлиннымъ документамъ, система портфелей (*Laufmappen*) вмѣсто подробной отмѣтки каждой бумаги и т. п.

При введеніи этой системы не ограничились примѣненіемъ этихъ нововведеній только во вновь образованныхъ дирекціяхъ и инспекціяхъ, но этотъ порядокъ дѣлопроизводства былъ введенъ также и на желѣзнодорожныхъ станціяхъ и въ конторахъ и мастерскихъ. Введеніемъ формуляровъ (*Berichtsmuster*), вопросныхъ листовъ, на которыхъ требуется лишь проставленіе краткихъ цифровыхъ данныхъ, и другими подобными упрощеніями значительно облегчена во всѣхъ этихъ учрежденіяхъ переписка и дана служа-

щимъ возможность свободно заниматься исполненіемъ своихъ главныхъ служебныхъ обязанностей.

Съ изданіемъ этихъ инструкцій устраненъ былъ трудъ по регулированію и направленію дѣлъ, занимавшій при прежней организаціи значительное мѣсто и требовавшій большихъ расходовъ. Желѣзнодорожнымъ дирекціямъ предоставлено только право еще болѣе упрощать дѣлопроизводство; мѣры, влекущія за собой какую нибудь излишнюю формальность, болѣе не допускаются.

Главнѣйшія основы и цѣли финансовой реформы.

Руководящей основой произведеннаго одновременно съ новой административной реформой прусскаго желѣзнодорожнаго управленія переустройства финансоваго строя желѣзнодорожнаго дѣла было стремленіе настолько упростить его и облегчить контроль, насколько этого требуетъ правильное веденіе хозяйства въ многочисленныхъ органахъ широко распространеннаго управленія. Должно стремиться не къ излишне преувеличенной экономіи, а къ цѣлесообразному порядку, какъ о томъ говорится въ первой части устава:

„Каждый завѣдующій частью (Dezernent) долженъ стремиться при исполненіи своихъ обязанностей не только разрѣшать дѣла по своей части (съ юридической, технической, промышленной, общественно-политической и т. п. стороны), но и наблюдать, согласуется-ли его рѣшеніе съ принципами рациональнаго хозяйствоведенія. При этомъ мелочные расчеты не должны стоять на первомъ планѣ, но вниманіе должно обращать на то, чтобы всѣ принимаемыя мѣры были строго обдуманы и цѣлесообразны, что можетъ быть достигнуто лишь при руководствѣ прочными основаніями и при наличности сотрудниковъ, хорошо знакомыхъ съ дѣломъ и отвѣчающихъ всѣмъ на нихъ возложеннымъ задачамъ, а равно и путемъ примѣненія во всей силѣ всѣхъ имѣющихся въ распоряженіи средствъ для обезпеченія правильности и цѣлесообразности эксплуатаціи. Этимъ путемъ возможно будетъ избѣгнуть лишнихъ издержекъ, такъ часто являющихся слѣдствіемъ разныхъ не достигающихъ цѣли мѣръ и устройствъ, а также уменьшенія доходовъ, влекущихъ за собой ухудшеніе эксплуатаціи“.

Этими соображеніями и руководствовались при введеніе финансоваго преобразованія и сообразно этимъ же требованіямъ была измѣнена форма смѣты. До реформы 1895 года всѣ расходы заносились въ книги по общему для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ Германіи образцу смѣты. Система эта отвѣчала всѣмъ требованіямъ статистики, вступавшей въ дѣйствіе спустя значительное время по окончаніи года и извлекавшей затѣмъ полезныя выводы для дальнѣйшаго развитія желѣзнодорожнаго дѣла; однако, система эта была слишкомъ сложной и влекла за собой сложную и дорогую бухгалтерію и счетоводство. Но несмотря на ея сложность и дороговизну, система эта не давала возможности строго слѣдить за состояніемъ финансовъ уже въ теченіе года и устранять неправильное веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства.

