

А 219  
1490

# БОЛЬШАЯ ИЛИ МАЛАЯ СѢТЬ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

ПОДЪ ОДНИМЪ УПРАВЛЕНІЕМЪ?

О. Глинки.

Извлечено изъ журнала „Инженеръ“ за 1901 г.



КІЕВЪ.

Лито-типограф. Товарищ. И. Н. Кушнеревъ и К<sup>о</sup>.

Караванская ул., д. № 5.

1901.

801-15  
2420

# БОЛЬШАЯ ИЛИ МАЛАЯ СѢТЬ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

ПОДЪ ОДНИМЪ УПРАВЛЕНІЕМЪ?



О. Глинки.



Извлечено изъ журнала „Инженеръ“ за 1901 г.



КІЕВЪ.  
Лито-типограф. Товарищ. И. Н. Кушнеревъ и К<sup>о</sup>.  
Караванская ул., д. № 5.  
1901.

Дозволено цензурою. Г. Київъ, 12 Ноября 1901 года.



2007335752

## Большая или малая сѣть желѣзныхъ дорогъ подѣ однимъ управленіемъ?

### I.

Исторія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи свидѣтельствуесть о цѣломъ рядѣ успѣховъ желѣзнодорожнаго дѣла, достигнутыхъ не только ощупью и горькимъ опытомъ, но и путемъ благоразумныхъ позаимствованій. Настоятельная необходимость возможно широкаго насажденія рельсовыхъ путей въ обширнѣйшей странѣ, при скудости условій для развитія собственныхъ техническихъ силъ и организаторскихъ талантовъ, - дадутъ всегда оправданіе такого рода позаимствованій, не однократно произведенныхъ у иностранцевъ, ранѣ насъ обзаведшихся желѣзными дорогами и успѣвшихъ, поэтому, довести ихъ состояніе во многомъ до значительнаго превосходства.

Ни горькимъ опытомъ, однако, ни „примѣромъ просвѣщеннаго запада“ не удалось установить пока въ желѣзнодорожныхъ сферахъ, казалось бы, давно уже выясненнаго въ теоріи и на практикѣ убѣжденія въ значительныхъ преимуществахъ управленія крупной сѣтью желѣзныхъ дорогъ предѣ

управленіемъ малою желѣзнодорожною линіей. Въ свое еще недавнее, исключительно концессионное время такое мнѣніе, казалось, составляло общее убѣжденіе главнѣйшихъ руководителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, и предположенія о сліяніяхъ малыхъ желѣзнодорожныхъ линій въ нѣсколько большихъ группъ стали возникать въ соответственныхъ кругахъ еще въ началѣ семидесятыхъ годовъ, то есть, въ весьма непродолжительномъ, сравнительно, времени послѣ открытія многихъ, изъ числа первыхъ желѣзныхъ дорогъ, для общественаго пользованія. Преимущества такихъ сліяній формулированы вполне опредѣленно въ помѣщенной въ „Трудахъ Высочайше учрежденной Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи“, подъ предсѣдательствомъ графа Баранова запискѣ, относящейся къ Апрѣлю 1876 года: „О причинахъ постоянныхъ задержекъ грузовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и о мѣрахъ, которыя необходимо принять для устраненія означенныхъ задержекъ“ \*).

Въ запискѣ этой, между прочимъ, указывалось на то, что путемъ сліянія отдѣльныхъ дорогъ сократятся расходы эксплуатаціи, такъ какъ послѣдуетъ уменьшеніе расходовъ по центральному управленію; кромѣ несомнѣнной выгоды отъ уменьшенія числа Правленій и Управленій, большое „Общество“ желѣзнодорожныхъ линій, протяженіемъ въ нѣсколько тысячъ верстъ, получитъ возможность устроить немногія большія, отлично органи-

\*) Т. I-ый ч. I-ая С.-ПБ. 1879 г.

зованныя, мастерскія, вмѣсто множества малыхъ, которыя, конечно, гораздо труднѣе устроить надлежащимъ образомъ; вмѣстѣ съ тѣмъ большая „Компанія“ можетъ образовать солидный оборотный капиталъ, безъ котораго не мыслимо веденіе какого либо обширнаго предпріятія. При томъ, обладая большими средствами, управленіе крупной линіи имѣетъ возможность вводить въ употребленіе на своихъ линіяхъ всѣ новѣйшія изобрѣтенія, способствующія правильности и безопасности движенія по дорогамъ; наконецъ, представится возможность установить однообразный порядокъ отправления различнаго рода желѣзнодорожной службы, отъ правильности которой зависитъ безопасность перевозки пассажировъ и своевременное передвиженіе товарныхъ грузовъ.

Профессоръ А. Чупровъ, въ своемъ почтенномъ трудѣ: „Желѣзнодорожное хозяйство, его экономическія особенности и его отношенія къ интересамъ страны“ (Москва 1874 г.), поддерживая въ русской экономической литературѣ мнѣніе нѣкоторыхъ французскихъ ученыхъ о полезности сліяній малыхъ сѣтей ж. д. въ крупныя предпріятія, придавалъ важное значеніе экономіи большихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій на расходахъ управленія.

„Количество труда, занятаго въ центральномъ управленіи“ говоритъ онъ (ч. 1, стр. 149), „опредѣляется въ различныхъ родахъ хозяйственныхъ предпріятій прежде всего ихъ размѣромъ: тамъ, гдѣ работаютъ сто человѣкъ, очевидно, должно быть больше управляющихъ и контроли-



рующихъ лицъ, нежели тамъ, гдѣ число работниковъ не превышаетъ десяти. Съ другой стороны, при тѣхъ-же ста работникахъ потребуется меньшая затрата труда на контроль, ежели каждый изъ нихъ производитъ цѣльный продуктъ, не нуждаясь въ другомъ, нежели въ томъ случаѣ, когда трудъ раздѣленъ и, слѣдовательно, отъ хода труда одного работника зависитъ успѣхъ занятій другого. Организация желѣзнодорожнаго производства вездѣ основана на строгомъ раздѣленіи труда, которое притомъ, вытекая изъ технической природы этого производства, а не изъ соображеній выгоды, какъ въ другихъ родахъ хозяйства, почти однородно на всѣхъ дорогахъ, будутъ ли онѣ большія или малыя.—Отсюда прежде всего выходитъ, что въ желѣзнодорожныхъ предприятияхъ центральное управление всегда поглощаетъ значительную массу труда. Едва-ли“ говоритъ далѣе тотъ же ученый „можно указать другой родъ предприятий, въ которомъ выпадала бы столь значительная доля труда на контроль и надзоръ за непосредственными исполнителями.—Другое слѣдствіе изложенныхъ общихъ положеній есть возрастаніе числа занятыхъ лицъ съ увеличеніемъ желѣзнодорожнаго предприятия. Хотя такимъ образомъ количество лицъ, занятыхъ въ центральномъ управленіи, возрастаетъ съ увеличеніемъ размѣра желѣзнодорожнаго предприятия, но статистика показываетъ, что первое бываетъ далеко не пропорціонально послѣднимъ. Будемъ ли мы измѣрять размѣръ предприятий длиною дороги, или цифрой ея оборотовъ, т. е. суммой валового дохода, мы во всл-

комъ случаѣ замѣтимъ это явленіе. Относительное уменьшеніе числа контролируемыхъ лицъ съ возрастаніемъ размѣровъ предприятия, которое замѣтно и въ другихъ видахъ хозяйствъ и составляетъ одну изъ причинъ выгоды крупныхъ хозяйственныхъ единицъ, естественно вытекаетъ изъ основныхъ особенностей желѣзныхъ дорогъ. Мы уже выше замѣтили, что на желѣзныхъ дорогахъ, не смотря на различіе въ ихъ размѣрахъ, почти всегда встрѣчается таже степень раздѣленія труда—явленіе, свойственное едва ли не одному этому роду предприятий. Будетъ ли линия длинна или коротка, будетъ ли на ней велико или мало движеніе, во всякомъ случаѣ она должна имѣть извѣстный персоналъ технически подготовленныхъ лицъ: кондукторовъ, машинистовъ, кочегаровъ, стрѣлочниковъ, начальниковъ станцій, телеграфистовъ, кассировъ, бухгалтеровъ, изъ которыхъ каждый съ одной стороны по роду технической подготовки способенъ исполнять лишь одинъ извѣстный родъ службы, а съ другой стороны долженъ быть всегда на готовѣ встрѣтить надобность въ его услугахъ. Количество отраслей, на которыя подраздѣленъ трудъ, почти всегда одно и то же; измѣняется только число лицъ, занятыхъ въ данной отрасли. Такъ какъ желѣзнодорожное производство возможно лишь при постоянной и правильной коопераціи всѣхъ видовъ раздѣленнаго труда, которая достигается единственно дѣятельностью центрального управленія, то значить, какъ бы ни была мала желѣзнодорожная единица,

