НМПр
КН-195

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

В. XXIII.

ГЛАВНЫЯ ПРИЧИНЫ

ЧРЕЗВЫЧАЙНАГО

РОСТА РАСХОДОВЪ

РУССКИХЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

съ 1903 по 1907 г.

и

МѢРА ВЛІЯНІЯ ЭТИХЪ ПРИЧИНЪ.

Н. Петровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Государственная Типографія.
1909.

НМПр
КН-195.

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

В. XXIII.

ГЛАВНЫЯ ПРИЧИНЫ

ЧРЕЗВЫЧАЙНАГО

РОСТА РАСХОДОВЪ

РУССКИХЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

съ 1903 по 1907 г.

И

МѢРА ВЛІЯНІЯ ЭТИХЪ ПРИЧИНЪ

Н. Петровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Государственная Типографія.
1909.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ТЕКСТА:

	Стран.
Предисловіе	1
Измѣненіе доходности желѣзныхъ дорогъ	7
Причины роста убытковъ:	
А. Усиленное строительство	8
Б. Нехозяйственность эксплоатаціи относительно доходовъ . . .	19
В. Вліяніе обстоятельствъ, не зависѣвшихъ отъ самихъ дорогъ .	27
а) Увеличеніе протяженія дорогъ, ихъ капиталовъ и платимыхъ процентовъ.	28
Измѣненіе характера пассажирскаго движенія.	31
б) Увеличеніе расходовъ отъ мѣстныхъ распоряженій . . .	36
Суммы убытковъ 1907 г. по разнымъ причинамъ	61
а) На сѣти дорогъ Европейской Россіи	61
б) » » » Азіатской Россіи	62
Увеличеніе убыточности отдѣльныхъ дорогъ.	63
Подраздѣленіе убыточности дорогъ по категоріямъ	65
Главные источники убытковъ	65
А. Общаго свойства.	65
1. Невѣрное понятіе о свойствѣ дѣятельности, возлагаемой на Министерство Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами . . .	66
2. Неудовлетворительная организація учрежденій Министерства Финансовъ, вѣдающихъ желѣзнодорожныя дѣла	74
3. Недостаточное подраздѣленіе интересовъ государственныхъ и желѣзнодорожныхъ при установленіи тарифовъ	75
4. Неудовлетворительное счетоводство дорогъ и большія затрудненія въ расчетахъ между дорогами.	76
5. Условія составленія бюджета желѣзныхъ дорогъ, нераздѣльно связаннаго съ государственною росписью, при чемъ устраняются возможныя исправленія желѣзнодорожнаго бюджета въ теченіе года . . .	78
6. Неудовлетворительная организація центральнаго управленія желѣзныхъ дорогъ	83
7. Неудовлетворительная организація мѣстныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ	86
8. Неудовлетворительная организація хозяйственныхъ перевозокъ желѣзныхъ дорогъ	89
Признаки и размѣры частныхъ обстоятельствъ, вліявшихъ на убыточность эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ 1907 году.	91
Расходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.	91

Стран.

По отдѣлу III 93
» » IV 97
» » V 100
Расходы по ремонту паровозовъ. 104
» » » вагоновъ. 107
» » отопленію паровозовъ. 110
Забайкальская дорога. 112
Расходы частныхъ дорогъ 117
По отдѣлу III 119
» » IV 127
» » V 130
Возобновленіе паровозовъ 138
» вагоновъ 140
Перерасходы въ 1907 году по ремонту подвижного состава казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по сравненію съ расходами 1904 года 145
Общее заключеніе. 154
Увеличеніе капиталовъ и платежей по нимъ 154
Повышеніе стоимости труда и урегулированіе времени работы и отдыха 154
Вздорожаніе стоимости ремонта подвижного состава 155
Увеличеніе расходовъ на отопленіе 155
Общее повышеніе расходовъ 155
Измѣненіе доходовъ вслѣдствіе измѣненія среднихъ поверстныхъ платъ по пассажирскому и товарному движенію. 155
Вѣроятныя причины пониженія среднихъ поверстныхъ платъ . . 157
Добавочныя въ 1907 году суммы, уменьшившія чистую доходность дорогъ 158
Сравненіе убыточности 1907 и 1903 годовъ. 159
Средства къ устраненію убыточности, возникшей съ 1903 года до 1907 года 160
А. Сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи 160
а) По службѣ пути 161
б) » » движенія 164
в) » » тяги 166
д) » ремонту подвижного состава 167
Общая сумма исчисленныхъ возможныхъ сбереженій 170
Сбереженія желательныя, но не поддающіяся исчисленію 170
Б. По сѣти казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи 172
Вѣроятныя причины убыточности дорогъ Азіатской Россіи . . . 173
Возможныя уменьшенія убытковъ дорогъ Азіатской Россіи . . . 175
а) Доплаты изъ прибыли дорогъ Европейской Россіи . . . 175
б) Желательныя сокращенія расходовъ разныхъ службъ . 175
1) По службѣ пути 177
2) » » движенія 178
3) » » тяги 178
4) » ремонту подвижного состава 179
В. По частнымъ желѣзнымъ дорогамъ. 180

ТАБЛИЦЫ:

Стран.

1. Ростъ убыточности 13

2. Измѣненіе протяженій, капиталовъ, платимыхъ или начисляемыхъ процентовъ, пробѣговъ, недовыручки въ доходахъ дорогъ Европейской Россіи. 33

Тоже Азіатской Россіи 34

3. Расходы по службѣ пути и сооруженій, по содержанію личнаго состава . . . . . 38 и 39

4. Расходы по службѣ пути и сооруженій, не зависящіе отъ содержанія личнаго состава . . . . . 41 и 42

5. Расходы по службѣ движенія, зависящіе отъ содержанія личнаго состава . . . . . 44 и 45

6. Расходы по службѣ движенія, не зависящіе отъ содержанія личнаго состава . . . . . 46 и 47

7. Расходы по службѣ тяги, зависящіе отъ содержанія личнаго состава . . . . . 49 и 50

8. Расходы по службѣ тяги, зависящіе отъ содержанія личнаго состава . . . . . 51 и 52

9. Расходы по ремонту паровозовъ 1907 г. . . . . 54 и 55

10. » » » пассажирскихъ вагоновъ 1907 г. . . . . 55 и 56

11. » » » товарныхъ вагоновъ 1907 г. . . . . 57 и 58

12. » » отопленію паровозовъ 1907 г. . . . . 59 и 60

13. Увеличеніе расходовъ 1907 года по сравненію съ соотвѣтственными расходами 1903 года 181

14. Расходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 1907 г., требующіе поясненій . . . . . 181 и 183

15. Расходы по ремонту паровозовъ 1907 г. 184

16. » » » пассажирскихъ вагоновъ 1907 г. . . . 185

17. » » » товарныхъ вагоновъ 1907 г. 186

18. Къ расходамъ по службѣ пути. . . . . 162 и 163

19. » » » » движенія . . . . . 164 и 165

20. » » » » тяги. . . . . 166 и 167

21. » » » ремонту подвижного состава . . . . . 168 и 169

I. Изъ отчетовъ за 1903 г. Отдѣлъ III, главы 1—3.

II. » » » 1903 » » IV, » 1—4.

III. » » » 1903 » » V, » 1—7.

IV. » » » 1907 » » III, » 1 и 3.

V. » » » 1907 » » IV, » 1—4.

VI. » » » 1907 » » V, » 1—7.

VII. Расходы отч. » 1907 » » III, гл. 2, ст. 9 и 10 расхода, гл. 2, ст. 1, 2, 3 и 4 полнаго расхода отд. IV . . . . . 188—189

VIII. Расходы на 1 версту дороги по отд. III, гл. 2 §§ 1—8, ст. 1, 1907 г. . . . . 190—191

IX. Расходы на расчетную версту по отд. III, гл. 2, ст. 9 за годы 1903, 1904, 1905, 1906 и 1907 и средній за эти годы . . . . . 192 и 193

X. Расходы по отд. III ремонтъ зданій въ 1907 году . . . 194

XI. Расходы отдѣловъ IV и V соотвѣтственно густотѣ движенія и составу поѣздовъ . . . . . 196—197

Стран.

XII. Расходы отдѣла V за вычетомъ гл. 2, ст. 7 и главы 7 . 198—199

XIII. Расходы на ремонтъ паровозовъ по дорогамъ и годамъ 1903—1907 . . . . . 200—203

XIV. Расходы на ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ по дорогамъ и годамъ . . . . . 204—213

XV. Превышеніе расходовъ 1907 года по ремонту и возобновленію пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ противъ расходовъ 1904 г. 214

XVI. Расходы на отопленіе паровозовъ по дорогамъ и годамъ 1903—1907 . . . . . 215—219

XVII. Расходы по отдѣлу IV на частныхъ дорогахъ 220

XVIII. Расходы по ремонту паровозовъ частныхъ дорогъ по годамъ 1903—1907 . . . . . 221—222

XIX. Расходы по ремонту вагоновъ частныхъ дорогъ по годамъ 1903—1908 . . . . . 223—225

XX. Расходы на отопленіе паровозовъ частныхъ дорогъ по годамъ 1903—1908 . . . . . 226—227

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Учрежденіе Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи было вызвано, главнымъ образомъ, чрезвычайнымъ ростомъ расходовъ этихъ дорогъ, замѣчаемымъ въ послѣдніе годы.

Расходы желѣзныхъ дорогъ растутъ по разнымъ причинамъ; но, говоря о чрезвычайномъ ростѣ ихъ, подразумѣваютъ не то увеличеніе расходовъ, которое вызывается увеличеніемъ протяженія дорогъ, или производимой ими работы, а тѣ повышенія расходовъ, которыя возникаютъ по причинамъ увеличенія разныхъ расходныхъ нормъ и увеличенія платежей процентовъ по такимъ капиталамъ, затрата которыхъ еще не оправдывается получаемыми результатами. Нормы расходовъ: матерьяльныхъ, рабочей силы и вознагражденія за трудъ, соотвѣтственныя принятымъ единицамъ протяженія или работы, не остаются постоянно неизмѣнными. Онѣ измѣняются сообразно съ измѣненіями стоимости матерьяловъ, нужныхъ желѣзнымъ дорогамъ, съ измѣненіемъ условій примѣненія рабочей силы и съ перемѣнами въ расцѣнкахъ вознагражденія за трудъ. Нѣкоторыя изъ этихъ измѣненій не зависятъ, или почти не зависятъ отъ лицъ и учрежденій, вѣдающихъ желѣзными дорогами; другіе, напротивъ, находятся въ большой зависимости отъ этихъ распорядителей.

Для изслѣдованія причинъ и особенно для опредѣленія размѣровъ чрезвычайнаго роста расходовъ нашихъ дорогъ надо отдѣлить приростъ расходовъ, не вызывающій сомнѣнія въ достаточной его цѣлесообразности. Дѣло это однако не такъ легко, какъ сначала можетъ казаться. Обыкновенные расхо-

ды не находятся въ какой нибудь точно опредѣленной соразмѣрности съ соотвѣтственными потребностями. Наблюденіе дѣйствительныхъ соотношеній показываетъ всегда разныя отступленія отъ полнаго соотвѣтствія съ разумно понимаемою необходимостью. Прусскія дороги, хотя и принадлежатъ къ наилучше управляемымъ, не избѣгаютъ недостатковъ въ хозяйственности, какъ это указываетъ Кольсонъ *). Приступая къ обсужденію чрезвычайнаго роста расходовъ нашихъ жел. дорогъ, обнаруживаемаго въ послѣдніе годы, слѣдовало бы прежде всего выдѣлить расходы, вызванные увеличеніемъ протяженія этихъ дорогъ, и возрастаніемъ потребности въ ихъ работѣ, соотвѣтственной развитію промышленности, а равно выяснить увеличеніе расходныхъ нормъ, происшедшее отъ измѣненія стоимости матерьяловъ, отъ измѣненія условій примѣненія рабочей силы и отъ измѣненія условій оплаты труда.

Уясненіе всѣхъ этихъ обстоятельствъ и опредѣленіе зависѣвшихъ отъ нихъ увеличеній роста расходовъ осложняется еще связью между величинами разсматриваемыхъ расходовъ и искусствомъ распорядительныхъ органовъ. Чтобы болѣе или менѣе преодолѣть всѣ эти затрудненія нужно было довольно много времени и труда. Этимъ объясняется нѣкоторая задержка въ появленіи настоящаго изслѣдованія. Намѣчаемыя распорядительными органами, или отдѣльными лицами цѣли желѣзнодорожнаго хозяйства, подлежащія осуществленію и избираемые для достиженія этихъ цѣлей способы и средства во многихъ случаяхъ, самымъ существеннымъ образомъ вліяютъ на размѣры расходовъ. Распорядительная дѣятельность органовъ управленія и ея цѣлесообразность можетъ получить правильную оцѣнку не иначе какъ при самомъ полномъ и подробномъ разслѣдованіи каждаго отдѣльнаго расхода. Полная и всесторонняя работа такого рода, охватывающая всѣ безъ исклю-

---

*) Bulletin de l'association du Congrès International des chemins de fer. vol. XXIII. № 7. page 713.

ченія стороны желѣзнодорожнаго хозяйства, невыполнима въ виду чрезвычайной ея сложности и въ виду чрезвычайной спорности, возникающей при разрѣшеніи множества технических вопросовъ, и не меньшей спорности, возникающей при самомъ опредѣленіи тѣхъ цѣлей и задачъ, къ которымъ должны стремиться жел. дороги и которыя онѣ должны разрѣшать, чтобы удовлетворять съ одной стороны потребности: государственныя, населенія, промышленности и торговли, а съ другой — экономнаго веденія хозяйства самихъ желѣзных дорогъ. Полное и всестороннее изслѣдованіе всякихъ расходовъ даже безполезно въ виду несоотвѣтствія стоимости труда, необходимаго для такого изслѣдованія, съ размѣрами той пользы, которая могла бы быть достигнута указаніемъ тѣхъ или иныхъ мелочныхъ ошибокъ.

Для возможно своевременнаго обслѣдованія хозяйства нашихъ дорогъ, надо остановиться на обстоятельствахъ существенно важныхъ, оказывающихъ замѣтное вліяніе на результаты хозяйственной дѣятельности дорогъ.

Самое полное и наиболѣе вѣрное указаніе такого обстоятельства можетъ быть сдѣлано только на мѣстахъ, только при самомъ тщательномъ обзорѣ каждой дороги. Такая работа требуетъ участія очень большого числа лицъ, хорошо знакомыхъ, какъ съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ вообще, такъ и со всѣми связанными съ нимъ многочисленными и многообразными потребностями, удовлетворяемыми при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ. Сверхъ того эти лица должны хорошо знать мѣстныя и индивидуальныя условія существованія и дѣятельности изслѣдуемыхъ дорогъ.

Ничьи единичныя силы не могутъ быть достаточными для выполненія намѣченной работы; но чтобы облегчить выполненіе ея, чтобы оказать содѣйствіе къ выдѣленію обстоятельствъ наиболѣе важныхъ можетъ быть не безполезной работа отдѣльнаго лица. Такого рода содѣйствіе полагалъ оказать и авторъ этой книги. Въ ней расходы подраздѣлены на категоріи насколько это было возможно, пользуясь отчетами желѣзныхъ дорогъ. Расходы, мало зависящіе отъ хозяйствен-

ныхъ распоряженій, отдѣлены отъ расходовъ, зависящихъ отъ пріемовъ, избираемыхъ распорядителями, и, взглядовъ ихъ на цѣли, достигаемыя дорогами.

Чрезвычайная сложность и разнообразная зависимость расходовъ отъ мѣстныхъ и временныхъ обстоятельствъ эксплоатаціи дорогъ не даютъ возможности съ полною опредѣленностью указывать точныя суммы излишнихъ расходовъ, явившихся въ послѣдній годъ; но внимательное и вполнѣ доброжелательное обсужденіе каждаго отчета въ отдѣльности позволяетъ все же намѣтить тѣ главныя подраздѣленія расходовъ, которыя вызываютъ сомнѣнія въ правильности и цѣлесообразности повышенія ихъ. Указанія сдѣланы по отношенію каждой изъ дорогъ, по отдѣльнымъ подраздѣленіямъ расходовъ и сдѣланы съ надеждою, что распорядительные органы увидятъ въ нихъ поводы къ болѣе внимательному обсужденію, насколько эти расходы должны быть признаны необходимыми и не слѣдуетъ ли, быть можетъ, сдѣлать что нибудь для улучшенія дѣла.

При обсужденіи чрезвычайнаго роста расходовъ обнаружилось очень большое вліяніе на ростъ расходовъ стоимости ремонта подвижного состава дорогъ. Осмотръ желѣзныхъ дорогъ показалъ крайнюю неудовлетворительность состоянія многихъ ремонтныхъ мастерскихъ. Ихъ устройство и оборудованіе въ большинствѣ случаевъ надо считать вдвойнѣ устарѣлыми: во первыхъ по изношенности многихъ частей и во вторыхъ по несоотвѣтствію способовъ и средствъ, считавшихся прежде удовлетворительными, съ условіями, при которыхъ, въ настоящее время, механическія производства могутъ идти успѣшно и выгодно.

Уменьшеніе чистой доходности дорогъ, зависящей не только отъ расходовъ, но и отъ доходовъ, побудило автора отмѣтить и коренные недостатки какъ организацій учрежденій, имѣющихъ вліяніе на размѣры расходовъ, такъ и организацій, вліяющихъ на получаемые доходы.

Разностороннее обсужденіе матерьяловъ, публикуемыхъ органами управленія желѣзныхъ дорогъ, привело къ воз-

можности намѣтить нѣкоторыя средства, заслуживающія болѣе подробнаго изученія, къ устраненію сильно повысившихся расходовъ.

Подробное оглавленіе дастъ возможность читателямъ безъ особыхъ затрудненій найти предполагаемое авторомъ книги освѣщеніе различныхъ обстоятельствъ, послужившихъ причинами чрезвычайнаго роста расходовъ или уменьшенія чистыхъ доходовъ дорогъ въ послѣдній годъ ихъ существованія.

Не лишнее однако упомянуть здѣсь же, что въ истекшіе четыре года: съ конца 1903 до конца 1907 г., подъ вліяніемъ событій, совершившихся въ Россіи, явились одновременно нѣсколько обстоятельствъ, повысившихъ расходы: на содержаніа личнаго состава, на ремонтъ подвижного состава и на отопленіе. Въ то же время значительно выросли платежи процентовъ на капиталы, затраченные на желѣзныя дороги. Совмѣстное вліяніе всѣхъ этихъ обстоятельствъ увеличило расходы казенныхъ дорогъ, относящихся къ сѣти Европейской Россіи съ Кавказомъ, болѣе чѣмъ на 75 мил. руб.; а относящихся къ сѣти Азіатской Россіи болѣе, чѣмъ на 35 мил., но дѣятельность дорогъ помогла нѣсколько ослабить результаты этихъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ. Убытки возросли на первой сѣти на 44 мил., а на второй на 33 мил. руб.

Н. Петровъ.

Главныя причины чрезвычайнаго увеличенія расходовъ въ 1907 году въ русскомъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ.

Измѣненіе доходности желѣзныхъ дорогъ.

При заключительномъ обсужденіи государственной росписи доходовъ и расходовъ на 1909 годъ, Государственный Совѣтъ выразилъ пожеланіе, чтобы Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи выяснила вопросъ о причинахъ убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства. Эту самую цѣль Комиссія и сама намѣчала себѣ, полагая необходимымъ уяснить причины не только повышенія въ 1907 году убытковъ противъ послѣдняго нормальнаго 1903 года, но и вообще причины увеличенія расходовъ, обнаружившихся въ послѣднее время.

Сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ, во всей ея совокупности, въ теченіе 1895—1899 годовъ включительно, приносила государственному казначейству, на капиталы, имъ затраченные, не только дивидендъ въ размѣрѣ 4,5 %, но еще и сверхъ-дивиденды, болѣе или менѣе значительные. Такъ, въ 1896 году, на капиталъ 381.366.329 руб. однѣ казенныя дороги дали 7,5 %; въ 1898 году на капиталъ 653.754.857 руб. казенныя дороги дали 6,3 % и въ 1899 году на капиталъ 792.740.423 руб. дали 4,6 %. Затѣмъ доходъ на капиталъ, затраченный изъ рессурсовъ государственнаго казначейства, сталъ падать и хотя въ 1904 году поднялся до 2,2 %, но въ 1906 году казначейство

не только не получило никакого дивиденда, но еще приплатило 2.735.447 руб.

Въ 1907 году результаты оказались для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ еще болѣе неблагопріятными. Платежи по долговымъ обязательствамъ въ суммѣ 110.610.330 не были уплачены сполна. На ихъ уплату было выручено всего 98.285.426 и государственное казначейство должно было приплатить 12.324.904 руб. Кромѣ того на капиталъ, выданный изъ рессурсовъ государственнаго казначейства на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ суммѣ 1.905.338.277 руб., казначейство не получило никакого дивиденда. Слѣдовательно, оно недополучило суммы 85.740.222 руб., что вмѣстѣ съ упомянутою приплатою составило 85.740.222 + + 12.324.904 = 98.065.126 руб. Сумма эта показывается Государственнымъ Контролемъ какъ убытокъ казны.

Въ теченіе годовъ 1900—1907 включительно доходъ всѣхъ казенныхъ дорогъ ни разу не достигалъ 4,5 %.

Если считать, что вся недовыручка казенныхъ желѣзныхъ дорогъ до $4\frac{1}{2}$% на затраченный капиталъ должна считаться убыткомъ, то вся сѣть нашихъ дорогъ какъ казенныхъ, такъ и частныхъ, дала убытковъ въ тысячахъ руб.:

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Въ тысячахъ рублей.							
4.899;	35.150;	40.370;	20.562;	32.587;	89.545;	113.403;	119.967.

Этотъ ростъ убытковъ, хотя и не совсѣмъ вѣрно исчисляемыхъ (такъ какъ до 1904 года государственные займы дѣлались подъ условіемъ уплаты 4%), вызвалъ вполнѣ основательную тревогу.

Причины роста убытковъ.

А) Усиленное строительство.

Причины этого роста убытковъ видѣли во многихъ обстоятельствахъ.

Прежде всего приписывали чрезмѣрно усиленному строительству при томъ еще такихъ дорогъ, по которымъ нечего было возить.

Затѣмъ присоединили нехозяйственность распорядителей казенныхъ дорогъ и повсемѣстную распущенность служебнаго персонала и, наконецъ, чрезвычайныя хищенія.

Что касается усиленнаго строительства и недостатка перевозокъ, особенно при отсутствіи интереса у служащихъ на казенныхъ дорогахъ къ привлеченію грузовъ и пассажировъ, то этимъ предметамъ удѣлено очень много мѣста въ моемъ изслѣдованіи «Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти» (съ 72 до 127 стр.).

Нѣтъ надобности повторять изложенное на полусотнѣ страницъ, но для ясности дальнѣйшаго изложенія надо припомнить нѣсколько заключительныхъ словъ.

На первомъ мѣстѣ надо указать крайнее различіе экономическихъ условій жизни и промышленнаго развитія Европейской и Азіатской частей Россіи. Говорить о сѣти желѣзныхъ дорогъ Россіи, не раздѣляя ихъ на двѣ отдѣльныя сѣти: одну Европейскую и другую Азіатскую, значитъ смѣшивать понятія, не имѣющія ничего общаго между собою. Дороги по сю сторону Урала, если и не всѣ, то почти всѣ, можно считать предпріятіями коммерческими; дороги-же по ту сторону Урала нужны почти исключительно для государственныхъ цѣлей и могутъ сдѣлаться коммерческими предпріятіями только черезъ нѣсколько лѣтъ, когда разовьется въ Азіатской Россіи промышленная дѣятельность, сколько нибудь соразмѣрная съ перевозною способностью построенныхъ тамъ дорогъ.

На стр. 85 читаемъ: «Итакъ, сѣть дорогъ Европейской Россіи, несмотря на удлиненіе ея болѣе, чѣмъ на 50%, и несмотря на пониженіе тарифовъ, или, можетъ быть, благодаря этимъ пониженіямъ, давала государственному казначейству чистаго дохода въ среднемъ за 4 года (1900—1903) по 3,8 милл. руб., хотя за топливо уплачивала въ среднемъ лишнихъ по 12,6 милл. руб. въ годъ, тогда какъ въ трехлѣтіе 1894—1896 г., до удлиненія сѣти и до уменьшенія тарифовъ, давала убытка въ годъ $8\frac{1}{2}$ милл. руб.

Слѣдовательно, само по себѣ усиленное строительство въ Европейской Россіи не можетъ объяснять неблаго-

пріятные финансовые результаты хозяйства желѣзныхъ дорогъ».

Къ сказанному слѣдуетъ добавить, что если усиленное строительство до 1903 года не могло объяснить неблагопріятнаго финансоваго результата хозяйства желѣзныхъ дорогъ, то дальнѣйшее ухудшеніе финансовыхъ результатовъ только въ незначительной степени можетъ быть приписываемо усиленному строительству.

По даннымъ Государственнаго Контроля въ теченіе 1904 и 1907 годовъ включительно протяженіе дорогъ увеличилось

въ казенной сѣти Европейскихъ дорогъ на .	3.176	вер.	[1])
» » » Азіатскихъ » » . .	1.927	»	[2])
и частныхъ дорогъ на	1.452	»	[3])

---

[1]) Екатерининская . . . . . 606 вер.
Закавказская . . . . . 6 »
Либаво-Роменская . . . . . 28 »
Московско-Курская . . . . . 34 »
Николаевская . . . . . 915 »
Пермская . . . . . 4 »
Привислинскія . . . . . 185 »
Риго-Орловская . . . . . 3 »
Самаро-Златоустовская . . . . . 34 »
Сѣверныя . . . . . 1.158 »
Сѣверо-Западныя . . . . . 136 »
Юго-Западныя . . . . . 9 »
Южныя . . . . . 58 »

Итого . . . . 3.176 вер.

[2]) Забайкальская . . . . . 191 вер.
Ташкентская . . . . . 1.736 »

Итого . . . . 1.927 вер.

[3]) Богословская . . . . . 200 вер.
Варшаво-Вѣнская . . . . . 6 »
Московско-Виндаво-Рыбинская . . . . . 541 »
Московско-Кіево-Воронежская . . . . . 120 »
Московское Общество подъѣздныхъ путей . . . . . 106 »
Рязанско-Уральская . . . . . 479 »

Итого . . . . 1.452 вер.

При этомъ капиталы дорогъ увеличились:
казенныхъ:

Путемъ займовъ для дорогъ Европейской сѣти на	21.006.587 р.
Путемъ займовъ для дорогъ Азіатской сѣти на	30.384.150 »
Изъ рессурсовъ государственнаго казначейства для дорогъ Европейской сѣти на	328.222.519 »
Изъ рессурсовъ государственнаго казначейства для дорогъ Азіатской сѣти	319.135.903 »
Обязательные платежи по долгу въ 21 милл. съ точностью не приведены и ихъ можно считать круглымъ числомъ.	1.050.000 »
По Азіатской сѣти извѣстны съ точностью	1.239.331 »
Итого	2.289.331 р.
На капиталъ изъ рессурсовъ государственнаго казначейства (328.222.519+319.135.903) × × $0_{,045}$	29.131.129 р.
Всего.	31.420.460 р.

Эти добавочные противъ 1903 года платежи составляютъ менѣе $^1/_3$ всего вышеисчисленнаго убытка казны.

Далѣе видимъ (на стр. 105—106): общій валовой доходъ сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи въ 1906 году былъ 492.397.703 руб., а при протяженіи сѣти въ 30.274 версты, средній поверстный валовой доходъ былъ 16.232 руб.

Въ 1894 году, при протяженіи 22.965 вер., общій валовой доходъ былъ 272.387.111 руб., а валовой поверстный 11.861 руб. Поверстный валовой доходъ повысился на 4.371 руб. при удлиненіи сѣти на 7.309 вер. (лучше бы сказать не *при* удлиненіи, а несмотря на удлиненіе).

Общій валовой доходъ однѣхъ казенныхъ дорогъ Европейской Россіи увеличился на 220.010.592 руб. Это увеличеніе было вызвано какъ увеличеніемъ пассажирскаго движенія, такъ особенно увеличеніемъ товарнаго движенія. Въ теченіе этихъ лѣтъ населеніе увеличило свои отправки по желѣзнымъ дорогамъ, увеличивъ свою производительность; оно расширило свои внутренніе и заграничные рынки въ очень большой мѣрѣ. Считая $0{,}7$ полнаго валового дохода на долю товарныхъ перевозокъ, видно, что валовой доходъ отъ этихъ перевозокъ выросъ на $220.010.592 \times 0{,}7 = 154.007.414$ руб., или, круглымъ числомъ, на 150 милл. руб., а слѣдовательно количество перевезенныхъ грузовъ возросло не менѣе чѣмъ на 1.500 милл. пуд. Это увеличеніе производительности вполнѣ оправдываетъ казенную постройку новыхъ 7.309 верстъ желѣзныхъ дорогъ.

Поверстные валовые доходы дорогъ въ 1907 году были еще благопріятнѣе.

Такимъ образомъ обнаружилось, что казенное строительство въ Европейской Россіи едва успѣвало за развитіемъ промышленности и даже надо сказать, что во многихъ случаяхъ не только не шло слишкомъ усиленно, а, напротивъ, шло недостаточно быстро. Къ этому извлеченію изъ упомянутыхъ изслѣдованій надо добавить, что нѣтъ основанія говорить, что дороги строились, но возить имъ было нечего. Увеличеніе на дорогахъ перевозокъ, какъ показываетъ увеличеніе поверстныхъ валовыхъ доходовъ, шло гораздо быстрѣе удлиненія сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи. Слѣдовательно не замѣчалось не только недостатка въ предметахъ, нуждавшихся въ перевозкахъ, но количество такихъ предметовъ увеличивалось, опережая ростъ протяженія казенной сѣти въ Европейской Россіи.

Переходя къ казенному строительству въ Азіатской Россіи и разсматривая результаты эксплоатаціи этихъ дорогъ съ точки зрѣнія исключительно денежной, надо признать эту сѣть дорогъ весьма убыточной и ея финансовыя условія крайне неудовлетворительными.

По мѣрѣ удлиненія сѣти и увеличенія затраченныхъ на нее капиталовъ убыточность ея росла въ слѣдующихъ размѣрахъ, указанныхъ таблицей:

Таблица 1.