Новая форма смѣты для прусскихъ желѣзныхъ дорогъ, послужившая образцомъ для преобразованія также и системы счетоводства, выработана въ такомъ духѣ, чтобы всѣ расходы опредѣлялись по источнику ихъ возникновенія, съ подробнымъ обозначеніемъ предметовъ ихъ, — напримѣръ, положенное содержаніе по штату, заработная плата рабочихъ, цѣны матеріаловъ, работы мастеровыхъ и т. п. При этомъ уничтожились также счета авансовыхъ суммъ (Vorschusskonten), достигавшіе временами милліоновъ марокъ. Расходы по мастерскимъ и другимъ вспомогательнымъ учрежденіямъ внесены въ общую смѣту, что дало возможность избавить администрацію отъ веденія особыхъ счетовъ по этимъ учрежденіямъ.

Для полноты реформы смѣты былъ установленъ новый порядокъ счетоводства и книговеденія. По этому предмету издано особое положеніе (Buchungsordnung), которое согласовано съ требованіями новой формы смѣты и излагаетъ въ общепонятной формѣ, могущей служить руководствомъ бухгалтерамъ и счетнымъ чиновникамъ для правильнаго записыванія доходовъ и расходовъ, чтобы этимъ облегчить сравненіе дѣятельности всѣхъ округовъ. Всѣ расходы, покрываемые изъ одного и того-же источника, должны при этомъ учитываться въ одномъ мѣстѣ, что служитъ значительнымъ облегченіемъ счетоводства.

Далѣе былъ изданъ новый счетный уставъ (Rechnungsordnung). Подробныя инструкціи и установленныя для разнаго рода

случаевъ образцы облегчаютъ разработку столь разнообразныхъ въ казенномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ предметовъ счетоводства и предупреждаютъ возможныя при этомъ погрѣшности.

Изданы также новыя правила о порядкѣ завѣдыванія мастерскими, объ учетѣ матеріаловъ, бланковъ и объ учетѣ казеннаго имущества, охватывающія всѣ изданныя до того инструкціи по каждой изъ этихъ отраслей управленія, опредѣляя порядокъ заказовъ, пріемки и доставки матеріаловъ, бланковъ и т. п. Мѣсто сложнаго механизма заняло упрощенное дѣлопроизводство; въ частности счетоводство въ мастерскихъ упрощено болѣе чѣмъ вдвое.

Упраздненіе кассъ при отдѣльныхъ службахъ, а также и измѣненіе всей системы составленія смѣты (Etatwesen) кореннымъ образомъ измѣнили всю приходо-расходную часть, такъ что при введеніи реформы были изданы не только новыя правила для главныхъ кассъ, но и для кассъ станціонныхъ и управленій по новымъ работамъ. При изданіи новыхъ кассовыхъ правилъ руководствовались прежде всего подобными же правилами относительно дѣятельности государственнаго банка и широко распространили пользованіе общностью всѣхъ кассъ не только въ чертѣ управленія, но и при расчетахъ съ публикой. Одновременно съ этимъ вся бухгалтерія была такъ преобразована, что, безъ ущерба для надзора и провѣрки дѣлъ главныхъ кассъ и безъ увеличенія штатовъ, оказалось возможнымъ въ главныхъ кассахъ сосредоточить функціи упраздняемыхъ кассъ отдѣльныхъ службъ.

Вообще всѣ эти нововведенія имѣли цѣлью установить возможное упрощеніе формъ и ясность. Число счетныхъ документовъ (Rechnungsbelege) было значительно уменьшено, путемъ ихъ объединенія, порядокъ выдачи росписокъ и квитанцій упрощенъ, записи (Buchungsstellen) ограничены. Проведенію этихъ началъ значительно способствовало изданіе высшей счетной палатой (государственный контроль) наставленія о счетоводствѣ для желѣзнодорожныхъ учрежденій и кассъ, которое не только предусматриваетъ всѣ отдѣльные случаи счетоводства, но и вводитъ многія упрощенія, которыхъ требуетъ столь крупное коммерческое учрежденіе при своихъ кредитныхъ сдѣлкахъ съ торговымъ міромъ. Это наставленіе о счетоводствѣ впервые объеди-

нило въ себѣ всѣ требованія, которыя высшая палата ставитъ при производствѣ ревизіи казенныхъ желѣзнодорожныхъ управленій, чтобы тѣмъ избѣжать излишней работы и дать всѣ необходимыя указанія.