въ ней всегда должно быть затрачено много силъ, чтобы поддерживать единство между разрозненными по самой технической природѣ производства рабочими силами. — Есть еще другое обстоятельство, которое, наряду съ только что указаннымъ, обусловливаетъ сравнительную высоту минимальнаго предѣла для числа лицъ, занятыхъ въ центральномъ управленіи. Будетъ ли дорога велика или мала по своему протяженію или размѣрамъ оборотовъ, для нея все равно долженъ существовать представитель собственниковъ правленіе, которое устраивается всегда коллегіально, должны существовать касса, бухгалтерія, статистика. Быть можетъ на дорогѣ въ двѣ, три мили занятымъ здѣсь лицамъ нечего дѣлать, но они должны находиться на своемъ мѣстѣ. — Теперь, если желѣзнодорожное предпріятіе растетъ, то первый шагъ этого возрастанія можетъ вовсе не сопровождаться увеличеніемъ общаго числа служащихъ лицъ; придется лишь находящимся на лицо служащимъ увеличить интенсивность своего труда: въ такомъ случаѣ при прежнемъ количествѣ надзираемыхъ лицъ, можетъ остаться въ томъ-же размѣрѣ и трудъ ихъ организаціи. Но допустимъ даже, что количество надзираемыхъ увеличилось: тогда представителямъ центрального управленія также придется на первый разъ только увеличить интенсивность своего труда. Значать до извѣстнаго предѣла число лицъ центрального управленія при расширеніи желѣзнодорожнаго предпріятія можетъ вовсе не возрастать. Еще меньше причинъ прибавляться въ подобномъ случаѣ составу дирекціи, котораго дѣятельность заклю-

чается не столько въ непосредственномъ управленіи и надзорѣ, сколько въ общихъ мѣропріятіяхъ въ интересахъ акціонеровъ: трудъ выработки правильнаго тарифа, общихъ инструкцій, составленія смѣтъ и отчетовъ мало увеличивается отъ того, что дорога стала больше. Дѣйствительно мы видимъ, что число директоровъ на желѣзныхъ дорогахъ измѣняется очень мало. Таковъ естественный законъ, которымъ опредѣляется количество лицъ, требующихся для центрального управленія“.

Нѣмецкія выдающіеся авторитеты какъ Э. Саксъ (Die Eisenbahnen, 392.) и А. Вагнеръ (Das Eisenbahnwesen, § 248,) — указываютъ на возможность лучшей организаціи транспорта при увеличеніи желѣзнодорожнаго предпріятія (сѣти).

Такого рода взглядомъ современныхъ желѣзнодорожныхъ авторитетовъ, можно объяснить совершившійся у насъ въ послѣднюю четверть вѣка, всѣмъ извѣстный рядъ сляній, принадлежащихъ нѣсколькимъ акціонернымъ компаніямъ желѣзнодорожныхъ линій, въ общія группы подъ однимъ управленіемъ.

Съ недавняго, сравнительно, времени Барановской комиссіи, гигантскими шагами пошла Россія по пути желѣзнодорожнаго прогресса. Одновременно съ широкимъ и безпрестанно возрастающимъ развитіемъ русской желѣзнодорожной сѣти, въ безчисленныхъ направленіяхъ, не стѣсняемыхъ уже, въ точномъ смыслѣ, ни предѣлами „пламенной Колхиды“, ни „стѣнами недвижнаго Китая“, послѣдовалъ рядъ великихъ реформъ высшаго желѣзнодорожнаго управленія, объединившихъ во

многих отношеніяхъ всѣ отдѣльныя сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ и завершившихся выкупомъ въ казну значительной ея части.

Изъ числа упомянутыхъ реформъ, какъ имѣющихъ особенно важное вліяніе на измѣненіе условій вообще управленія отдѣльными группами желѣзныхъ дорогъ, въ смыслѣ особаго облегченія задачъ такихъ управленій, слѣдуетъ выдѣлать: — сосредоточеніе веденія тарифнаго дѣла ж. д. всей страны въ рукахъ правительства; — вступленіе въ общую международную конвенцію о перевозкѣ грузовъ съ порученіемъ руководства дѣлами перевозокъ въ русскихъ международныхъ сообщеніяхъ особому отдѣленію конторы международныхъ сообщеній въ С.-Петербургѣ; — установленіе за симъ общаго для всей сѣти русскихъ ж. д. соглашенія о прямомъ сообщеніи между русскими желѣзными дорогами по перевозкѣ грузовъ и взаимному обмѣну вагоновъ.

Внѣ зависимости, однако, отъ указанныхъ реформъ, объединяющихъ извѣстную дѣятельность всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, линій, перешедшія въ эксплуатацію казны, руководствуются въ управленіи своимъ хозяйствомъ, необходимымъ пока по состоянію финансовъ страны принципомъ, выражающимся въ стремленіи къ тому, — чтобы доходы рельсовыхъ путей покрывали расходы эксплуатаціи и оплачивали, по крайней мѣрѣ, процентъ на затраченные казною на желѣзнодорожное дѣло капиталы, — обременяющіе государственный бюджетъ въ громадныхъ, сравнительно, суммахъ.

Не вполне удовлетворительные результаты многосторонней дѣятельности мѣстныхъ Управленій нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ линій, перешедшихъ въ казенную эксплуатацію, — не установившаяся еще общая организація на началахъ казеннаго управленія, — равнымъ образомъ необходимость постановки дѣла мѣстнаго Управленія казенною сѣтью на болѣе противъ прежняго рациональныхъ началахъ, вновь выдвигаютъ старый вопросъ о цѣлесообразности подчиненія мѣстнымъ управленіямъ сѣтей большихъ, т. е. въ нѣсколько тысячъ верстъ.

Послѣ этой, такъ сказать, исторической справки по вопросу, — постараясь привести нѣсколько данныхъ, — могущихъ поспособствовать возможно всестороннему его освѣщенію.

## II.

Сдѣлаемъ прежде всего краткій обзоръ того положенія, въ какомъ находится распределеніе желѣзнодорожной сѣти по отдѣльнымъ управленіямъ въ другихъ странахъ, выдающихся по благоустройству своихъ желѣзнодорожныхъ линій и превосходству своей, такъ сказать, желѣзнодорожной культуры, общіе признаки коей перечислять нѣтъ надобности.

Начиная нашъ обзоръ съ „богатой“ Англій, классической страны желѣзныхъ дорогъ, мы должны вспомнить, что въ странѣ „просвѣщенныхъ мореплавателей“ первыя желѣзнодорожныя концессіи выдавались на сооруженіе линій короткихъ протяженій, не превышающихъ, въ среднемъ, 24 километровъ на одну, отдѣльно управляемую, линію.



Въ 1847 году общее протяженіе такихъ линій, принадлежащихъ вѣсколькимъ сотнямъ различныхъ обществъ, составляло уже 8000 километровъ \*).

Самая крупная желѣзнодорожная Компанія „London and North Western“ образовалась въ 1846 году, изъ сліянія трехъ обществъ и имѣла 379 миль рельсоваго пути; въ теченіе времени по 1871 годъ она присоединила къ себѣ еще 57 дорогъ и достигла 1507 миль. Въ то же время компанія эта фактически соединилась, и въ 1871 г. возбудила ходатайство о полномъ юридическомъ сліяніи, съ компаніей „Lancashire and Yorkschire“, которая, въ свою очередь, составила изъ 18 линій.

Другая большая англійская Компанія „Great Western“ получила первоначальную концессію на 118 миль, а затѣмъ постепенно, по 1871 годъ, присоединила къ себѣ 39 другихъ обществъ и достигла протяженія 1387 миль.

„North Eastern“ образовалась изъ 37 линій и достигла 1281 миль; „Midland“, имѣющая 372 мили, составила изъ 17 обществъ; „Great Western“ имѣющая 874 мили составила изъ 26 обществъ; „Great Northern“ изъ 16; London and South Western“ изъ 22.

Мало по малу, семь большихъ компаній поглотили болѣе 200 отдѣльныхъ линій, сосредоточивъ въ своихъ рукахъ почти  $\frac{5}{6}$  всей наличной англійской сѣти. Всѣ эти сліянія, проведенныя черезъ парламентъ, имѣли главнымъ образомъ, цѣлью достиженіе возможно большей экономіи въ рас-

\*) Arthur. T. Hadley. „Railroad Transportation its history and its laws“.