Годы.	Протяженіе сѣти верстъ.	Суммы, израсходованныя изъ рессурсовъ государственнаго казначейства.	Дефициты эксплоатаціи, включая въ нихъ и обязательные платежи по займамъ, но не включая сборовъ съ пассажировъ и товаровъ большой скорости.	Суммы недовыручки до $4^1/_2\%$ на капиталы, затраченные изъ рессурсовъ государственнаго казначейства.	Суммы полныхъ убытковъ, считая и недовыручки до $4^1/_2\%$ на капиталы государственнаго казначейства.
		Р У Б Л И.			
1895	1,344	54.060.578	—	1.524.493	1.524.493
1896	1,473	57.324.267	—	1.061.603	1.061.603
1897	3,891	220.317.236	—	9.583.579	9.583.579
1898	4,596	243.690.155	889.507	10.966.057	11.855.564
1899	5,931	292.343.121	1.593.798	13.155.440	14.749.238
1900	7,118	310.121.259	4.149.748	13.955.457	18.105.205
1901	7,780	376.861.203	6.924.485	16.958.745	23.883.230
1902	7,780	396.397.806	8.232.603	17.837.910	26.070.513
1903	7,805	408.027.748	8.200.627	18.361.260	26.561.887
1904	7.859	478.548.953	11.537.667	21.534.703	33.072.370
1905	9.365	612.138.203	39.616.309	27.546.210	67.162.528
1906	10.160	686.134.231 (1)	41.827.606	30.876.030	72.703.636
1907	9,310[1])	642.255.002	24.457.348	28.901.475	53.358.823

[1]) Безъ Уссурійской дороги.

Это строительство, увеличившее протяженіе сѣти въ теченіе 11 лѣтъ съ 1896 до 1907 годъ включительно на 7.665 верстъ[1]) и съ Уссурійскою на 8.508 верстъ, совершалось съ цѣлями чисто государственными и было далеко отъ всякихъ надеждъ на скорое превращеніе созданной сѣти въ коммерческое предпріятіе. Сооружавшаяся сѣть съ каждымъ годомъ проникала все болѣе и болѣе въ мѣстности съ возрастающими трудностями постройки и въ области все менѣе и менѣе населенныя и съ самыми малыми задатками къ скорому развитію въ промышленномъ отношеніи. Поэтому убыточность сѣти быстро росла, а въ годъ народныхъ волненій возросла до чрезвычайной степени. Изъ полнаго убытка, исчисленнаго Государственнымъ Контролемъ для всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Имперіи, составлявшаго въ 1906 году 89 милл. руб., на долю Азіатскихъ дорогъ пришлось 62,6 милл. руб., а въ 1907 году изъ 98 милл. руб. на долю Азіатскихъ дорогъ пришлось 53,3 милл. руб.

Но для оцѣнки пользы, приносимой государству этими дорогами, надо встать на совершенно иную точку зрѣнія: выгоды или невыгоды Азіатскихъ дорогъ надо разсматривать не въ видѣ части желѣзнодорожнаго хозяйства страны, а какъ части государственнаго хозяйства. Желѣзныя дороги, устраиваемыя и эксплоатируемыя для государственныхъ надобностей, вполнѣ подобны дорогамъ шоссейнымъ, особенно стратегическимъ, портамъ или даже воднымъ путямъ. Сооруженіе, улучшеніе и поддержаніе ихъ дѣлается на счетъ государства. Расходы государства на пути этихъ послѣднихъ родовъ, считающіеся ежегодно десятками милліоновъ, никогда не считаются убытками. Поэтому, сохраняя послѣдовательность сужденій, нельзя считать убыткомъ уплаты процентовъ на строительный капиталъ и даже расходы по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ для удовлетворенія потребностей государства. Это понятіе ничуть не устраняетъ необходимости такъ экс-

---

[1]) По свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля 1907 г. см. таблицу.

плоатировать желѣзныя дороги, чтобы ихъ доходами по возможности болѣе облегчать тяжесть государственнаго казначейства и достигать такихъ результатовъ, при которыхъ государственное казначейство стало бы получать отъ ихъ эксплоатаціи чистую выгоду.

Какъ бы ни было, но надо признать, что сооруженіе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Россіи для цѣлей не коммерческихъ, а чисто государственныхъ вообще и стратегическихъ въ частности, было главнѣйшею причиною вышеисчисленной убыточности всей нашей желѣзнодорожной сѣти вообще.

Частныя дороги (стр. 122) съ 1897 по 1907 годъ удлинились на 7.369 верстъ. Удлиненія отдѣльныхъ дорогъ были:

Бѣлгородъ-Сумская на	148 вер.
Варшаво-Вѣнская	248 »
Владикавказская	1.122 »
Лодзинская	48 »
Московско-Виндаво-Рыбинская	1.991 »
Московско-Казанская	885 »
Московско-Кіево-Воронежская	1.248 »
Рязанско-Уральская	952 »
Юго-Восточныя	727 »
Итого	7.369 вер.

«При такихъ удлиненіяхъ Владикавказская желѣзная дорога, удлиненная на 1.122 версты, не выработала чистаго дохода для оплаты всѣхъ обязательныхъ платежей только два раза: въ 1898 году въ суммѣ на 557.276 руб. и въ 1905 году всего 488.927 руб. Во всѣ остальные годы вырабатывала сверхъ обязательныхъ платежей по нѣсколько милліоновъ рублей. Слѣдовательно, усиленное строительство принесло ей существенную пользу.

Московско-Виндаво-Рыбинская, удлинившись на 1991 вер., или почти вдвое противъ Владикавказской, не успѣвала вырабатывать такихъ чистыхъ доходовъ, которые покрывали бы всѣ обязательные платежи; но недостатки бывали, въ

большей части случаевъ, очень небольшіе. Самый большой, бывшій до смуты, недостатокъ былъ въ 1900 году и достигалъ 1.239.628 руб. и только въ 1906 году, подъ вліяніемъ происшествій 1905 года, недостатокъ достигъ 3.240.634 руб. Слѣдовательно усиленное строительство не привело къ особенно замѣтному вреду.

Московско-Казанская дорога, бывшая до 1893 года длиною всего 242 вер., удлиненная въ 1893—1895 годахъ на 978 вер. и затѣмъ съ 1898—1902 годахъ еще на 885 верстъ, вырабатывала въ теченіе годовъ 1897—1905, сверхъ всякихъ обязательныхъ платежей, по нѣсколько милліоновъ рублей; отъ 2 милл. въ 1902 году до 5,2 милл. руб. въ 1900 году. Только послѣ смуты, въ 1906 году, она сверхъ необходимыхъ платежей не выработала ничего и нынѣ предвидится недочетъ. Слѣдовательно, усиленное строительство принесло ей большую пользу.

Московско-Кіево-Воронежская, подобно Казанской, бывшая въ 1893 году длиною всего 505 верстъ, удлиненная въ 1893—1897 годахъ на 901 версту и затѣмъ въ 1897—1901 годахъ еще на 1.131 версту, въ теченіе всего времени съ 1898 года по 1906 годъ вырабатывала больше чѣмъ требовалось на обязательные платежи: отъ 282 тысячъ руб. въ 1906 году до 2.336 тыс. руб. въ 1903 году. Недоборъ былъ только въ 1897 году всего 49 тыс. руб.

Очевидно, что усиленное строительство этой линіи принесло только пользу.

Юго-Восточныя дороги до 1894 года были длиною 1.784 вер., затѣмъ въ 1894—1896 годахъ удлинены на 738 верстъ и въ 1897—1903 годахъ еще на 727 верстъ. Въ теченіе времени съ 1897 по 1906 годъ бывали то недоборы, то переборы.

Самый большой недоборъ былъ въ голодный 1901 годъ и достигалъ $4,_9$ милл. руб. Самая большая перевыручка была въ 1904 году и достигла $2,_5$ милл. руб. Сумма всѣхъ недоборовъ была $10,_3$ милл. руб., сумма перевыручки $5,_5$ милл. руб.

Недовыручка въ одинъ несчастный, голодный годъ составляетъ почти всю разницу между недоборомъ и перевыруч-

ками. Отсюда, тѣмъ не менѣе, видно, что Юго-Восточныя дороги, хотя развивались не столь быстро, какъ другія вышепоименованныя дороги, но оказались въ условіяхъ менѣе благопріятныхъ. Чтобы судить, было ли ихъ строительство слишкомъ поспѣшно, или нѣтъ, развивалась ли промышленность прорѣзываемой ими страны соразмѣрно съ удлиненіемъ дороги, надо обратить вниманіе на поверстные доходы дороги.

Съ 1897 года по 1906 годъ эти доходы, съ нѣкоторыми колебаніями, шли, тѣмъ не менѣе, вообще въ гору. Въ 1897 году, при общемъ валовомъ доходѣ въ 32 милл. руб., поверстный валовой доходъ былъ 10 тыс. руб. Въ 1906 году, при полномъ валовомъ доходѣ въ $39_{,6}$ милл. руб., поверстный валовой доходъ былъ $12_{,2}$ милл. руб.

Отсюда видно, что страна въ своемъ промышленномъ развитіи не отставала отъ развитія протяженія линіи, а напротивъ опережала это развитіе. Это обстоятельство даетъ право признавать, что строительство не было слишкомъ спѣшно и что въ близкомъ будущемъ финансовое положеніе Юго-Восточныхъ дорогъ придетъ въ удовлетворительное состояніе.

Рязанско-Уральская дорога стоитъ совершенно особо отъ всѣхъ остальныхъ вышепоименованныхъ частныхъ дорогъ.

Ея протяженіе до 1890 года было 651 верста, съ 1890 года до 1896 года включительно она удлинена на 1.998 верстъ, а съ 1897—1901 еще на 952 версты. Въ 11 лѣтъ длина увеличилась на 2.950 верстъ, но въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ (1897—1906 г.) она постоянно требовала отъ казны приплатъ. До 1900 года эти приплаты были около 2—3 милл., въ 1901 году приплата превышала 10 милл. руб.; но, постепенно падая, дошла въ 1904 году до 6 милл. руб.; въ 1905 году была болѣе 8 милл. руб., а въ 1906 году достигла суммы 17 милл. руб. Было ли это результатомъ слишкомъ спѣшнаго строительства и неспособности страны воспользоваться желѣзнодорожными сообщеніями, или нѣтъ, на такой вопросъ отвѣтъ даетъ опять измѣненіе поверстныхъ валовыхъ доходовъ. Какъ ни быстро развивалось протяженіе дороги, но поверстные валовые доходы шли еще быстрѣе. Въ 1894 году на версту приходилось 7 346 руб.,

а въ 1905 году 10.484 руб., т. е. безъ малаго въ 1½ раза болѣе. До 1895 года поверстный валовой доходъ постоянно возрасталъ почти безъ колебаній и только въ 1906 году упалъ до 9.570 руб., и въ 1907 году до 9.826, превышая доходъ 1894 года почти на 33%. Это обстоятельство указываетъ, что обслуживаемая этою дорогою страна дѣйствительно нуждалась въ развитіи желѣзнодорожныхъ сообщеній, но нуждалась въ путяхъ болѣе дешевыхъ. Нужны были такія дороги, которыя могли бы окупать себя при поверстномъ валовомъ доходѣ около 10 тысячъ рублей.

На стр. 126. Итакъ слѣдуетъ придти къ тому окончательному заключенію, что замѣчаемое въ послѣднее время неблагопріятное финансовое положеніе нѣкоторыхъ частныхъ дорогъ вызвано не усиленнымъ строительствомъ, а другими обстоятельствами. Исключеніе въ этомъ отношеніи должна представить только дорога Астраханская.

Обзоръ всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, включающій въ себѣ какъ казенныя, такъ и частныя дороги, не представляетъ признаковъ усиленнаго строительства. Валовые поверстные доходы вездѣ или не уменьшаются, или, въ гораздо большемъ числѣ случаевъ, быстро растутъ.

Почти вездѣ возрастало и отношеніе валового дохода къ затраченному капиталу. Но если ростъ поверстныхъ валовыхъ доходовъ даетъ право утверждать, что постройка дорогъ не опережала потребности въ нихъ, то этотъ ростъ еще не служитъ признакомъ финансовой выгодности дорогъ. Если, по какимъ бы то ни было причинамъ, поверстные эксплоатаціонные расходы растутъ не только быстрѣе чѣмъ валовые доходы, но если они растутъ съ такою же какъ и доходы быстротою, то доходность не увеличивается. Къ сожалѣнію надо сказать, что увеличеніе доходовъ, доставляемое большимъ пассажирскимъ движеніемъ, въ виду убыточности этихъ перевозокъ, прямо влечетъ не улучшеніе, а ухудшеніе финансовыхъ условій дороги, хотя, въ то же время, приноситъ несомнѣнную выгоду населенію. Кромѣ этого неблагопріятнаго обстоятельства были причины, благодаря которымъ на многихъ дорогахъ

эксплоатація такъ дорожала, что при увеличивавшихся доходахъ уменьшался чистый доходъ».

Итакъ слѣдуетъ еще разъ повторить, что убыточность сѣти желѣзныхъ дорогъ нельзя приписывать усиленному строительству въ Европейской Россіи; напротивъ—строительство въ этой части Имперіи не вполнѣ поспѣвало удовлетворять потребности населенія.

Б) Нехозяйственность эксплоатаціи относительно доходовъ.

Второю причиною, ухудшавшею, какъ полагаютъ, финансовые результаты эксплоатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, выставляли нехозяйственность управленія ими. По этому предмету, въ моемъ изслѣдованіи «Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти», отведено мѣста больше 20 страницъ. Полное повтореніе ихъ тоже излишне, но вспомнить главныя обстоятельства—опять небезполезно.

Нехозяйственность можетъ оказывать вліяніе какъ на собираніе доходовъ, такъ и на производство расходовъ. По поводу распорядительной дѣятельности органовъ управленія, опредѣляющихъ полученіе доходовъ, на стр. 130 видимъ: К. Я. Загорскій говоритъ [1]), что, послѣ установленія у насъ, въ концѣ 80-хъ годовъ, правительственныхъ тарифныхъ учрежденій, выдвигаются на первый планъ не столько заботы объ интересахъ казны и повышеніи доходности желѣзныхъ дорогъ, сколько задачи воздѣйствія черезъ посредство желѣзныхъ дорогъ на ходъ развитія народнаго хозяйства въ тѣхъ направленіяхъ, которыя по соображеніямъ правительства представлялись въ то время наиболѣе желательными въ общественныхъ интересахъ.

Очень скоро, послѣ 1889 года, въ области тарифной политики получаетъ преобладающее значеніе точка зрѣнія на та-

---

[1]) Наша желѣзнодорожная тарифная политика. Всѣ ссылки на страницы 130, 131 и 132 моего изслѣдованія взяты изъ сочиненія К. Я. Загорскаго.

рифы, какъ на орудіе общей экономической политики государства и даже какъ средство удовлетворенія самыхъ разнообразныхъ потребностей государства и народной жизни. Въ интересахъ государства были переработаны тарифы на перевозку иностранныхъ товаровъ изъ пунктовъ западной сухопутной границы и портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей съ цѣлью оградить отечественную промышленность отъ иностранной конкурренціи. Благодаря этому, прибавимъ, изъ упомянутыхъ пунктовъ желѣзныя дороги должны были вывозить порожніе вагоны и вывезли ихъ въ 1896 году до 582,000, а въ 1904 году болѣе 940,000 штукъ [1]).

На стр. 131. Охрана и покровительство служили руководствомъ тарифной политики при выработкѣ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, играющихъ наиболѣе важную роль въ общей массѣ перевозокъ какъ по количеству, такъ и по доставляемому доходу. Руководящими идеями являлись:

1) покровительство центральному земледѣльческому раіону и 2) содѣйствіе сельскому хозяйству вообще и экспорту хлѣба на заграничные рынки, въ особенности.

Въ общемъ числѣ всѣ эти пониженія хлѣбныхъ тарифовъ и дополнительныхъ сборовъ составляютъ, по разсчету за перевозку хлѣбныхъ грузовъ послѣднихъ лѣтъ, около милліарда пудовъ, сумму, превышающую 12 милл. руб. ежегодно. Эту сумму, или значительную ея часть, и слѣдуетъ считать прямою уступкою изъ желѣзнодорожнаго дохода въ пользу сельскаго хозяйства.

Вообще, дѣйствующій у насъ строй вывозныхъ и внутреннихъ хлѣбныхъ тарифовъ является единственнымъ какъ въ нашей, такъ и въ иностранной политикѣ. Ни въ одной странѣ желѣзнодорожная перевозка на короткихъ разстояніяхъ и во внутреннихъ сообщеніяхъ не оплачивается по тарифамъ болѣе низкимъ, чѣмъ перевозки въ сообщеніяхъ вывозныхъ.

---

[1]) Нѣкоторыя данныя къ вопросу о финансовыхъ результатахъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ Россіи. Изданіе Министерства Путей Сообщенія.

Стр. 132. Предоставленныя тарифныя пониженія опредѣляются въ весьма значительной степени не условіями и требованіями наилучшаго и наиболѣе выгоднаго развитія желѣзнодорожныхъ перевозокъ, а, во многихъ случаяхъ, являются замаскированными вывозными преміями, выдаваемыми черезъ посредство желѣзнодорожныхъ кассъ, изъ выручки сѣти. Таковы вообще тарифы на сахаръ рафинадъ и сахарный песокъ, на перемолочные продукты, керосинъ, спиртъ, мануфактуру и др.

Особенно заслуживаетъ вниманія то, что установившаяся у насъ система общихъ схемныхъ (формульныхъ) тарифовъ для всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣстѣ съ чрезвычайной затруднительностью допущенія какихъ либо частныхъ отступленій, привела къ большему пониженію коммерческую дѣятельность отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ; ихъ иниціатива въ области тарифовъ была почти подавлена, и всякое стремленіе къ улучшенію обслуживаемыхъ раіоновъ было парализовано.

Упомянутыя пониженія сопровождались въ большинствѣ случаевъ значительнымъ развитіемъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ и, слѣдовательно, усиленіемъ доходности [1]) желѣзныхъ дорогъ. Во всякомъ случаѣ остается несомнѣнный фактъ, что желѣзнодорожные доходы возрастали въ теченіе разсматриваемаго времени быстрѣе, чѣмъ увеличивались эксплоатаціонные расходы, и финансовое положеніе нашей желѣзнодорожной сѣти стало существенно улучшаться.

Этотъ фактъ даетъ (по убѣжденію К. Я. Загорскаго) право отвергнуть мнѣніе, что будто послѣдующая убыточность нашего желѣзнодорожнаго хозяйства обусловливается допущенными за время съ 1890 по 1907 годъ пониженіями тарифовъ.

Въ комиссіи д. т. с. А. П. Иващенкова вліяніе пониженныхъ тарифовъ не представлялось столь же яснымъ.

Стр. 139. По отношенію къ вліянію удешевленія пассажирскаго тарифа комиссія д. т. с. А. П. Иващенкова говоритъ: по дорогамъ I категоріи средняя ставка съ пассажира и

---

[1]) Слѣдуетъ понимать *валовой* доходности.

версты составляла, до преобразованія въ 1894 году пассажирскаго тарифа, 1,30 коп. при густотѣ движенія 136.000 пассажиро-верстъ на версту протяженія. Въ 1900 году средній тарифъ понизился до 0,89 коп., но за то густота движенія возросла и достигла 291.000 пассажиро-верстъ. Расходы, прямо зависящіе отъ движенія, составляли 0,40 коп. съ пассажиро-версты.

Если бы при измѣненіи тарифа густота пассажирскаго движенія не измѣнилась, то по причинѣ пониженія платы на $1,_{30}-0,_{89}=0,_{41}$ коп. дороги потеряли бы $0,_{41}\times 136.000=$ $=557,_6$ руб. съ версты изъ своего чистаго дохода. Но при измѣненіи тарифа густота движенія выросла на 291.000— —136.000=155.000 пассажиро-верстъ, при чемъ дороги получили лишняго валового дохода $155.000\times 0,_{89}=1.379,_5$ руб. съ версты. Чтобы получить этотъ добавочный доходъ дороги должны были произвести расходъ, по исчисленію Статистическаго отдѣла Министерства Путей Сообщенія, по $0,_{40}$ коп. съ пассажиро-версты, или всего $0,_4\times 155,_{000}=620$ руб. Такимъ образомъ получился дополнительный чистый доходъ $1.379,_5$ — $-620=759,_5$ руб., а за вычетомъ потери въ $557,_6$ получился добавочный чистый доходъ $759,_5-557,_6=202$ руб. съ версты. При протяженіи всѣхъ дорогъ I категоріи въ 1900 году 22.379 верстъ найдемъ сумму 4.722 тысячи руб.

Если же расходы, зависящіе отъ движенія, опредѣлить, какъ исчислилъ ихъ В. В. Саловъ [1]), въ $0,_{69}$ коп. съ пассажиро-версты, то расходъ при совершеніи добавочныхъ 155.000 пассажиро-верстъ будетъ $0,_{69}\times 155.000=1.069,_5$ руб. При валовомъ доходѣ $1.379,_5$ руб. чистый доходъ оказывается 310 руб. При потерѣ $557,_6$ руб., найдемъ, что дороги въ конечномъ результатѣ, благодаря пониженію тарифа, не только не пріобрѣли 202 руб. на версту, а потеряли $557,_6-310=247,_6$ руб. Вся первая категорія дорогъ потеряла $23.379\times 247,_6=5.789$ тысячъ руб.

Стр. 140. Дороги II категоріи, на которыхъ густота движенія при пониженіи тарифа почти не измѣнилась, понесли потери $(1,_{11}-0,_{86})\times 153,_{000}=382$ руб. на версту протяженія,

---

[1]) Изслѣд. В. В. Салова, стр. 31 пас. движ.

а при общей длинѣ въ 17.960 верстъ потеряли къ 1900 году всего 6.870 тысячъ руб.

Вся сѣть потеряла 5.789 + 6.870 = 12.650 тысячъ руб.

По расчетамъ же комиссіи найдена была чистая прибыль въ суммѣ 1.617 тысячъ руб.

По отношенію грузового товарнаго движенія малой скорости (стр. 143) комиссія д. т. с. Иващенкова для своихъ заключеній остановилась на сравненіи результатовъ 1895 съ 1900 годомъ.

На среднемъ тарифѣ потеряно было $0,_{0233} - 0,_{0202} = 0,_{0031}$, что дало при густотѣ движенія $34.570,_{000} \times 0,_{0031} = 1.069$ руб. потери; но вслѣдствіе увеличенія густоты на $43,_7 - 34,_5 = 9,_2$ милліона пудо-верстъ дало увеличеніе валового дохода $9.200.000 \times 0,_{0202} = 1.860$ руб. прибыли. Что же касается чистаго дохода, то для исчисленія его комиссія принимаетъ расходы, зависящіе отъ движенія въ $0,_{0067}$ и, слѣдовательно, увеличеніе чистаго дохода отъ увеличенія густоты движенія было $9,200,000 \times (0,_{0202} - 0,_{0067}) = 1.242$ руб. При потерѣ 1.069 руб. оказывается чистая прибыль въ 1.242—1.069 = 173 руб. и при протяженіи дорогъ въ 41.339 верстъ, полная прибыль оказывается 7.152 тысячи руб. Если же расходы, зависящіе отъ движенія, согласно съ исчисленіемъ В. В. Салова, приняты въ $0,_{0120}$ съ пудо-версты, то чистая прибыль окажется въ суммѣ $9.200.000 \times (0,_{0202} - 0,_{0120}) = 754$ руб., что при потерѣ 1.069 руб. доставитъ не прибыль, а потери 1.069—754 = 315 руб., а по всей сѣти убытокъ долженъ былъ достигнуть $315 \times 41.339 = 13$ милл. руб. Обсуждая весь промежутокъ времени съ 1891 до 1900 года, комиссія признала, что благодаря увеличенію густоты движенія валовой доходъ дорогъ I категоріи, во второе пятилѣтіе, значительно повысился; а такъ какъ и самыя низкія среднія тарифныя ставки въ $0,_{0197}$ коп. съ пудо-версты были выше стоимости расходовъ, зависящихъ отъ движенія, исчисленныхъ не только по способу, принятому Статистическимъ Отдѣломъ Министерства Путей Сообщенія въ 0,0067, но и исчисленныхъ В. В. Саловымъ въ $0,_{0120}$ коп. съ пудо-версты, то чистые доходы

дорогъ I категоріи (во второе пятилѣтіе) росли вмѣстѣ съ густотою движенія.

На дорогахъ II категоріи наиболѣе высокій средній тарифъ въ 0,0262 коп. съ пудо-версты соотвѣтствуетъ 1893 году, наиболѣе пониженный въ 1900 году былъ 0,0216.

Стр. 145. Густота движенія за 10 лѣтъ мало измѣнилась. Пониженіе средней тарифной ставки казалось бы указываетъ пониженіе доходности и увеличеніе убыточности дорогъ II категоріи. Поддерживать эти заключенія нельзя потому, что вполнѣ возможно допущеніе, что густота движенія на вновь выстроенныхъ дорогахъ, при отсутствіи упомянутыхъ пониженій тарифа, могла бы настолько уменьшиться, что потери были бы значительно больше оказавшихся благодаря пониженію тарифовъ.

Общее вліяніе пониженій тарифовъ нельзя было выяснить по недостатку данныхъ, способныхъ указать, какова была бы густота движенія на дорогахъ новыхъ, если бы пониженія не были допущены.

Стр. 147. Изъ обсужденія среднихъ тарифныхъ ставокъ и густоты движенія пассажировъ и грузовъ комиссія не получила твердыхъ, вполнѣ обоснованныхъ, данныхъ для оцѣнки финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи вообще и вліянія тарифныхъ мѣропріятій въ частности.

Изъ приведенныхъ выше фактовъ и сдѣланныхъ изъ нихъ выводовъ можно придти къ заключенію, что распорядительная дѣятельность органовъ управленія, устанавливавшихъ условія полученія доходовъ коммерческаго предпріятія, не можетъ быть названа вполнѣ хозяйственною. Въ лучшемъ случаѣ можно допустить, что распорядители доходною стороною желѣзныхъ дорогъ руководились столько же интересами предпріятія, сколько и интересами государственныхъ нуждъ. Помимо этого, дороги не были бы вынуждены перевозить многія сотни тысячъ порожнихъ вагоновъ отъ границъ государства внутрь его. Коммерческое предпріятіе за всякую услугу должно было бы получить какую нибудь компенсацію, а желѣзныя дороги дѣлали это безвозмездно. Точно также коммер-

ческое предпріятіе не могло бы безвозмездно дѣлать сельскому хозяйству уступку значительной части тѣхъ 12 милл. руб., которые были уступлены, въ видѣ пониженій хлѣбныхъ тарифовъ и дополнительныхъ сборовъ [1]). Оно не могло бы допустить перевозку на короткія разстоянія во внутреннихъ сообщеніяхъ по тарифамъ болѣе низкимъ, чѣмъ перевозки въ сообщеніяхъ вывозныхъ [2]). На коммерческое предпріятіе нельзя было бы возложить уплату вывозныхъ премій въ видѣ тарифовъ на сахаръ рафинадъ и сахарный песокъ, на перемолочные продукты, керосинъ, спиртъ, мануфактуру и пр. [3]). Все это можетъ быть очень полезно и даже необходимо съ государственной точки зрѣнія, но и источникомъ для удовлетворенія такихъ государственныхъ нуждъ должны быть государственныя средства, а не желѣзнодорожныя кассы, особенно когда эти расходы требуютъ многихъ милліоновъ.

Распорядители, установлявшіе условія доходовъ желѣзныхъ дорогъ, не только выходили изъ роли хозяевъ коммерческаго предпріятія, вводя въ свои соображенія потребности государства впереди потребностей желѣзныхъ дорогъ, но они еще были недостаточно освѣдомленные хозяева. Они устанавливали пассажирскіе и товарные тарифы, не отдавая себѣ достаточно яснаго отчета, во что обходятся перевозки самому предпріятію. Думая получить отъ перевозки пассажировъ прибыли въ 4.722 тыс., они вызывали своимъ распоряженіемъ убытокъ болѣе 12.600 тыс. руб. Ожидая отъ товарнаго движенія прибыли въ 7.152 тыс. руб., дороги получили убытокъ въ 13 милл. руб.

Слагая результаты всѣхъ этихъ неудачныхъ дѣйствій, видимъ, что убытокъ желѣзныхъ дорогъ увеличивался на милліоны рублей благодаря недостаточной хозяйственности въ дѣйствіяхъ органовъ, распоряжавшихся условіями собиранія желѣзными дорогами доходовъ.

---

[1]) Наша желѣзнодорожная тарифная политика Пр.-доц. К. Я. Загорскаго, стр. 17.
[2]) Тамъ же, стр. 18.
[3]) Тамъ же, стр. 19.

Эта неблагопріятная сторона хозяйственной дѣятельности въ управленіи желѣзными дорогами еще сильно усугублялась самымъ направленіемъ въ разрѣшеніи тарифныхъ вопросовъ. К. Я. Загорскій говоритъ: «особаго заслуживаетъ вниманія, что установившаяся у насъ система общихъ схемныхъ (формульныхъ) тарифовъ для всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ привела къ большему пониженію коммерческую дѣятельность отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, ихъ иниціатива въ области тарифа была почти подавлена, и всякое стремленіе къ изученію обслуживаемыхъ раіоновъ было парализовано».

Какіе принесла убытки не только желѣзнымъ дорогамъ, но и населенію эта подавленность трудно и угадать. Можно смѣло думать, что тутъ убытки надо считать тоже милліонами. Итакъ въ убыткахъ, перечисленныхъ выше, въ самомъ началѣ, безъ сомнѣнія многіе милліоны должны были явиться только благодаря недостаточной хозяйственности и освѣдомленности органовъ управленія, устанавливавшихъ условія полученія желѣзными дорогами ихъ дохода. Не будь этихъ недостатковъ и напротивъ будь у этихъ органовъ вѣрная оцѣнка себѣ стоимости перевозокъ и хорошія свѣдѣнія о мѣстныхъ экономическихъ условіяхъ, и могло бы быть, что годы 1900, 1903 и 1904 оказались бы не убыточными, а доходными.

Итакъ, надо признать, что одна сторона хозяйственной дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, бывшая въ рукахъ органовъ, устанавливающихъ условія собиранія доходовъ, дѣйствительно приводила къ ослабленію доходности дорогъ и такимъ образомъ увеличивала убыточность ихъ.

Точную цифру убытковъ, причинявшихся этою нехозяйственною дѣятельностію органовъ Министерства Финансовъ, устанавливать нельзя, но вѣроятно эти убытки надо исчислять милліонами.