Центральнымъ пунктомъ всей финансовой реформы, помимо новой формы сметы (Etatsmuster), было изданіе особаго положенія о веденіи хозяйства (Wirtschaftsordnung). Цѣль этого положенія преподать желѣзнодорожнымъ служащимъ въ ясной и доступной формѣ всѣ основныя начала, которыми надлежитъ руководствоваться при исполненіи служебныхъ обязанностей въ отношеніи соблюденія интересовъ казны и финансоваго успѣха эксплуатаціи, а также облегчить провѣрку хозяйственности веденія дѣла въ любой моментъ года и въ самый непродолжительный срокъ.

Какія именно эти начала, — указано выше. Упомянутое положеніе точно опредѣляетъ мѣры, которыя слѣдуетъ принимать въ отдѣльныхъ случаяхъ.

Выдающееся значеніе это положеніе придаетъ внутреннему контролю учреждений. Чтобы такой контроль могъ производиться въ любой моментъ, учреждены при каждомъ желѣзнодорожномъ правленіи контрольныя отдѣленія подъ высшимъ надзоромъ особаго чиновника (Etatsrat). Этотъ чиновникъ является также ближайшимъ сотрудникомъ предсѣдателя по финансовой части. Непосредственное завѣдываніе дѣлами контрольныхъ отдѣленій поручено особому начальнику (Rechnungsdirector), который назначается изъ способныхъ людей, свѣдущихъ въ практическомъ счетоводствѣ. Контрольныя отдѣленія не только вѣдаютъ чисто денежными дѣлами, но обязаны повѣрять и докладывать обо всемъ, касающемся матеріаловъ, инвентаря, личнаго состава и т. п. Всѣ высшіе служащіе и предсѣдатели имѣютъ возможность при помощи контрольныхъ отдѣленій обнаруживать ошибки и недостатки и ихъ немедленно устранять.

Положеніемъ о веденіи хозяйства устанавливается, далѣе, очень несложный порядокъ полученія окружными управленіями по своему округу и центральному управленію по всѣмъ округамъ вмѣстѣ ежемѣсячныхъ свѣдѣній о финансовомъ положеніи, безъ которыхъ не можетъ существовать правильное хозяйство въ такомъ

обширномъ предпріятіи, подверженномъ столь различнымъ вліяніямъ и случайностямъ.

Проведеніе и развитіе реформы съ 1895 года.

Введенное 1 апрѣля 1895 года преобразование управленія и финансовой стороны желѣзнодорожнаго дѣла, по словамъ министра путей сообщенія, сказаннымъ въ ландтагѣ, благодаря содѣйствію заинтересованныхъ вѣдомствъ, учреждений и чиновъ выразилось именно въ той формѣ и въ такомъ духѣ, въ какомъ оно было задумано. Центральное управленіе съ достаточной энергіей вводило новыя формы управленія, основанныя на опытѣ и мѣстныхъ требованіяхъ. Во многихъ отношеніяхъ, какъ будетъ указано ниже, въ теченіе слѣдующихъ лѣтъ вновь введенныя учрежденія были измѣнены и усовершенствованы, но основныя положенія остались безъ измѣненія.

Въ 1897 году къ прусскому правительственному желѣзнодорожному управленію присоединены гессенскія желѣзныя дороги.

Это присоединеніе, равно какъ открытіе новыхъ рельсовыхъ путей, а также стремленіе сосредоточить завѣдываніе въ мирное время и во время мобилизаціи сквознымъ движеніемъ поѣздовъ и распредѣленіемъ вагоновъ по соприкасающимся дорогамъ въ однихъ рукахъ приводили неоднократно къ измѣненію границъ желѣзнодорожныхъ округовъ и къ учрежденію новыхъ инспекцій. При этомъ старались сгладить разницу въ управленіи различныхъ желѣзнодорожныхъ дирекцій.

Королевскимъ указомъ 30 января 1900 года министру предоставлено полномочіе разрѣшать начальникамъ отдѣльныхъ учреждений (станцій, постовъ, депо, мастерскихъ) пользоваться предварительными кассовыми чеками (*Vorläufige Kassenanweisungen*) съ цѣлью обезпечить скорую уплату вознагражденія рабочимъ, поѣздной прислугѣ, избѣгая различныхъ формальностей.

Большое измѣненіе внесъ королевскій указъ 23 декабря 1901 года, которымъ упразднены телеграфныя инспекціи и есѣ дѣла ихъ переданы желѣзнодорожнымъ дирекціямъ и инспекціямъ.