ходахъ „производства желѣзнодорожныхъ услугъ“ и сліянія эти не слѣдуетъ смѣшивать съ цѣлымъ рядомъ договоровъ, заключаемыхъ какъ между большими компаніями, такъ равно и между большими и малыми,—въ видахъ урегулированія взаимной конкуренціи \*). Последняя все еще принимала въ то время различныя формы, тѣмъ не менѣе, вопросъ казался вполне выясненнымъ, что регулировать желѣзнодорожныя перевозки конкуренція не въ силахъ и что не найдено средства удержать между желѣзными дорогами конкуренцію на продолжительное время. Такимъ образомъ и вопросъ о сліяніи малыхъ линій въ болѣе крупныя группы подъ однимъ общимъ управленіемъ каждая, разрѣшенъ въ Англии безповоротно на почвѣ чисто финансовой. Самое же протяженіе этихъ, по англійскому масштабу, группныхъ сѣтей не должно показаться не особенно крупнымъ, такъ какъ нашъ „русскій аршинъ“ къ нимъ не примѣнимъ и при разсмотрѣніи англійскихъ желѣзнодорожныхъ линій слѣдуетъ принимать во вниманіе и ихъ провозоспособность и интензивность никогда незатихающей дѣятельности.

Въ послѣднее время въ общественномъ мнѣніи Англии, гдѣ до сихъ поръ господствовала неограничено доктрина о пользѣ свободной предпримчивости,—въ дѣлѣ эксплуатаціи жел. дор., замѣчается значительный поворотъ въ пользу необходимости извѣять желѣзныя дороги \*\*) изъ рукъ частныхъ предпринимателей, для эксплуатаціи ихъ непосред-

\*) Franqueville „Regime des travaux publics“ v. II.

\*\*) „Eiginneering“ 1900 г.



ственно казною. Какъ ни далеко пока осуществленіе такой важной задачи, при условіяхъ парламентскаго режима и силѣ въ Англии традиціи, нельзя, однако, сомнѣваться, что и въ Англии послѣдуетъ выкупъ жел. дорогъ въ казну, и онъ послужитъ несомнѣнно къ скорѣйшему сліянію оставшихся еще отдѣльными группъ въ одну общую государственную сѣть подъ однимъ общимъ управленіемъ, пользуясь ограниченностью размѣровъ англійской территоріи.

Такое явленіе мы уже встрѣчаемъ въ маленькой, но вполне благоустроенной въ желѣзнодорожномъ отношеніи Бельгіи, соорудившей за счетъ страны 3338 километровъ своей казенной сѣти и эксплуатирующей послѣднюю съ полнымъ успѣхомъ, при посредствѣ одного общаго для всей сѣти Управленія, и при расходахъ, по общему управленію, всего лишь по 505.<sub>5</sub> франковъ на одинъ километръ, эксплуатируемаго пути (1896 г.). Дешевизна бельгійскаго способа управленія жел. дор. станетъ очевиднѣе, если обратить вниманіе, что въ томъ же году по казеннымъ бельгійскимъ линіямъ исполнено всего:

поѣздо километровъ . . .	48,214,334
и вагоно-осе-километровъ:	
пассажирскихъ . . .	386,402,272
и товарныхъ . . . . .	1,008,122,212 *)

Принципъ объединенія линій въ крупную группу подъ однимъ общимъ Управленіемъ, пови-

\*) „Rapport présenté aux chambres législatives p. le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphe. Exercice 1896“. Bruxelles. 1897.

димому, здѣсь вполне торжествуетъ, удовлетворяя всемъ требованіямъ густонаселенной и весьма промышленной страны.

Германія, созданная желѣзнымъ канцлеромъ, его же твердою рукою сумѣла соединить значительную часть линій, въ предѣлахъ объединившихся въ имперію германскихъ государствъ,—въ общую могущественную сѣть германскихъ государственныхъ жел. дорогъ, протяженіемъ 43,325 километровъ. Въ этомъ числѣ 27,227 километровъ составляютъ исключительно казенныя прусскія жел. дороги, раздѣленные на 20 королевскихъ дирекцій, объединенныхъ совмѣстно съ дирекціями остальныхъ германскихъ сѣтей „Reichs Eisenbahn Amt'омъ“ въ Берлинѣ. Управляемые королевскими дирекціями прусскіе желѣзнодорожные округа („Bezirk“) имѣютъ въ своемъ распоряженіи отъ 844 („St. Johann Saarbrücken“) до 1,858 („Breslau“) и 1,908 километровъ (Halle auf S.); большинство, однако, изъ этихъ округовъ ближе къ максимальному чѣмъ къ минимальному изъ указанныхъ протяженій. Что касается остальныхъ германскихъ дирекцій, то въ тѣхъ довольно частыхъ случаяхъ, когда послѣднія приурочены къ предѣламъ какого-либо сувереннаго германскаго государства, размѣры подвѣдомственной имъ сѣти жел. дор. находятся въ зависимости отъ протяженія сѣти въ предѣлахъ даннаго государства. Такъ, если дирекція баварскихъ казенныхъ жел. дорогъ гордится сѣтью въ 5,300 километровъ и дирекція саксонскихъ казенныхъ жел. дорогъ сѣтью въ 2,455,—то имѣется за то дирекція „Ober — Hessische Eisenbahn“ съ

протяженіемъ сѣти въ 220 километровъ и даже дирекція „Weimar-Berka—Blankenheiner“ желѣзной дороги съ протяженіемъ „сѣти“ въ 32.08 километровъ.

Изъ сказаннаго выше о германскихъ желѣзныхъ дорогахъ усматривается то же, что солидные нѣмецкіе авторитеты, организовавшіе управление германскими желѣзнодорожными линиями вполне склонялись въ пользу объединенія подъ однимъ управленіемъ, большихъ сѣтей ж. д. линій не смотря на всякія уклоненія, вынужденныя сепаративными дипломатическими тенденціями.

Образцовый порядокъ германскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ общеизвестенъ, въ особенности на дорогахъ баварскихъ и прусскихъ. Расходы по содержанію всѣхъ упоминаемыхъ дирекцій какъ прусскихъ такъ и другихъ германскихъ, такъ сказать расходы по общему управленію, составляютъ 84,067,520 марокъ,—что на одинъ километръ, эксплуатируемаго пути дастъ 1829 марокъ; на 1,000 полезныхъ поѣздо километровъ 208, и на 1,000 вагоно-осе-километровъ,—всего пять марокъ. При обсужденіи, указанныхъ общихъ цифръ расхода по содержанію общей части управленія германскихъ жел. дор. слѣдуетъ имѣть въ виду, что если (раздѣленные въ среднемъ на группы до 1,300 километровъ) прусскія желѣзнодорожныя „бецирки“ расходуютъ по упомянутой статьѣ по 1,948 марокъ на километръ, и 220 марокъ на 1,000 поѣздо-километровъ, то состоящая какъ уже указано изъ 5,300 километровъ дирекція баварскихъ жел. дор. довольствуется лишь 1,244 мар.

на километръ своего протяженія и 160 марками на 1,000 поѣздо-километровъ \*).

Оставивъ въ сторонѣ желѣзнодорожную сѣть Австро-Венгії, частію принадлежащую акціонернымъ компаніямъ, частію правительственную, такъ какъ организація управленій этой сѣти не представляетъ, пока, вполне установившагося характернаго, того или другого типа,—упомянемъ лишь, что и въ Австро-Венгії желѣзныя дороги въ отношеніи мѣстнаго управленія, раздѣлены на группы, большихъ сѣтей—и перейдемъ къ Франціи.

Сѣть французскихъ желѣзныхъ дорогъ по общему протяженію путей немного уступаютъ германской. Всѣ французскія желѣзнодорожныя линіи, нормальной колеи, раздѣлены на семь большихъ группъ, изъ которыхъ шесть состоитъ въ вѣдѣніи частныхъ акціонерныхъ компаній и лишь одна самая малая въ вѣдѣніи правительства. Всѣ семь группъ французскихъ жел. путей, подъ верховнымъ, конечно, главенствомъ министра публичныхъ работъ, состоятъ въ вѣдѣніи мѣстныхъ управленій, по одному на каждую группу на одинаковыхъ почти началахъ, не исключая и управленія правительственной группою. Въ ниже приводимой таблицѣ указано, какъ распредѣленіе французскихъ желѣзныхъ дорогъ между акціонерными Обществами и названіе послѣднихъ, такъ

\*) а) „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahn-Verwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahn-Amt“. Band. XVII. Betriebsjahr 1896/7. Berlin 1897.

б) „Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnen-Statistik“. Band XVI. Betriebsjahr 1897/7. Berlin 1898.