Не имѣя возможности опредѣлять размѣръ только что упомянутой убыточности въ отдѣльные годы, естественно нельзя опредѣлять и разницу между убыточностями 1903 и 1907 годовъ.

В. Вліяніе обстоятельствъ, не зависѣвшихъ отъ самихъ дорогъ.

Доходность дорогъ въ разные годы зависитъ однако не только отъ ихъ хозяйственности, но и отъ обстоятельствъ, слагающихся вполнѣ независимо отъ дѣятельности самихъ дорогъ. Условія, при которыхъ совершаются передвиженія людей и грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, постоянно мѣняются и въ иные годы они оказывались болѣе, а въ другіе менѣе благопріятными для желѣзныхъ дорогъ. Одинаковыя работы дорогъ оплачиваются то болѣе, то менѣе высоко.

За время съ 1903 по 1907 годъ произошли на желѣзныхъ дорогахъ существенныя измѣненія, оказавшія большое вліяніе на финансовые результаты ихъ эксплоатаціи.

Протяженіе дорогъ увеличилось, капиталы ихъ возросли и вмѣстѣ съ этимъ повысились и обязательные платежи по строительнымъ капиталамъ. Заработываніе необходимыхъ доходовъ затруднилось, такъ какъ нѣкоторыя изъ вновь построенныхъ дорогъ (какъ напримѣръ Бологое-Полоцкая 915 верстъ) проведены въ мѣстностяхъ не только со слабою промышленностью, но и съ малымъ населеніемъ. Къ числу этихъ послѣднихъ дорогъ принадлежатъ по преимуществу дороги, построенныя по ту сторону Урала.

Кромѣ этихъ перемѣнъ произошли перемѣны въ условіяхъ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, притомъ такія, которыя оказали еще болѣе чувствительное вліяніе на финансовые результаты эксплоатаціи дорогъ. Сюда относятся послѣдствія, вызванныя войною и внутренними волненіями. Въ числѣ самыхъ выдающихся между ними надо указать увеличеніе стоимости многихъ матеріаловъ, употребляемыхъ въ эксплоатаціи, и стоимости рабочаго труда. Оба эти обстоятельства и особенно послѣднее значительно повысили расходы на ремонтъ подвижного состава.

Немалую долю вліянія на ухудшеніе финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ надо видѣть въ измѣнившемся характерѣ пассажирскаго движенія.

Значеніе каждаго изъ упомянутыхъ обстоятельствъ должно быть разсмотрѣно особо.

а) Увеличеніе протяженія дорогъ, ихъ капиталовъ и платимыхъ процентовъ.

Протяженіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи въ теченіе времени съ 1903 по 1907 г. увеличилось на 2.747 верстъ и составилось изъ сооруженія Второй Екатерининской дороги—589 верстъ, Бологое-Волковыской—837 верстъ, Мосты-Гродненской — 58 верстъ, Обухово-Вологодской — 550 верстъ и Вологдо-Вятской дороги—607 верстъ.

Капиталъ Екатерининской дороги увеличенъ путемъ займовъ на	32.528.963 р.
съ причитающимися по займу процентами въ суммѣ	1.518.890 »
и капиталомъ изъ рессурсовъ государственнаго казначейства въ	107.253.971 »
на который исчисляется по $4\frac{1}{2}\%$, а всего . . .	4.826.499 »
Капиталъ Николаевской дороги, получившей дороги Бологое-Волковыскую и Мосты-Гродно, увеличенъ изъ рессурсовъ государственнаго казначейства на	150.526.954 »
причитающіеся на него $4\frac{1}{2}\%$ составляютъ . .	6.773.713 »
Капиталъ Сѣверныхъ дорогъ, въ составъ которыхъ вошли дороги Обухово—Вологда и Вологда—Вятка, увеличенъ изъ рессурсовъ государственнаго казначейства на	54.338.756 »
причитающіеся на него $4\frac{1}{2}\%$ составляютъ . .	2.445.254 »
Такимъ образомъ уплата процентовъ и погашенія увеличилась на	1.518.890 »
$4\frac{1}{2}\%$ на упомянутые капиталы изъ рессурсовъ государственнаго казначейства	14.045.466 »
Всего процентовъ на капиталы . . .	15.564.356 р.

Удлиненіе Екатерининской дороги не только не ослабило ея поверстнаго дохода, но даже увеличило его. Въ 1903 году онъ былъ 17.968 р., а въ 1908 г. 19.779 р. Финансовое положеніе ея улучшилось несмотря на увеличеніе стоимости эксплоатаціи. Дорога выплатила причитающіеся на ея капиталъ проценты и дала чистой прибыли болѣе 2,5 милл. руб.

Удлиненіе Николаевской дороги привело къ совершенно противоположному результату.

Валовой доходъ дороги въ 1903 году былъ 37.915.327 р., составляя на версту эксплоатаціонной длины дороги 41.528 р., а въ 1907 году валовой доходъ достигъ 40.438.945 р., составившій на версту всего 22.367 р. Увеличеніе валового дохода на 2.523.618 р. было недостаточно для оплаты однихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ присоединенныхъ линій протяженіемъ 895 верстъ.

Это показываетъ, что удлиненіе Николаевской дороги увеличило ея расходъ какъ на всю сумму подлежащихъ процентовъ въ 6.773.713 р., такъ и на сумму эксплоатаціоннаго дефицита присоединенныхъ къ ней путей. Размѣръ этого дефицита неизвѣстенъ за отсутствіемъ отдѣльнаго счетоводства новой дороги.

Сѣверныя дороги въ 1903 году дали чистаго дохода 6.690.887 р. при обязательныхъ платежахъ по строительнымъ капиталамъ, полученнымъ займомъ 6.047.511 р., и $4\frac{1}{2}\%$ по капиталу государственнаго казначейства 1.348.921 р., всего 7.396.432 р. Въ 1903 году эти дороги сполна оплачивали занятый капиталъ, и на капиталъ государственнаго казначейства, въ суммѣ 705.545 р., дали $2,_{36}\%$

Въ 1907 году чистый доходъ Сѣверныхъ дорогъ оказался меньше бывшаго въ 1903 году. Уменьшеніе произошло отъ увеличенія расхода, но если бы для соображеній принять въ расчетъ поверстный расходъ въ размѣрѣ 1903 года, то полный расходъ оказался бы 15.914.736 р., а при валовомъ доходѣ въ 24.744.876 р. получился бы чистый доходъ 8.830.140 р. Сумма платежей въ 1907 году составлялась изъ 6.044.075 р.

по займамъ и 3.794.175 р., составляющихъ $4\frac{1}{2}\%$ на капиталъ казначейства.

Отъ исчисленнаго выше чистаго дохода, за уплатою по долгамъ на уплату по казначейскому капиталу осталось бы 2.786.065 руб. или 3,3 %. Отсюда видно, что удлиненіе Сѣверныхъ дорогъ не привело къ ухудшенію ихъ финансоваго положенія.

Оказавшееся же на самомъ дѣлѣ ухудшеніе этого положенія, выразившееся въ полученіи чистаго дохода въ суммѣ всего 5.580.716 руб., недостаточной даже на уплату процентовъ и погашенія по долгамъ, произошло отъ вздорожанія эксплоатаціи.

Итакъ увеличеніе протяженія сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, совершившееся съ 1903 по 1907 годъ включительно, вызвавшее затрату упомянутыхъ выше капиталовъ, оправдывалось на дорогахъ Екатерининской и Сѣверныхъ, но на Николаевской дорогѣ или, лучше сказать, на присоединенныхъ къ ней дорогахъ Бологое—Волковыскъ и Мосты—Гродно, привело къ необходимости оплачивать проценты на весь затраченный при сооруженіи ихъ капиталъ и сверхъ того дефицитъ по эксплоатаціи изъ другихъ источниковъ.

Протяженіе дорогъ Азіатской Россіи увеличилось отъ появленія дороги чисто государственнаго значенія—Кругобайкальской и отъ сооруженія дороги Ташкентской, имѣющей если не исключительное, то по преимуществу значеніе экономическое.

Увеличеніе капиталовъ вызвано какъ сооруженіями новыхъ дорогъ, такъ и усиленіемъ существовавшихъ.

Капиталы Забайкальской (включившей въ себя Кругобайкальскую) и Сибирской дорогъ увеличились на сумму . . . . . 111.836.138 р.

Причитающіеся на этотъ капиталъ казначейству $4\frac{1}{2}\%$ . . . . . 5.489.227 »

Капиталы Средне-Азіатскихъ дорогъ и Ташкентской увеличены капиталомъ государственнаго казначейства . . . . . 176.693.141 »

Причитающіеся на нихъ $4\frac{1}{2}\%$ составляютъ .	7.906.192 р.
И капиталомъ, полученнымъ путемъ займа въ размѣрѣ	30.384.151 »
съ обязательствомъ уплачивать ежегодно по.	1.270.363 »
Итого ежегодные платежи возросли по займу на	1.270.363 »
и на казначейскій капиталъ по $4\frac{1}{2}\%$ на. . .	13.395.419 »
Всего	14.665.782 р.

Увеличеніе движенія на всѣхъ этихъ дорогахъ, бывшихъ въ 1903 году дефицитными, не могло развиться настолько, чтобы выручать сколько нибудь для платежей, только что исчисленныхъ.

Измѣненіе характера пассажирскаго движенія.

Измѣненіе характера пассажирскаго движенія повело къ значительному ослабленію доходовъ отъ этого движенія.

На казенныхъ дорогахъ Европейской Россіи въ 1905 году пробѣгъ платныхъ пассажировъ оказался больше пробѣга, бывшаго въ 1903 году на 10%, но доходъ отъ пассажирскаго движенія 1905 года не только не превзошелъ дохода 1903 года, а составилъ сумму меньшую на 17%. Вмѣсто дохода въ 73 милліона, полученнаго въ 1903 году, было получено въ 1905 всего 60 милліоновъ. Это указываетъ, что движеніе пассажировъ низшихъ классовъ сильно возросло, а движеніе пассажировъ высшихъ классовъ уменьшилось.

Средняя плата за пассажиро-версту въ 1905 году оказалась самою низкою и въ слѣдующіе года она повышается.

Эта плата была слѣдующая:

1903	1905	1906	1907	
$0_{,88984}$	$0_{,67411}$	$0_{,77079}$	$0_{,77393}$	к. за пассажиро-версту

Болѣе сильному росту мѣшаетъ возрастающее передвиженіе переселенцевъ. Съ точностью указать мѣру этого вліянія невозможно, за недостаткомъ свѣдѣній въ отчетахъ дорогъ о происходившихъ на нихъ движеніяхъ переселенцевъ.

По даннымъ, доставленнымъ переселенческимъ управленіемъ, указывающимъ число переселенцевъ и ходоковъ каждой губерніи, а также число тѣхъ и другихъ по каждой губерніи и области Азіатской Россіи, куда эти лица направлялись, можно составить себѣ довольно близкія представленія о пройденныхъ всѣми переселенцами верстахъ въ 1903, 1907 и 1909 годахъ по всѣмъ дорогамъ Европейской Россіи и по всѣмъ дорогамъ Азіатской Россіи. Основываясь на этихъ данныхъ, можно опредѣлить, что въ 1903 году при общемъ пробѣгѣ пассажировъ на сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи въ 8,205 милліоновъ верстъ пробѣгъ переселенцевъ былъ 205 милліоновъ верстъ или составлялъ 2, 5%; а въ 1907 году, при общемъ пробѣгѣ платныхъ пассажировъ въ 10,543 милл. верстъ, пробѣгъ переселенцевъ достигъ 909 милл. верстъ, или составилъ уже 8, 6 %. Возрастаніе переселенческаго движенія, при чрезвычайно низкомъ для него тарифѣ (0,141 к. съ переселенце-версты) не только понижаетъ среднюю плату за пассажиро-версту, но еще другимъ образомъ уменьшаетъ доходность дороги, потому что приспособленные для перевозки переселенцевъ вагоны возвращаются въ большей своей части (0, 8) пустыми, и, не принося никакого дохода, вызываютъ расходы на ихъ перевозку.

Всѣ подробности, относящіяся къ измѣненію длины сѣти, ея капиталовъ, уплачиваемыхъ процентовъ и погашенія, а также пробѣговъ пассажировъ и грузовъ малой скорости, средняя величина платы за единицу пробѣга, такъ же какъ и финансовые результаты этихъ измѣненій приведены въ слѣдующей таблицѣ 2.

Таблица 2.

Казенныя дороги Европейской Россіи.

	1903 г.	1907 г.	Въ 1907 г. сравнительно съ 1903 г. болѣе — менѣе.
Протяженіе дорогъ верстъ	28.962	31.709	2.747
Капиталы, затраченные путемъ займовъ	2.584.139.629	2.605.146.217	21.006.588
Капиталы изъ рессурсовъ Государственнаго Казначейства.	903.254.128	1.263.083.275	359.829.147
Проценты и погашеніе по долгамъ . .	106.080.768	107.239.340	1.158.572 [1]
4½% на капиталы Государственнаго Казначейства	38.895.950	56.838.747	17.942.797 [1]
Пробѣги пассажировъ 1,000 верстъ . .	8.205.126	10.543.330	2.338.204
Средняя поверстная плата пассажира, копѣйки	0,88984	0,77393	— 0,11591
По пассажирскому движенію 1907 г., при совершенномъ въ этомъ году пробѣгѣ и при недовыручкѣ въ поверстной платѣ, общая недовыручка рублей	—	—	— 12.219.773
Пробѣги грузовъ 1,000 пудо-верстъ . .	1.468.361.038	1.620.465.805	152.104.767
Средняя пудо-верстная плата за пудъ	0,0199	0,0201	0,0002
По товарному движенію 1907 г. при совершенной въ этомъ году работѣ, при перевыручкѣ съ пудо-версты противъ 1903 г. перевыручено . . .	—	—	3.240.932
Пробѣгъ обратныхъ переселенческихъ поѣздовъ 1,000 верстъ	411	1.819	1.408
При средней стоимости движенія поѣздо-верстъ 0,83 р. расходъ рублей .	341.000	1.510.000	1.169.000

Полная сумма убытка 1907 г. сравнительно съ 1903 г 29.249.200 р.

---

[1]) Изъ этихъ двухъ суммъ, составляющихъ въ совокупности 19.101.369 р. Екатерининскою дорогою въ 1907 г. уплочена ея доля въ 6.345.389 р. и на часть остальныхъ казенныхъ дорогъ

Европейской Россіи осталась уплата	12.755.980 р
Часть этой суммы вызвана Николаевскою дорогою	6.813.914 »
» » » Сѣверными дорогами	3.616.902 »
Итого	10.430.816 р
Всѣми остальными дорогами	2.325.164 »

Таблица 2 прод.

Казенныя дороги Азіатской Россіи.

	1903 г.	1907 г.	Въ 1907 г. сравнительно съ 1903 г. болѣе — менѣе.
Протяженіе дорогъ верстъ	6,935	8,929	1,994
Капиталы, затраченные путемъ займовъ	60.374.160	90.758.311	30.384.151
Капиталы изъ рессурсовъ Государственнаго Казначейства	354.725.723	642.255.002	287.529.279
Проценты и погашеніе по долгамъ . .	2.100.627	3.370.990	1.270.363
$4^1/_2$% на капиталы Государственнаго Казначейства	15.506.056	28.901.475	13.395.419
Пробѣгъ пассажировъ 1.000 верстъ . .	1,496,835	4,800,495	—
Средняя поверстная плата пассажира, копѣйки.	0,4544	0,2370	— 0,2174
По пассажирскому движенію 1907 г., при совершенномъ въ этомъ году пробѣгѣ и при оказавшейся недовыручкѣ на пассажиро-верстѣ въ 0,2174 к., общая недовыручка рублей	—	—	— 3.253.000
Пробѣги грузовъ, 1,000 пудо-верстъ .	126,819,306	219,327,382	92,508,076
Средняя плата за пудо-версту копѣйки	0,02326	0,02060	— 0,00266
По товарному движенію 1907 г., при совершенной въ этомъ году работѣ при недовыручкѣ съ пудо-версты въ 0,00266 получилась общая недовыручка	—	—	— 5.734.098
Пробѣгъ обратныхъ пореселенческихъ поѣздовъ 1,000 верстъ	159	925	766
Изъ нихъ приблизительно на Забайкальскую	—	—	87
Изъ нихъ приблизительно на Сибирскую	—	—	679
При стоимости поѣздо-верстъ въ 1907 г.	—	—	—
На Забайкальскую 2,43 р. убытокъ . .	—	—	211.000
На Сибирскую 1,36 р. убытокъ	—	—	923.000

Полная сумма убытка 1907 г. сравнительно съ 1903 г. 1.270.363 + 13.395.419 + 3.253.000 + 5.734.098 + 211.000 + + 923.000 = 24.786.880 р.

Изъ таблицы 2 видно, что въ 1907 году сравнительно съ 1903 годомъ казенныя дороги Европейской Россіи:

На пассажирскомъ движеніи недовыручили . 12.219.773 р.
И на товарномъ движеніи перевыручили . . . . 3.240.932 »

Итого недовыручили . . . . . 8.978.841 р.

Дороги Азіатской Россіи недовыручили въ 1907 году.

По пассажирскому движенію . . . . . 3.253.000 р.
По товарному движенію . . . . . 5.734.098 »

Итого недовыручили . . . . 8.987.098 р.

Переселенческое движеніе нанесло убытки:
Сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи . 1.169.000 р.
Сѣти казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи . . . 1.134.000 р.

Включая въ число убытковъ, неоплаченные доходами дорогъ проценты на строительные капиталы, найдемъ, что въ 1907 году сравнительно съ 1903 годомъ убыточность казенныхъ дорогъ возросла на:

Сѣти дорогъ Европейской Россіи:
Отъ недовыручки . . . . . 8.978.841 р.
Отъ переселенческаго движенія . . . . . 1.169.000 »
Отъ увеличенія процентовъ на капиталы . . 19.101.369 »

Итого . . . . 29.249.210 р.

На сѣти дорогъ Азіатской Россіи:
Отъ недовыручки . . . . . 8.987.098 р.
Отъ переселенческаго движенія . . . . . 1.134.000 »
Отъ увеличенія процентовъ на капиталы . . 14.665.782 »

Итого . . . . . 24.786.880 р.

Полная сумма увеличенія убытковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, явившихся въ 1907 году по сравненію съ 1903 годомъ, независимо отъ хозяйственной дѣятельности органовъ управленія ими, составляла:

$$29.249.210 + 24.786.880 = 54.036.090.$$

б) увеличеніе расходовъ отъ мѣстныхъ распоряженій.

Сверхъ только что упомянутыхъ обстоятельствъ, увеличившихъ въ 1907 году убыточность казенной сѣти желѣзныхъ дорогъ на сумму свыше 54 милліоновъ рублей, были и другія, оказавшія вліяніе въ томъ же направленіи. Эти послѣднія обстоятельства были связаны съ хозяйственною дѣятельностью отдѣльныхъ дорогъ въ 1903 и 1907 годахъ.

Для первоначальнаго уясненія этой стороны дѣла принятъ способъ сравненія расходовъ 1907 года съ расходами 1903 года по каждой статьѣ отчетовъ, входящихъ въ три главные отдѣла расходовъ: въ отдѣлъ III по службѣ пути, въ отдѣлъ IV по службѣ движенія и въ отдѣлъ V по службѣ тяги.

На основаніи отчетовъ дорогъ, относящихся къ упомянутымъ годамъ, составлены прилагаемыя въ концѣ таблицы I—VI.

Въ нихъ приведены расходы, относимые къ принятымъ измѣрителямъ—къ 1 верстѣ длины дороги и къ 10.000 вагонныхъ осе-верстъ пробѣга.

Въ таблицахъ I и IV, относящихся къ отдѣлу III смѣты, показаны еще расходы на новый измѣритель—на 1 расчетную версту. Расходы по службѣ пути и сооруженій, отнесенные на 1 версту эксплоатаціонной длины на линіяхъ въ два пути и съ большимъ развитіемъ вѣтвей, естественно должны значительно отличаться отъ соотвѣтственныхъ расходовъ на дорогахъ въ одинъ путь и съ малымъ развитіемъ вѣтвей. Чтобы по возможности уменьшить это различіе и улучшить условія сравненія расходовъ по службѣ пути и сооруженій, производимыхъ разными дорогами, всѣ расходы по отдѣлу III въ таблицахъ указаны на расчетную версту. Расчетная длина дороги опредѣлена слѣдующимъ образомъ. Каждая верста одного главнаго пути принята на 1 версту; верста вторыхъ путей принята за $^3/_4$ версты и верста вѣтвей и разъѣздныхъ и станціонныхъ путей за $^1/_3$ версты. Исчисленная такимъ образомъ длина и принята за расчетную длину.

Разсмотрѣніе этихъ таблицъ, правда, не даетъ возможности приходить непосредственно къ точнымъ заключеніямъ о

сравнительныхъ достоинствахъ хозяйственной дѣятельности управленій дорогъ какъ потому, что дороги находятся въ различныхъ мѣстныхъ условіяхъ, по отношенію къ климату, почвѣ, плану и профилю своему, роду и густотѣ движенія и т. п., такъ и потому, что при отсутствіи строго установленной системы счетоводства, однородные расходы иногда относятся разными дорогами не на одни и тѣ же номера смѣтъ или отчетовъ.

Тѣмъ не менѣе эти таблицы при нѣкоторыхъ поправкахъ даютъ матеріалъ и для заключеній о степени хозяйственности распоряженій мѣстныхъ органовъ управленія.

Что же касается расходовъ одной и той же дороги въ разные годы, то сличеніе становится еще болѣе допустимымъ, такъ какъ принятые на дорогахъ способы разнесенія расходовъ по номерамъ смѣтъ и отчетовъ или не измѣняются вовсе, или мѣняются мало.

Для сличенія расходовъ 1903 и 1907 годовъ въ суммахъ, заслуживающихъ особаго вниманія, выбраны только статьи съ крупными расходами и оставлены всѣ мелочныя. Особое вниманіе было обращено на расходы по содержанію личнаго состава или расходы, особенно сильно связанные съ расходами на оплату труда, и затѣмъ расходы на отопленіе.

Сопоставленіе этого рода расходовъ приводится въ слѣдующихъ таблицахъ отъ таблицы 3 до 12, 14—16. Въ этихъ таблицахъ расходы, относимые къ нѣсколькимъ статьямъ, опредѣляющимъ разные виды довольствія одной и той же группы лицъ, соединены вмѣстѣ. Для каждой дороги показанъ расходъ, бывшій въ 1903 году, а въ сосѣднемъ столбцѣ указано увеличеніе, оказавшееся въ 1907 году, и затѣмъ полный расходъ, сдѣланный въ 1907 году сообразно числу единицъ, соотвѣтствовавшихъ 1907 году и бывшему въ 1907 году увеличенію расхода.

Таблица 3.

Расходы по службѣ пути и сооруженій, по содержанію личнаго состава.

ОТДѢЛЪ III.

	Расчетное протяженіе дороги въ 1907 г.	Управленіе службою. Гл. I. ст. 1.			Надзоръ за путемъ. Гл. 2 ст. 1, 2, 3, 4.			Надзоръ за зданіями Гл. 3 ст. 1, 2, 3, 4 и 5.		
		Стоило на расчетную версту въ 1903 г.	Увеличеніе расхода въ 1907 году.		Стоило на расчетную версту въ 1903 г.	Увеличеніе расхода въ 1907 году.		Стоило на расчетную версту въ 1903 г.	Увеличеніе расхода въ 1907 году.	
			На расчетную версту.	Всего.		На расчетную версту.	Всего.		На расчетную версту.	Всего.
	верстъ.	Руб.		100 р.	Руб.		100 р.	Руб.		100 р.
Казенныя дороги:										
Екатерининская . .	3.924	73,48	4,07	160	344,02	77,80	3.488	228,01	14,43	566
Закавказская . . .	1.933	105,19	1,01	20	528,90	139,52	2.697	242,60	87,42	1.690
Либаво-Роменская .	1.619	91,40	1,41	23	383,16	29,46	477	262,41	–36,18	— 586
Московско - Брестская	1.913	66,62	4,34	83	330,37	43,11	825	201,24	64,10	1.226
Московско-Курская	2.036	83,50	4,09	83	375,58	45,87	934	276,15	42,60	867
Николаевская , . .	2.989	108,18	—9,11	—272	519,69	—0,43	— 13	516,47	–146,59	–4.382
Пермская	2.197	72,45	5,53	122	378,07	43,38	953	155,05	28,94	636
Полѣсскія	1.708	89,46	—7,29	—125	357,60	4,23	72	191,50	–14,05	— 240
Привислинскія . .	2.826	81,25	0,81	23	363,20	92,29	2.608	196,11	47,69	1.331
Риго-Орловская . .	2.222	67,93	2,20	49	361,07	33,50	744	162,28	— 1,78	— 40
Самаро-Златоустовская	1.685	84,31	4,35	73	374,77	34,09	574	225,73	— 8.01	— 175
Сызрано-Вяземская	1.548	78,26	5,87	91	349,15	73,18	1.133	184,13	46,43	719
Сѣверныя широколейныя	2.427	122,17	–17,60	—232	377,72	73,26	1.778	178,45	15,49	376
Сѣверо-Западныя .	3.810	86,61	3,69	141	371,95	44,45	1.694	238,67	5,62	214
Юго-Западныя . .	5.417	63,87	21,40	1.191	322,09	56,84	3.080	222,21	59,50	3.223
Южныя	4.340	71,07	15.00	651	414,38	6,33	275	260,31	10,42	452
				2.678			21.332			11.300
				—629			— 13			–5.423
Забайкальская . . .	1.822	131,23	58,27	1.074	863,70	139,36	2.539	154,31	402,27	7.329
Сибирская	3.424	107,64	11,94	409	583,34	115,61	3.958	249,99	109,44	3.747
Средне-Азіатская .	2.513	113,66	16,20	407	366,87	95,38	2.397	146,62	0,60	15
Ташкентская . . .	2.241	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				1.890			8.894			11.091

	Расчетное протяженіе дороги въ 1907 г.	Управленіе службою. Гл. I. ст. 1.			Надзоръ за путемъ. Гл. 2 ст. 1, 2, 3, 4.			Надзоръ за зданіями. Гл. 3 ст. 1, 2, 3 4 и 5.		
		Стоило на расчетную версту въ 1903 г.	Увеличеніе расхода въ 1907 году.		Стоило на расчетную версту въ 1903 г.	Увеличеніе расхода въ 1907 году.		Стоило на расчетную версту въ 1903 г.	Увеличеніе расхода въ 1907 г.	
			На расчетную версту.	Всего.		На расчетную версту.	Всего.		На расчетную версту.	Всего.
	верстъ.	Руб.		100 р.	Руб.		100 р.	Руб.		100 р.
Частныя дороги:										
Варшаво-Вѣнская .	1.222	217,83	—1,10	— 13	739,96	136,78	1.665	546,65	20,82	228
Владикавказская .	2.894	104,82	10,56	304	437,60	23,52	681	309,05	—28,22	— 837
Московско - Виндаво - Рыбинская Московская сѣть	1.304	102,26	—3,42	— 45	338,67	—45.96	—599	117,37	41,33	424
Московско - Виндаво - Рыбинская Петербургская сѣть	1.446	87,38	16,19	234	286,58	76,15	1.101	139,66	33,33	304
Московско - Казанская	2.393	82,02	10,20	244	277,55	65,22	1.561	186,60	26,17	605
Московско - Кіево-Воронежская . .	2.786	82,20	10,60	189	312,53	73,94	2.060	153,78	76,43	2.167
Рязанско-Уральская	4.310	86,95	6,77	292	317,71	65,63	2.788	299,30	56,08	2.445
Юго-Восточныя . .	3.641	78,33	3,25	118	309,42	42,20	1.132	195,25	21,39	789
				1.381			10.988			6.962
				— 58			—599			— 837

Въ таблицѣ 3 видно, что вслѣдствіе увеличенія содержанія служащимъ и вслѣдствіе урегулированія времени работы и отдыха расходы на расчетную версту почти на всѣхъ дорогахъ возросли и во многихъ случаяхъ возросли очень сильно; но на нѣкоторыхъ дорогахъ, повидимому, были сдѣланы даже сбереженія. На нѣкоторыхъ дорогахъ были дѣйствительно сдѣланы сбереженія: по управленію службою пути—на Полѣсскихъ 12,5 тыс. руб., на Московско-Виндаво-Рыбинской, Московской сѣти 4,5 ; по надзору за путемъ—на Московско-Виндаво-Рыбинской Московской сѣти 39,9 тыс. руб.; по надзору за зданіями на Либаво-Роменской—58,6 тыс. руб.,

Полѣсскихъ 24 тыс. руб., Риго-Орловской—4 тыс. руб. и на Владикавказской 83,7 тыс. руб. Всѣ эти сбереженія были сдѣланы, повидимому, вслѣдствіе бывшихъ въ 1903 году по этимъ статьямъ особенно большихъ расходовъ. Они должны быть приняты въ расчетъ при окончательномъ сличеніи расходовъ 1907 и 1903 годовъ. Сбереженій же на Николаевской дорогѣ, на Сѣверныхъ ширококолейныхъ и на Варшаво-Вѣнской не было сдѣлано никакихъ. Такъ на Николаевской дорогѣ расходъ по управленію службы пути, бывшій въ 1903 году $108,_{18} \times 1.623$ или 176 тыс. руб., оказался въ 1907 году $97,29 \times 2.898$ или 282 тыс. руб. или болѣе на 106 тыс. руб. при увеличеніи протяженія линій на 1.175 верстъ. Увеличеніе произошло вслѣдствіе присоединенія новыхъ линій частью двупутныхъ, частью однопутныхъ съ весьма слабымъ движеніемъ, менѣе густымъ чѣмъ на двупутной линіи Московско-Брестской дороги. Присоединенныя къ Николаевской дорогѣ линіи на ихъ управленіе не должны были требовать расходовъ болѣе, чѣмъ было нужно на Московско-Брестской дорогѣ. Расходы этой послѣдней на расчетную версту въ 1903 году составляли $66,_{62}$, слѣдовательно увеличеніе расхода должно было достигать суммы не свыше $66,_{62} \times 1.175$ или 78 тыс. руб., на самомъ же дѣлѣ расходъ достигъ 106 тыс. руб. или оказалось болѣе на 28 тыс. руб.