Техническая сторона телеграфнаго дѣла, въ общемъ не затронутая реформой 1895 года, оказывалась все болѣе и болѣе

не отвѣчающей положенію, по мѣрѣ того, какъ телеграфія въ собственномъ смыслѣ слова уступала мѣсто электрической блокировкѣ и другимъ системамъ сигнализациі, обеспечивающимъ безопасность движенія. Связь между электрической блокировкой и сигнализацией съ одной стороны и желѣзнодорожнымъ движеніемъ съ другой заставили перенести отвѣтственность телеграфныхъ служащихъ на учрежденія, которыя призваны наблюдать за исправностью и безопасностью движенія. Въ виду этихъ соображеній телеграфныя инспекціи были упразднены съ 1 апрѣля 1902 г., дѣла же ихъ были переданы въ части, касающейся цѣлаго желѣзнодорожнаго округа, дирекціямъ, остальные же—инспекціямъ (Eisenbahnbetriebsinspektionen). Одновременно съ этимъ, въ виду важнаго значенія электрической блокировки и сигнализациі для желѣзныхъ дорогъ, при каждой желѣзнодорожной дирекціи было введено особое отдѣленіе, вѣдающее мѣрами безопасности и телеграфнымъ дѣломъ.

Телеграфные мастера были также упразднены и ихъ обязанности возложены на дорожныхъ мастеровъ (Bahnmeister), причемъ число этихъ послѣднихъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ сигнализациія устроена въ особенно широкихъ размѣрахъ, было увеличено, или же назначаются для этого особые мастера (Stellwerksmeister).

Коренному измѣненію подвергся въ 1900 году контроль сборовъ по движенію пассажирскому и грузовому. Мѣста пребыванія контрольныхъ учрежденій, по желанію заинтересованныхъ городовъ, остались, за малыми исключеніями, безъ измѣненія, но порядокъ дѣлопроизводства былъ существенно измѣненъ, съ упрощеніемъ счетоводства и съ измѣненіемъ въ послѣдствіи расчета съ чужими дорогами. Контроль оборота вагоновъ былъ совершенно упраздненъ, причемъ способъ опредѣленія работы подвижного состава былъ значительно упрощенъ и переданъ управленію службы движенія (Betriebsbureau) при желѣзнодорожныхъ дирекціяхъ.

Въ 1900 и 1901 гг. были изданы новыя инструкціи относительно порядка дѣлопроизводства и разрѣшенія дѣлъ въ отдѣленіяхъ желѣзнодорожныхъ дирекцій и инспекцій. Эти инструкціи еще болѣе упростили дѣлопроизводство и совершенно устранили излишнія формальности.

Въ слѣдующихъ 1901 - 1902 гг. были изданы новыя распо-

ряженія, опредѣляющія компетенцію желѣзнодорожныхъ дирекцій и указывающія порядокъ веденія дѣлъ во всѣхъ инспекціяхъ; одновременно были изданы распоряженія относительно разрѣшенія дѣлъ, касающихся состава служащихъ и ихъ взаимоотношеній.

Всѣ упомянутыя наставленія, распоряженія и инструкціи были изданы для общаго пользованія и руководства въ 1902 г. подъ заглавіемъ: „Правила управленія соединенными прусскими и гессенскими казенными желѣзными дорогами“ (изд. въ Берлинѣ, Юліусомъ Зиттенфельдомъ).

Совмѣстно съ развитіемъ и дальнѣйшимъ выполненіемъ административной реформы дополнялась и развивалась также и финансовая реформа; но основная идея реформы осталась нетронутой. Изданіе закона 11 мая 1898 г. объ исполненіи государственной росписи не повлекло за собою существенныхъ измѣненій финансовой стороны желѣзнодорожнаго дѣла, такъ какъ изданныя ранѣе финансовыя распоряженія вполнѣ соотвѣтствовали духу этого закона.

Въ 1897-1899 гг. были введены значительныя измѣненія, которыя всѣ, почти безъ исключенія, вводили болѣе упрощенный порядокъ счетоводства и кассовыя правила и создали систематическій контроль матеріаловъ.