равно и стоимость расходов по общему управлению съѣтью каждой группы:

Названіе линій.	Протяженіе въ километрахъ.	Расходы по общ. управл. дорожною во франкахъ.	На одинъ километръ франковъ.
Общество линій:			
Сѣверныхъ („Nord“)	3746	8.652.558	2309. <sup>6</sup>
Восточныхъ („Est“)	4833	8.400.094	1733. <sup>4</sup>
Западныхъ („Ouest“)	5534	10.480.125	1894. <sup>3</sup>
Орлеанскихъ („Orleans“)	6775	10.566.938	1559. <sup>3</sup>
Парижъ-Лионъ-Средиземное море („P. L. M.“)	8964	16.464.228	1836. <sup>7</sup>
Южныхъ („Midi“)	3311	37.523.573	2251. <sup>8</sup>
Правительственныя линіи („Etat“)	2791	3.800.735	1361. <sup>7</sup>
Всего .	35094	66.892.851	1877. <sup>3</sup> *)

Здѣсь обращаетъ на себя вниманіе не только значительность количества путей, находящихся въ полномъ и безусловномъ вѣдѣніи одного управленія, какъ напримѣръ группа линіи „Парижъ-Лионъ Средиземное море“ или-же Общества „Орлеанскихъ „жел. дорогъ, но и то обстоятельство, что линіи эти проходятъ по богатому и весьма оживленному краю, причемъ топографическія условія, особенно-сти сооруженій самыхъ линій и характера движенія на нихъ таковы, что завѣдываніе нѣкоторыми изъ участковъ отдѣльнымъ управленіемъ, казалось бы на русской взглядъ, вполне цѣлесообразнымъ. Возьмемъ, напримѣръ, хотя-бы часть линіи Общества „Парижъ-Лионъ-Средиземное море“, ведущую отъ Марселя черезъ Каннъ-Ниццу до Вентимидліи на италіанской границѣ. Вся эта линія по своему техническому характеру, какъ располо-

\*) „Manuel de Statistique des chemins de fer Français“ par Germin Delebecque. Exercice 1897. Paris 1898.

женная по самому берегу, часто заливающего ее моря, испещренная виадуками, мостами, тунелями, такъ и по характеру движенія на Ривьерѣ, сплошной линіи всемірныхъ курортовъ, совершенно отличается отъ продолженія ея отъ Марселя до Парижа, пролегающаго при болѣе нормальныхъ условіяхъ и служащаго одною изъ главныхъ торгово-промышленныхъ артерій Франціи. Управление однако столь значительной съѣтью линій, не смотря на разнохарактерность ихъ повидимому, не представляетъ никакого затрудненія для Управленія ж. д. „P. L. M.“ пребывающаго въ Парижѣ. Къ этому слѣдуетъ добавить, что означенное Управление, кромѣ прямыхъ своихъ обязанностей по завѣдыванію столь значительной, казалось-бы съѣтью, находитъ время еще и для множества, такъ сказать, побочныхъ желѣзнодорожному предпріятію дѣлъ. Оно содержитъ значительный паркъ подводъ, каретъ и омнибусовъ для доставки и подвозки грузовъ и багажа, („factage“ и „camionage,“) развозки по домамъ огромнаго Парижа и другихъ болѣе крупныхъ пунктовъ, безчисленнаго количества пассажировъ, — содержитъ для нихъ великолѣпно устроенныя дешевыя гостиницы и устраиваетъ туристамъ экскурссін для обозрѣнія живописныхъ уголковъ французскаго юга. Все это не мѣшаетъ поѣздамъ отходить своевременно и благополучно доставлять по назначенію пассажировъ и грузы, содержать въ безукоризненномъ состояніи переполненные искусственными сооруженіями путь и въ результатѣ доставлять своимъ акціонерамъ хорошій дивидендъ.



Вмѣстѣ съ тѣмъ каждый, имѣвшій случай сталкиваться съ Управленіемъ этой громадной сѣти могъ убѣждаться, что при примѣрной стройности и порядкѣ въ дѣлопроизводствѣ не только начальники отдѣловъ Управления, но и самъ начальникъ дороги, общеизвѣстный въ желѣзнодорожномъ мѣрѣ инженеръ Noblemaire нисколько не завалены текущими дѣлами и успѣваютъ, кромѣ управленія своими частями, принимать участіе въ парламентскихъ комиссіяхъ, конгрессахъ, слѣздахъ и въ оживленной общественной жизни. При этомъ всѣ эти руководители громадныхъ частей и большого персонала отноду не производятъ впечатлѣнія подавленныхъ работою, нервныхъ и усталыхъ людей, это свѣжіе, бойкіе джентльмены, свободно располагающіе собою и своимъ временемъ. Все, что мы здѣсь говоримъ о „P. L. M.“ относится и къ другимъ французскимъ дорогамъ.

Несомѣнно, что и на французскихъ дорогахъ много изъяновъ причемъ, главнѣйшіе изъ нихъ — въ вокзалахъ и въ пассажирскихъ вагонахъ. Но причину неудовлетворительности нѣкоторыхъ устройствъ на французскихъ дорогахъ слѣдуетъ искать не въ обширности сѣтей, подвѣдомственныхъ каждому изъ мѣстныхъ управленій, а въ стремленіяхъ къ большимъ дивидендамъ, недостаточно сдерживаемыхъ Правительствомъ, не имѣвшимъ до послѣдняго времени должнаго вліянія на могущественныя частныя компаніи. Но и это въ послѣдніе годы измѣнилось къ лучшему, о чемъ свидѣтельствуетъ какъ многочисленныя новые вокзалы, такъ и новые типы вагоновъ во Франціи.

Порядки французскихъ желѣзныхъ дорогъ еще недавно, и притомъ блистательно, выдержали „испытаніе зрѣлости“, во время послѣдней Парижской всемирной выставки. Этого громаднago и еще небывалаго наплыва и пассажировъ и грузовъ, стекавшихся почти одновременно со всѣхъ концовъ свѣта, не побоялись французскія дороги болѣе охорашивавшія свои линіи, чѣмъ существенно подготовлявшіяся къ исключительному по обширности задачи сезону выставки и сумѣвшія при этомъ съ небольшими сравнительно затратами удовлетворить всѣ предъявлявшіяся къ нимъ требованія всемирныхъ: промышленности, торговли, искусства, жизнерадости и нужды.

Если, однако, французскія желѣзныя дороги въ отношеніи безопасности и провозоспособности оказались вполне на высотѣ своего призванія, въ столь трудное и необыкновенное для нихъ время, то не умаляя достоинства превосходнаго служебнаго персонала на линіяхъ, будетъ вполне справедливо признать достойными и основы управленія этихъ дорогъ, съумѣвшаго организовать и довершить такъ успѣшно громадное дѣло, сосредоточивавшее на себѣ, въ свое время, не только многочисленные и самыя разносторонніе интересы, цѣлой массы народовъ, лицъ, нарѣчій, состояній, но затрогивавшіе и честь самой страны, устранившей выставку.

Мы подробнѣе остановились на французскихъ дорогахъ, такъ какъ организація ихъ управленія послужила образцомъ для того-же на русскихъ дорогахъ и такъ какъ на нихъ рельефнѣе всего



видны преимущества общаго мѣстнаго управленія для сѣтей отъ 3-хъ до 8-ми тыс. верстъ.

Для окончанія этого краткаго обзорѣнія иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ, намъ остается еще, „въ поискахъ правды“, оставить старый свѣтъ съ его будто-бы „гнилыми традиціями“ и перейти въ неиспорченный традиціями свѣтъ новый, говоря просто Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты.

Для неуспѣвшихъ ознакомиться съ ними лично во время всемірной Колумбіевой выставки въ Чикаго въ 1890 г. не лишнимъ будетъ указать на весьма важное сходство условій русскихъ и сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Сходство это заключается: въ длинныхъ протяженіяхъ магистральныхъ линій, пролегающихъ, въ большинствѣ, по весьма мало населеннымъ мѣстностямъ, — въ неравномѣрности движенія, въ преимущественно земельческіхъ районахъ, — а за симъ въ дороговизнѣ высшаго, специализировавшагося персонала желѣзнодорожныхъ управленій.

Желѣзныя дороги С.-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, по даннымъ Статистическаго Сборника нашего Министерства Путей Сообщенія за 1897 г. (выпускъ LVII—1899 г.) достигали общаго протяженія въ 276.576 русскихъ верстъ. Состоя первоначально изъ независимыхъ другъ отъ друга, очень часто почти параллельныхъ и взаимно конкурирующихъ линій, въ видахъ какъ устраненія конкуренціи, воспрещенной правительствомъ, такъ и экономіи расходовъ по управленію, линіи С.-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ очень скоро стали сливаться въ значительныя по

протяженію группы, подъ общими управленіями. Такъ напримѣръ, самая крупная изъ сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ, сѣть Общества „New-York-Central“ между Гудзономъ и озеромъ Ири, такъ называемая сѣть Вандербилта—составилась изъ слявія разныхъ линій, принадлежавшихъ раньше 16 совершенно независимымъ другъ отъ друга компаніямъ и управляющимся отдѣльно. По свѣдѣніямъ „Railroad Gazette“ за 1900 г. въ Соединенныхъ Штатахъ С.-Америки и въ Канадѣ желѣзнодорожныхъ сѣтей имѣющихъ протяженіе свыше 2000 англійскихъ миль и состоящихъ подъ однимъ управленіемъ, насчитывается 28—общимъ протяженіемъ 147.000 англійскихъ миль. Въ томъ числѣ: три сѣти свыше 10.000 англійск. миль каждая (Нью-Йоркъ Центральная, Пенсильванская, Тихо-Океанская); три другія свыше 8000 англійск. миль каждая; девять же сѣтей свыше 4 и до 8000 англійск. миль каждая. Не смотря на исключительно высокое вознагражденіе высшаго персонала, управленіе столь громадныхъ сравнительно сѣтей, изъ коихъ самая короткая превосходитъ по длинѣ протяженія любую изъ самыхъ крупныхъ соединенныхъ подъ однимъ мѣстнымъ Управленіемъ русскихъ сѣтей—обходится не дорого. По даннымъ „Poors Manuel of the Railroad of the United States“ (изданіе 1892 года, въ которомъ помѣщены свѣдѣнія за 1891 отчетный годъ) общіе расходы по центральному мѣстному управленію, составляя 10.<sup>0</sup>/<sub>5</sub>% отъ всего общаго эксплуатационнаго расхода, выражаются въ среднемъ для всей сѣти дорогъ Соединенныхъ Штатовъ въ 499.<sup>59</sup> долларовъ

на одну милю эксплуатационной длины и въ 0.10 долларовъ на одну поѣздо-милю.