На сѣверныхъ дорогахъ широкой колеи расходъ на управленіе въ 1903 году былъ изъ ряду вонъ огроменъ. Онъ былъ болѣе, чѣмъ на самой дорогой Николаевской дорогѣ на $122,_{17} - 108,_{18} = 13,_{99}$ р., поэтому въ уменьшеніи расхода 1907 года на 17 руб. 60 коп. нельзя усматривать указанія, что повышеніе расходовъ на оплату труда не отразилось на разсматриваемой дорогѣ. При всѣхъ этихъ условіяхъ оказалось, что повышеніе содержанія личнаго состава по службѣ пути вызвало въ 1907 году сравнительно съ 1903 годомъ увеличеніе расходовъ.

На сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи:

$267,_8 + 2.133,_2 + 1.130 - 62,_9 - 1,_3 - 542,_3 = 2.924,_5$ тыс.

По сѣти казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи:

$189,_0 + 889,_4 + 1.109,_1 =$ . . . . . 2.187,5 тыс. руб.

Итого на казенныхъ дорогахъ . . 5.112 тыс. руб.

На частныхъ дорогахъ:

$138,_1 + 1.098,_8 + 696,_2 - 58 - 59,_9 - 83,_7 = 1.731,_5$ тыс. руб.

На всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Россіи увеличеніе содержанія личнаго состава по службѣ пути и сооруженій вызвало въ 1907 году расходъ болѣе 1903 года на

$5.112,_0 + 1.731,_5 = 6.843,_5$ тыс. руб.

Таблица 4.

Расходы по службѣ пути и сооруженій, не зависящіе отъ содержанія личнаго состава.

— ОТДѢЛЪ III.

	Расчетное протяженіе дороги, верстъ въ 1907 г.	Ремонтъ полотна и искусственныхъ сооруженій глава 2, ст. 6, 7 и 8. Рубли. Стоимость расчетной версты 1903 г.	Ремонтъ полотна и искусственныхъ сооруженій глава 2, ст. 6, 7 и 8. Рубли. Увеличеніе расхода въ 1907 г. На расчетную версту.	Ремонтъ полотна и искусственныхъ сооруженій глава 2, ст. 6, 7 и 8. Рубли. Увеличеніе расхода въ 1907 г. Всего.	Ремонтъ верхняго строенія гл. 2 ст. 9 въ 1903 г.	Зимній ремонтъ глава 2 ст. 10. Рубли. Стоимость расчетной версты 1903 г.	Зимній ремонтъ глава 2 ст. 10. Рубли. Увеличеніе расхода въ 1907 г. На расчетную версту.	Зимній ремонтъ глава 2 ст. 10. Рубли. Увеличеніе расхода въ 1907 г. Всего.
Казенныя дороги:								
Екатерининская. . .	3.924	57,71	— 6,22	— 48	Средняя стоимость ремонта на расчетную версту длины дороги 552,2. Весь расходъ въ 1903 году былъ 25.049.653 р. Сверхъ нормы частныхъ дорогъ израсходовано 45.363 (552,2 — 3854) = 7.566.500 р.	156,96	167,11	6.582
Закавказская	1.933	190,22	— 2,13	— 41		86,93	20,25	391
Либаво-Роменская. .	1.619	89,23	— 43,31	— 701		61,34	129,36	2.094
Московско-Брестская	1.913	69,03	— 26,85	— 514		51,37	105,94	2.027
Московско-Курская .	2.036	81,10	— 33,66	— 685		102,31	116,49	2.372
Николаевская. . . .	2.989	170,97	— 83,40	— 2.493		128,60	22,98	687
Пермская	2.197	65,81	— 5,61	— 123		145,52	21,62	475
Полѣсскія	1.708	67,99	— 0,89	— 15		101,24	68,39	1.168
Привислинскія . . .	2.826	62,18	20,23	572		25,74	76,29	2.156
Риго-Орловская. . .	2.222	85,27	— 7,21	— 160		77,71	124,30	2.762
Самаро - Златоустовская	1.685	163,83	— 72,87	— 1.228		313,73	130,53	2.199

	Расчетное протяженіе дороги, верстъ въ 1907 г.	Ремонтъ полотна и искусственныхъ сооруженій глава 2, ст. 6, 7 и 8.				Ремонтъ верхняго строенія гл. 2 ст. 9 въ 1903 г.	Зимній ремонтъ глава 2 ст. 10.			
		Стоимость расчетной версты 1903 г.	Увеличеніе расхода въ 1907 г.				Стоимость расчетной версты 1903 г.	Увеличеніе расхода въ 1907 г.		
			На расчетную версту.	Всего.				На расчетную версту.	Всего.	
		Рубли.					Рубли.			
Сызрано - Вяземская.	1.548	71,90	1,56	24		281,96	251,15	3.893		
Сѣверныя, широколейныя	2.427	107,95	— 11,98	— 291		123,12	43,76	1.062		
Сѣверо-Западныя . .	3.810	65,43	— 20,14	— 767		86,53	33,88	1.291		
Юго-Западныя . . .	5.417	82,45	30,41	1.648		91,55	160,53	8.698		
Южныя	4.340	66,00	19,55	848		122,80	— 74,74	— 3.345		
				3.215				37.857		
				— 6.943				— 3.345		
Забайкальская . . .	1.822	124,66	65,40	1.192		122,16	181,16	3.312		
Сибирская	3.424	81,13	— 21,86	— 748		185,23	91,90	3.147		
Средне-Азіатская . .	2.513	82,95	— 20,99	— 527		26,58	— 11,51	— 289		
Ташкентская	2.241	—	—			—	—			
				1.192				6.459		
				— 1.275				— 289		
Частныя дороги:										
Варшаво-Вѣнская. .	1.222	363,38	—167,13	— 1.309		75,21	72,54	886		
Владикавказская . .	2.894	79,11	— 17,03	— 493		78,40	8,16	236		
Московско - Виндаво-Рыбинская, московская сѣть.	1.304	102,95	— 43,04	— 561		69,57	15,99	209		
Московско - Виндаво-Рыбинская, петербургская сѣть. . .	1.446	52,83	7,70	113		59,57	— 9,15	— 132		
Московско-Казанская.	2.393	147,52	— 41,59	— 995		152,74	93,57	2.359		
Московско - Кіево-Воронежская	2.786	69,51	10,49	292		39,86	117,38	3.270		
Рязанско-Уральская .	4.310	232,84	—111,46	— 4.804		248,71	115,00	4.957		
Юго-Восточныя . . .	3.641	75,88	— 15,04	— 548		142,03	198,35	7.222		
				405				19.139		
				— 8.710				— 132		

Средняя стоимость ремонта на версту длины дороги 552,2; весь расходъ въ 1903 году былъ 25.049.653 р. Сверхъ нормы частныхъ дорогъ израсходовано 45.363 (552,2—385,4)=7.566.500 р.

Средняя стоимость ремонта на версту длины дороги 398,5, всего 6.358.707 р.

Изъ таблицы 4, относящейся также къ службѣ пути и сооруженій, но заключающей въ себѣ расходы, мало зависящіе отъ вознагражденія за трудъ служащихъ, оказывается, что въ 1907 году сравнительно съ 1903 годомъ расходы по ремонту полотна дороги и искусственныхъ сооруженій потребовали расходы меньшіе:

На сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи:

$$694{,}_3 - 321{,}_5 = 372{,}_8 \text{ тыс. руб.}$$

На сѣти казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи:

$$127{,}_5 - 119{,}_2 = 8{,}_3 \text{ тыс. руб.}$$

Всего на казенныхъ дорогахъ этотъ расходъ оказался въ 1907 году менѣе, чѣмъ въ 1903 г.:

$$372{,}_8 + 8{,}_3 = 381{,}_1 \text{ тыс. руб.}$$

На частныхъ дорогахъ меньше на

$$871{,}_0 - 40{,}_5 = 830{,}_5 \text{ тыс. руб.}$$

На всей сѣти русскихъ дорогъ менѣе на

$$381{,}_1 + 830{,}_5 = 1211{,}_6 \text{ тыс. руб.}$$

Зимній ремонтъ напротивъ въ 1907 году оказался дороже, чѣмъ въ 1903 году:

На сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи на

$$3.785{,}_7 - 334{,}_5 = 3.451{,}_2 \text{ тыс. руб.}$$

На сѣти казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи на

$$645{,}_9 - 28{,}_9 = 617{,}_0 \text{ тыс. руб.}$$

Всего на казенныхъ дорогахъ израсходовано болѣе на

$$3.451{,}_2 + 617{,}_0 = 4.068{,}_2 \text{ тыс. руб.}$$

На частныхъ дорогахъ болѣе на

$$1.913{,}_9 - 13{,}_2 = 1.900{,}_7 \text{ тыс. руб.}$$

Итого зимній ремонтъ въ 1907 году обошелся дороже на

$$4.068{,}_2 + 1.900{,}_7 = 5.968{,}9 \text{ тыс. руб.}$$

Слѣдовательно, расходы, мало зависящіе отъ содержанія служащихъ по службѣ пути, въ 1907 году оказались больше, чѣмъ въ 1903 году на

$$5.968{,}_9 - 1.211{,}_6 = 4.757{,}_3 \text{ тыс. руб.}$$

Полное увеличеніе расхода 1907 сравнительно съ 1903 годомъ по службѣ пути и сооруженій составило сумму

$$6.895{,}_7 + 4.757{,}_3 = 11.653{,}_0 \text{ тыс. руб.}$$

Таблица 5.

Расходы по службѣ движенія, зависящіе отъ содержанія личнаго состава.

ОТДѢЛЪ IV.

	Пробѣгъ вагонныхъ осей въ 1907 г. 10.000 вагоно-осе-верстъ.	Управленіе службы. Гл. 1.			Станціонная служба Гл. 2, ст. 1, 2. 3 и 4.			Служба поѣздовъ Гл. 3, ст. 1, 2, 3 и 4.		
		Стоимость на 10.000 вагоно-осе-верстъ въ 1907 г.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. На 10.000 вагоно-осе-верстъ.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. Всего.	Стоимость на 10.000 вагоно-осе-верстъ въ 1903 г.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. На 10.000 вагоно-осе-верстъ.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. Всего.	Стоимость на 10.000 вагоно-осе-верстъ въ 1903 г.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. На 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. Всего.
		Рубли.			Рубли.			Рубли.		
Казенныя дороги.										
Екатерининская . .	131.760	1,89	0,26	382	10,83	10,41	13,716	10,35	2.11	2.780
Закавказская . . .	46.986	2,20	2,07	973	16,24	15,16	7.123	15,92	9,99	4.694
Либаво-Роменская.	48.258	2,24	0,54	261	18,84	5,09	2.456	9,32	1,70	820
Московско-Брестская	43.263	2,30	0,15	65	16,66	3,19	1.380	9,99	2,07	896
Московско-Курская	73 83.841	1,71	—0,08	— 67	18,82	5,39	4.519	9,46	1,72	1.442
Николаевская . . .	91.033	1,80	0,98	892	18,91	9,45	8.603	9,12	3,39	3.086
Пермская	30 44.270	2,87	—0,67	—292	21,19	— 1,55	— 686	12,08	— 1,21	— 536
Полѣсскія	39.191	2,19	0,50	196	15,18	— 4,17	1.634	8,81	1,79	702
Привислинскія . .	72.334	2,53	0,30	217	21,55	4,28	3.096	10,36	2,66	1.924
Риго-Орловская . .	50.382	2,35	0,28	141	20,00	6,93	3.491	9,97	0,96	484
Самаро-Златоустовская	59 76,548	1,90	—0,24	—184	13,13	— 0,16	— 122	10,12	1,58	1.209
Сызрано-Вяземская	36 45,706	2,62	—0,33	—151	23,20	— 0,09	— 41	11,24	+ 2,28	+1.042
Сѣверныя широколейныя	48.736	3,53	0,47	229	27,02	— 3,03	--1.476	11,24	1,21	590
Сѣверо-Западныя .	88.010	2,88	0,06	53	20,84	5,53	4.867	10,86	0,84	1.619
Юго-Западныя . .	173.066	2,41	0,43	744	16,01	3,80	6.577	8,74	4,53	7.840
Южныя	163.205	1,66	0,75	3.224	18,35	2,77	4.521	9,23	1,63	2.660
				5.377			61.983			31.788
				—694			--2.325			—536

	Пробѣгъ вагонныхъ осей въ 1907 г. 10.000 вагоно-осе-верстъ.	Управленіе службы. Гл. 1.			Станціонная служба Гл. 2, ст. 1, 2, 3 и 4.			Станціонная служба Гл. 2, ст. 1, 2, 3 и 4.		
		Стоимость на 10.000 вагоно-осе-верстъ въ 1907 г.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. На 10.000 вагоно-осе-верстъ.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. Всего.	Стоимость на 10.000 вагоно-осе-верстъ въ 1903 г.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. На 10.000 вагоно-осе-верстъ.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. Всего.	Стоимость на 10.000 вагоно-осе-верстъ въ 1903 г.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. На 10.000 вагоно-осе-верстъ.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г. Всего.
		Р у б л и.			Р у б л и.			Р у б л и.		
Забайкальская . .	16.600 40.909	6,89	—2,12	—867	43,57	— 1,35	552	27,75	5,31	2.172
Сибирская	136.463	2,17	—0,41	—560	14,37	0,53	723	12,69	—0,14	— 191
Средне-Азіатская .	43.327	1,96	0,43	186	11,37	8,07	3.496	6,50	3,35	1.451
Ташкентская . . .	47.297	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				186			4.219			3.623
				--1.427			— 552			191
Частныя дороги.										
Варшаво-Вѣнская .	51.286	2,76	2,21	1.133	27,63	16,21	5.236	10,40	4,21	2.159
Владикавказская .	100.395	2,69	—0,23	—231	15,78	0,27	271	8,08	1,33	1.335
Московско - Виндаво - Рыбинская Московская сѣть.	20,491	3,84	0,76	156	16,14	2,78	570	7,68	1,47	301
Московско - Виндаво - Рыбинская Петербургская сѣть	30.124	2,83	0,49	148	13,77	5,60	1.787	7,75	0,62	187
Московско - Казанская	71.740	1,78	0,13	93	13,37	5,42	3.888	7,03	2,60	1.865
Московско - Кіево-Воронежская . .	68.696	3,14	0,42	289	18,80	2,56	1.759	9,72	1,27	872
Рязанско - Уральская	96.967	3,13	0,66	640	21,94	6,81	6.603	8,34	1,21	1.173
Юго-Восточныя . .	108.283	2,45	0,11	119	18,28	1,40	1.516	8,55	1,40	1.516
				2.578			21.630			9,408
				— 231						

Таблица 6.

Расходы по службѣ движенія, не зависящіе отъ содержанія личнаго состава.

ОТДѢЛЪ IV.

	Пробѣгъ вагоно-осей въ 1907 году.	Расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ багажа и товаровъ. Глав. 2, ст. 9.		
		Стоимость на 10,000 вагоно-осе-верстъ въ 1903 г.	Увеличилось расходовъ въ 1907 году.	
			На 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Всего.
		Р у б л и.		
Казенныя дороги.				
Екатерининская	131,760	5,01	1,48	195
Закавказская	46,986	5,60	10,25	4.816
Либаво-Роменская	48,258	5,18	2,56	1.235
Московско-Брестская	43,263	5,54	0,03	13
Московско-Курская	73 83,841	8,40	—2,02	—1.694
Николаевская	91,033	5,19	2,14	1.948
Пермская	30 44,270	4,47	—0,30	—133
Полѣсскія	39,191	3,19	0,89	349
Привислинскія	72,334	10,32	2,71	1.960
Риго-Орловская	50,382	6,48	1,17	589
Самаро-Златоустовская	76,548	3,90	1,04	800
Сызрано-Вяземская	45,706	5,24	2,46	1.124
Сѣверныя, ширококолейныя	48,736	10,74	—2,41	—1.175
Сѣверо-Западныя	88,010	5,67	0,86	759
Юго-Западныя	173,066	8,49	—1,17	—2.025
Южныя	163,205	7,59	0,76	1.240
				15.028
				—6.027
Забайкальская	40,909	9,91	—1,30	—532
Сибирская	136,463	2,58	1,31	1.788

	Пробѣгъ вагоно-осей въ 1907 году.	Расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ багажа и товаровъ. Глава 2, ст. 9.		
		Стоимость на 10,000 вагоно-осе-верстъ въ 1903 г.	Увеличилось расходовъ въ 1907 году.	
			На 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Всего.
		Р у б л и.		
Средне-Азіатская	43,327	2,57	3,86	1.672
Ташкентская	47,297	—	—	—
				3.460
				—532
Частныя дороги.				
Варшаво-Вѣнская	51,286	4,45	3,17	1.626
Владикавказская	100,395	7,24	1,49	1.436
Московско - Виндаво - Рыбинская, Московская сѣть	20,491	2,22	0,03	6
Московско - Виндаво - Рыбинская, Петербургская сѣть	30,124	4,16	—1,30	—392
Московско-Казанская	71,740	8,50	21,49	15.417
Московско-Кіево-Воронежская . . .	68,696	7,10	0.76	522
Рязанско-Уральская	96,967	6,80	1,30	1.261
Юго-Восточныя	108,283	7,53	1,76	1.906
				22.174
				—392

Измѣненія расходовъ по службѣ движенія по отдѣлу IV смѣтъ и отчетовъ указаны по отдѣльнымъ дорогамъ въ таблицахъ 5 и 6.

Въ таблицѣ 5 показано измѣненіе расходовъ, зависящихъ отъ увеличенія содержанія личнаго состава.

Въ 1907 году по сравненію съ 1903 годомъ расходы увеличились:

На сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи на $537,_7 + 6.198,_3 + 3.178,_8 - 69,_4 - 232,_5 - 53,_6 = 9.559,_3$ тыс. руб.

На сѣти казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи:

$18{,}_6 + 421{,}_9 + 362{,}_3 - 142{,}_7 - 55{,}_2 - 19{,}_1 = 585{,}_8$ тыс. руб.

Итого на казенныхъ дорогахъ $10.145{,}_1$ тыс. руб.

На частныхъ дорогахъ увеличился расходъ на

$257{,}_8 + 2.163{,}_0 + 940{,}_8 - 23{,}_1 = 3.338{,}_5$ тыс. руб.

На всей сѣти увеличеніе содержанія личнаго состава по службѣ движенія вызвало въ 1907 году по сравненію съ 1903 годомъ увеличеніе расхода въ

$10.145{,}_1 + 3.338{,}_5 = 13.483{,}_6$ тыс. руб.

Расходъ, мало зависящій отъ увеличенія содержанія личнаго состава, возросшій вслѣдствіе увеличенія заработной платы въ 1907 году, сравнительно съ 1903 годомъ повысился:

На сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи на

$1.502{,}_8 - 602{,}_7 = 900{,}_1$ тыс. руб.

На сѣти казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи на

$346{,}_0 - 53{,}_2 = 292{,}_8$

Всего на казенныхъ дорогахъ на $1.192{,}_9$ тыс. руб.

На частныхъ дорогахъ на

$2.217{,}_4 - 39{,}_2 = 2.178{,}_2$ тыс. руб.

На всѣхъ дорогахъ Россіи на

$1.192{,}_9 + 2.178{,}_2 = 3.371{,}_1$ тыс. руб.

Весь расходъ на всей сѣти по службѣ движенія возросъ на

$13.483{,}_6 + 3.371{,}_1 = 16.854{,}_7$ тыс. руб.

Увеличеніе въ 1907 году сравнительно съ 1903 годомъ по службѣ тяги, (V, отдѣлъ смѣтъ и отчетовъ) по отдѣльнымъ дорогамъ указано въ таблицахъ 7 и 8.

Таблица 7.

Расходы по службѣ тяги, зависящіе отъ содержанія личнаго состава.

ОТДѢЛЪ V.

	Пробѣгъ вагоно-осей въ 1907 г. 10,000 осе-верст.	Управленіе службы Гл. 1.			Тяга поѣздовъ Гл. 2, ст. 1, 2, 3, 4.			Освѣщ., смазка, чистка паров. Гл. 2, ст. 8, 9, 10.		
		Стоимость въ 1903 г. на 10,000 вагоно-осе-верст.		Увеличеніе расходовъ въ 1907 г.	Стоимость на 10,000 вагоно-осе-верст въ 1903 г.		Увеличеніе расходовъ въ 1907 г.	Стоимость на 10,000 вагоно-осе-верст въ 1903 г.		Увеличеніе расходовъ въ 1907 г.
		на 10,000 вагоно-осе верст.	Всего.		на 10,000 вагоно-осе-верст.	Всего.		на 10,000 вагоно-осе-верст.	Всего.	
		Рубли.			Рубли.			Рубли.		
Казенныя дороги.										
Екатерининская .	106,6 131,760	2,78	—0,20	—264	16,24	3,18	4.190	2,01	0,75	99
Закавказская . . .	46,986	2,39	1,84	865	14,54	9,38	4.407	2,34	2,25	1.057
Либаво-Роменская .	53,2 48,258	1,91	0,51	246	12,19	—0,20	—97	1,20	0,39	188
Московско - Брестская	43,263	2,73	0,22	95	13,09	2,68	1.160	1,75	0,55	238
Московско-Курская	72,3 83,841	2,11	—0,15	—126	13,71	4,36	3.655	0,93	1,03	864
Николаевская . .	94,6 91,033	1,81	1,22	1.111	11,09	3,80	3.459	1,79	0,75	683
Пермская	29,6 44,270	3,88	—1,05	—465	16,22	0,55	243	1,44	0,37	164
Полѣсскія	39,191	2,47	0,40	129	12,36	2,16	695	1,19	0,89	287
Привислинскія . .	61, 72,334	2,73	0,25	181	14,37	3,79	2.365	1,80	0,99	716
Риго-Орловская . .	50,382	2,50	0,35	176	12,22	1,28	645	1,91	0,65	327
Самаро-Златоустовская	59,3 76,548	1,89	—0,37	—283	13,90	0,83	635	1,82	0	0
Сызрано-Вяземская	36,1 45,706	3,39	—0,39	—178	17,93	1,47	672	1,97	0,94	430
Сѣверныя, широколейныя . . .	26,2 48,736	4,00	—0,10	—48	13,82	2,21	1.077	1,77	0,43	210
Сѣверо-Западныя .	88.010	2,90	0,59	519	15,70	1,45	1.276	2,13	0,68	598
Юго-Западныя . .	173,066	1,88	0,45	779	13,58	3,16	4.569	2,20	1,48	2.561
Южныя	163,205	2,17	0,05	82	11,18	3,99	6.512	1,85	0,79	1.289
				4.183 --1.364			35.560 —97			9.711

	Пробѣгъ вагоно-осей въ 1907 г. 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Управленіе службы Гл. I.			Тяга поѣздовъ Гл. 2, ст. 1, 2, 3, 4.			Освѣщ., смазка, чистка паров. Гл. 2, ст. 8, 9, 10.		
		Стоимость въ 1903 г. на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г.		Стоимость на 10,000 вагоно-осе-верстъ въ 1903 г.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г.		Стоимость на 10,000 вагоно-осе-верстъ въ 1903 г.	Увеличеніе расходовъ въ 1907 г.	
			на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Всего.		на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Всего.		на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Всего.
		Р у б л и.			Р у б л и.			Р у б л и.		
Забайкальская . .	16,6 40,909	12,01	—5,44	--2.225	38,43	— 2,25	—920	4,23	1,11	454
Сибирская	25, 136,463	2,89	—0,60	—819	17,96	—0,23	—314	1,88	0,42	573
Средне-Азіатская .	46,0 43,327	3,41	0,68	295	12,89	—4,87	--6.980	2,43	0,20	287
Ташкентская . . .	47,297	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				295			—8.214			1.314
				—3.044						
Частныя дороги.										
Варшаво-Вѣнская .	51,286 95,400	3,18	1,10	564	13,83	6,44	3.303	2,20	1,50	770
Владикавказская .	100,395	2,52	—0,03	—30	15,27	0,10	100	1,28	0,12	120
Московско - Виндаво - Рыбинская, Московская сѣть.	181, 20,491	4,98	—0,19	—39	13,28	0,25	51	1,63	0,07	14
Московско - Виндаво - Рыбинская, Петербургская сѣть	30,124	3,11	0,36	108	11,27	2,65	792	1,24	0,73	220
Московско - Казанская	71,740	2,09	0,50	359	11,09	7,75	5.560	1,29	0,99	710
Московско - Кіево-Воронежская . .	68,696	2,91	0	0	12,82	4,10	2.817	1,68	0,36	247
Рязанско - Уральская	96,967	3,01	0,50	485	13,79	4,17	4.044	1,21	1,06	1.028
Юго-Восточныя . .	108,283	2,55	0,09	97	12,13	2,33	2.523	1,44	0,77	838
				1.613			19.190			3.947
				—69						

Таблица 8.

Расходы по службѣ тяги, зависящіе отъ содержанія личнаго состава.

ОТДѢЛЪ V.

	Пробѣгъ вагоно-осей въ 1907 г. 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Содержаніе вагоновъ. Глава 3 ст. 1, 2 и 3.			Содержаніе мастерскихъ. Глава 4 ст. 1, 2, 3 и 4.		
		Стоило въ 1903 г. на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Увеличеніе расхода въ 1907 г.		Стоило въ 1903 г. на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Увеличеніе расхода въ 1907 г.	
			на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Всего.		на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Всего.
		Рубли.			Рубли.		
Казенныя дороги.							
Екатерининская.	131,760	1,69	0,25	329	2,38	0,86	1.133
Закавказская	46,986	0,93	0,96	451	1,92	1,77	832
Либаво-Роменская	48,258	1,43	0,23	111	2,71	0,68	328
Московско-Брестская . .	43,263	1,19	0,19	82	2,89	0,27	117
Московско-Курская . . .	73 83,841	1,01	0,37	310	2,96	0,54	453
Николаевская	91,033	1,65	0,37	337	3,51	1,26	1.147
Пермская	30 44,270	0,88	0,10	44	4,42	—1,17	—518
Полѣсскія	39,191	1,58	0,21	68	2,40	0,61	196
Привислинскія	72,334	1,61	0,54	391	2,31	0,13	94
Риго-Орловская	50,382	1,40	0,41	207	2,86	0,47	237
Самаро-Златоустовская . .	59,13 76,548	0,80	0,91	697	1,70	—0,25	—191
Сызрано-Вяземская . . .	36,1 45,706	1,51	—0,12	— 55	3,62	—0,41	—187
Сѣверныя, ширококолейн.	26,2 48,736	1,49	—0,08	—39	1,60	1,13	551
Сѣверо-Западныя	188,010	1,83	0,61	537	3,51	0,55	484
Юго-Западныя	173,066	0,76	0,13	225	2,19	0,80	1.385
Южныя	163,205	1,41	0,14	228	2,42	0,07	—114
				4.017			6.957
				—94			—1.010

	Пробѣгъ вагоно-осей въ 1907 г. 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Содержаніе вагоновъ. Глава 3 ст. 1, 2 и 3.			Содержаніе мастерскихъ. Глава 4 ст. 1, 2, 3 и 4.		
		Стоило въ 1903 г. на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Увеличеніе расхода въ 1907 г.		Стоило въ 1903 г. на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Увеличеніе расхода въ 1907 г.	
			на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Всего.		на 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Всего.
		Рубли.			Рубли.		
Забайкальская	16,6 40,909	3,03	—1,06	—434	6,84	—1,99	—814
Сибирская	136,463	0,95	—0,08	—109	2,35	—0,47	—641
Средне-Азіатская . . .	43,327	0,89	0,20	287	4,02	1,36	1.949
Ташкентская	47,297	—	—	—	—	—	—
				287 —543			1.949 —1.455
Частныя дороги.							
Варшаво-Вѣнская . . .	51,286	1,21	0,82	421	4,53	0,50	256
Владикавказскія	100,395	0,78	0,20	201	2,28	0,26	261
Московско Виндаво-Рыбинская, Московская сѣть	20,491	1,58	0,20	41	2,95	—0,11	—23
Московско-Виндаво-Рыбинская, Петербургская сѣть	30,124	1,11	0,24	72	2,17	—0,08	—24
Московско-Казанская . .	71,740	0,89	0,13	93	1,65	0,37	265
Московско-Кіево-Воронежская	68,696	1,27	0,19	131	1,74	0,46	316
Рязанско-Уральская . . .	96,967	1,68	0,85	824	2,72	0,29	281
Юго-Восточныя	95,9 108,283	1,38	0,09	97	2,38	—0,21	—227
				1,880			1.379 —274

Всѣ увеличенія расходовъ, относящіяся къ управленію службою, тягѣ поѣздовъ, освѣщенію, чисткѣ и смазкѣ паровозовъ, содержанію вагоновъ и содержанію мастерскихъ, зависѣли, главнымъ образомъ, отъ увеличенія содержанія личнаго состава.

Въ таблицахъ 9, 10 и 11 приведены увеличенія расходовъ по ремонту подвижного состава и въ таблицѣ 12, — приведены увеличенія расходовъ на отопленіе паровозовъ.

Увеличенія расходовъ, указанныя въ таблицахъ 7 и 8, оказались на казенныхъ дорогахъ сѣти Европейской Россіи:

$418{,}_3 + 3.556{,}_0 + 971{,}_1 + 401{,}_7 + 695{,}_7 = 6.042{,}_8$ тыс. руб.

$- 136{,}_4 - 9{,}_7 - 9{,}_4 - 101{,}_0 \ldots = - 256{,}_5$ » »

Всего . . . $5.786{,}_3$ тыс. руб.

На сѣти Азіатской Россіи:

$29{,}_5 + 131{,}_4 + 28{,}_7 + 194{,}_9 \ldots = 384{,}_5$ тыс. руб.

$- 304{,}_4 - 821{,}_4 - 54{,}_3 - 145{,}_5 \ldots = - 1.325{,}_6$ » »

Итого уменьшеніе на казенныхъ дорогахъ Азіатской Россіи . $941{,}_1$ тыс. руб.

Все увеличеніе расходовъ на казенныхъ дорогахъ:

$5.786{,}_3 - 941{,}_1 = 4.845{,}_2$ тыс. руб.

На частныхъ дорогахъ:

$161{,}_3 + 1.919{,}_0 + 394{,}_7 + 188{,}_0 + 137{,}_9 = 2.800{,}_9$ тыс. руб.

$- 6{,}_9 - 27{,}_4 \ldots = - 34{,}_3$ » »

Итого увеличеніе на частныхъ дорогахъ . . . . . $2.766{,}_6$ тыс. руб.

Увеличеніе расходовъ по ремонту подвижного состава видно изъ таблицъ 9, 10 и 11.

Таблица 9.

Расходы по ремонту паровозовъ.