1-го апрѣля 1901 г. были изданы финансовыя правила въ совершенно новой обработкѣ. Въ нихъ введены важныя измѣненія, направленные къ улучшенію хозяйственной стороны. Завѣдывающему контрольнымъ учрежденіемъ (Etatsrat) при желѣзнодорожныхъ дирекціяхъ даны болѣе широкія права и предоставлено вмѣшиваться въ хозяйственную сторону дѣла, съ освобожденіемъ его отъ обязанностей чисто формальнаго характера. Въ то же время расширена дѣятельность контрольныхъ учрежденій и направлена главнымъ образомъ на тѣ дѣла, которыя требуютъ срочнаго исполненія.

Больше всего стремились упростить счетоводство по уплатѣ содержанія рабочимъ, число которыхъ на всѣхъ дорогахъ достигло нѣсколькихъ сотъ тысячъ, и по другимъ подобнымъ дѣламъ, какъ напримѣръ, по учету выручки по пассажирскому и товарному движенію, по вознагражденіямъ за убытки и увѣчія при строительныхъ работахъ, а главнымъ образомъ въ кассовомъ дѣлѣ, которое было съ соблюденіемъ всѣхъ возможныхъ при оборотахъ

съ наличными деньгами предосторожностей доведенъ до самыхъ простѣйшихъ формъ.

Дополненіемъ къ финансовымъ правиламъ, изданнымъ 1 октября 1904 г., являются пенсіонныя правила, также въ значительно упрощенномъ видѣ по отношенію къ отставнымъ служащимъ и наслѣдникамъ умершихъ служащихъ, а также правила веденія книгъ для годового отчета.

Успѣхи реформы.

Описанная реформа стремилась къ улучшеніямъ въ двухъ отношеніяхъ: во-первыхъ, ввести ускоренное дѣлопроизводство и создать тѣсную связь управленія не только съ хозяйственными кругами страны, но и съ посторонними вѣдомствами и съ личнымъ составомъ, во вторыхъ, внушить служащимъ интересъ къ соблюденію экономіи въ расходахъ.

Достигнута ли дѣйствительно первая цѣль, можно выяснитъ лишь путемъ всесторонняго изслѣдованія, доказать правильность такого мнѣнія довольно трудно. Но можно считать доказаннымъ, что начальствующія лица при новомъ порядкѣ хорошо ознакомлены съ условіями своихъ округовъ. Каждому начальнику (Directionsdezernent) вмѣнено въ обязанность какъ можно чаще объѣзжать свои округа и разрѣшать всѣ вопросы, касающіеся движенія и эксплуатаціи, основываясь на знаніи мѣстныхъ условій. Посредствующей инстанціи для разрѣшенія этихъ вопросовъ не существуетъ. Быстрому разрѣшенію дѣлъ ничего не препятствуетъ, бумажное производство упрощено, такъ что рѣшеніе дѣлъ по существу получаетъ полную силу. Начальники инспекцій являются уполномоченными отъ дирекціи лицами, призванными готовить и приводить въ исполненіе рѣшенія. Они, каждый по своему участку, вполне освѣдомлены съ условіями движенія и грузооборота и обязаны представлять какъ письменно, такъ и устно дирекціи всѣ необходимыя свѣдѣнія, могущія облегчить дѣло. Предоставленное инспекціямъ право самостоятельно разрѣшать дѣла различнаго рода, возникающія въ ихъ участкахъ, весьма облегчаетъ дирекцію. Различіе въ мнѣніяхъ по тому или другому вопросу даетъ возможность избѣгать одностороннихъ мѣръ и рѣшеній. Такой порядокъ способствуетъ быстрому разрѣшенію всѣхъ возни-

кающихъ вопросовъ, чѣмъ вноситъ значительное улучшеніе противъ прежней системы. Каждая мѣра, имѣвшая слѣдствіемъ упрощеніе и ускореніе дѣлопроизводства, ведетъ также и къ уменьшенію расходовъ и къ цѣлесообразному разрѣшенію дѣлъ. Бумажное дѣлопроизводство настолько упрощено, что бюрократизмъ совершенно потерялъ почву.

Въ теченіе истекшаго десятилѣтія со времени введенія преобразованія управленіями прусскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ были разрѣшены широкія задачи въ области постройки и эксплуатаціи этихъ желѣзныхъ дорогъ. Скорость движенія пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ увеличена; безопасность не только не уменьшилась, но значительно увеличилась, работы по увеличенію провозоспособности ж. д., по расширенію желѣзнодорожной сѣти и въ интересахъ промышленности за послѣдніе года также получили значительное развитіе. Большую пользу дѣлу принесло также сосредоточеніе въ однѣхъ рукахъ службъ строительной, тяги, машинной и движенія (Verkehr).