По отдѣльнымъ линіямъ расходъ этотъ колеблется, понижаясь значительно въ зависимости отъ размѣровъ сѣти, такъ что, если на линіи протяженіемъ 9344 миль (Ачисонъ-Топека и Санта Фэ.) величина такого расхода составляетъ 174.<sub>36</sub> долларовъ на одну милю, то на сѣти протяженіемъ въ 2096 англійскихъ миль, такой расходъ достигаетъ 700.<sub>40</sub> долларовъ на милю \*).

Изъ приведеннаго обзорѣнія административнаго распредѣленія желѣзныхъ дорогъ въ странахъ, гдѣ дороги эти не только несомнѣнно стоятъ на высокой степени благоустройства, но и должны удовлетворять чрезвычайно строгимъ, сложнымъ и труднымъ требованіямъ промышленности, торговли и сообщенія въ мирное и военное время, — нельзя не прийти къ выводу, что типъ завѣдыванія крупной сѣтью посредствомъ одного общаго мѣстнаго Управленія является не только преобладающимъ, но и избираемымъ преимущественно крупными предпріятіями желѣзныхъ дорогъ, преуспѣвающими при такихъ условіяхъ, — и что стоимость самаго управленія тѣмъ дороже, чѣмъ сравнительно меньше сѣть, что вполнѣ, конечно, понятно, — но вмѣстѣ съ тѣмъ наибольшее благоустройство встрѣчается за границею на дорогахъ большихъ управленій.

Перейдемъ за симъ къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

\*) „Сѣверо-Американскія ж. д.“ С. Д. Карейша. С.-Петербургъ, 1896 г.

### III.

Эксплуатируемая непосредственно русскимъ правительствомъ на казенной счетъ сѣть желѣзнодорожныхъ линій составляетъ въ общемъ, (на 1 января 1900 г.) 32.578 верстъ. Для завѣдыванія такимъ протяженіемъ путей, по системѣ с.-американскихъ ж. д. вполнѣ было бы достаточно два три отдѣльныхъ мѣстныхъ Управленій, — по системѣ же французской, наиболѣе къ намъ близкой, не болѣе 5-6. Русская казенная сѣть, однако, находится въ вѣдѣніи 22 отдѣльныхъ и, до извѣстной степени, самостоятельныхъ Управленій, коимъ подвѣдомственны группы линій самаго различнаго протяженія, начиная отъ 72 верстъ (Баскунчакская) до 3714 вер. (Юго-Западная). Такое распредѣленіе русской казенной сѣти произошло оттого, что ее еще пока никто не распредѣлялъ, а составила она вся совершенно случайно, путемъ поочереднаго поступленія въ казну принадлежавшихъ раньше разнымъ акціонернымъ обществамъ отдѣльныхъ линій, переходившихъ въ казенное управленіе постепенно, одна за другою. Поступая въ казну, линіи мѣняли лишь своего собственника и его представителя, — Правленіе Общества, замѣняемое при „поступленіи въ казну“ соотвѣтственнымъ органомъ министерства, — организація же мѣстнаго управленія и очертаніе сѣти имъ подвѣдомственной за немногими исключениями оставались безъ измѣненія.

Что въ финансовомъ отношеніи управленіе меньшей сѣтью для казны невыгодно и требуетъ радикальной въ этомъ дѣлѣ реформы, въ смыслѣ

слиянiя слишкомъ малыхъ сѣтей въ болѣе крупныя группы, легко убѣдиться сопоставивъ хотя бы цифры, взятыя изъ, помѣщенныхъ въ статистическомъ сборникѣ Министерства Путей Сообщенiя (выпускъ LVII. 1897 г. Табл. VIII), свѣдѣнiй о расходахъ, произведенныхъ на содержанiе управленiй разныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и распредѣленныхъ на одну версту эксплуатируемаго пути. Такъ, изъ этого сопоставленiя видно, что, наприм., Юго-Западн. ж. д. протяженiемъ тогда 3672 вер., израсходовали по своему общему управленiю 888 р. 40 коп. на версту. Между тѣмъ, на такой же предметъ дороги Привислинскiя (507 вер.) израсходовали 1807 р. 17 к., Николаевская (911 вер.) израсходовала 1936 р. 8 к. на версту, а Московско-Курская (1043 вер.) израсходовала 3440 р. 86 к. Къ такимъ же приблизительно выводамъ приводитъ и сравненiе ассигнованныхъ по смѣтамъ разнымъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ кредитовъ по такъ называемымъ, I-му и II-му отдѣламъ смѣты \*). Такъ, если Юго-Западн. ж. д. отпущено на 1901 г. по I-му отдѣлу 415 р. 47 к., а по II-му отдѣлу 355 р. 67 к. на одну версту, то управленiю Николаевской, по I отдѣлу — 919 р. 88 к. и по II—755 р. 87 к., а Московско-Курской по I отдѣлу—753 р. 91 к. по II—551 р. 80 к. на такую же, одну версту.

Но главное преимущество большихъ Управленiй сказывается въ хозяйственномъ и техническомъ отношенiяхъ.

\*) Управление дороги. Общiе расходы управленiя.

„Условiя техники эксплуатацiи рельсовыхъ путей таковы“, говоритъ К. Я. Загорскiй въ своей недавно изданной имъ „Теорiи желѣзнодорожныхъ тарифовъ“ (С.-Петербургъ, 1901 г., стр. 29), — „что скорость, безопасность, дешевизна и массовый характеръ желѣзнодорожныхъ перевозокъ, а вмѣстѣ съ нимъ, развитiе движенiя вообще и самая доходность желѣзной дороги, достигаются тѣмъ успѣшнѣе, чѣмъ большимъ единствомъ проникнута вся система эксплуатацiи и чѣмъ болѣе значительную часть всей сѣти страны она связываетъ въ одно цѣлое“.

На большой сѣти ж. дорогъ, какъ во всякомъ крупномъ предпрiятiи, является много обстоятельствъ и причинъ, служащихъ къ улучшенiю и удешевленiю эксплуатацiи, — такъ какъ несомнѣнно, что чѣмъ больше общiе обороты предпрiятiя, чѣмъ крупнѣе хозяйство и его средства, — тѣмъ меньшая доля поглащается всякими накладными расходами, — тѣмъ предпрiятiе можетъ быть лучше обставлено и оборудовано, — тѣмъ меньше сказываются всякiя неудачи и затрудненiя, — тѣмъ лучше утилизируются имѣющiяся средства, тѣмъ въ меньшей зависимости оно находится отъ всякихъ случайностей, вообще, — тѣмъ оно во всѣхъ отношенiяхъ можетъ быть лучше и устойчивѣе, нежели хозяйство небольшое.

Извѣстно напримѣръ, что размѣры какъ товарнаго, такъ и пассажирскаго движенiя на дорогахъ вообще весьма не постоянны; не только они мѣняются въ разное время года и въ зависимости отъ такихъ обстоятельствъ какъ урожаи хлѣбовъ, — какiя либо серьезныя событiя въ



политической или коммерческой жизни страны и района обслуживаемого дорогой,—но колеблются часто и въ значительныхъ предѣлахъ, въ разныхъ пунктахъ, сѣти совершенно неожиданно,—вслѣдствіе какихъ-либо мѣстныхъ, болѣе или менѣе случайныхъ причинъ. При такихъ условіяхъ малая линія, имѣющая паркъ подвижнаго состава соотвѣтствующій среднему движенію, постоянно оказываются безсильными выполнить своими средствами, предъявляемые требованія по перевозкѣ, а для возможности этого выполненія должны имѣть такое количество подвижнаго состава, которое въ періоды нормальнаго движенія, въ значительномъ количествѣ будетъ стоять непроизводительно. На большой сѣти картина совсѣмъ другая: тамъ, благодаря большому общему парку паровозовъ и вагоновъ, разнохарактерности и одновременности колебелій въ интенсивности движенія въ разныхъ частяхъ сѣти,—перевозочныя средства, въ каждое данное время, легко распредѣляются въ разныхъ пунктахъ дороги, въ болѣе или менѣе полномъ соотвѣтствіи съ размѣрами происходящаго движенія. Въ случаѣ увеличившагося движенія на одномъ какомъ-либо участкѣ, пунктъ этотъ въ теченіи какихъ либо 2-хъ, 3-хъ дней усиливается подвижнымъ составомъ за счетъ другихъ участковъ и, такимъ образомъ, быстро устраняются причины задержекъ грузовъ и всякія другія затрудненія въ правильномъ функціонированіи желѣзной дороги. Такъ какъ случаи одновременнаго, значительнаго усиленія движенія пассажирскаго, товарнаго, переселенческаго и воинскаго, въ разныхъ частяхъ большой

сѣти, бываютъ сравнительно рѣдко (во всякомъ случаѣ рѣже, чѣмъ въ предѣлахъ одной небольшой линіи),—то указаннымъ способомъ, постояннаго перемѣщенія перевозочныхъ средствъ, соотвѣтственно спросу, достигается и большее удовлетвореніе требованіямъ по перевозкѣ и лучшая утилизація наличнаго подвижнаго состава, котораго, поэтому, на единицу длины дорогъ и единицу общаго пробѣга требуется меньше, чѣмъ на небольшой дорогѣ.