	Пробѣгъ паровозо-верстъ по 100 въ 1907 г.	Превышеніе въ 1907 г. стоимости противъ			
		въ 1903 г.		въ 1904 г.	
		на 100 паровозо-верстъ.	Всего 100 р.	на 100 паровозо-верстъ.	Всего 100 р.
		Р у б л и.			
Казенныя желѣзныя дороги.					
Екатерининская	369.693	1,66	6.137	2,45	9.057
Закавказскія	153.224	4,30	6.589	3,90	5.976
Либаво-Роменская	107.956	1,96	2.116	1,69	1,824
Московско-Брестская	118.508	2,15	2.548	2,79	3.306
Московско-Курская	227.854	3,84	8.750	3,38	7.701
Николаевская	232.164	— 0,01	— 23	0,86	1.997
Пермская	127.121	2,41	3.064	2,65	3.369
Полѣсскія	99.383	1,18	1.102	1,24	1.232
Привислинскія	243.183	0,79	1.921	0,23	559
Риго-Орловская	129.907	1,22	1.585	0,09	117
Самаро-Златоустовская	189.517	4,91	9.305	4,34	8.225
Сызрано-Вяземская.	155.050	1,48	2.295	2,84	4.403
Сѣверныя ширококолейныя . .	134.668	1,08	1.454	1,31	1.764
Сѣверо-Западныя	290.179	0,64	1.857	1,09	3.163
Юго-Западныя	449.437	1,63	7.326	1,08	4.854
Южныя	409.151	3,28	13.240	2,76	11.293
			69.289		68.840
			— 23		
Забайкальская	117.458	8,47	9.949	11,98	14.071
Сибирская	319.686	5,90	18.861	6,08	19.437
Средне-Азіатская	108.667	10,79	11.725	9,49	10.312
Ташкентская	—	—	—	—	—
			40.535		43.820

	Пробѣгъ паровозо-верстъ по 100 въ 1907 г.	Превышеніе въ 1907 г. стоимости противъ			
		въ 1903 г.		въ 1904 г.	
		на 100 паровозо-верстъ.	Всего 100 р.	на 100 паровозо-верстъ.	Всего 100 р.
		Р у б л и.			
Частныя дороги.					
Варшаво-Вѣнская	119.989	2,33	2.796	2,27	2.724
Владикавказская	259.826	— 1,93	—2.416	— 3,00	—7.795
Московско-Виндаво-Рыбинская Московская сѣть	45.140	1,71	772	0,67	302
Московско-Виндаво-Рыбинская Петербургская сѣть	70.074	0,94	659	0,91	638
Московско-Казанская	152.544	3,59	5.476	3,02	4.607
Московско-Кіево-Воронежская .	172.935	2,46	4.254	3,00	5.188
Рязанско-Уральская	237.911	4,56	10.849	4,61	10.968
Юго-Восточныя	267.608	0,58	1.552	0,66	1.766
			26.358		26.193
			—2.416		—7.795

Таблица 10.

Расходы по ремонту пассажирскихъ вагоновъ.

	Пробѣги пассажирскихъ осе-верстъ 10,000 въ 1907 г.	Превышеніе въ 1907 г. стоимости противъ			
		1903 г.		1904 г.	
		на 10,000 осе-верстъ.	Всего 100 р.	на 10,000 осе-верстъ.	Всего 100 р.
		Р у б л и.			
Казенныя дороги.					
Екатерининская	13,383	6,30	843	6,31	844
Закавказская	10,534	11,93	1.257	10,48	1.104
Либаво-Роменская	8,413	2,22	187	2,23	188
Московско-Брестская	12,929	8,87	1.147	7,76	1.003
Московско-Курская	17,734	14,95	2.651	17,24	3.057

	Пробѣги пассажирскихъ осе-верстъ 10,000 въ 1907 г.	Превышеніе въ 1907 г. стоимости противъ			
		1903 г.		1904 г.	
		на 10,000 осе-верстъ.	Всего 100 р.	на 10,000 осе-верстъ.	Всего 100 р.
		Р у б л и.			
Николаевская	29,984	4,01	1.202	11,12	3.334
Пермская	9,331	4,23	395	3,30	308
Полѣсскія	6,832	1,44	98	6,33	432
Привислинскія	14,398	20,12	2.897	14,84	2.137
Риго-Орловская	11,449	1,51	173	3,58	410
Самаро-Златоустовская	12,771	17,18	2.194	21,30	2.720
Сызрано-Вяземская	13,685	1,32	180	2,70	369
Сѣверныя, ширококолейныя	14,187	4,81	682	7,58	1.075
Сѣверо-Западныя	36,068	5,73	2.067	8,15	2.940
Юго-Западныя	32,638	6,72	2.193	4,69	1.531
Южныя	26,950	5,16	1.391	6,60	1.779
			19.279		22.821
			— 279		— 410
Забайкальская	8,741	49,08	4.290	43,24	3.780
Сибирская	44,003	1,98	871	14,33	6.306
Средне-Азіатская	8,100	11,25	911	11,17	905
Ташкентская	—	—	—	—	—
			6.072		10.991
Частныя дороги.					
Варшаво-Вѣнская	11,719	25,11	2.941	19,24	2.255
Владикавказская	19,186	0,76	146	4,70	902
Московско-Виндаво-Рыбинская, Московская сѣть	4,681	6,74	315	1,42	66
Московско-Виндаво-Рыбинская, Петербургская сѣть	9,096	1,10	99	5,17	470
Московско-Казанская	12,735	15,28	1.946	18,85	2.401
Московско - Кіево - Воронежская	13,740	0,15	21	7,06	970
Рязанско-Уральская	15,997	3,37	539	9,71	1.553
Юго-Восточныя	20,433	2,88	588	2,20	450
			6.134		8.099

Таблица 11.

Расходы по ремонту товарныхъ вагоновъ.

	Пробѣгъ товарныхъ осе-верстъ 10.000 въ 1907 г.	Превышеніе въ 1907 г. стоимости противъ			
		1903 г.		1904 г.	
		На 10.000 осе-верстъ.	Всего 100 р.	На 10.000 осе-верстъ.	Всего 100 р.
		Р у б л и.			
Казенныя дороги.					
Екатерининская	118,377	6,55	7.754	8,80	10.417
Закавказская	36,452	17,19	6.266	18,43	6.718
Либаво-Роменская	39,846	2,89	1.152	1,43	570
Московско-Брестская	30,339	10,24	3.107	9,01	2,735
Московско-Курская	66,107	7,43	4.912	7,42	4,905
Николаевская	61,050	10,95	6.685	10,88	6.642
Пермская	34,939	0,82	286	2,34	818
Полѣсскія	32,359	3,01	974	1.66	537
Привислинскія	57,936	12,15	7.039	12,72	7.369
Риго-Орловская	38,933	3,52	1.370	3,51	1.367
Самаро-Златоустовская	63,777	8,33	5.313	11,21	7.149
Сызрано-Вяземская	32,021	6,51	2.085	9.38	3.004
Сѣверныя, ширококолейныя .	34,549	3,41	1.178	4,00	1.382
Сѣверо-Западныя	51,943	4,98	2.587	5,29	2.748
Юго-Западныя	140.428	3,09	4.339	2,63	3.693
Южныя	136,255	4,11	5.600	6,93	9.442
			60.647		69.496
Забайкальская	32,168	1,38	444	11,15	3.587
Сибирская	92,460	6,69	6.186	9,58	8.858
Средне-Азіатская	35,227	12,79	4.506	11,44	4.030
Ташкентская	—	—	—	—	—
			11.136		16.475

	Пробѣгъ товарныхъ осе-верстъ 10.000 въ 1907 г.	Превышеніе въ 1907 г. стоимости противъ			
		1903 г.		1904 г.	
		На 10.000 осе-верстъ.	Всего 100 р.	На 10.000 осе-верстъ.	Всего 100 р.
		Р у б л и.			
Частныя дороги.					
Варшаво-Вѣнская	39,567	5,60	2.216	3.16	1.250
Владикавказская	81,209	— 1,06	— 860	+ 0,19	154
Московско - Виндаво - Рыбинская, Московская сѣть . . .	15,810	3,20	506	2,92	462
Московско - Виндаво - Рыбинская, Петербургская сѣть. .	21,098	1,07	+ 226	— 0,14	— 30
Московско-Рязанская	59;005	4,20	2.478	4,73	2.803
Московско - Кіево - Воронежская	54,956	6,16	3.385	1,85	1.017
Рязанско-Уральская	80,970	12,69	10.275	13,38	10.834
Юго-Восточныя	87,850	4,17	3.663	3,84	3.373
			22.749		19.893
			— 860		— 30

Изъ этихъ таблицъ видно, что увеличено расходовъ на ремонтъ подвижного состава на казенныхъ дорогахъ.

На сѣти Европейской Россіи было:

$6.928_{,9} + 1.927_{,9} + 6.064_{,7}$ . . . . $= 14.921_{,5}$ тыс. руб.

$- 2_{,3} - 27_{,9}$ . . . . . $= - 30_{,2}$ » »

Итого . . . . . $14.891_{,3}$ тыс. руб.

На сѣти Азіатской Россіи:

$4.053_{,5} + 607_{,2} + 1.113_{,6}$ . . . . . $= 5.774_{,3}$ тыс. руб.

Итого на казенныхъ дорогахъ . . $20.665_{,6}$ тыс. руб.

На частныхъ дорогахъ:

2.635,8 + 613,4 +2.274,9 . . . . . = 5.524,1 тыс. руб.

— 241,6 — 86,0 . . . . . = —327,6 » »

Итого . . . . . 5.196,5 тыс. руб.

Увеличеніе расходовъ на отопленіе паровозовъ, какъ показано въ таблицѣ 12.

Таблица 12.

Расходы по отопленію паровозовъ.

	Число паровозо-верстъ 100 паровозо-верстъ въ 1907 г.	Расходъ на 100 паровозо-верстъ въ 1903 г.	Увеличеніе расхода въ 1907 г.	
			на 100 паровозо-верстъ.	Всего 100 р.
		Р у б л и.		
Казенныя дороги.				
Екатерининская	369,693	8,04	2,19	809,6
Закавказская	153,224	7,62	13,47	2,063,9
Либаво-Роменская	107,956	13,15	1,03	111,2
Московско-Брестская	118,508	16,57	1,29	152,9
Московско-Курская	227,854	11,81	7,62	1.736,2
Николаевская	232,164	15,58	5,48	1.272,3
Пермская	127,121	7,90	1,90	241,5
Полѣсскія	93,383	9,78	1,58	147,3
Привислинскія	243,183	10,94	0,93	226,2
Риго-Орловская	129.907	12,18	1,21	157,2
Самаро-Златоустовская	189,517	13,09	12,68	2.403,1
Сызрано-Вяземская	155,050	11,90	9,64	1.494,7
Сѣверныя, ширококолейныя	134,668	11,92	6,72	905,0
Сѣверо-Западныя	290,179	13,60	0,55	159,6
Юго-Западныя	449,437	12,65	2,95	1.325,8
Южныя	409,151	8,72	0,97	396,9
				13.603,6

	Число паровозо-верстъ 100 паровозо-верстъ въ 1907 г.	Расходъ на 100 паровозо-верстъ въ 1903 г.	Увеличеніе расхода въ 1907 г.	
			на 100 паровозо-верстъ.	Всего 100 р.
		Р у б л и.		
Забайкальская	117,458	15,11	11,89	1.396,6
Сибирская	319,686	11,37	0,55	175,8
Средне-Азіатская	108,667	7,28	4,12	447,7
				2.020,1
				15.623,7
Частныя дороги.				
Варшаво-Вѣнская	119,989	11,81	2,08	249,6
Владикавказская	259,826	7,73	7,47	1.940,9
Московско-Виндаво-Рыбинская, Московская сѣть	45,140	13,81	0,59	26,6
Московско-Виндаво-Рыбинская, Петербургская сѣть	70,074	15,44	0,59	41,4
Московско-Казанская	152,544	13,34	9,27	1.414,1
Московско-Кіево-Воронежская . . .	172,935	17,39	2,71	468,7
Рязанско-Уральская	237,911	10,12	12,66	3.012,0
Юго-Восточныя	267,608	11,24	3,96	1.059,7
				8.130,1

составило на казенныхъ дорогахъ:

Европейской Россіи . . . . . 13.603,6 тыс. руб.

Азіатской Россіи . . . . . 2.020,1 » »

Итого на казенныхъ дорогахъ . . 15.623,7 тыс. руб.

На частныхъ дорогахъ 8.171,6 — 41,4 = 8.130,2 тыс. руб.

Полныя суммы увеличенія расходовъ по службѣ тяги были:

На казенныхъ дорогахъ Европейской Россіи:

5.786,3 + 14.891,3 + 13.603,6 = . . . 34.281,2 тыс. руб.

Азіатской Россіи:

— 941,1 + 5.774,3 + 2.020,1 = ... 6.853,3 тыс. руб.

На частныхъ дорогахъ:

2.766,6 + 5.196,5 + 8.130,2 = ... 16.093,3 тыс. руб.

Увеличеніе расходовъ по всѣмъ тремъ отдѣламъ на казенныхъ дорогахъ:

Европейской Россіи по отдѣлу				III .	6.002,9	тыс. руб.
»	»	»	»	IV .	10.459,4	» »
»	»	»	»	V .	34.281,2	» »
				Всего	50.743,5	тыс. руб.
Азіатской Россіи по отдѣлу				III . .	2.796,2	тыс. руб.
»	»	»	»	IV . . .	878,5	» »
»	»	»	»	V . .	6.853,3	» »
				Всего	10.528,0	тыс. руб.

На частныхъ дорогахъ по отдѣлу III . . . . . 2.853,9 тыс. руб.

На частныхъ дорогахъ по отдѣлу IV . . . . . 5.516,7 » »

На частныхъ дорогахъ по отдѣлу V . . . . . 16.093,3 » »

Всего . . . . . 24.463,9 тыс. руб.

Суммы убытковъ 1907 года по разнымъ причинамъ.

Такимъ образомъ оказывается, что обстоятельства, содѣйствовавшія увеличенію убыточности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, были:

а) на сѣти дорогъ Европейской Россіи.

На сѣти дорогъ Европейской Россіи произошло пониженіе средней выручки за перевозки пассажиро-и товаро-версты на сумму . . . . . 8.978,8 тыс. руб.

Переселенческое движеніе принесло убытка	1.169,0 тыс. руб.
Увеличеніе платежей въ размѣрѣ $4\frac{1}{2}\%$ на капиталы, выданные изъ рессурсовъ Государственнаго казначейства на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе дороги. . .	19.101,4 » »
Увеличеніе расходовъ на повышенную оплату труда и матеріаловъ по расходамъ по службамъ пути, движенія и тяги, на болѣе значительный зимній ремонтъ и на отопленіе паровозовъ, всего.	50.743,8 » »
Итого	79.993,0 тыс. руб.

Въ 1903 году, по даннымъ Государственнаго Контроля, сѣть казенныхъ дорогъ Европейской Россіи дала перевыручку, (сверхъ всѣхъ своихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ и сверхъ всѣхъ платежей процентовъ какъ по капиталамъ, полученнымъ займами, такъ и по капиталамъ государственнаго казначейства въ размѣрѣ $4\frac{1}{2}\%$) въ суммѣ 4.110.038 руб., слѣдовательно для объясненія увеличенія убыточности надо имѣть въ виду разницу

$$79.993,_0 - 4.110,_0 = 75.883,_0 \text{ тыс. руб.}$$

По свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля за 1907 годъ убытокъ казенныхъ дорогъ Европейской Россіи опредѣленъ въ суммахъ

$$27.581.596 + 16.534.824 = 44.116.420.$$

Отсюда видно, что развитіе движенія дало такую доходность, которая позволила покрыть разницу

$$75.883,_0 - 44.116,_4 = 31.766,_6$$

б) по сѣти дорогъ Азіатской Россіи.

На сѣти дорогъ Азіатской Россіи:

Пониженіе средней выручки за пассажиро-версту и за пудо-версту увеличило убыточность этой сѣти на сумму	8.987,1 тыс. руб.

Увеличеніе платежей по занятымъ капиталамъ составило увеличеніе убыточности на	1.270,4 тыс. руб.
Увеличеніе платежей въ размѣрѣ $4\frac{1}{2}\%$ на капиталы (287.529.279), данные изъ рессурсовъ государственнаго казначейства на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе дорогъ, увеличивало убыточность на . . .	13.395,4 » »
Увеличеніе расходовъ на повышеніе оплаты труда и матеріаловъ по службамъ пути, движенія и тяги, на болѣе значительный зимній ремонтъ и на отопленіе паровозовъ, всего на	10.528,1 » »
Убытокъ отъ переселенческаго движенія увеличился на	1.134,0 » »
Итого на . .	35.315,0 тыс. руб.

По свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля о желѣзныхъ дорогахъ за 1907 годъ дефицитъ дорогъ Азіатской Россіи опредѣляется въ 53.948,7 тыс. руб.

Въ 1903 году дефицитъ сѣти Азіатскихъ дорогъ (безъ Уссурійской) составлялъ 21.242,4 тыс. руб., слѣдовательно убытокъ этой сѣти увеличился на 32.706,3 тыс. руб. Изъ этого надо заключить, что развившееся движеніе дало возможность покрыть сумму расходовъ въ размѣрѣ

$$35.315,0 - 32.706,3 = 2.608,7 \text{ тыс. руб.}$$

Увеличеніе убыточности отдѣльныхъ дорогъ.

Увеличеніе убыточности на каждой дорогѣ въ отдѣльности и общія ихъ суммы приведены въ таблицѣ 13. Въ ней показаны и процентныя отношенія возросшей убыточности къ суммамъ расходовъ, соотвѣтствующихъ нормальному росту движенія. Эти процентныя отношенія весьма не одинаковы. На казен-

ныхъ дорогахъ Европейской Россіи самый малый процентъ относится къ Сѣверо-Западнымъ дорогамъ и составляетъ 6,2; самый большой относится къ Закавказской дорогѣ и достигаетъ 37,3. Средній для всей этой сѣти равенъ 14,5. На Сибирскихъ дорогахъ: самый малый на Сибирской дорогѣ 10,4; самый большой на Средне-Азіатской—23 и средняя величина процента увеличенія на Сибирскихъ 14,3 почти не отличается отъ средней величины Европейской сѣти.

На частныхъ дорогахъ самый малый процентъ прироста 4,2 относится къ Московско-Виндаво-Рыбинской дорогѣ, самый большой оказался на Московско-Казанской дорогѣ—30,4. Средняя величина процента прироста расходовъ на частныхъ дорогахъ 15,5 немного болѣе средней величины прироста на казенныхъ дорогахъ. Процентное отношеніе прироста расходовъ, въ зависимости, преимущественно, отъ увеличенія расходовъ на содержаніе личнаго состава, тоже весьма различно. Наибольшій приростъ оказался на Закавказской дорогѣ 17,7 %, затѣмъ на Екатерининской 10,4 % и изъ частныхъ повидимому на Казанской дорогѣ 17,3 %, но это число должно быть исправлено, потому что къ числу расходовъ, зависящихъ по преимуществу отъ содержанія личнаго состава, по отношенію къ Казанской дорогѣ въ особенности, нельзя относить ст. 9 гл. 2 отд. III, такъ какъ на эту статью дорога относитъ всѣ расчеты по претензіямъ. Если же эту статью исключить, то полный приростъ расходовъ оказывается 20,3 % вмѣсто 30,4 %, а увеличеніе содержанія личнаго состава отъ полнаго расхода 8,2 %, вмѣсто 7,3 %. Средній приростъ расходовъ на содержаніе личнаго состава на казенныхъ дорогахъ Европейской Россіи составлялъ 6,5 %, по дорогамъ Азіатской Россіи 4% и на частныхъ 5,8%. На казенныхъ Европейской Россіи больше, чѣмъ на частныхъ, 0,7 %, что при полномъ расходѣ въ 393 милл. руб. составляетъ 2,75 милл. руб.

Небольшой процентный приростъ на дорогахъ Азіатской Россіи объясняется только и безъ того очень высокими бывшими расходами. Расходы эти особенно велики были на Забайкальской дорогѣ.

Подраздѣленіе убыточности дорогъ по категоріямъ.

Для обсужденія способовъ уменьшенія убыточности полезно еще подраздѣлить вышеупомянутыя увеличенія убытковъ на три группы согласно таблицѣ 13: 1) на расходы, увеличившіеся вслѣдствіе повышенія платы за трудъ и урегулированія времени труда и отдыха; 2) на расходы, вызванные увеличеніемъ стоимости ремонта подвижного состава, и 3) на расходы, увеличившіеся по причинѣ большей стоимости отопленія паровозовъ.

На казенныхъ дорогахъ.	Увеличеніе расходовъ вслѣдствіе увеличенія содержанія личнаго состава тысячи руб.	Увеличеніе расходовъ вслѣдствіе вздорожанія ремонта подвижного состава тысячи руб.	Увеличеніе расходовъ вслѣдствіе увеличенія стоимости отопленія паровозовъ тысячи руб.	Увеличеніе расходовъ, не зависѣвшее отъ распоряженій самихъ дорогъ.
Европейской Россіи .	18.270,4	14.891,3	13.603,6	29.249,2
Азіатской Россіи . . .	1.831,9	5.774,4	2.020,1	24.786,9
	20.102,3	20.665,7	15.623,7	54.036,1

Главные источники убытковъ.

А. Общаго свойства.

Приведенныя численныя данныя, опредѣляя размѣръ увеличенія убыточности 1907 по сравненію съ 1903 годомъ, не даютъ еще права считать ихъ исключительными источниками убыточности желѣзныхъ дорогъ: существуютъ и другіе источники убытковъ, не поддающіеся численному опредѣленію.

Источники этихъ убытковъ суть:

1. Невѣрное понятіе, присущее органамъ Министерства Путей Сообщенія по управленію дорогами, о свойствахъ ихъ дѣятельности.

2. Неудовлетворительная организація учрежденій Министерства Финансовъ, вѣдающихъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ.

3. Недостаточное отдѣленіе интересовъ Государственныхъ отъ интересовъ желѣзнодорожныхъ при установленіи тарифовъ.

4. Неудовлетворительное счетоводство желѣзныхъ дорогъ.

5. Условія составленія и выполненія бюджета казенныхъ дорогъ, нераздѣльно связаннаго съ Государственною росписью, чѣмъ крайне затрудняется возможность своевременнаго, необходимаго исправленія желѣзнодорожнаго бюджета въ теченіе года.

6. Недостатки въ организаціи центральныхъ учрежденій Министерства Путей Сообщенія по желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія.

7. Недостатки организацій мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

8. Неудовлетворительная организація хозяйственныхъ перевозокъ.

9. Неудовлетворительныя условія, созданныя закономъ для успѣшной защиты передъ судебными учрежденіями законныхъ правъ и справедливыхъ притязаній желѣзныхъ дорогъ.

1. Невѣрное понятіе о свойствѣ дѣятельности, возлагаемой на Министерство Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами.

Для уясненія этого важнаго предмета становится необходимымъ припомнить измѣненія, происшедшія въ организаціи управленія, особенно казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

До самаго конца восьмидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія казенныя дороги управлялись почти такъ же, какъ и частныя. Центральный органъ — Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—дѣйствовало подобно Правленіямъ частныхъ дорогъ. Мѣстныя управленія казенныхъ и частныхъ дорогъ весьма мало различались между собою по ихъ правамъ и обязанностямъ.

Министерство Путей Сообщенія было обязано равно заботиться какъ о доходахъ, такъ и о расходахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Оно разсматривало казенныя желѣзныя дороги какъ ввѣренныя ему коммерческія предпріятія, объ улучшеніи которыхъ оно заботилось прежде всего, оставляя другимъ вѣдомствамъ заботы объ удовлетвореніи потребностей государства, хотя бы и связанныхъ съ дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ. Всѣ потребности въ развитіи и улучшеніи казенныхъ дорогъ разсматривались въ тѣснѣйшей зависимости со средствами, выручаемыми этими дорогами.

Подъ вліяніемъ такого направленія дѣятельности Министерства Путей Сообщенія финансовое положеніе и техническое состояніе казенной сѣти постепенно улучшалось.

Въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ правительство вполнѣ правильно признало необходимымъ взять въ свои руки регулированіе тарифныхъ вопросовъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ основаніе организаціи тѣхъ правительственныхъ органовъ была положена вполнѣ вѣрная мысль, направленная къ устраненію тарифовъ вредныхъ съ государственной точки зрѣнія.

Такая дѣятельность правительственныхъ органовъ требовала изученія каждаго тарифа, выработаннаго какою либо желѣзною дорогою.

Необходимость такого изученія дала поводъ предвидѣть, что, при сохраненіи за казенными желѣзными дорогами и ихъ центральнымъ управленіемъ правъ и обязанностей заниматься тарифными вопросами, окажется, что два казенныя учрежденія: Министерство Путей Сообщенія, съ одной стороны, и Министерство Финансовъ, съ другой, будутъ работать надъ одними и тѣми же вопросами. Органы Министерства Путей Сообщенія будутъ подготовлять, а затѣмъ въ Министерствѣ Финансовъ будутъ еще разъ перерабатывать одни и тѣ же дѣла.

Желая избѣгнуть двойной казенной организаціи и тѣмъ достигнуть уменьшенія расходовъ казны по разработкѣ тарифовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, было признано правильнымъ оставить за Министерствомъ Путей Сообщенія одну техническую дѣятельность. Стали утверждать, что это Мини-

стерство есть техническое вѣдомство, что оно не можетъ правильно и успѣшно разрѣшать финансовые вопросы, тѣсно связанные съ задачами Министерства Финансовъ, что поэтому всѣ финансовые вопросы желѣзныхъ дорогъ, не только частныхъ но и казенныхъ дорогъ, поскольку они могутъ быть отдѣлены отъ техники, должны быть въ вѣдѣніи Министерства Финансовъ.

Такимъ образомъ, въ дѣятельности Министерства Путей Сообщенія явилось чрезвычайно важное измѣненіе въ опредѣленіи той цѣли, которую оно должно преслѣдовать. Это вѣдомство дѣлали отвѣтственнымъ за правильность, непрерывность и безопасность движенія по желѣзнымъ дорогамъ и за упущенія въ предоставленіи пассажирамъ и перевозимымъ грузамъ всѣхъ тѣхъ удобствъ и облегченій, которыя технически были достижимы. Оно вмѣстѣ съ тѣмъ освобождалось отъ отвѣтственности за финансовые результаты эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Результаты эти тѣмъ не менѣе и неминуемо продолжали оставаться въ тѣсной связи съ техническими мѣропріятіями, съ одной стороны, и съ уплатами за услуги, съ другой стороны. Забота о соотвѣтствіи между приходами и расходами, снятая съ Министерства Путей Сообщенія, оказалась забытою и ни на кого категорически не возлагалась.

Принятое принципіальное рѣшеніе можно было установить простымъ изданіемъ новаго закона, но въ жизни измѣненіе въ дѣятельности Министерства Путей Сообщенія шло съ нѣкоторою постепенностью. Люди, бывшіе во главѣ центральныхъ и мѣстныхъ управленій, по традиціямъ, въ силу укоренившихся привычекъ, продолжали соразмѣрять, болѣе или менѣе, удовлетвореніе нарождающихся потребностей со средствами, выручаемыми самими желѣзными дорогами.

Мало по малу традиціи забывались, и вѣдомство, объявленное техническимъ, все болѣе и болѣе заботилось объ удовлетвореніи техническихъ потребностей, объ улучшеніи и совершенствованіи ввѣреннаго ему техническаго дѣла, прилагая усилія къ привлеченію необходимыхъ средствъ, откуда бы они ни получались—изъ собственныхъ ли доходовъ дорогъ,

или изъ государственнаго казначейства. Только такимъ взглядомъ на дѣло можно объяснить различія въ требованіяхъ Министерства, по улучшенію верхняго строенія пути, предъявлявшихся къ казеннымъ и частнымъ дорогамъ. На частныхъ дорогахъ, гдѣ труднѣе было получить средства, предъявлялись требованія менѣе строгія. На казенныхъ дорогахъ, получавшихъ средства и изъ своихъ доходовъ, и изъ казны, улучшенія шли болѣе быстрымъ шагомъ.

Изъ таблицы I, приложенной въ концѣ, и изъ свѣдѣній, помѣщенныхъ въ отчетахъ желѣзныхъ дорогъ за всѣ годы, съ 1903 по 1907, включительно, видно, что на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ на улучшеніе верхняго строенія пути, среднимъ счетомъ, расходовалось на 1 версту длины дороги, больше чѣмъ на частныхъ немного менѣе 300 руб. или въ годъ приблизительно, по 910 милл. руб.

Точно также, только упомянутыми воззрѣніями вѣдомствъ можно объяснить различіе требованій къ казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ по снабженію ихъ подвижнымъ составомъ. Разница снабженія указана мною въ изслѣдованіи о пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ. Въ таблицѣ 3 этого изслѣдованія видно, что, благодаря увеличенію парковъ товарныхъ вагоновъ и паровозовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, работа на наличный вагонъ на казенныхъ дорогахъ съ 1898 года до 1906 года падала. Количество перевезенныхъ вагономъ пудовъ было въ 1898 году 31.827, а въ 1906 году 28.505 пуд. Работа въ пудо-верстахъ, приходившихся на наличный вагонъ въ 1898 году, была 827.700 пуд., а въ 1906 году 654.400 пуд. Въ то же время на частныхъ дорогахъ работа въ пудо-верстахъ повысилась. Въ 1898 году она была 6.416.000, а въ 1906 году достигла 7.369.000. Работа паровозовъ, приходящаяся на 1 ведущую ось на казенныхъ дорогахъ, падала съ 205.550 пуд., бывшихъ въ 1898 году, до 188.000 пуд., перевезенныхъ въ 1906 году. Число пудо-верстъ въ 1898 году было 55.194.000, а въ 1906 году всго 43.175.000 пуд., тогда какъ на частныхъ дорогахъ эти работы поднялись съ 199.000 пуд. до 202.452 пуд. и съ 43.559 пудо-верстъ до 53.294 пудо-верстъ.

Техническое вѣдомство, не озабоченное финансовыми результатами работы желѣзныхъ дорогъ, не затруднялось разрѣшеніемъ постройки не только чрезмѣрно обширныхъ, но и излишне роскошныхъ вокзаловъ, какъ было сдѣлано въ Жмеринкѣ, Ковелѣ, Одессѣ и Барановичахъ. Ему не трудно было увеличивать отдыхъ служащихъ и рабочихъ и вообще сокращать продолжительность такого или иного пребыванія на служебномъ посту. Оно не останавливалось передъ требованіемъ энергичной очистки путей отъ снѣга, во чтобы эта расчистка ни обходилась.