Само собою понятно, что теперь высшія желѣзнодорожныя учрежденія и служащіе несравнено ближе стоятъ къ низшимъ, чѣмъ при существованіи промежуточныхъ инстанцій. Можетъ быть, связь эта была бы еще тѣснѣе, если бы служащіе всѣхъ видовъ оставались дольше на своихъ мѣстахъ, однако этому препятствуетъ естественное стремленіе служащихъ занять лучшія должности или же перевестись въ округа съ лучшими условіями жизни, или, наконецъ, въ округа, расположенные близъ ихъ родины. Никто, дѣйствительно безпристрастно знакомый съ дѣломъ, не станетъ утверждать, что со введеніемъ реформы уменьшилось попеченіе о служащихъ, если принять во вниманіе всѣ принятыя въ этомъ отношеніи мѣры.

Служащимъ въ высшихъ учрежденіяхъ, наиболѣе затронутыхъ этой реформой, она принесла много преимуществъ. Какъ мы уже сказали, основнымъ принципомъ реформы было стремленіе дать каждому служащему возможно больше самостоятельности. Однако, развитіе дѣятельности служащихъ естественно вызвало улучшеніе ихъ положенія и увеличеніе жалованія. И на самомъ дѣлѣ реформа улучшила какъ служебное, такъ и матеріальное положеніе всѣхъ служащихъ. Число предсѣдателей дирекцій и членовъ, а равно и техниковъ умножилось.

Особенно большое значеніе имѣло улучшеніе быта служащихъ въ конторахъ. Наиболѣе одареннымъ и трудолюбивымъ среднимъ служащимъ было облегчено дальнѣйшее движеніе по службѣ.

Заслуживаетъ вниманія достигнутое при этомъ уменьшеніе расходовъ на администрацію.

Такимъ образомъ, несмотря на расширеніе сѣти правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ на 8473 километра и колоссальное увеличеніе движенія, число всѣхъ служащихъ къ 1903 г. уменьшилось на 2214 человекъ противъ 1894 г. Содержаніе этихъ служащихъ, помимо дополнительныхъ расходовъ и пенсій, стоило бы 5.773.500 мар. Эта сумма является ежегоднымъ абсолютнымъ сбереженіемъ. Надлежитъ еще принять во вниманіе, что эта сумма въ каждомъ году истекшаго десятилѣтія была еще значительно больше, такъ что общее сбереженіе за истекшій указанный срокъ превышаетъ 60 милліоновъ марокъ.

Этотъ расчетъ, однако, еще не окончательный. Оставляя въ сторонѣ даже то обстоятельство, что съ уменьшеніемъ числа служащихъ на столь значительную сумму, уменьшились и канцелярскіе расходы, общее число высшихъ и иныхъ служащихъ, состоявшихъ въ управленіяхъ въ 1894 году оказалось бы недостаточнымъ съ присоединеніемъ къ управленію гессенскихъ, выкупленныхъ частныхъ и вновь построенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Безъ сомнѣнія при старомъ порядкѣ пришлось бы значительно усилить личный составъ. Если же на самомъ дѣлѣ это усиленіе состава шло бы рядомъ съ развитіемъ сѣти, движенія и бюджета, то расходы, на основаніи тѣхъ же соображеній, на много превысили бы общую сумму расходовъ 1894-1895 гг., и тогда вызванное реформой ежегодное сбереженіе выразилось бы суммою въ 18.264.000; 29.179.000; 30.222.000 или 24.678.000 марокъ. Поэтому, если мы предположимъ сумму ежегоднаго сбереженія, противъ общей суммы расходовъ, которые обязательно требовались бы при сохраненіи прежняго порядка управленія, въ 20 милліоновъ марокъ, то это не будетъ преувеличеніемъ, принимая еще во вниманіе, что при сдѣланныхъ выше исчисленіяхъ не приняты въ расчетъ сбереженія по канцелярскимъ и инымъ расходамъ (стоимость помѣщеній, типографскихъ произведеній, инвентаря).