Существующее на большинствѣ ж. дорогъ разнообразіе въ типахъ и серіяхъ паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ, весьма вредно отражающееся на хозяйствѣ,—имѣетъ, сравнительно, меньшее значеніе на большихъ сѣтяхъ, такъ какъ разные типы, указаннаго подвижнаго состава, весьма удобно распредѣляются на разныхъ частяхъ сѣти, въ соотвѣтствіи съ условіями движенія (профиль пути, размѣры и число путей на станціяхъ, интенсивность и характеръ пассажирскаго движенія и т. п.) и при томъ всегда въ каждомъ участкѣ дороги и депо можно сосредоточить паровозы одной или немногихъ серій, при чемъ уже невыгодные разнообразія ихъ, будутъ сказываться менѣе.

Чѣмъ больше сѣть по своему протяженію, тѣмъ является больше удобствъ для безперегрузочнаго товарнаго и безпересадочнаго воинскаго и пассажирскаго передвиженія, такъ какъ тѣмъ меньше является задержекъ и всякихъ усложненій вслѣдствіе пріеомовъ, и передачи на пограничныхъ съ другими дорогами станціяхъ.

Мастерскія для ремонта подвижнаго состава на большихъ дорогахъ могутъ быть устроены,



организованы и оборудованы лучше чѣмъ на малыхъ линияхъ съ небольшимъ количествомъ ремонтныхъ работъ. Механическое оборудованіе мастерскихъ, разныя сложныя приспособленія и орудія обработки, стоящія весьма дорого, — себя окупаютъ и даютъ дѣйствительно хорошіе результаты въ отношеніи успѣшности и дешевизны работъ, лишь при массовыхъ и постоянныхъ работахъ; въ маленькихъ мастерскихъ такое оборудованіе совершенно непримѣнимо, такъ какъ вызвало бы расходы по устройству, совершенно не соответствующіе получаемымъ результатамъ. Кромѣ того только при развитыхъ мастерскихъ, съ большимъ штатомъ служащихъ и рабочихъ, можетъ быть та спеціализація, по роду работъ и предметамъ ремонта, которая необходима для правильного веденія всякаго фабричнаго производства, какимъ по существу являются желѣзнодорожныя мастерскія.

Наконецъ только въ большихъ, хорошо оборудованныхъ, мастерскихъ возможно изготовленіе всѣхъ тѣхъ предметовъ и частей подвижного состава и другихъ сооружений, которые необходимы для дороги и приобрѣтеніе которыхъ отъ частныхъ заводовъ въ громадномъ большинствѣ случаевъ представляется менѣе выгоднымъ, что понятно, такъ какъ стоимость издѣлія каждаго частнаго завода должна не только покрыть всѣ издержки предприятия, но и дать извѣстную прибыль.

Приобрѣтеніе необходимыхъ для потребностей эксплуатаціи дорогъ предметовъ и матеріаловъ, на большихъ линияхъ можетъ, сравнительно съ малыми дорогами, обходиться дешевле, такъ

какъ все приобрѣтается въ соответственнo большемъ количествѣ. Только на большихъ дорогахъ представляется возможность заводить собственные заводы кирпичные, лѣсопильные, шпалопропиточные, каменные ломки и т. п., представляющіе всѣ выгоды, сравнительно съ приобрѣтеніемъ соответственныхъ матеріаловъ отъ частныхъ поставщиковъ.

Наличный запасъ всѣхъ, потребныхъ для дорогъ, матеріаловъ, хранящійся въ центральныхъ складахъ, на большой сѣти можетъ быть сравнительно меньше, чѣмъ на малыхъ линияхъ, почему и оборотныя средства на приобрѣтеніе этихъ запасовъ могутъ быть сравнительно меньше.

Таковы тѣ серьезныя преимущества въ хозяйственномъ отношеніи, которыя несомнѣнно найдутся на сторонѣ большихъ желѣзнодорожныхъ хозяйствъ.

Цитированный уже авторъ „Теоріи Желѣзнодорожныхъ тарифовъ“ К. Я. Загорскій говоритъ на стр. 39 своей книги: „удешевленію эксплуатационныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ и успѣшности ихъ работы, въ смыслѣ быстроты, дешевизны, регулярности и безопасности перевозки, способствуетъ въ очень сильной степени строгая согласованность въ дѣйствіяхъ отдѣльныхъ линій сѣти и установленіе общаго порядка въ исполненіи ими всѣхъ транспортныхъ операцій. Все это, конечно, требуетъ возможно большаго примѣненія къ организаціи эксплуатационнаго дѣла желѣзныхъ дорогъ принциповъ централизаціи и однообразія, при чемъ значеніе этихъ принциповъ для экономіи

желѣзнодорожной эксплуатаціи становится тѣмъ важнѣе, чѣмъ болѣе развивается рельсовая сѣтъ и чѣмъ болѣе растетъ желѣзнодорожное движеніе. Такимъ образомъ полное объединеніе всего желѣзнодорожнаго дѣла страны въ одно цѣлое, какъ въ отношеніи сооруженія сѣти, такъ и въ отношеніи эксплуатаціи ея, представляется такой организаціей, которая наиболѣе приспособлена для того, чтобы обезпечить возможно полное и широкое удовлетвореніе потребности страны въ желѣзнодорожномъ транспортѣ съ помощью возможно меньшихъ издержекъ для народнаго хозяйства.

Въ отношеніи технического развитія и усовершенствованія пути, сооруженій и подвижнаго состава, приѣмовъ эксплуатаціи также предпочтеніе должно быть отдано большимъ желѣзнодорожнымъ Управленіямъ. Желѣзнодорожная техника развивается съ неимовѣрной быстротой. Чуть ли не ежедневно являются новыя предложенія и усовершенствованія въ сферѣ желѣзнодорожнаго дѣла; ежегодно появляются новые типы подвижнаго состава, мостовъ, обрабатывающихъ орудій, масса новыхъ матеріаловъ и предметовъ желѣзнодорожнаго хозяйства, новые типы гражданскихъ сооруженій, новыя теоріи въ механикѣ, химіи и др. наукахъ, новыя примѣненія электричества, новые методы движенія и проч.

Наши русскія дороги, въ отношеніи самостоятельнаго технического развитія и примѣненія всякихъ усовершенствованій, замѣтно отстають отъ западно-европейскихъ дорогъ, что объясняется не только меньшими средствами и меньшими оборотами

нашихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, но въ значительной степени, недостаткомъ у насъ технического персонала, и тѣмъ, что онъ, будучи цѣликомъ поглощенъ ежедневной, текущей работой, не имѣетъ ни возможности, ни побужденій посвящать часть своего времени общимъ техническимъ вопросамъ, изученію дѣла и усовершенствованію своихъ познаній. Между тѣмъ наши русскія дороги при общемъ быстромъ экономическомъ и промышленномъ развитіи страны, особенно нуждаются въ постоянномъ и непрерывномъ улучшеніи и усовершенствованіи. Въ этомъ отношеніи также въ значительно лучшихъ условіяхъ находятся большія желѣзнодорожныя сѣти. Только при большихъ Управленіяхъ возможно раздѣлить разныя отрасли дѣла между отдѣльными лицами и группами лицъ, — только при обширномъ штатѣ служащихъ возможна та специализація въ дѣлѣ изученія и разрѣшенія техническихъ вопросовъ, безъ которой, при современномъ состояніи техники, не мыслимо никакое совершенствованіе и которая даетъ возможность имѣть компетентныхъ специалистовъ во всѣхъ сферахъ желѣзнодорожнаго дѣла и поддерживать желѣзную дорогу на высотѣ современныхъ требованій.