Итакъ, едва ли можно сомнѣваться, что организація центральныхъ учрежденій Министерства Путей Сообщенія, вытекшая изъ основной мысли, признавшей это Министерство вѣдомствомъ исключительно техническимъ, привела къ неблагопріятнымъ финансовымъ результатамъ съ лишними расходами, столь крупными, что и двойная плата за изученіе тарифныхъ вопросовъ была бы несравненно меньшимъ зломъ, чѣмъ то, что было вызвано укоренившимся въ Министерствѣ мнѣніемъ, что оно завѣдуетъ только техникою огромнаго промышленнаго предпріятія казны.

Устранить обнаружившіяся вредныя послѣдствія допущеннаго основного взгляда на Министерство Путей Сообщенія, какъ на вѣдомство исключительно техническое, совершенно необходимо. Для этого надо такъ измѣнить организацію центральныхъ и мѣстныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ, чтобы органы Министерства обращали вниманіе на финансовые результаты эксплоатаціи не меньше, чѣмъ на результаты технические.

Управляющіе органы должны постоянно имѣть въ виду, что дороги, принадлежащія казнѣ, составляютъ части одного большого коммерческаго предпріятія, что убытки однѣхъ должно покрывать прибылями другихъ, и потому нельзя широко пользоваться средствами доходныхъ дорогъ, когда есть дороги убыточныя, что всякія техническія усовершенствованія и улучшенія, не оплачивающіяся сами собою, могутъ быть допускаемы только постепенно, по мѣрѣ накопленія не-

обходимыхъ средствъ. Всякія развитія сѣти и улучшенія ея, необходимыя для цѣлей государственныхъ, должны дѣлаться на особый счетъ, и желѣзныя дороги, оставаясь коммерческими предпріятіями казны, должны получать особыя порученія къ исполненію опредѣленныхъ государственныхъ потребностей.

Каждое мѣстное управленіе, путемъ изученія потребностей и средствъ страны, должно заботиться объ увеличеніи доходности управляемой дороги и поддерживать дѣятельность и исправное состояніе дороги съ возможно малыми издержками. Въ то же время не должно не только останавливаться передъ издержками на улучшенія, сами себя скоро окупающія, но, напротивъ, надо всѣ такія улучшенія вводить, по возможности, безотлагательно. При невозможности сразу найти средства на всѣ полезныя улучшенія, необходимо обращать средства на наиболѣе выгодныя, быстро доводя каждое изъ такихъ улучшеній до конца, не оставляя въ бездѣйствіи затрачиваемый капиталъ.

Къ сожалѣнію, надо сказать, что органы Министерства Путей Сообщенія, снабженные неудовлетворительно организованнымъ счетоводствомъ, выработаннымъ людьми, недостаточно знакомыми съ коммерческими потребностями и расчетами, въ разрѣшеніи вопросовъ технически-хозяйственнаго свойства не находили способовъ для правильной оцѣнки нѣкоторыхъ изъ технически-хозяйственныхъ способовъ дѣйствія.

Недостатки этого рода ярче всего обнаруживаются въ примѣняемыхъ способахъ ремонта верхняго строенія пути и ремонта подвижного состава. Верхнее строеніе пути усиливается въ расчетѣ, что послѣ укладки болѣе тяжелыхъ рельсъ содержаніе пути будетъ стоить дешевле. Надежда на удешевленіе ремонта поддерживается, несмотря на то, что сами сторонники примѣненія тяжелыхъ рельсъ, въ теченіе многихъ лѣтъ, не могли еще замѣтить ожидаемаго уменьшенія расходовъ.

Способы ремонта подвижного состава все еще недостаточно привлекаютъ къ себѣ вниманіе мѣстныхъ и централь-

ныхъ управленій, хотя эта отрасль хозяйства въ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ поглощаетъ очень крупныя суммы и находится въ такомъ состояніи, которое можетъ быть значительно улучшено при большемъ уменьшеніи расходовъ.

Чтобы оцѣнить значеніе двухъ упомянутыхъ расходныхъ статей въ бюджетѣ желѣзныхъ дорогъ, достаточно остановиться на суммахъ упоминаемыхъ расходовъ, соотвѣтствующихъ годамъ 1903, 1904 и 1907.

На ремонтъ верхняго строенія пути казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе 5 лѣтъ 1903—1907 годовъ тратили, какъ выше упомянуто, больше частныхъ дорогъ, среднимъ счетомъ 210 руб. и даже 317, какъ въ 1903 году, на версту длины дороги, что при длинѣ всѣхъ казенныхъ дорогъ 48 тыс. вер. составляетъ ежегодно, круглымъ счетомъ, до 10 милл. руб. лишняго расхода.

Что касается ремонта подвижного состава, то при обзорѣ относящихся къ нему и приведенныхъ далѣе сужденій легко усмотрѣть, какъ нехозяйственно было направлено производство этого ремонта и въ какомъ неудовлетворительномъ состояніи находятся если не всѣ, то огромное большинство мастерскихъ, ремонтирующихъ подвижной составъ.

Признаніе Министерства Путей Сообщенія вѣдомствомъ чисто техническимъ имѣло еще и другое важное послѣдствіе. Совершенно естественно явилось опасеніе, что техники, не отвѣтственные за финансовые результаты желѣзнодорожнаго хозяйства, имѣя всегда возможность приписывать убытки неудовлетворительности доходовъ, могутъ сдѣлаться слишкомъ расточительными управляющими. Въ предвидѣніи подобной наклонности у техниковъ въ ихъ распоряженіи расходами было признано необходимымъ заранѣе принять предупредительныя мѣры. Существо техники при этомъ не было принято во вниманіе и потому были избраны не тѣ мѣры, которыя сущностью техники указываются, а другія, можно сказать, противоположнаго свойства.

Извѣстно, что техника только тогда имѣетъ смыслъ и приноситъ пользу, когда ея представители отыскиваютъ пути и

способы для наиболѣе выгодныхъ и удобныхъ рѣшеній практическихъ вопросовъ, выдвигаемыхъ жизнью и отличающихся большою сложностью. Право на званіе техника имѣютъ только тѣ люди, которые умѣютъ надлежащимъ образомъ оцѣнивать экономическое значеніе разрѣшаемыхъ ими практическихъ вопросовъ. Эти сужденія указываютъ, что для достиженія цѣли, состоящей въ разумномъ и экономическомъ веденіи желѣзнодорожнаго хозяйства, слѣдовало призвать искусныхъ техниковъ, указавъ имъ, что они, по самому своему званію, должны умѣть обходиться наименьшими средствами. Тѣмъ не менѣе было признано цѣлесообразнымъ въ распорядительные органы Министерства Путей Сообщенія, призванные не для разрѣшенія экономическихъ вопросовъ, ввести представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля—лицъ, совершенно не отвѣтственныхъ за результаты хозяйства. Оба эти члена снабжены не только правомъ рѣшающаго голоса, но и правомъ veto.

Ожидавшееся упрощеніе въ сношеніяхъ между Министерствами по дѣламъ, дѣйствительно серьезно затрагивающимъ интересы, ввѣренные и тому и другому Министерствамъ, не было достигнуто, а напротивъ явились затрудненія и замедленія. Самая же неблагопріятная сторона такого рѣшенія оказалась въ исчезнувшей иниціативѣ управляющаго вѣдомства. Практика такихъ организацій стала только подтверждать справедливость старой пословицы—у семи нянекъ дитя безъ глаза.

Многолѣтнее существованіе этихъ органовъ доказало, что представители постороннихъ вѣдомствъ не могли уберечь хозяйство казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ очень крупныхъ не только убытковъ, но и отъ перерасходовъ, не оправдываемыхъ увеличеніемъ дѣйствительной работы противу смѣтныхъ предположеній, но всегда оправдываемыхъ техническими соображеніями. Приставленныя посторонними вѣдомствами лица не указали ни ошибокъ, ни промаховъ техниковъ, благодаря которымъ расходы увеличились. Неблагопріятныя послѣдствія совокупной дѣятельности представителей

разныхъ вѣдомствъ въ хозяйственныхъ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія не служатъ еще указаніемъ надобности устраненія Министерства Финансовъ или Государственнаго Контроля отъ наблюденія за работою казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Напротивъ, неподлежащая сомнѣнію возможность посредствомъ желѣзнодорожнаго хозяйства вліять на средства Государственнаго Казначейства, или сильно увеличивая ихъ, какъ это видно въ Пруссіи, или требуя, въ послѣдніе годы у насъ, многомилліонныхъ расходовъ, указываетъ безспорную необходимость предоставить и Министру Финансовъ и Государственному Контролеру всѣ необходимыя средства вліять на доходы и расходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и провѣрять ихъ правильность съ точекъ зрѣнія законности и хозяйственности.

Вліяніе того и другого изъ упомянутыхъ постороннихъ вѣдомствъ должно особенно проявляться при составленіи бюджета казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и въ Совѣтѣ Министровъ при разрѣшеніи вопросовъ, гдѣ сталкиваются интересы желѣзнодорожнаго хозяйства съ государственными интересами, охраняемыми другими вѣдомствами.

2. Неудовлетворительная организація учрежденій Министерства Финансовъ, вѣдающихъ желѣзнодорожныя дѣла.

Въ свою очередь Министерство Финансовъ, включая въ сферу своей дѣятельности интересы не только желѣзнодорожные но и интересы торговли и многихъ отраслей промышленности, установляло тарифы, нерѣдко исходя изъ соображеній, не столько касающихся достаточной выгодности или хотя бы безубыточности работъ желѣзныхъ дорогъ, сколько изъ соображеній, относящихся къ политикѣ внутренней торговли и промышленности и таможенной, какъ бы упуская изъ вида, что желѣзнодорожныя предпріятія, кому бы они ни принадлежали, частнымъ ли лицамъ или казнѣ, суть предпріятія преимущественно промышленныя. Благопріятныя условія дѣятельности этихъ промышленныхъ предпріятій имѣютъ чрез-

вычайно важное значеніе и для множества другихъ отраслей промышленности и для государственной жизни вообще. Множество деталей, совершенно необходимыхъ для безошибочнаго установленія тарифовъ, выгодныхъ для желѣзныхъ дорогъ и не обременительныхъ для лицъ, пользующихся услугами этихъ дорогъ, вовсе не изучались за неимѣніемъ въ распоряженіи Министерства Финансовъ тѣхъ мѣстныхъ органовъ, которые могли бы изучать и раіоны, прорѣзываемые желѣзными дорогами, и нужды и средства самихъ дорогъ. Такимъ образомъ нерѣдко дороги вынуждены перевозить отъ портовыхъ и пограничныхъ станцій сотни тысячъ порожнихъ вагоновъ или провозить по крайне низкимъ, убыточнымъ тарифамъ людей и грузы, отказываясь, ради выполненія этихъ обязательныхъ для нихъ перевозокъ, отъ перевозокъ выгодныхъ грузовъ.

Ради проведеннаго Министерствомъ Финансовъ принципа кратчайшихъ разстояній приходилось оставлять безъ работы двупутныя дороги, сильно оборудованныя для цѣлей государственныхъ, и строить сотни верстъ вторыхъ путей на нѣсколько болѣе короткихъ однопутныхъ линіяхъ.

Дѣятельность тарифныхъ учрежденій, при всемъ недостаткѣ ихъ организацій для изученія финансовыхъ и экономическихъ вопросовъ на мѣстахъ, подавила [1]) иниціативу казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ изученіи прорѣзываемыхъ ими мѣстностей и поставила разрѣшеніе такихъ вопросовъ въ крайне неблагопріятныя для желѣзныхъ дорогъ условія.

3. Недостаточное подраздѣленіе интересовъ государственныхъ и желѣзнодорожныхъ при установленіи тарифовъ.

Интересы государственные очень часто сталкиваются съ интересами желѣзнодорожными. Способность желѣзныхъ дорогъ перевозить большія массы людей и грузовъ приводитъ всѣ вѣдомства, поставленныя для удовлетворенія и охраны разныхъ государственныхъ интересовъ, въ ближайшія сноше-

[1]) Наша желѣзнодорожная тарифная политика. Пр.-доц. К. Я. Загорскаго стр. 22.

нія съ желѣзными дорогами. Каждое вѣдомство, заботясь о возможно полномъ осуществленіи лежащихъ на немъ работъ и возможно меньшемъ увеличеніи необходимыхъ ему средствъ для разныхъ перевозокъ, стремится воспользоваться желѣзными дорогами, если и не всегда безвозмездно, какъ достигаетъ почти всегда почтовое вѣдомство, то по возможности ограничивая плату за предоставляемыя желѣзными дорогами услуги. Крайняя трудность точнаго исчисленія полной стоимости каждой такой услуги приводитъ, какъ было упомянуто выше, къ большой убыточности работу желѣзныхъ дорогъ.

4. Неудовлетворительное счетоводство дорогъ и большія затрудненія въ расчетахъ между дорогами.

Отчетность казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, несмотря на участіе Государственнаго Контроля, остается невыработанной въ теченіе многихъ лѣтъ и такъ осложняется, что въ то время, когда на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ отчеты приготовляются не позже, чѣмъ по истеченіи 4-хъ мѣсяцевъ послѣ отчетнаго года, на казенныхъ дорогахъ эти отчеты не всегда успѣваютъ составить и въ теченіе 8-ми мѣсяцевъ.

Документы по перевозкамъ пассажировъ и товаровъ приняли такія формы, при которыхъ поддѣлка ихъ сдѣлалась очень простою и легкою и, главное, лишили дороги во многихъ случаяхъ доказывать свое участіе въ перевозкѣ [1]).

Свѣдѣнія о доходахъ основываются исключительно на кассовыхъ поступленіяхъ, не принимая въ расчетъ совершенныя коммерческія сдѣлки. Это одно отступленіе отъ коммерческаго способа веденія счетоводства уже достаточно, чтобы приводить къ невѣрнымъ результатамъ.

Счетоводство казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, не удовлетворяя требованіямъ, выработаннымъ хорошо поставленными коммерческими предпріятіями, не устраняетъ даже несогласованности кассовыхъ записей.

---

[1]) Новое Время. 29 Августа 1909 г., стр. 3. Желѣзнодорожные служащіе.

Формы и условія, при которыхъ ведется счетоводство, допускаютъ не только сбивчивыя понятія о ходѣ дѣла при его производствѣ, но и помѣщеніе совершенно невѣрныхъ свѣдѣній о стоимости работъ.

Сбивчивость понятій происходитъ оттого, что на разныхъ дорогахъ расходы не одинаково относятся на соотвѣтственныя подраздѣленія смѣты.

Что же касается невѣрныхъ свѣдѣній, то это указаніе основывается на оффиціальномъ заявленіи членовъ Государственнаго Контроля Привислинскихъ дорогъ, утверждающихъ, что на кредитъ, назначенный на очистку дорогъ отъ снѣга, управленіе дорогъ относитъ разные расходы, къ этой работѣ не относящіеся, на которыя ассигнованія были недостаточны. Эти чины заявляютъ, не указывая конкретныхъ случаевъ, о возможности прямыхъ злоупотребленій въ приписке служащими по службѣ пути лишнихъ рабочихъ суммъ. Совершенно подобныя же неправильности замѣчаются и въ службахъ тяги. На Юго-Западныхъ дорогахъ въ 1906 году въ нѣкоторыхъ цехахъ мастерскихъ произведены были уплаты: а) за работы, въ дѣйствительности не исполненныя, б) за работы, совсѣмъ цеху не заказанныя и въ дѣйствительности не производившіяся, в) за большее количество работъ, чѣмъ это оправдывалось документальными данными за отчетный періодъ времени, г) авансомъ—за работы, еще не оконченныя, д) за работы, исполненныя въ большемъ количествѣ противъ дѣйствительной въ нихъ потребности [1]). Къ устраненію этихъ неправильностей были приняты мѣры начальникомъ тяги дорогъ; но счетоводство и отчетность не раскрывали этихъ недостатковъ немедленно за ихъ появленіемъ. Учесть происходящіе отъ подобныхъ недопустимыхъ дѣйствій убытки невозможно; но при громадности суммъ, находящихся въ оборотѣ у упомянутыхъ службъ, убытки могутъ достигать суммъ довольно крупныхъ.

Расчеты между дорогами крайне осложнились и затянулись.

---

[1]) Юго-Западныя ж. д. Циркулярное распоряженіе по службѣ Подвижного Состава и Тяги № 16, отъ 28 Февраля 1907 г.

Свѣдѣнія о доходахъ, выручаемыхъ казенными желѣзными дорогами, помѣщаемыя въ отчетахъ дорогъ, не согласуются съ поступленіями въ государственныя кассы, несмотря на то, что всѣ доходы должны поступать въ государственное казначейство и всѣ расходы должно производить изъ разрѣшенныхъ и открытыхъ кредитовъ.

5. Условія составленія бюджета желѣзныхъ дорогъ, нераздѣльно связаннаго съ Государственною росписью, при чемъ устраняются возможныя исправленія желѣзнодорожнаго бюджета въ теченіе года.

Условія составленія смѣтъ доходовъ и расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, опекаемыхъ многими вѣдомствами, остаются крайне неудовлетворительными.

Во многихъ случаяхъ именно эти условія служатъ существенными причинами увеличенія безполезныхъ расходовъ. Мѣстныя управленія, изъ боязни не получить въ будущемъ всѣхъ средствъ, дѣйствительно необходимыхъ для безостановочной дѣятельности дороги, не только не заботятся о сбереженіи данныхъ имъ средствъ въ тѣхъ случаяхъ, когда безъ ущерба дѣлу такія сбереженія оказываются возможными, а напротивъ принимаютъ мѣры, чтобы всѣ отпущенные кредиты были непремѣнно израсходованы. Для удовлетворенія же потребностей дѣйствительно неотложныхъ, но смѣтами не предвидѣнныхъ, допускаютъ перерасходъ.

Такой взглядъ на дѣло слѣдуетъ признать чрезвычайно вреднымъ. Примѣненіе его къ общехозяйственной дѣятельности можно сравнить съ примѣсью фосфора въ желѣзѣ. Ничтожное количество этого металлоида дѣлаетъ металлъ хрупкимъ и ломкимъ. Сознательно допуская явно нехозяйственное дѣйствіе, съ единственною цѣлью сохранить въ будущихъ смѣтахъ кредиты желательнаго размѣра, нельзя преслѣдовать хозяйственныя цѣли въ другихъ случаяхъ, не упуская изъ вида расходы иногда и мелкіе, но способные однако оказывать большее вліяніе благодаря ихъ многочисленности. Нельзя одному и

тому же руководителю при разрѣшеніи однихъ вопросовъ быть строгимъ и расчетливымъ хозяиномъ, а при разрѣшеніи другихъ—завѣдомо расточительнымъ управителемъ. Одно изъ направленій должно возобладать. Верхъ беретъ то, которое поддерживается болѣе сильными побужденіями. Есть люди по природѣ расчетливые, неспособные допускать расточительность въ чемъ бы то ни было; у такихъ начальниковъ дорогъ его подчиненные будутъ избѣгать ненужныхъ расходовъ, но при испрошеніи кредитовъ такому начальнику дороги и его помощникамъ придется выносить сильную борьбу. Людей, готовыхъ подвергать самихъ себя и подвергать своихъ подчиненныхъ всѣмъ непріятностямъ тяжелой борьбы, встрѣчается мало, особенно когда всю тяжесть приходится выносить ради чужого, казеннаго интереса. Опытъ показываетъ, что въ дѣйствительности и преобладаетъ то направленіе, которое предпочитаетъ дѣлать ненужные расходы, лишь бы безъ хлопотъ удерживать кредиты, предоставляющіе возможность безъ большихъ трудовъ, безъ особенно вдумчивой работы вести дѣло, не смущаясь большими расходами и невыгодностью коммерческаго предпріятія, взятаго казною или правительствомъ въ свое распоряженіе.

Самое существенное улучшеніе въ хозяйственной дѣятельности мѣстнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ будетъ достигнуто, какъ только будутъ устранены опасенія, что средства на нужды, неизбѣжно неотложныя, будутъ непремѣнно и своевременно предоставляемы. Необходимость кредитовъ на потребности, не предвидѣнныя при составленіи смѣтъ, всегда оказывается въ большей или меньшей степени. Опытные и искусные хозяева даже считали необходимымъ вести дѣло такъ, чтобы эти потребности непремѣнно являлись въ теченіе года. Въ противоположность мнѣнію Комиссіи Д. Т. С. А. П. Иващенкова, высказавшейся за необходимость помѣщать въ смѣтахъ кредиты, по возможности близкіе къ потребностямъ, эти хозяева считаютъ болѣе умѣстнымъ держаться системы выжиданія всѣхъ обстоятельствъ, необходимыхъ для правильнаго опредѣленія размѣровъ потребности,

а въ смѣты вводить минимальныя суммы для удовлетворенія самыхъ неотложныхъ нуждъ. Они полагаютъ, что, въ случаѣ неблагопріятной работы желѣзной дороги, приходится воздерживаться отъ удовлетворенія и такихъ нуждъ, которыя, въ годы хорошей работы, были бы безъ сомнѣнія признаны неотложными. При поступленіи же доходовъ въ суммахъ, превышающихъ смѣтныя предположенія, найдутся средства для оплаты расходовъ, вызываемыхъ усиленнымъ движеніемъ, и для производства работъ и улучшеній, отложенныхъ временно до выясненія и до выручки необходимыхъ средствъ.

Такая система, принятая и съ успѣхомъ примѣняемая на Владикавказской и Московско-Виндаво-Рыбинской дорогахъ, не можетъ быть признаваема удобною для дорогъ казенныхъ. На частной дорогѣ правленіе общества, будучи распорядителемъ всѣми средствами общества, и работающее безъ перерыва круглый годъ, можетъ во всякое время предоставлять мѣстному управленію необходимыя средства. На казенныхъ дорогахъ смѣта утверждается законодательными органами и въ теченіе года измѣняема быть не можетъ.

Въ смѣтахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, при ихъ тепершней формѣ, надо предвидѣть всѣ нужды предстоящаго смѣтнаго года и при томъ ихъ надо предвидѣть задолго до наступленія этого смѣтнаго года.

При составленіи такихъ смѣтъ мѣстные органы должны предвидѣть потребности каждой дороги въ тѣхъ широкихъ размѣрахъ, которые на каждой дорогѣ могутъ встрѣтиться, и сверхъ того назначать средства на нѣкоторыя непредусматриваемыя смѣтою надобности. Центральные органы могутъ въ смѣтахъ желѣзныхъ дорогъ назначать кредиты въ меньшихъ размѣрахъ, но, не имѣя точныхъ свѣдѣній о дѣйствительныхъ мѣстныхъ нуждахъ, эти органы вынуждены дѣйствовать съ крайнею осторожностью, рискуя при томъ пропустить безъ измѣненія требованія преувеличенныя, и въ то же время чрезмѣрно сократить средства на нужды вполнѣ неотложныя. Предоставленіе мѣстнымъ управленіямъ переносить кредиты

изъ одного подраздѣленія въ другое не всегда удовлетворительно исправляетъ промахи, сдѣланные при составленіи смѣты. На случай усиленнаго движенія: для удовлетворенія непредвидѣнныхъ нуждъ центральный органъ Министерства Путей Сообщенія назначаетъ особыя суммы на всѣ казенныя дороги, оставляя себѣ право распредѣлять эти средства между дорогами, по усмотрѣнію самого центральнаго органа. Такой способъ дѣйствія представляется болѣе цѣлесообразнымъ, чѣмъ предоставленіе всѣхъ смѣтныхъ назначеній, распредѣленныхъ полностью по отдѣльнымъ дорогамъ, потому что иначе придется допускать или совсѣмъ невѣроятныя или мало вѣроятныя случайности: допустить, что усиленіе движенія разовьется одновременно на всѣхъ дорогахъ, равно допустить появленіе случайныхъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ тоже одновременно на всѣхъ дорогахъ. Извѣстно однако, что ни усиленное движеніе, ни снѣжные заносы, ни наводненія, или пожары такъ же, какъ и разные другія неблагопріятныя обстоятельства, не проявляются съ одинаковою силою на всѣхъ дорогахъ. Усиленное движеніе на дорогахъ, не только пролегающихъ въ отдаленныхъ другъ отъ друга мѣстностяхъ, но даже на дорогахъ, соприкасающихся въ нѣсколькихъ пунктахъ, появляется не одновременно.

Извѣстно, напримѣръ, что въ 1908 году по сравненію съ 1907 годомъ движеніе на Владикавказской дорогѣ нѣсколько уменьшилось, а на Юго-Восточныхъ, напротивъ, довольно значительно увеличилось. Слѣдовательно поступая иначе, чѣмъ сказано, въ смѣты будутъ заносимы многіе кредиты въ большемъ излишкѣ, безъ всякой надежды на ихъ сбереженіе, такъ какъ самыя понятія о необходимости и неотложности весьма растяжимы, а когда средства находятся въ рукахъ, то странно ими не пользоваться, рискуя подвергнуться упреку за бездѣятельность.

При отсутствіи заботы объ увеличеніи доходности нѣтъ особыхъ побужденій къ полученію всѣхъ причитающихся доходовъ и не трудно понять небольшое безпокойство мѣстныхъ управленій, вызываемое усиливающимся проѣздомъ

безплатныхъ пассажировъ и усиливающимися злоупотребленіями при пріемкахъ, перевозкахъ и выдачахъ товаровъ.

Бюджетъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ представляетъ, наконецъ, существенные недостатки по самому способу исчисленія расходовъ. Въ сознаніи полной невозможности избѣгать очень крупныхъ ошибокъ, въ предвидѣніи всей предстоящей дѣятельности дорогъ и зная изъ опыта, что иногда на 50 и болѣе процентовъ работа превосходитъ ожиданія, а иногда на 30 и болѣе процентовъ она не достигаетъ ожиданій, бюджетъ раздѣляютъ на двѣ части. Одна часть расходовъ относится къ числу зависящихъ отъ движенія и другая къ числу независящихъ. Не говоря о томъ, что строго такого подраздѣленія расходовъ провести еще не удалось, да едва ли когда нибудь и удастся, исчисленіе расходовъ, относимыхъ къ разряду зависящихъ отъ движенія, дѣлается, принимая за основу не ту работу, для совершенія которой желѣзныя дороги создаются, не число и пробѣгъ пассажировъ или количество грузовъ и пройденнаго ими пути, а пробѣгъ поѣздовъ, паровозовъ и осей. Такимъ образомъ, для оправданія увеличенныхъ противу смѣты расходовъ достаточно невнимательно относиться къ нагрузкѣ вагоновъ и ставить ихъ въ поѣзда съ малыми безъ крайней необходимости нагрузками; отправлять поѣзда неполнаго состава; перевозить безъ дѣйствительныхъ нуждъ порожніе вагоны; посылать одиночные паровозы, дѣлать лишніе или ненужные маневры; предоставлять при хозяйственныхъ перевозкахъ машинистамъ по произволу замедлять ходъ поѣзда, чтобы напрасно продленные часы хода поѣзда приписывать ко времени, проведенному на маневрахъ. Всѣ эти способы увеличатъ принимаемые къ учету пробѣги: поѣздовъ, паровозовъ и вагонныхъ осей; отдѣлять же впослѣдствіи неправильныя дѣйствія дорогъ отъ правильныхъ нѣтъ никакой возможности.

Показанные въ отчетахъ произведенные пробѣги, хотя бы въ значительной части безполезные или даже вредные, служатъ затѣмъ основаніемъ при составленіи слѣдующихъ смѣтъ.

Изложенное указываетъ, что самый способъ составленія смѣты является причиною вызываемаго преувеличенія расходовъ. Чтобы устранить этотъ недостатокъ, надо измѣнить основаніе для исчисленія расходовъ, зависящихъ отъ движенія. Съ этою цѣлью нѣкоторыя изъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ принимаютъ въ основу число пассажиро и пудоверстъ исполненной на дорогѣ работы. Переходъ отъ установленнаго способа исчисленія расходовъ по числу верстъ пробѣговъ поѣздовъ, паровозовъ и осей къ способу, принимающему въ расчетъ пассажиро и пудо-версты, представляетъ не мало затрудненій; но возможность такого перехода доказывается фактами и весьма хорошо описывается въ статьѣ Б. Черскаго *къ вопросу о дефицитахъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ*.

6. Неудовлетворительная организація центральнаго управленія желѣзныхъ дорогъ.

Недостатки центральныхъ учрежденій Министерствомъ Путей Сообщенія съ большою подробностью указываются [1]) въ представленіи Государственному Совѣту за подписями Министра Финансовъ и Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Иващенкова; а мотивированныя соображенія о согласіи или несогласіи Министра Путей Сообщенія съ вышеупомянутымъ представленіемъ изложены въ отзывѣ его Государственному Секретарю.

Наиболѣе важными недостатками считаются:

1) Загромождение Комитета управленія массою мелочныхъ дѣлъ.

2) Неприведеніе донынѣ въ извѣстность стоимости казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Къ числу недостатковъ центральныхъ учрежденій Министерства Путей Сообщенія Предсѣдатель особой Коммисіи Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Иващенковъ и Министръ

---

[1]) Представленіе въ Государственный Совѣтъ 10 Апрѣля 1905 г., стр. 7 и 8.

Финансовъ Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Коковцовъ относятъ отсутствіе общихъ годовыхъ отчетовъ по эксплоатаціи сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. По ихъ мнѣнію, такіе отчеты должны быть составляемы и представляемы въ одно изъ высшихъ государственныхъ учрежденій. Такіе же отчеты желательны и по частнымъ дорогамъ [1]).

Не повторяя всего изложеннаго въ упомянутыхъ документахъ и ограничиваясь лишь ссылкою на нихъ, нельзя оставить безъ указанія нѣкоторыхъ или вовсе неупомянутыхъ или слабо освѣщенныхъ недостатковъ управленія дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія.

При множествѣ дѣлъ, подлежащихъ разрѣшенію этого учрежденія, ни самъ Начальникъ этого управленія, ни его члены не имѣютъ возможности: ни знать положеніе дѣла на мѣстахъ, ни изучать съ должнымъ вниманіемъ отчетовъ желѣзнодорожныхъ управленій. Всѣ вопросы приходится разрѣшать, основываясь исключительно на бумажныхъ донесеніяхъ. Давать дѣлу желательное направленіе центральный органъ не можетъ, несмотря на всю необходимость такового.