До реформы 1895 года управленію прусскими казенными

желѣзными дорогами ставилось въ упрекъ, что число служащихъ въ немъ не только по абсолютному числу, но и относительно больше, чѣмъ въ другихъ, менѣе крупныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ. Теперь же, какъ показываютъ статистическія данныя за 1903 г., общее число служащихъ въ соединенномъ управленіи прусскими и гессенскими желѣзными дорогами сравнительно менѣе, чѣмъ въ другихъ подобныхъ учрежденіяхъ. Если бы во всѣхъ другихъ желѣзнодорожныхъ управленіяхъ Германіи относительно протяженія сѣти или же размѣра доходовъ число служащихъ было сообразовано съ числомъ ихъ на прусскихъ дорогахъ, то пришлось бы сократить личный составъ ихъ болѣе, чѣмъ на 3000 человекъ.

Всѣ принятыя въ этомъ отношеніи мѣры имѣли цѣлью, какъ указано выше, уменьшеніе состава высшихъ служащихъ и служащихъ въ центральныхъ учрежденіяхъ. По существу реформа затрагивала лишь службу этого персонала. Число линейныхъ служащихъ этой реформой нигдѣ не уменьшено. Крупныя сбереженія по расходамъ на содержаніе высшихъ служащихъ дали возможность сократить служебные часы и увеличить число дней отдыха для служащихъ на линіи.

Годовые отчеты управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ со времени реформы ясно показали всѣ ея выгодныя стороны, результаты же управленія послѣднихъ лѣтъ прямо таки блестящи. Разумѣется, всѣ эти благопріятныя данныя находятся въ тѣсной связи съ ростомъ промышленности въ Германіи, однако, несомнѣнно и реформа 1895 г. сыграла немаловажную роль. Эта реформа заставила служащихъ интересоваться хозяйственной стороною дѣла и побудила соблюдать экономію тамъ, гдѣ эта экономія оказывается полезной. вмѣстѣ съ тѣмъ отвѣтственнымъ управленіемъ дана возможная свобода надзора и распоряженія подвѣдомственными учрежденіями въ этомъ рациональномъ смыслѣ.

Заключеніе.

Можетъ быть нѣкоторымъ, не вникнувшимъ хорошенько въ значеніе реформы, представились вопросы—что же собственно дала эта реформа, и зачѣмъ внутренній строй желѣзнодорожныхъ

учрежденій втиснуть въ столь узкія рамки. Кто такъ думаетъ, тотъ не оцѣнилъ въ достаточной мѣрѣ все значеніе этой, хотя можетъ быть иногда и суровой, но имѣющей огромное значеніе реформы. Министръ фонъ-Тилень въ одной изъ своихъ рѣчей въ прусской палатѣ депутатовъ 23-го февраля 1901 г. такъ опредѣлилъ значеніе описаннаго преобразованія: по его мнѣнію, „лишнее бремя, огромное бремя выкинуто (реформой) за окно.“

Много трудовъ потребовалось для достиженія главной цѣли реформы. Именно строгое и точное опредѣленіе полномочій и отвѣтственности каждаго отдѣльнаго лица, установленіе общихъ руководящихъ правилъ, а не разрѣшеніе единичныхъ случаевъ, служить вѣрнѣйшимъ путемъ къ достиженію правильнаго веденія хозяйства съ миллиарднымъ оборотомъ, составляющимъ итогъ оборотовъ безчисленныхъ мелкихъ учреждений. Если управленіе всѣми этими учреждениями правильно установлено, то и высшее учрежденіе будетъ работать правильно. Что эта цѣль достигнута, показываютъ приведенныя выше цифры.

Во всякомъ случаѣ реформа 1895 г. въ томъ видѣ, въ какомъ она проведена, была необходима. Только благодаря этой реформѣ Пруссія воспользовалась всѣми преимуществами предсказанной еще Бисмаркомъ желѣзнодорожной политики.

Въ заключеніе надо еще отмѣтить одно обстоятельство, именно, что многія другія государства, какъ германскія, такъ и иностранныя, для упорядоченія своихъ желѣзнодорожныхъ управленій взяли на образецъ прусскую реформу какъ по желѣзнодорожному, такъ и по финансовому управленію. Можетъ быть, и не все было заимствовано цѣликомъ, это объясняется разностью условій, но основныя черты реформы, судя по всѣмъ имѣющимся свѣдѣніямъ, всюду сохранены безъ измѣненія.

Г. Е.