Кромѣ надлежащаго штата, только большія сѣти могутъ имѣть хорошо обставленные технические бюро, бібліотеки, надлежаще оборудованныя механическія, химическія, фотографическія и др. лабораторіи и проч. учрежденія, безъ которыхъ не мыслимо ни надлежащее изученіе дѣла, ни составленіе проектовъ, ни производство опытовъ и т. п.

При больших штатах легче выделять отдельных лиц для разработки крупных технических вопросов, составления докладов и проектов, участия в технических съездах и обществах, а все это способствует поднятию уровня технической компетентности служащих, так необходимой для развития самой жел. дороги.

Организация каждого крупного дела может считаться законченной и современной только тогда, когда, обеспечивая успешное функционирование всех его отраслей при данном личном составе она включает одновременно и все условия, необходимые для подготовки, развития и усовершенствования нового персонала. Между тем большинство наших жел. дорог малого протяжения, как известно, не располагает средствами для систематического изучения условий и явлений эксплуатации и на них отсутствует всякая возможность разделения технического труда по отдельным отраслям и развития соответственных специалистов, служащего залогом рационального ведения железнодорожного хозяйства и усовершенствования железнодорожной техники. В этих ненормальных условиях не развивается, а скорее систематически гибнет наша техническая молодежь и таланты, подавляемые необходимостью энциклопедизма, несовместного с солидными и самостоятельными знаниями и лишь укореняющего то отношение к делу, которое создало эпитет „чиновника“.

#### IV.

Существует, однако, у нас мнение, что при большой железнодорожной сети распорядителям

в местном центральном органе (начальнику дорог, начальнику Службы) гораздо труднее руководить линейными служащими, наблюдать за их действием, за состоянием всех, относящихся к данной службе сооружений и имущества дороги, за экономностью в расходовании средств, труднее знать в каждое данное время что происходит на линии и вообще труднее вести все отрасли железнодорожного хозяйства.

Все это едва ли справедливо. Трудность в управлении каждой данной „службой“, как это мы видим на примерах с.-американских и французских ж. ж. дорог, зависит не столько от протяжения линии, сколько от организации управления, правильного распределения обязанностей между линейными служащими, достаточного по количеству и хорошо подобранного, воспитанного служебного персонала и правильной постановки самого дела по руководству данной службой. Как бы ни была велика сеть, в управлении службой, можно всегда достигнуть хороших результатов, посредством правильного разделения линии на участки или отделения, а управление службы на отделы по различным сферам деятельности, с предоставлением стоящим во главе начальникам отделений линии и заведывающим отделами в управлении службы, известной самостоятельности действия и с организацией компетентных контрольных или ревизирующих органов. Ведь задача центрального органа „respective“ начальника службы заключается не в том, чтобы в каждый данный момент в точности самому



знать, что и какъ дѣлается въ каждомъ пунктѣ линіи и все безъ исключенія видѣть и наблюдать лично (это физически невозможно и на небольшихъ дорогахъ), а въ томъ, чтобы у себя въ Управленіи всегда имѣть всѣ необходимыя свѣдѣнія и данныя, относящіяся къ ввѣренному ему хозяйству, — чтобы постоянно держать въ рукахъ всѣ главныя руководящія нити и имѣть всѣ средства къ тому, чтобы, въ случаѣ надобности, всѣ распоряженія и указанія, какого-бы предмета они не касались, могли-бы на линіи въ точности и быстро приводиться въ исполненіе. Для всего этого начальнику службы нѣтъ надобности непремѣнно лично разбираться во всѣхъ безъ исключенія текущихъ дѣлахъ и руководить ими, незачѣмъ ему знать каждаго средняго и низшаго служащаго, входить во всѣ детали хозяйства, провѣрять лично всѣ дѣйствія подчиненныхъ; — все это съ такимъ же успѣхомъ могутъ исполнять частью начальствующія лица на линіи, частью завѣдывающія отдѣлами службы, вполне компетентные и опытные въ своей сферѣ и до мелочей освѣдомленные обо всемъ, что относится къ ихъ обязанностямъ.

При такой организаціи управленія службой, начальникъ ея долженъ лишь лично (или черезъ своихъ помощниковъ) давать общее направленіе дѣлу, руководить дѣятельностью отдѣловъ службы и начальствующихъ лицъ на линіи, объединять ихъ работу, рѣшать серьезные принципиальные вопросы, наблюдая за общимъ ходомъ дѣла, изучать его нужды и потребности, принимать мѣры къ

достиженію желаемыхъ результатовъ и проводить въ жизнь всѣ распоряженія и указанія свыше.

Организація управленія службой при посредствѣ отвѣтственныхъ отдѣловъ службы, функционирующихъ въ извѣстныхъ предѣлахъ самостоятельно, съ соотвѣтственнымъ расширеніемъ правъ и обязанностей начальниковъ отдѣленій линій или участковъ, имѣетъ еще то преимущество, что при ней текущая дѣятельность всѣхъ служебныхъ органовъ и, такъ сказать повседневная жизнь службы, не зависитъ въ каждый данный моментъ отъ личнаго распоряженія начальника ея, а идетъ непрерывно въ желаемомъ направленіи сама по себѣ, независимо отъ того, занимается ли въ данный моментъ начальникъ службы этимъ текущимъ дѣломъ или нѣтъ; онъ является не рабочей силой, а именно лишь руководителемъ дѣла свободнымъ отъ мелкихъ текущихъ дѣлъ и вопросовъ, которые исполняются и разрѣшаются и безъ его личнаго участія, но въ томъ направленіи, которое имъ устанавливается. Кромѣ того указанные отдѣлы службы, занимаясь лишь извѣстной отраслю хозяйства и специализируясь на ней, могутъ быть несравненно болѣе освѣдомлены о положеніи дѣла на линіи и, даже болѣе компетентны, чѣмъ начальникъ службы, даже малой линіи, — такъ какъ при современномъ развитіи желѣзнодорожнаго дѣла, одному человѣку положительно невозможно совмѣстить въ себѣ во всѣхъ тонкостяхъ всѣ тѣ познанія и свѣдѣнія, какія необходимы при разрѣшеніи представляющихся вопросовъ.



Что же касается начальниковъ отдѣленій на линіи, то они для непосредственныхъ распорядителей (начальниковъ участковъ, станцій, депо, складовъ) являются въ той роли, которую на малыхъ линіяхъ играютъ начальники службъ, съ тою лишь разницею, что не будутъ обременены канцелярскою дѣятельностію и занятіемъ общими вопросами. Эти линейные начальники отдѣленій гораздо ближе стоятъ къ ежедневно текущему дѣлу и болѣе поэтому, чѣмъ начальники службъ на малыхъ дорогахъ, гарантируютъ успѣшную и объединенную дѣятельность мѣстныхъ распорядителей, ближайшихъ къ дѣлу (начальниковъ участковъ, депо, станцій и т. д.). начальники же службъ могутъ въ большинствѣ случаевъ посвящать свое время руководящимъ общимъ вопросамъ, объединенію дѣятельности начальниковъ отдѣленій, общему контролю и усовершенствованію порученнаго имъ дѣла.

Между тѣмъ такая организація службы только и возможна при большихъ желѣзнодорожныхъ сѣтяхъ, при малыхъ она вызвала-бы чрезмѣрные расходы по содержанію необходимаго штата, который, по своимъ размѣрамъ, и не соответствовалъ бы общему количеству работы въ Управленіи.

Этою системою достигаются и въ денежномъ отношеніи наилучшіе результаты, о чемъ свидѣлствуютъ отчеты, причѣмъ огромную роль играетъ правильно поставленная система премированій результатовъ эксплуатаціи и сбереженій расходовъ; возможная лишь на большихъ сѣтяхъ. Система эта, заставляя всѣхъ безъ исключенія

служащихъ живо интересоваться достиженіемъ наилучшихъ результатовъ своей дѣятельности, не смотря на большую самостоятельность линейныхъ органовъ, почти избавляетъ отъ необходимости постоянного наблюденія за мелочами хозяйственной стороны дѣла.

Все сказанное о начальникахъ службъ, тѣмъ болѣе относится къ начальникамъ дорогъ, — главнѣйшимъ начальникамъ сѣти.

Такимъ образомъ и въ административномъ отношеніи большія сѣти имѣютъ замѣтное преимущество, сравнительно съ малыми Управленіями.

#### V.

Заявившему себя убѣжденнымъ сторонникомъ раздѣла русской казенной сѣти на самыя крупныя группы линій, подвѣдомственныя по возможности самостоятельно поставленнымъ мѣстнымъ управленіямъ, — въ заключеніе настоящаго очерка остается еще набросать, хотя-бы отъ руки, планъ такого распредѣленія, а за симъ указать типъ организаціи мѣстнаго Управленія, соответственный будущей большей сѣти.