Примѣромъ подобнаго обстоятельства можетъ служить примѣненіе техническихъ условій эксплоатаціи. По удостовѣренію Министра Путей Сообщенія [2]) Инженерный Совѣтъ призналъ, что предположенныя къ изданію правила должны имѣть характеръ основныхъ положеній, которыми должны руководствоваться желѣзныя дороги по отношенію организацій службъ и ихъ технической дѣятельности. Въ виду этого изъ выработанныхъ правилъ были исключены всѣ ихъ подробности, которыя представляютъ детальное развитіе основныхъ положеній, а также и тѣ правила, которыя носятъ характеръ инструкцій, преподаваемыхъ разнымъ желѣзнодорожнымъ агентамъ для разныхъ случаевъ. Давая лишь указанныя основныя положенія, новыя правила предоста-

---

[1]) Представленіе въ Государственный Совѣтъ 10 Апрѣля 1905 г., стр 30—31.
[2]) Отношеніе къ Государственному Секретарю 31 Декабря 1905 г., № 176 по ст. 9.

вляютъ необходимую иниціативу и самостоятельность начальникамъ и управляющимъ желѣзныхъ дорогъ, какъ лицамъ, отвѣтственнымъ за исправность желѣзныхъ дорогъ и безопасность совершающагося по нимъ движенія.

Такой просторъ дѣйствій начальниковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ способенъ, при излишней осторожности этихъ лицъ, приводить къ очень крупнымъ расходамъ. Это и подтверждается постоянными жалобами на излишнюю строгость техническихъ правилъ эксплоатаціи и требуетъ неуклоннаго наблюденія со стороны центральнаго органа за правильнымъ и не чрезмѣрнымъ примѣненіемъ правилъ, сообразнымъ съ условіями движенія, совершающагося на данной дорогѣ.

При полномъ незнакомствѣ лицъ центральнаго органа съ мѣстными условіями не можетъ быть такого наблюденія.

То же незнакомство лицъ центральнаго органа съ мѣстными условіями на дорогахъ приводитъ и къ другому серьезному недостатку, существенно вліяющему на расходную смѣту дорогъ.

При составленіи смѣты каждое мѣстное управленіе, напередъ зная, что всѣ его требованія не будутъ приняты безъ тѣхъ или другихъ сокращеній, непремѣнно болѣе или менѣе преувеличиваетъ свои требованія. Лица, разсматривающія смѣту и не имѣющія точныхъ свѣдѣній, пріобрѣтаемыхъ личнымъ осмотромъ и наблюденіемъ, представляютъ свои замѣчанія и дѣлаютъ сокращенія, основываясь на бывшихъ гдѣ либо примѣрахъ или общихъ соображеніяхъ.

Такимъ образомъ, ассигнованія производятся иной разъ недостаточныя на предметы дѣйствительно необходимые и, еще чаще, производятся ассигнованія слишкомъ большія, только потому, что въ центральномъ органѣ во время не замѣтили излишняго требованія.

Отсутствіе внимательнаго изученія отчетовъ, въ особенности изученія послѣдовательнаго, за многіе годы, способнаго давать самыя цѣнныя указанія для направленія дѣятель-

ности желѣзной дороги, ведетъ также къ непроизводительной затратѣ средствъ и труда.

Объѣздъ дорогъ указалъ, что загроможденность центральнаго управленія дѣлами лишаетъ его возможности разсматривать своевременно представляемые на его разрѣшеніе вопросы. Благодаря неполной освѣдомленности управленія о дѣйствительномъ положеніи дѣлъ на мѣстахъ являются такіе факты, что въ Варшавѣ паровозныя мастерскія строятся въ теченіе почти 10 лѣтъ, на довольно крупный затраченный капиталъ платятъ, въ теченіе многихъ лѣтъ проценты, а пользоваться мастерскими нельзя.

Подобное же явленіе замѣчено въ Ригѣ.

Паровозное зданіе построено нѣсколько лѣтъ тому назадъ, а пользоваться имъ нельзя за неразрѣшеніемъ кредита на устройство водоснабженія.

Вліяніе этихъ недостатковъ организаціи центральнаго управленія на убыточность дорогъ должно быть чувствительно, но его нельзя опредѣлить какими либо численными данными.

7. Неудовлетворительная организація мѣстныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ.

Организація этихъ управленій подлежитъ особому и всестороннему изученію.

Вліяніе ея на убыточность дорогъ или, лучше сказать, на величину эксплоатаціонныхъ расходовъ нельзя установить въ числахъ болѣе подробно и точно, чѣмъ это было указано при обсужденіи расходовъ по тремъ главнымъ служ-бамъ дорогъ. Тѣмъ не менѣе нельзя сомнѣваться, что при болѣе благопріятныхъ условіяхъ организаціи мѣстныхъ управленій расходы могли бы быть сокращаемы. Въ числѣ причинъ, увеличивающихъ стоимость многихъ работъ и поставокъ, является крайне малое довѣріе къ умѣнію и желанію служащихъ отъ высшихъ до низшихъ распорядительныхъ органовъ вести дѣло не только вполнѣ добросовѣстно, но и хозяйственно.

Надзоръ за соблюденіемъ интересовъ дѣла основывается не столько на бдительности наблюденія начальствующихъ надъ подчиненными, сколько на провѣркѣ точнаго соблюденія разныхъ формъ отчетности и счетоводства. По свойству своему эти формы не обезпечиваютъ даже отъ самыхъ грубыхъ уклоненій отъ дѣйствительности, какъ было сказано, говоря о счетоводствѣ. Благодаря требованіямъ исполненія разныхъ формальностей, становится чрезвычайно труднымъ исполненіе многихъ работъ хозяйственнымъ способомъ. По необходимости приходится прибѣгать къ подрядчикамъ и поставщикамъ. То и другое увеличиваетъ стоимость работъ и поставокъ тремя путями. Прежде всего подрядчики и поставщики должны привлекать къ дѣлу капиталы, получаемые ими обыкновенно за высокіе проценты, въ то время, когда казна держитъ наготовѣ свои капиталы для оплаты тѣхъ же предметовъ. Затѣмъ подрядчики или поставщики должны устраивать свою администрацію, включая расходы на содержаніе ея въ стоимость работъ или поставокъ, при существованіи администраціи на самихъ дорогахъ. Наконецъ, эти лица, имѣя въ виду нерѣдко случающіяся очень продолжительныя задержки въ платежахъ, вызываемыя также требованіемъ исполненія многихъ формальностей, вводятъ въ свои расчеты упла ты процентовъ на затрачиваемый капиталъ за время весьма вѣроятныхъ очень продолжительныхъ задержекъ въ платежахъ. Задержки эти длятся нерѣдко многіе мѣсяцы. Отдѣльные подрядчики никакъ не могутъ основывать свои расчеты на средней продолжительности задержекъ, такъ какъ такой расчетъ можетъ быть вѣрнымъ только въ случаѣ очень многочисленныхъ сдѣлокъ одного и того же подрядчика съ желѣзною дорогою, а потому вынуждены предвидѣть задержки наиболѣе продолжительныя. Всѣ эти три обстоятельства весьма чувствительно повышаютъ стоимость работъ и многихъ поставокъ, производящихся по распоряженіямъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Весьма существенные, если и не доказательства, то намеки на нехозяйственность мѣстныхъ органовъ представляютъ

нѣкоторые факты, открытые при осмотрахъ дорогъ. Такъ напримѣръ.

На Риго-Орловской дорогѣ среднее протяженіе околодка службы пути принято въ 12,7 верстъ; число артелей околодка среднимъ счетомъ 2,73; артель состоитъ, опять таки среднимъ числомъ, изъ 1 старшаго, 3,09 постоянныхъ рабочихъ и 1,67 временныхъ. Такимъ образомъ приходится на 1 версту

старшихъ рабочихъ	0,215
постоянныхъ вмѣстѣ съ временными	0,995
Расходъ на 1 версту	288 руб.

На Привислинскихъ дорогахъ (по отчету за 1907 г.) протяженіе околодка 12,81 верста. Число артелей на околодокъ 2,15, артель состоитъ изъ 1,13 старшихъ и 3,5 постоянныхъ рабочихъ.

На 1 версту приходится старшихъ	0,19
И постоянныхъ рабочихъ	0,59
Расходы на 1 версту	285 руб.

На Московско-Виндаво-Рыбинской дорогѣ въ 1908 году среднее протяженіе околодка 15,67 верстъ, число артелей на околодокъ 2,1; артель состояла изъ 1 старшаго и 3,92 постоянныхъ рабочихъ. На 1 версту пути приходилось старшихъ рабочихъ

старшихъ рабочихъ	0,134
и постоянныхъ рабочихъ	0,525
Расходъ на 1 версту составлялъ	187 руб.

Разница въ 100 рублей на версту протяженія между расходами двухъ казенныхъ дорогъ и одной частной представляется весьма большою и заслуживающею внимательнаго изученія. Такого благопріятнаго результата Московская сѣть Московско-Виндаво-Рыбинская дорога достигла благодаря тщательнѣйшему изученію въ службѣ пути дѣйствительнаго положенія и потребностей каждаго участка пути.

Другой примѣръ нехозяйственности мѣстныхъ органовъ можно найти въ запискѣ Н. К. Гофмана о главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава Изъ записки

(стр. 18) видно, что судя по Сравнительной Вѣдомости и вѣдомости штатнаго содержанія, изданныхъ центральнымъ управленіемъ въ 1909 г. по № 35, на многихъ дорогахъ въ 1907 году расходы на лабораторію не имѣютъ практическаго значенія, что имѣются завѣдующіе лабораторіями и состоящіе при немъ служащіе, но самихъ лабораторій нѣтъ.

8. Неудовлетворительная организація хозяйственныхъ перевозокъ желѣзныхъ дорогъ.

Главные предметы, перевозимые для хозяйственныхъ надобностей желѣзныхъ дорогъ, суть топливо и балластъ; другіе предметы сами по себѣ представляютъ вѣсъ не только значительный, но нѣкоторые изъ нихъ, какъ, напримѣръ, шпалы и рельсы, по необходимости погружаются и выгружаются по два и по три раза. Они, такимъ образомъ, увеличиваютъ сумму вѣса погруженныхъ предметовъ. Учетъ количества перевезенныхъ хозяйственныхъ грузовъ, на многихъ дорогахъ, имѣетъ мало общаго съ дѣйствительностью. Такъ, напримѣръ, при вывозѣ снѣга со станцій, нагрузка каждаго вагона считается въ 600 пудовъ, хотя дѣйствительный вѣсъ помѣщающагося на вагонъ снѣга не составляетъ и четвертой доли 600 пудовъ. Вообще учетъ этотъ крайне затруднителенъ и пока еще не найдена удовлетворительная единица сравненія. Балластъ, шпалы и рельсы должны быть пропорціональны протяженію пути, но въ отношеніи къ этимъ предметамъ немаловажную роль играютъ и свойства балласта и шпалъ и расположеніе путей. Что же касается топлива, входящаго въ общую массу хозяйственныхъ грузовъ, то оно расходуется не пропорціонально длинѣ, а пропорціонально густотѣ движенія. Поэтому надо имѣть въ виду, что на дорогахъ со слабымъ движеніемъ число пудовъ, приходящееся на 1 версту длины дороги, должно быть меньше, чѣмъ на дорогахъ съ большимъ движеніемъ. При отнесеніи же количества хозяйственныхъ грузовъ къ поѣздо-верстѣ, количество балласта, шпалъ и рельсовъ будетъ играть тѣмъ меньшую роль, чѣмъ гуще движеніе. Всѣ эти

сужденія принимались во вниманіе при слѣдующихъ общихъ соображеніяхъ относительно разныхъ дорогъ. На немногихъ только казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ расходы отъ таксировки служебныхъ перевозокъ отличаются мало отъ такой же таксировки на частныхъ дорогахъ. За три отчетные года 1906, 1907 и 1908 къ числу казенныхъ дорогъ, мало отличающихся по таксировкѣ служебныхъ перевозокъ отъ дорогъ частныхъ, относятся Московско-Курская съ Московско-Нижегородской и Муромской (7 р. 80 к. на 10.000 ваг.-осе-вер.), Николаевская (9 р. 62 к.), Самаро-Златоустовская (7 р. 83 к.). Остальныя дороги таксируютъ свои служебныя перевозки частію замѣтно выше, а частію гораздо выше частныхъ дорогъ. Къ первымъ можно отнести Екатерининскую (13 руб. 08 коп.), Полѣсскія (11 руб. 06 коп.), Сѣверную ширококолейную (13 руб. 60 коп.), Сѣверо-Западныя (12 руб. 40 коп.), Юго-Западныя (14 руб. 73 коп.) и Южныя (12 руб. 32 коп.) Наибольшіе расходы отъ таксировки служебныхъ перевозокъ: на Сибирской (30 руб. 20 коп.), Средне-Азіатской (38 руб. 40 коп.) и Забайкальской (32 руб. 74 коп.) и самые высокіе на Ташкентской (за два года 1907 и 1908 оказываются въ среднемъ 40 руб. 80 коп.).

Эти числа не даютъ еще возможности дѣлать какіе либо выводы о хозяйственности распоряженій управленія дороги служебными перевозками, такъ какъ таксировка съ пудо-верстъ оказывается весьма различною. На Самаро-Златоустовской дорогѣ пудо-верста таксируется по $0,_{0048}$ коп., на Московско-Курской по $0,_{0057}$ коп., а на Привислинской по $0,_{0123}$ и на Московско-Брестской по $0,_{0140}$ коп. Очевидно, что, таксируя на Московско-Курской по нормѣ Московско-Брестской, нашли бы не 7 руб. 80 коп., какъ выше указано, а 19 руб. 85 коп., и расходъ Московско-Курской дороги оказался бы весьма высокимъ.

Среднею нормою таксировки грузовъ оказались $0,_{0078}$ коп. съ пудо-версты весьма фиктивнаго груза. Все это указываетъ, что служебныя перевозки крайне не урегулированы на казенныхъ дорогахъ.

Количество хозяйственныхъ грузовъ, хотя и не поддается никакому точному учету, но, останавливаясь на самыхъ грубыхъ приближеніяхъ, это количество представляется слишкомъ большимъ на многихъ дорогахъ. По количеству груза, приходящагося на версту протяженія, особенно выдаются дороги: Закавказская (111 тыс. пуд.), Екатерининская (84 тыс. пуд.), Либаво-Роменская (80 тыс. пуд.), Полѣсскія (74 тыс. пуд.), Московско-Курская (81 тыс. пуд.), Риго-Орловская (73 тыс. пуд.), Сызрано-Вяземская (66 тыс. пуд.), Сѣверо-Западныя (51 тыс. пуд.) и Николаевская (60 тыс. пуд.). Количество это въ полтора, въ два раза болѣе чѣмъ на частныхъ дорогахъ. На поѣзду-версту большіе расходы представляютъ дороги: Закавказская ($18,_2$ пуд.), Полѣсскія ($14,_1$ пуд.), Либаво-Роменская ($12,_2$ пуд.), Риго-Орловская ($11,_6$ пуд.), Сѣверныя, ширококолейныя ($10,_5$ пуд.), Екатерининская ($10,_2$ пуд.), Средне-Азіатская (9 пуд.), Ташкентская ($8,_8$ пуд.) и Сызрано-Вяземская ($8,_7$ пуд.). Эти количества тоже больше, чѣмъ на частныхъ дорогахъ, особенно, раза въ два больше, на Закавказской дорогѣ.

Такимъ образомъ на семи дорогахъ перевозки оказались особенно большими какъ въ отношеніи къ 1 верстѣ ихъ протяженій, такъ и въ отношеніи къ поѣздо-верстѣ.

При значительности суммъ, расходуемыхъ на служебныя перевозки и не очень большія уменьшенія перевозокъ, достигаемыя улучшеніемъ порядка сбереженія, считаются милліонами руб.

Признаки и размѣры частныхъ обстоятельствъ, вліявшихъ на убыточность эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ 1907 году.

Расходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Расходы этихъ дорогъ нельзя ни оцѣнивать, ни сравнивать между собою, останавливаясь на ихъ общихъ суммахъ. Полные расходы составляются изъ частей, столь различающихся между собою, изъ столь мало зависящихъ однѣ отъ

другихъ, что необходимо останавливать вниманіе на каждой такой части. Смѣты дорогъ дѣлятся на девять отдѣловъ.

Отдѣлъ I. Расходы центральнаго Управленія, коммерческаго отдѣла, контроля сборовъ и общіе расходы Управленія. Всего около 5% расхода.

Отдѣлъ II. Управленіе дорогою. Врачебная и матеріальная части. Всего около 1,5% общ. расх.

Отдѣлъ III. Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ. Всего около 20% общ. расх.

Отдѣлъ IV. Движеніе, телеграфъ и телефонъ. Всего около 22% общ. расх.

Отдѣлъ V. Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава. Всего около 48% общ. расх.

Отдѣлъ VI. Особые обязательные расходы.

Отдѣлъ VII. Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами. Всего около 2,5% общ. расх.

Отдѣлъ VIII. Расходы по финансовымъ дополнительнымъ оборотамъ и предпріятіямъ.

Отдѣлъ IX. Расходы отъ таксировки служебныхъ перевозокъ.

Наибольшая доля расходовъ относится къ отдѣламъ III, IV и V. Она составляетъ около 90% всѣхъ расходовъ.

Въ расходахъ этихъ отдѣловъ можетъ проявляться, главнымъ образомъ, хозяйственность или нехозяйственность управленія дорогою

Расходы, производимые разными дорогами и по каждому изъ упомянутыхъ отдѣловъ, нельзя сравнивать между собою, останавливаясь на общихъ итогахъ отдѣловъ. Протяженія дорогъ и ихъ дѣятельность различаются такъ существенно, что оставлять безъ вниманія ихъ совершенно недопустимо.

Поэтому, при предстоящихъ сравненіяхъ расходовъ дорогъ по каждому изъ отдѣловъ, расходы будутъ относиться къ нѣкоторымъ единицамъ сравненія.

Сравненіе расходовъ отдѣла III.

Расходы этого отдѣла всего естественнѣе относить къ верстѣ длины дорогъ, какъ это всегда и дѣлается. Это отно-

шеніе имѣетъ, однако, и очень существенный недостатокъ. Оно оставляетъ безъ вниманія полное протяженіе путей и довольно существенное значеніе ихъ въ отношеніи содержанія и ремонта. Въ виду этого, при сравненіи числа служащихъ и рабочихъ, относящихся къ отдѣлу III, приведеннаго въ сдѣланномъ мною изслѣдованіи, были приводимы разсчетныя протяженія линій. Они слагались изъ полной длины главнаго пути, $^3/_4$ длины вторыхъ путей и $^1/_3$ длины всѣхъ вѣтвей, принадлежащихъ дорогѣ.

Далѣе будутъ приводимы расходы, приходящіеся на разныхъ дорогахъ какъ на одну версту длины дороги, такъ и на одну версту разсчетной длины.

Отдѣлъ III. Расходы службы пути и сооруженій.

Длины дорогъ и разсчетныя протяженія, равно какъ и полные итоги расходовъ на версту длины каждой изъ дорогъ и на разсчетную ихъ версту приведены въ прилагаемой таблицѣ IV-й.

На казенныхъ, такъ же какъ и на частныхъ дорогахъ расходы на 1 версту длины или разсчетнаго протяженія далеко неодинаковы. Наиболѣе дешевой въ обоихъ отношеніяхъ представляется Пермская, израсходовавшая на 1 версту длины 1.344 р. и на разсчетную версту 1.268 р. Наиболѣе дорогою, на 1 версту длины, оказалась Николаевская, съ расходомъ 3.404 р., т е. болѣе Пермской въ $2,_5$ раза, по отношенію къ расчетному протяженію на 62%. Наиболѣе дорогою по отношенію къ расчетному протяженію оказалась Закавказская, израсходовавшая 2.300 р. или больше Пермской на 31% и по отношенію къ длинѣ дороги израсходовавшая въ $2,_{15}$ разъ болѣе.

Въ отношеніи къ расчетной длинѣ слѣдуютъ за Пермской Полѣсскія.

Для разъясненія причинъ подобныхъ различій необходимо обратиться къ отдѣльнымъ главамъ *отдѣла III. Расходы по главѣ I*—управленіе службы—показаны въ той же таблицѣ—IV съ отнесеніемъ ихъ къ 1 верстѣ длины и къ

расчетному протяженію дороги. Изъ таблицы видно, что расходы по управленію службы пути на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, отнесенные къ 1 верстѣ протяженія дороги, больше, чѣмъ на частной Петербургской сѣти Моск.-Винд.-Рыб. дороги (103.57) только на дорогахъ, находящихся въ Азіи: Закавказской (106.20), Сибирской (119.58). На всѣхъ Европейскихъ, не исключая Николаевской (97 р. 29 к.) расходы по управленію ниже, чѣмъ на Московской сѣти Моск.-Винд.-Рыб. (98.84).

Тѣмъ не менѣе, въ виду достаточности 70 р. 13 к. на расчетную версту на Риго-Орловской и Московско-Бретской, слѣдовало бы пересмотрѣть расходы этого рода, хотя большихъ сбереженій едва ли можно ожидать. Напримѣръ, на Сызрано-Вяземской, сокращая по 14 р. на расчетную версту, получится сбереженія всего около 20.000 р. Если же принять въ видѣ средней нормы трату Юго-Восточныхъ дорогъ (81.58) округло 82, то сокращенія получатся:

На Либаво-Роменской	16.000 р.
» Николаевской	30.000 »
» Сѣверо-Западной	30.000 »
» Юго-Западныхъ	15.000 »
» Южныхъ	17.000 »

Очевидно, суммы крайне незначительныя, которыя можетъ быть и оправдываются мѣстными условіями.

Расходы, относящіеся къ *главѣ 2 отдѣла III*—надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, содержаніе и ремонтъ ихъ—слагаются изъ крайне различныхъ элементовъ. Одни изъ нихъ болѣе или менѣе постоянные, другіе напротивъ весьма перемѣнны. Одни очень мало зависятъ отъ густоты движенія, другіе находятся въ довольно значительной зависимости отъ упомянутой густоты. Къ числу перемѣнныхъ, не зависящихъ явно отъ густоты, можно отнести расходы по зимнему ремонту ст. 10 и расходы по содержанію верхняго строенія ст. 9. Эти послѣдніе расходы особенно усиливаются при переходахъ отъ одного типа рель-

совъ къ другому. Поэтому въ таблицѣ VII приведены расходы по всей главѣ 2 отдѣла III за исключеніемъ ст. 9 и 10

Въ слѣдующемъ столбцѣ таблицы показаны расходы болѣе или менѣе постоянные, относящіеся къ ст. *1* (окладное содержаніе агентовъ по надзору, содер. и рем.), ст. *2* (обмундир. агент.); ст. *3* (квартирные расходы и деньги) и ст. *4* (содержаніе и возобн. инвент. и имущ.). Сравнивая расходы этого рода казенныхъ дорогъ съ соотвѣтствующими расходами частныхъ, оказывается, что почти на всѣхъ казенныхъ дорогахъ эти расходы выше чѣмъ на частныхъ. Только на дорогахъ Полѣсскихъ (342 р.), Московско-Брестской (373р.), Риго-Орловской (394 р.) и Юго-Западныхъ (379 р.) нѣсколько ближе къ частнымъ, гдѣ держатся, при хозяйственности, около 360 р. Но останавливаясь даже на нормѣ 375, все же найдемъ *требующіе особаго объясненія* излишки на дорогахъ, находящихся въ Европейской Россіи:

На Екатерининской . . .	3.924	× 47	болѣе	180.000 р.
» Либаво-Роменской . .	1.619	» 38	»	60.000 »
» Московско-Курской .	2.036	» 41	»	80.000 »
» Николаевской . . .	2.989	» 144	»	400.000 »
» Пермской	2.198	» 46	»	100.000 »
» Привислинскихъ . .	2.826	» 80	»	220.000 »
» Риго-Орловской . . .	2.222	» 20	»	40.000 »
» Самаро-Златоустовской	1.685	» 32	»	50.000 »
» Сызрано-Вяземской .	1.548	» 49	»	75.000 »
» Сѣверо-Западныхъ . .	3.810	» 41	»	150.000 »
» Южныхъ	4.340	» 46	» до	200.000 »

Всѣ эти излишки составляютъ болѣе 1.500.000 р. Расходы по одной ст. 1 гл. 2 отд. III требуютъ урегулированія. Изъ прилагаемой таблицы VIII видно, какъ различны расходы на расчетную версту. Въ то время какъ на дорожныхъ мастеровъ на Московско-Курской, Полѣсскихъ, Самаро-Златоустовской и Юго-Западныхъ расходуется около 30 р. (29,09—30,52) на Пермской и Либаво-Роменской расходуется по 41 р. На дорожную стражу на Юго-Западныхъ

36 р. 68 к., на Московско-Бретской 49 р., Риго-Орловской 50 р., на Южныхъ 70,71, на Николаевской 76,24. Артельныхъ старостъ и постоянныхъ рабочихъ на Либаво-Роменской 155, Московско-Брестской 155, Полѣсскихъ 159, Риго-Орловской 153. На Екатерининской 202 р. и на Пермской 200 р., эти столь различные расходы требуютъ разъясненія и урегулированія.

Отд. III гл. 2 ст. 9. Ремонтъ верхняго строенія. Расходы этого рода трудно обсуждать, принимая въ расчетъ одинъ лишь какой нибудь годъ. Поэтому такъ же, какъ и для дорогъ частныхъ, приводятся среднія величины расходовъ за 4 года съ 1904—1907 г. Подробности приведены въ табл. IX.

	1903 г.	1904—1907 г.
Екатерининской	106 р.	440 р.
Закавказской	753 »	783 »
Либаво-Роменской	638 »	522 »
Московско-Брестской	906 »	923 »
Московско-Курской	380 »	465 »
Николаевской	1.148 »	883 »
Пермской	300 »	272 »
Полѣсскихъ	510 »	452 »
Привислинскихъ	534 »	499 »
Риго-Орловской	632 »	562 »
Самаро-Златоустовской	714 »	739 »
Сибирской	268 »	316 »
Средне-Азіатскихъ	412 »	420 »
Сызрано-Вяземской	773 »	655 »
Сѣверо-Западныхъ	726 »	604 »
Ташкентской	— »	631 »
Юго-Западныхъ	488 »	428 »
Южныхъ	577 »	505 »

Сравнивая эти расходы съ расходами частныхъ желѣзныхъ дорогъ, оказывается, что всѣ они значительно выше расходовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, не исключая и Вар-

шаво-Вѣнской. Подводя, въ грубыхъ чертахъ, среднюю величину расхода на 1 версту расчетнаго протяженія для всѣхъ дорогъ, найдемъ въ 1903 году 552,$_{20}$ и среднюю величину для 1904—1907 годовъ 560 р. Слѣдовательно, расходъ на казенныхъ дорогахъ былъ болѣе чѣмъ на частныхъ въ 1903 году на 137 р., а въ годы 1904—1907 былъ выше на 210 р. Полное число расчетныхъ верстъ дорогъ, приведенныхъ въ таблицѣ, было въ 1903 году 45.363, а для годовъ 1904—1907 круглымъ числомъ 48.300 верстъ. Это значитъ, что по этой статьѣ казенныя дороги тратили лишнихъ въ 1903 году 6.215.000 р. и въ теченіе годовъ 1904, 1905, 1906 и 1907 тратили въ среднемъ по 48.300 р.$\times$200=9.660.000 р. Послѣдніе расходы эти производились въ годы войны и слѣдовавшихъ за нею тяжелыхъ условій государственной жизни.

Расходы главы 3 отдѣла III. Надзоръ за зданіями, ремонтъ и содержаніе водопроводовъ. Расходы, показанные въ таблицѣ X, при сравненіи ихъ съ соотвѣтственными расходами частныхъ желѣзныхъ дорогъ, разницы между казенными дорогами Европейской Россіи и частными не представляютъ. Тѣ и другія среднимъ счетомъ расходуютъ на расчетную версту по 230 р. Дорога Забайкальская расходуетъ слишкомъ въ 2 раза больше Европейскихъ дорогъ и въ 1$^1/_2$ раза больше Сибирской. Излишній расходъ Забайкальской дороги въ 170 р. на расчетную версту составляетъ лишній полный расходъ въ суммѣ слишкомъ 300.000 р.

Расходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по отдѣлу IV (служба движенія, телеграфъ и телефонъ).

Эти расходы, отнесенные къ 10.000 вагоннымъ осе-верстамъ, приведены въ прилагаемой таблицѣ V какъ въ общихъ размѣрахъ, такъ и по отдѣльнымъ статьямъ смѣты.

Въ виду нѣкоторой зависимости этихъ расходовъ отъ густоты движенія и отъ состава поѣздовъ составлена таблица XI. Въ таблицѣ XI приведены указанія густоты въ

1000 вагоно-осе-верстъ на 1 версту длины дороги, средній составъ поѣздовъ и характерныя черты расходовъ.

Полные расходы, даже и за исключеніемъ конвенціонныхъ штрафовъ, оказываются крайне различными на разныхъ дорогахъ. Наименьшіе, и притомъ почти взаимно равные, оказались на Самаро-Златоустовской (41 р. 44 к.), Сибирской (41 р. 68 к.) и Ташкентской (41 р. 56 к.); наибольшій на Закавказской дорогѣ (91 р. 9 к.).

Разсматривая расходы по главнымъ подраздѣленіямъ, оказалось, что *расходы по управленію службою* довольно мало различаются, за небольшими лишь исключеніями. На дорогахъ съ очень большою густотою движенія расходы на 10.000 вагоно-осе-верстъ оказываются значительно меньшіе: на Московско-Курской (при густотѣ 744) всего 1 р. 63 к. На Самаро-Златоустовской (при густотѣ 626) 1 р. 66 к. При уменьшеніи густоты расходы увеличиваются, но при совершенно одинаковыхъ *густотахъ 226* на *Съверныхъ* и *Ташкентскихъ*, первые расходуютъ на *1 р. больше второй* и при пробѣгѣ 48,736 слишкомъ *излишній расходъ Съверныхъ составляетъ болѣе 48.000* р. Закавказская (при густотѣ 307) расходуетъ вмѣсто 3 р. по 4 р. 27 к. или больше на 1 р. слишкомъ, а всего Закавказская *расходуетъ лишнихъ болѣе 47.000 р.*

Содержаніе станціонныхъ агентовъ и служащихъ, долженствующее уменьшаться при увеличеніи движенія, въ дѣйствительности далеко этому не подчиняется. Причины значительныхъ повышеній необходимо было бы выяснить.