Вопросъ указаннаго распредѣленія, вопросъ тоже не новый и былъ поднятъ еще комиссіей Гр. Баранова, слѣды чего остались въ трудахъ комиссіи \*). Съ этого времени измѣнилось на Руси многое. Теперь идетъ рѣчь не объ устройствѣ всей русской желѣзнодорожной сѣти, а только части ея, хотя и наиболѣе значительной, находящейся въ эксплуатаціи правительства, но въ пре-

\*) Т. I, ч. I-ая.

двидѣніи конечно, что раньше или позже состоя-  
щія нынѣ въ частномъ владѣніи дороги перейдутъ  
тоже въ казну.

Начнемъ съ запада и образуемъ первую—Запад-  
ную группу ж. д., составивъ таковую изъ линій:

1. всѣхъ Привислянскихъ . . . . . 1696 "
  2. С.-Петербурго-Варшавской—отъ  
Варшавы до Вильна- . . . . . 391 вер.
  3. Юго-Западн.,—отъ Ковеля до Граева 351 "
  4. Полѣвскихъ,—съ отнятіемъ протя-  
женій Ровно-Лунинецъ и Гомель-  
Брянскъ . . . . . 885 "
  5. Московско-Брестской—отъ Бреста  
до Минска . . . . . 322 "
  - и 6. новостроящейся Сѣдльце-Бологов-  
ской линіи отъ Сѣдльце до пре-  
сѣченія съ Либаво-Роменской ж.  
д.—около . . . . . 350 "
- 3095 "

Вторую—Сѣверо-Западную группу ж. д. могли  
бы составлять линіи:

1. С. Петербурго - Варшавская—отъ  
Верхболово до Двинска. . . . . 345 вер.
2. вся Либаво-Роменская . . . . . 1231 "
3. вся Риго-Орловская съ Тукумской . 1190 "
4. Московско-Брестская—отъ Минска  
до Москвы . . . . . 705 "
5. Полѣвская—отъ Гомеля до Брянска. 260 "
- и 6. новостроящаяся—Сѣдльце-Бологов-  
ская—отъ пресѣченія съ Либаво-  
Роменской до такого же пресѣ-

ченія съ Риго-Орловской ж. д.

—около . . . . . 180 вер.  
3911 "

Въ третью—Сѣверную группу ж. д. вошли бы  
всѣ исходящія изъ С.-Петербурга линіи а именно:

1. Балтійская и Псково-Рижская . . 933 вер.
  2. С.-Петербурго - Варшавская—отъ  
Петербурга до Двинска . . . . . 499 "
  3. вся Николаевская до Москвы . . 913 "
  - а также новостроящіяся:
  4. Сѣдльце-Бологовская—отъ Бологое  
до пресѣченія съ Риго-Орловской  
ж. д.—около . . . . . 380 "
  - и 5. С. Петербурго-Вятская—отъ С.-Пе-  
тербурга до Вологды—около . . 500 "
- 3225 "

Четвертая—Центральная группа могла бы объ-  
единить, за исключеніемъ Николаевской и Московско-  
Брестской, вошедшихъ уже въ составъ предыду-  
щихъ,—остальныя Московскія казенныя линіи какъ:

1. Московско-Ярославско-Архангель-  
скую . . . . . 1702 вер.
  2. Московско-Нижегородс. и Муром-  
скую . . . . . } 1090 "
  3. Московско-Курскую . . . . . }
  - и 4. Сызрано-Вяземскую . . . . . 1309 "
- 4101 "

Пятую группу—Юго-Западную могутъ состав-  
лять линіи:

1. Юго-Западныхъ ж. д.,—безъ участка  
Ковель-Граево всего . . . . . 3263 вер.  
съ прибавленіемъ:

2. Харьковско-Николаевской ж. д. — безъ участка Мерефа-Ворожба . . .	1074	вер.
3. Полъской отъ Ровно до Луинца . . .	182	»
4. строящейся Кіево-Ковельской ж. д.	425	»
и 5. выкупленнаго участка Московско-Кіево-Воронежской ж. д., — отъ ст. Кіевъ I до моста на Днѣпрѣ, всего.	6	»
	<hr/>	
	4950	»

Шестую—Ю ж н у ю группу создало бы сліянье линіи:

1. Курско-Харьково - Севастопольской ж. д. . . . .	1695	вер.
2. Харьковско-Николаевской, — отъ Ворожбы до Мерефы. . . . .	278	»
3. Екатерининской ж. д. . . . .	1355	»
и 4. предназначенной къ постройкѣ, второй Екатерининской, протяженіемъ—около . . . . .	1000	»
	<hr/>	
	4328	»

Самой скромной по протяженію останется пока: седьмая группа ж. д.—Закавказская, составляемая одной линіей Закавказской ж. д. 1359 вер.

Ожидаемый ранѣе или позже выкупъ линій Владикавказской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ ж. д.—дастъ возможность усилить Закавказскую группу прилегающими къ ней линіями, равно какъ предъидущую, Южную группу и прилежащіе къ этой послѣдней, — усилить, своевременно, выкупъ Московско-Кіево-Воронежской и Видавско-Московско-Бологовско-Витебской линіи.

Восьмая, наконецъ, и послѣдняя группа Европейской казенной сѣти, Восточная составляется изъ линій:

1. Самаро-Златоустовской и Оренбургской. . . . .	1539	вер.
2. Пермскихъ. . . . .	2055	вер.
3. строящейся С.-Петербурго-Ватской, — отъ Вологды до Вятки—около.	500	»
и 4. Баскунчакской . . . . .	72	»
	<hr/>	
	4166	вер.

Чтоже касается Азіятской казенной сѣти, — независимо отъ естественнаго ея дѣленія на двѣ группы:

Средне-Азіятскую (девятую), составленную изъ нынѣшнихъ Средне-Азіятскихъ линій (2354 в.) съ добавленіемъ предложенной къ постройкѣ Оренбурго-Ташкентской ж. д. (1762 в.), и Сибирскую (десятую группу)—изъ всѣхъ Сибирскихъ (3136 в.), Забайкальской (1096 в.) и Уссурийской (828 в.), ж. д., — то въ виду значительной отдаленности отъ С.-Петербурга и особенныхъ мѣстныхъ, такъ сказать піонерскихъ условій эксплуатаціи, — дороги этой сѣти, казалось бы требуютъ еще особаго органа министерства съ широкими полномочьями, вѣдающаго дѣла Азіятской сѣти самостоятельно на мѣстѣ, въ Томскѣ или Иркутскѣ.

При проектированіи приведеннаго нами распределенія русской казенной сѣти, какъ легко замѣтить имѣлись въ виду лишь территоріальныя и — условія грузового тяготѣнія. Само распределеніе, какъ и подсчетъ протяженной линій, причисленныхъ къ разнымъ группамъ, представляются благосклон-



ному вниманію читателя съ оговоркой „sauf erreurs et omissions“, какъ говорятъ французы, и не претендуютъ на непогрѣшимость. Размѣръ протяженій, при управленіи эксплуатаціей устроенной уже дороги, не играетъ по нашему мнѣнію никакой роли или весьма ограниченную. Нельзя не имѣть въ виду, что сооруженіе новыхъ примыкающихъ линій отъ нынѣшнихъ мѣстныхъ Управленій казенныхъ дорогъ отнято, и производится Министерствомъ посредствомъ особыхъ органовъ;—а такъ какъ отъ нихъ отнята тоже и самая, такъ сказать, существенная задача желѣзнодорожной эксплуатаціи, установленіе тарифовъ, — то для управленія даже самою обширною сѣтью устроенныхъ уже линій особыхъ затрудненій быть не можетъ при, хотя бы лишь отчасти, только раціональной постановкѣ самаго дѣла. Раціональной же постановкой можно лишь признать такую—при которой начальникъ дорогъ и начальники службъ были бы избавлены отъ подавляющей массы ежедневныхъ подписей, никому ничего не доказывающихъ и ничего не удостоверяющихъ, за физической невозможностью провѣрки всего подписываемаго, — вродѣ подписей бесплатныхъ билетовъ, мелкихъ ассигновокъ, разныхъ статическихъ свѣдѣній, вѣдомостей и таблицъ, складываемыхъ въ скруды въ министерствѣ, и цѣлой массы разнаго другого канцелярскаго хлама, поглощающаго безъ всякой пользы все время, нынѣшнихъ начальствующихъ въ мѣстныхъ Управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ лицъ, измельчающаго таланты и убивающаго ихъ энергію, такъ необходимые для настоящаго дѣла.

Какъ на одинъ изъ лучшихъ существующихъ типовъ организаціи управленія большою желѣзнодорожною сѣтью—мы можемъ указать организацію управленія самой крупной изъ французскихъ сѣтей, „Парижъ Лионъ-Средиземное море“ (P.L.M.), о которой уже упоминалось ранѣе. Порядокъ управленія изложенъ въ приказѣ директора Общества названной сѣти за № 1 (Ordre General № 1 „Organisation generale des services de la compagnie“). Къ этому приказу и отсылаемъ пока интересующагося читателя.

О. Глинка.

г. Кіевъ.

---