Въ то время, когда частныя дороги, за исключеніемъ Рязанско-Уральской и Варшаво-Вѣнской, расходуютъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ отъ 16 до 21 р. (см. табл. V) и когда казенныя дороги Екатерининская (20,8), Московско-Брестская (19,8), Пермская (19,7), Полѣсскія (19,35), Самаро-Златоустовская (13,5), Сибирская (14,8), Средне-Азіатскія (19,5), Ташкентская (16,2), Юго-Западныя (20,8) и Южныя (21,1). Остальныя расходуютъ значительно больше.

Избытки свыше 22 р. составляютъ (см. табл. XI).

Закавказскія	46.986	(31,4 — 22)	болѣе 440.000 р.
Либаво-Роменская . .	48.258	(23,9 — 22)	» 90.000 »
Московско-Курская .	83.841	(24,2 — 22)	» 180.000 »
Николаевская . . .	91.033	(27,4 — 22)	» 490.000 »
Привислинскія . . .	72.334	(26,8 — 22)	» 340.000 »
Риго-Орловская . .	50.382	(26,9 — 22)	» 240.000 »
Сызр.-Вяземская . .	45.706	(23,1 — 22)	» 50.000 »
Сѣверныя	48.736	(24,22 — 22)	» 90.000 »
Сѣверо-Западныя . .	88.010	(26,3 — 22)	» 320.000 »

А всего повидимому расходуется болѣе 2.240.000 р.

Гл. 3 ст. 1, 2, 3, 4 и 5 (см. табл. XI. Расходы на содержаніе поѣздныхъ агентовъ). Хотя эти расходы тоже различаются, но значительно меньше. На частныхъ дорогахъ (табл. V): эти расходы отъ 8,5 (Моск.-Винд.-Рыб. С.-Петерб. сѣть) до 10,9 (Моск.-Кіево-Воронежская). Расходы, не выходящіе изъ этихъ предѣловъ, встрѣчаются только на трехъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ: на Средне-Азіатскихъ 9 р. 98 к., Полѣсскихъ 10 р. 68 к. и Южныхъ 10 р. 98 к. На всѣхъ остальныхъ эти расходы выше.

Останавливаясь на высшемъ предѣлѣ въ 11 р., надо выяснить причины дальнѣйшихъ излишковъ, достигающихъ

На Екатерининской	131.760	× 1,7	болѣе 200.000 р.
» Закавказской	46.986	× 15,2	» 700.000 »
» Либаво-Роменской . . .	48.258	× 0,13	» 6.000 »
» Московско-Брестской . .	43.269	× 1,2	» 50.000 »
» Московско-Курской . .	83.843	× 0,3	» 25.000 »
» Николаевской	91.033	× 1,8	» 160.000 »
» Пермской	44.270	× 1,7	» 70.000 »
» Привислинской	72.334	× 2,2	» 150.000 »
» Самаро-Златоустовской .	76.548	× 0,9	» 60.000 »
» Сибирской	136.463	× 1,17	» 230.000 »
» Сызрано-Вяземской . .	45.706	× 2,6	» 110.000 »
» Сѣверныхъ	48.736	× 1,6	» 70.000 »

На Сѣверо-Западныхъ . . .	88.010	× 2,3	болѣе 200.000 р.
» Ташкентской	47.297	× 2,7	» 120.000 »
» Юго-Западныхъ	173.066	× 1,4	» 240.000 »
А всего болѣе . . .			2.391.000 р.

Итого по отдѣлу IV представляются весьма вѣроятные излишки въ суммахъ 4.600.000 р.

Отдѣлъ V. Расходы службы тяги.

Расходы отдѣла V во всей ихъ совокупности показаны въ таблицѣ VI, но они не могутъ служить основаніемъ для оцѣнки хозяйственной распорядительности управленій. Стоимость топлива, а также и наемъ недостающаго подвижного состава отъ этой хозяйственности мало зависитъ. Поэтому въ таблицѣ XII приведены расходы, остающіеся послѣ вычитанія изъ полныхъ расходовъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ двухъ суммъ, составляющихъ ст. 7, гл. 2 и гл. 7 отдѣла V.

Приложенная таблица XII показываетъ, что послѣ исключенія расходовъ на отопленіе (гл. 2 ст. 7) и расходовъ по найму подвижного состава (глава 7) остальные расходы еще очень сильно различаются между собою.

Отдѣлъ V гл. 1, управленіе службою.

Расходы по управленію службою вообще сравнительно очень невелики—около 2 р. и менѣе и по даннымъ одного года, при довольно значительныхъ колебаніяхъ величины общаго пробѣга подвижного состава, довольно трудно высказывать о немъ твердое сужденіе. Тѣмъ не менѣе можно предполагать, что расходы дорогъ: Закавказскихъ, Средне-Азіатскихъ, Сѣверныхъ и Сѣверо-Западныхъ нѣсколько преувеличены—приблизительно на 1 р. на 10.000 вагоно-осе-верстъ.

При этомъ лишніе расходы опредѣляются для:

Закавказской желѣзной дороги	50.000 р.
Средне-Азіатскихъ	40.000 »
Сѣверныхъ ширококолейныхъ	50.000 »
Сѣверо-Западныхъ	80.000 »
Всего около. .	220.000 »

Расходы по статьямъ 1, 2, 3 и 4 главы 2 отдѣла V (поѣздные агенты) должны находиться въ прямомъ соотвѣтствіи съ числомъ верстъ, пройденныхъ поѣздами, и чѣмъ меньше будутъ составы этихъ поѣздовъ, тѣмъ больше будутъ расходы, относимые къ 10.000 вагоно-осе-верстъ. Такъ какъ средняя величины составовъ обусловливаются многими обстоятельствами, не зависящими отъ органовъ управленія дорогами: отъ профиля пути, силъ паровозовъ, отъ характера движенія, то естественно, что расходы этого рода должны быть на разныхъ дорогахъ различными. Но, допуская правильность опредѣленія состава, слѣдуетъ ожидать, что самыя большіе размѣры расходовъ будутъ относиться къ дорогамъ съ наименьшими составами и по мѣрѣ увеличенія состава расходы должны падать. Изъ таблицы XI видно, что въ 1907 г. наименьшіе составы были на Сѣверо-Западныхъ дорогахъ (41,7 осей) и расходъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ былъ 17 р. 15 к.

Наибольшіе составы были на Либаво-Роменской дорогѣ (60,8 осей), расходъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ составлялъ 11 р. 99 к. Повидимому, расходы на всѣхъ остальныхъ дорогахъ должны заключаться въ указанныхъ предѣлахъ: отъ 17 до 12 р. Отступленія могутъ быть только въ зависимости отъ рода топлива, вынуждающаго имѣть паровозныя бригады въ большемъ, какъ при дровахъ, или въ меньшемъ, какъ при углѣ и особенно нефти, составѣ. На частныхъ дорогахъ расходы, подходящіе къ вышеприведеннымъ предѣламъ, оказались только на Московско-Виндаво-Рыбинской дорогѣ, на обѣихъ ея сѣтяхъ, и на Владикавказской. На Московско-Кіево-Воронежской, Юго-Восточныхъ и Рязанско-Уральской также удовлетворительны, а на Московско-Ка-занской, при среднемъ составѣ 65 осей, расходы хотя и должны бы быть меньше, чѣмъ на Либаво-Роменской (61 ось), т. е. меньше 12 р., а они были 18 р. 84 к., т. е. приблизительно на 7 р. на 10.000 осе-верстъ больше.

Это отступленіе въ область частныхъ дорогъ сдѣлано съ тою лишь цѣлью, чтобы показать, что и заинтересованныя матеріально управленія не всегда находятъ возможнымъ

устранять лишніе расходы, вызываемые мѣстными и временными условіями. Въ числѣ такихъ условій находится, между прочимъ, значительная неравномѣрность болѣе или менѣе часто мѣняющагося движенія грузовъ. При частыхъ перемѣнахъ и интенсивности движенія, приходится временами содержать лишнія бригады.

Поэтому, обсуждая расходы казенныхъ дорогъ, можно высказаться только приблизительно, останавливаясь лишь на крупныхъ отступленіяхъ, къ числу такихъ надо отнести расходы:

Екатерининской, при среднемъ составѣ поѣздовъ въ 56,$_6$ осей, расходъ 19,$_{42}$, не только не меньше чѣмъ на Сѣверо-Западныхъ, а больше. Есть основаніе ожидать разъясненія расхода въ размѣрѣ кругло 5 р. на 10.000 вагоно-осе-верстъ или всего *650.000 р.*

Закавказскія, расходующія 23,$_{95}$, должны объяснить причину увеличенія примѣрно на 7 р. на 10.000 вагоно-осе-верстъ или всего *330.000 р.*

Московско-Курская, имѣющая средніе составы, почти не отличающіеся отъ составовъ Либаво-Роменской, расходуетъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ 18 р. вмѣсто 12 р. Разъясненію подлежитъ вопросъ о расходѣ въ 6 р. на 10.000 вагоно-осе-верстъ или *500.000 р.*

Привислинскія дороги, при составѣ въ 51,$_2$ или на 9 осей больше Сѣверо-Западныхъ, расходуютъ на 1 р. больше. Необходимо объяснить лишній расходъ приблизительно въ 2 р. на 10.000 вагоно-осе-верстъ или всего *150.000 р.*

Самаро-Златоустовская, при составахъ (58,$_8$), мало отличающихся отъ составовъ Либаво-Роменской (60), расходуетъ болѣе на 2 р. 80 к. на 10.000 вагоно-осе-верстъ. Разъяснить надо лишній расходъ до *200.000 р.*

Сибирская дорога расходовала 17 р. 73 к. вмѣсто приблизительно 15 р. Объяснить надо по крайней мѣрѣ 2 р. на 10.000 вагоно-осе-верстъ или всего *270.000 р.*

Сызрано-Вяземская, при большихъ составахъ (46,$_8$), чѣмъ Сѣверо-Западныя (41,$_7$), расходуетъ не меньше, а на 2 р.

25 к. больше. Надо разъяснить лишній расходъ около *100.000 р.*

Ташкентская, при составахъ, почти не отличающихся отъ Самаро-Златоустовской, должна, какъ и эта послѣдняя, разъяснить лишній расходъ до *100.000 р.*

Полѣсскія дороги, при среднихъ составахъ въ 55,9 осей, почти не отличающихся отъ составовъ Риго-Орловской дороги, расходуютъ на 1 р. больше на 10.000 вагоно-осе-верстъ или всего *39.000 р.*

Юго-Западныя, при составахъ 54,4, немного меньшихъ, чѣмъ на Риго-Орловской (55,7), расходовали значительно больше послѣдней. Поэтому надо разъяснить разницу до 2 р. 50 к. на 10.000 вагоно-осе-верстъ или всего до *420.000 р.*

Южныя, при среднихъ составахъ (59,8), почти не отличающихся отъ составовъ Либаво-Роменской, расходовали почти на 3 р. больше, всего до *500.000 р.*

Общая сумма расходовъ, требующихъ разъясненій, составляетъ до *3.220.000 р.*

Расходы по отдѣлу V, по главѣ 3 ст. 1, 2, 3 и 4 на содержаніе агентовъ по пріему, передачѣ и осмотру вагоновъ такъ сравнительно невелики, что трудно ихъ обсуждать помимо мѣстныхъ условій. Повидимому они нѣсколько преувеличены на Екатерининской, Закавказскихъ, Николаевской, Привислинскихъ, Риго-Орловской и Сѣверо-Западныхъ. Весьма возможно, что на нѣкоторыхъ изъ этихъ дорогъ, въ особенности на Екатерининской, Привислинскихъ и Риго-Орловской, передачи производятся послѣ меньшихъ пробѣговъ, чѣмъ на другихъ дорогахъ, и потому расходы на 10.000 вагоно-осе-верстъ возрастаютъ.

Расходы по отдѣлу V, главъ 3 ст. 1, 2, 3 и 4—содержаніе агентовъ мастерскихъ, при отнесеніи ихъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ, должны, по необходимости, увеличиться при общихъ небольшихъ пробѣгахъ. Поэтому, сравнивая расходы частныхъ желѣзныхъ дорогъ по этимъ статьямъ съ казенными, надо признать, что на этихъ послѣднихъ расходы нѣсколько преувеличены и слѣдовало бы объяснить превы-

шенія сверхъ 2 р. 50 к., при пробѣгахъ осей до 50.000 (по 10.000 осе-верстъ) и сверхъ 2 р. при общихъ пробѣгахъ сверхъ 70.000 (по 10.000 вагоно-осе-верстъ).

Такимъ образомъ надо разъяснить на

Екатерининской	($3_{,24}$—2)	131.760	до	160.000
Закавказской	($3_{,69}$—$2_{,5}$) ×	46.986	»	55.000
Либаво-Роменской	($3_{,39}$—$2_{,5}$)	48.218	»	42.000
Московско-Брестской . . .	($3_{,16}$—$2_{,5}$)	43.269	»	28.000
Московско-Курской	($3_{,50}$—2)	83.841	»	125.000
Николаевской	($4_{,77}$—2)	91.033	»	252.000
Пермской	($3_{,25}$—$2_{,5}$)	44.270	»	33.000
Полѣсскихъ.	($3_{,01}$—$2_{,5}$)	32.191	»	16.000
Риго-Орловской	($3_{,33}$—$2_{,5}$)	50.382	»	41.000
Средне-Азіатской	($5_{,38}$—$2_{,5}$)	43.327	»	125.000
Сызрано-Вяземской	($3_{,21}$—$2_{,5}$)	45.706	»	32.000
Сѣверныхъ	($2_{,73}$—$2_{,5}$)	48.736	»	11.000
Сѣверо-Западныхъ	($4_{,05}$—2)	88.010	»	180.000
Юго-Западныхъ	($2_{,99}$—2)	173.066	»	170.000
Южныхъ	($2_{,35}$—2)	163.205	»	57.000
Всего надо разъяснить до . . .				1.327.000

Расходы по отдѣлу V гл. 5—возобновленіе и ремонтъ паровозовъ и тендеровъ—требуютъ самаго тщательнаго изслѣдованія.

Общая сумма расходовъ по этой статьѣ въ 1907 г. составила 38.407.000 р.

При неизмѣнности свойствъ топлива и воды и при одинаковости оборудованія мастерскихъ, расходы этого рода должны быть пропорціональны общему пробѣгу паровозовъ. На 10.000 вагоно-осе-верстъ они должны быть тѣмъ больше, чѣмъ меньше составъ поѣздовъ и чѣмъ большую долю общаго пробѣга паровозы дѣлаютъ безъ поѣздовъ. Поэтому въ прилагаемой таблицѣ XIII приведены расходы, отнесенные не на 10.000 вагоно-осе-верстъ и даже не на 100 поѣздо-верстъ, а на 100 паровозо-верстъ.

На казенныхъ дорогахъ, при разнообразіи свойствъ употребляемаго топлива, при различныхъ свойствахъ питающей котлы паровозовъ воды, при различныхъ свойствахъ балласта, дающаго больше или меньше пыли, и при различныхъ оборудованіяхъ мастерскихъ, расходы и на 100 паровозо-верстъ должны быть различными. Изъ таблицы XIII видно, что расходы, бывшіе въ 1907 г. на разныхъ казенныхъ дорогахъ, были очень различны. Какъ ни велики эти различія—отъ 5 р. 77 к. на Привислинскихъ дорогахъ до 19 р. 30 к. на Средне-Азіатскихъ—имъ не уступаютъ измѣненія, происшедшія на нѣкоторыхъ дорогахъ въ теченіе послѣднихъ четырехъ лѣтъ съ 1904 по 1907 гг. На Забайкальской дорогѣ расходы поднялись съ 4 р. 92 к. до 16 р. 90 к.

При разсмотрѣніи таблицы XIII видно, что въ то время, когда на нѣкоторыхъ дорогахъ эти расходы почти не мѣнялись, какъ было на Привислинскихъ, на Риго-Орловской или на Балтійско-Псково-Рижской и С.-Петербурго-Варшавской, образовавшихъ сѣть Сѣверо-Западныхъ дорогъ, на другихъ дорогахъ произошли болѣе или менѣе значительныя повышенія расходовъ.

На нѣкоторыхъ дорогахъ повышенія, начавшіяся съ 1905 г. и достигшія въ 1906 г. наибольшей величины, обнаружили въ 1907 г. наклонность паденія, какъ было на Забайкальской, на Курско-Харьково-Севастопольской, благодаря, однако, только сліянію съ Харьково-Николаевской, на Полѣсскихъ, и на Сибирской. На остальныхъ дорогахъ въ 1907 г. не только не обнаружилось еще стремленіе къ паденію, а напротивъ расходы оказались наибольшими. Къ числу такихъ дорогъ относятся: Екатерининская, Закавказская, Московско-Архангельская, широкая кол., Московско-Брестская, Московско-Нижегородская, Либаво-Роменская, Николаевская, Пермская, Самаро-Златоустовская, Средне-Азіатская, Ташкентская и Юго-Западныя.

Расходы всѣхъ дорогъ кромѣ трехъ: Привислинскихъ, Риго-Орловской и Сѣверо-Западныхъ, какъ значительно измѣнившіеся, должны быть подвергнуты тщательному изслѣдованію.

При исчисленіи расходовъ по совершенному на нихъ пробѣгу паровозовъ въ 1907 г. и по нормамъ 1904 г. и при сравненіи исчисленныхъ такимъ образомъ расходовъ съ дѣйствительными расходами 1907 г., оказываются слѣдующіе излишки расходовъ:

На	Екатерининской	до	870.000
»	Забайкальской	»	1.409.000
»	Закавказской	»	597.000
»	Курско-Харьково-Севастопольской (Южныхъ)	»	917.000
»	Московско-Ярославско-Архангельской	»	160.000
»	Московско-Брестской	»	330.000
»	Московско-Курской и Нижегородской	»	758.000
»	Либаво-Роменской	»	182.000
»	Николаевской	»	178.000
»	Пермской	»	362.000
»	Полѣсскихъ	»	115.000
»	Самаро-Златоустовской	»	820.000
»	Сибирской	»	1.931.000
»	Средне-Азіатской	»	1.024.000
»	Сызрано-Вяземской	»	440.000
»	Ташкентской	»	198.000
»	Юго-Западныхъ	»	482.000
Всего лишніе расходы составляютъ		до	10.773.000

Сравненіе расходовъ этого рода 1907 г. съ соотвѣтственными расходами 1903 г. указано въ таблицѣ 9 и въ общемъ выводѣ почти не отличается отъ вышеприведеннаго.

При столь крупномъ повышеніи расхода должно быть обращено особое вниманіе на хозяйство мастерскихъ, способное уменьшать расходы, и на браковку паровозовъ, требующихъ особо дорогого ремонта.

Въ виду обнаруженной нѣкоторыми дорогами возможности не увеличивать расходы, какъ оказалось на Привислинскихъ, Риго-Орловскихъ и Сѣверо-Западныхъ, или огра-

ничивать ростъ расходовъ незначительными повышеніями, какъ оказалось на Николаевской дорогѣ, необходимо должны быть приняты мѣры къ возможно лучшему регулированію работъ въ мастерскихъ дорогъ по ремонту паровозовъ и тендеровъ.

Расходы по отдѣлу V главъ 6—ремонтъ и возобновленіе вагоновъ, исчисленные на 10.000 вагоно-осе-верстъ, показываются во многихъ отчетахъ, относя эти расходы какъ на пассажирскіе, такъ и на товарные вагоны къ общему пробѣгу вагонныхъ осей. Полученныя такимъ образомъ числа не выражаютъ никакого реальнаго факта. Въ прилагаемой таблицѣ XIV поэтому приведенные расходы по ремонту пассажирскихъ вагоновъ, отнесенные къ 10.000 вагоно-осе-верстъ пассажирскихъ вагоновъ, и расходы по ремонту товарныхъ вагоновъ—къ 10.000 вагоно-осе-верстъ товарныхъ вагоновъ.

Изъ таблицы XIV видно, что расходы на ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ въ 1907 г. были на разныхъ дорогахъ крайне различны: отъ 20 р. 43 к. на Пермской, или 21 р. 32 к. на Московско-Брестской, до 40 р. 60 к. на Харьково-Николаевской (Южныхъ); 40 р. 05 к. на Николаевской, 40 р. 14 к. на Московско-Курской, 42 р. 05 к. на Привислинскихъ, 42 р. 78 к. на Самаро-Златоустовской и даже до 80 р. на Забайкальской. Эти чрезвычайныя разнообразія, доходящія до двойного и даже четверного размѣра, никакъ не могутъ быть объясняемы различіемъ требованій, предъявляемыхъ къ вагонамъ на разныхъ дорогахъ

При общемъ пробѣгѣ пассажирскихъ осей около 350.000 разъ по 10.000 осе-верстъ сбереженіе въ расходахъ даже на 1 р. на 10.000 осе-верстъ дастъ сбереженіе до 350.000 р.

Безъ обращенія къ мѣстнымъ дѣятелямъ невозможно предвидѣть размѣры сбереженій по каждой дорогѣ.

Для примѣрнаго соображенія о предѣлѣ возможныхъ сбереженій приводятся суммы, указывающія различіе между дѣйствительными расходами 1907 г. и исчисленіями расхо-

довъ, если бы при бывшихъ въ этомъ послѣднемъ году пробѣгахъ расходы нормировались по размѣрамъ 1904 года.

Различія эти указаны въ таблицѣ XV и общая сумма повышенія по ремонту пассажирскихъ вагоновъ достигаетъ 3.340.000 р. Сравненіе результатовъ, относящихся къ 1907 г., съ результатами 1903 г. приведено въ таблицѣ 10 и даетъ нѣсколько меньшую разницу, именно 2.500.000 р.

Расходы на ремонтъ товарныхъ вагоновъ должны быть на разныхъ дорогахъ болѣе близкими между собою, но и они различаются на разныхъ дорогахъ весьма сильно. Отъ 9 р. 92 к. на Пермской, 11 р. 15 к. на Либаво-Роменской, 11 р. 64 к. на Полѣсскихъ или 12 р. 30 к. на Юго-Западныхъ, расходы эти поднимаются до 19 р. 44 к. на Екатерининской, 20 р. 23 к. на Московско-Брестской, 20 р. 88 к. на Николаевской, 22 р. 5 к. на Привислинскихъ, 22 р. 23 к. на Самаро-Златоустовской и 29 р. 53 к. на Закавказской.

Въ теченіе времени съ 1905 по 1907 гг. расходы эти на нѣкоторыхъ дорогахъ удвоились и даже повысились болѣе чѣмъ въ два раза. Удвоились или почти удвоились на

Екатерининской	съ	10	р.	64	к.	до	19	р. 44 к.
Московско-Брестской . . .	»	11	»	22	»	»	20	» 32 »
Николаевской	»	10	»	90	»	»	20	» 88 »
Самаро-Златоустовской . .	»	11	»	02	»	»	22	» 23 »
Сибирской	»	8	»	04	»	»	17	» 62 »
Сызрано-Вяземской	»	9	»	70	»	»	19	» 08 »

Болѣе чѣмъ удвоились на

Забайкальской	съ	7	р.	43	к.	до	18	р. 58 к.
Закавказской	»	11	»	10	»	»	20	» 53 »
Привислинскихъ	»	9	»	33	»	»	22	» 05 »
Средне-Азіатской	»	8	»	17	»	»	19	» 61 »

Ростъ расходовъ на разныхъ дорогахъ шелъ не одинаково. На нѣкоторыхъ дорогахъ въ 1907 г. замѣтно паденіе противъ 1906 г., именно на Сѣверо-Западныхъ, благодаря впрочемъ присоединенію С.-Петербургско-Варшавской, гдѣ

ремонтъ обходился значительно дешевле, чѣмъ на Балтійской и Псково-Рижской; къ этимъ послѣднимъ

На Либаво-Роменской . . . (съ 12 р. 35 к. до 11 р. 15 к.)
» Риго-Орловской . . . . (» 15 » 25 » » 13 » 80 »)
» Самаро - Златоустовской (крайне немного . . . » 22 » 36 » » 22 » 23 »)
» Сибирской . . . . . (» 20 » 94 » » 17 » 62 »)
» Юго-Западныхъ . . . . (» 13 » 94 » » 12 » 30 »)

На всѣхъ остальныхъ казенныхъ дорогахъ наибольшіе расходы были въ 1907 году.

При общемъ пробѣгѣ товарныхъ вагоновъ при числѣ осе-верстъ до 1.173.000 разъ по 10.000 осе-верстъ ясно, что сбереженіе каждаго рубля на 10.000 осе-верстъ уже можетъ дать въ общемъ сбереженіе болѣе 1.000.000 р.

Безъ самаго близкаго участія мѣстныхъ дѣятелей было бы совершенно невозможно впередъ указать, какими мѣропріятіями и сколько можно было бы сберечь по каждой дорогѣ.

Въ виду существованія шести дорогъ, размѣщенныхъ въ мѣстностяхъ, весьма удаленныхъ одна отъ другой и допустившихъ незначительныя измѣненія въ стоимости ремонта вагоновъ, есть основаніе надѣяться, что и на другихъ дорогахъ цѣлесообразными мѣрами будетъ достигнуто болѣе или менѣе значительное сокращеніе въ расходахъ. О предѣлѣ, едва ли впрочемъ достижимомъ, можно составить себѣ понятіе, опредѣливъ разницу въ расходахъ по ремонту товарныхъ вагоновъ, произведенныхъ въ дѣйствительности въ 1907 г., противу исчисленія по дорогамъ расходовъ, принимая за основаніе пробѣги, совершенные въ 1907 г., и нормы расходовъ, бывшихъ въ 1904 году.

Подробности указаны въ таблицѣ 14 (стр. 182).

Полная сумма различія опредѣлилась въ суммѣ . . . . . 8.560.000 р.
Сравненіе съ 1903 г. приводитъ къ суммѣ . 7.178.000 »

Такимъ образомъ оказывается, что повышеніе расходовъ 1907 г. противу нормы 1904 г. по пассажирскимъ и товарнымъ вагонамъ достигаетъ 3.494.000 + 8.568.000 = 12.062.000 р., а противу нормъ 1903 г. къ суммѣ 2.500.000 + 7.178.000 = = 9.678.000 р.

Вся сумма повышенія расходовъ по ремонту подвижного состава составляетъ

	по сравненію съ 1904 г.	по сравненію съ 1903 г.
по паровозамъ	10.773.000 р.	10.980.000 р.
» вагонамъ	12.062.000 »	9.678.000 »
итого	22.835.000 р.	20.658.000 р.

круглымъ счетомъ 23 мил. руб. и 21 мил. руб.

Расходы на отопленіе паровозовъ показаны для каждой изъ казенныхъ дорогъ въ табл. XVI. Въ ней приведены какъ полныя суммы расходовъ, такъ и общіе пробѣги паровозовъ и наконецъ расходы въ рубляхъ на 100 паровозоверстъ въ каждый изъ 1903—1907 годовъ.

Числа этой таблицы даютъ возможность судить, насколько увеличился расходъ въ 1907 г. вслѣдствіе вздорожанія топлива противу цѣнъ, существовавшихъ въ 1903 и въ 1904 годахъ.

Результатъ исчисленія излишнихъ расходовъ, сдѣланныхъ дорогами, доказываетъ, что эти излишки были:

	1903 г.	1904 г.
На Балтійской и Псково-Рижской (Сѣверо-Западн.) . .	— р.	708.000 р.
На Екатерининской . . .	809.600 »	875.000 »
» Забайкальской. . . .	1.396.600 »	1.193.000 »
» Закавказской	2.063.900 »	2.070.000 »
» Курско-Харьково-Севастопольск. (Южныхъ) . . .	— »	774.000 »
На Либаво-Роменской . .	111.200 »	46.000 »
» Московско-Брестской .	159.000 »	211.000 »
» Московско-Курской .	1.736.200 »	2.011.000 »

	1903 г.	1904 г.
На Моск.-Ярославск.-Архангельск. (Сѣверо-Широк. к.).	905.000 р.	884.000 р.
На Николаевской	1.272.300 »	1.466.000 »
» Пермской.	241.500 »	207.000 »
» Полѣсскихъ	147.500 »	172.000 »
» Привислинскихъ. . .	262.200 »	264.000 »
» Риго-Орловской . . .	157.200 »	99.000 »
» Самаро-Златоустовской	2.403.100 »	1.957.000 »
» Сибирской	175.800 »	30.000 »
» Средне-Азіатской . .	447.700 »	176.000 »
» Сызрано-Вяземской . .	1.494.700 »	1.436.000 »
» Ташкентской	1.156.000 »	1.156.000 »
» Юго-Западныхъ . . .	1.328.800 »	1.269.000 »
Итого	16.268.300 р.	16.004.000 р.

Кромѣ выше приведенныхъ главныхъ причинъ, увеличивавшихъ расходы казенныхъ жел. дорогъ въ 1907 году, были причины и второстепенныя. Такъ по отдѣлу V, главѣ 2 ст. 8, 9 и 10, освѣщеніе, смазка и чистка паровозовъ, относимыя на 100 паровозо-верстъ, не должны бы замѣтно между собою различаться; но въ 1907 году различія замѣчаются довольно чувствительныя. На частныхъ дорогахъ наименьшій расходъ оказался на Владикавказской ж. д., всего 0,54 р., затѣмъ по Моск.-Винд.-Рыб., по Московск. сѣти 0,77 и на Петербург. сѣти 0,85, на Юго-Восточныхъ 0,90 и на Рязанско-Уральской 1 р. 20 к.

На казенныхъ дорогахъ:

» Екатерининской	1 р.	— к.
» Закавказской	1 »	40 »
» Либаво-Роменской	— »	71 »
» Московско-Брестской	— »	92 »
» Московско-Курской	— »	72 »
» Николаевской	1 »	— »
» Пермской	— »	64 »
» Полѣсскихъ	— »	86 »

На Привислинскихъ . . . . . — р. 83 к.
» Риго-Орловской . . . . . 1 » — »
» Самаро-Златоустовской . . . . . — » 73 »
» Сибирской. . . . . 1 » — »
» Средне-Азіатской . . . . . 1 » 08 »
» Сызрано-Вяземской . . . . . 1 » 41 »
» Сѣверныхъ шир. кол. . . . . — » 80 »
» Сѣверо-Западныхъ . . . . . — » 85 »
» Ташкентской. . . . . — » 78 »
» Юго-Западныхъ . . . . . 1 » 41 »
» Южныхъ . . . . . 1 » 05 »

Повидимому слѣдовало бы признать высшею нормою $0,_{90}$.
Въ такомъ случаѣ находимъ перерасходы:

На Екатерининской . .	$(1—0,_9)\times 369.693$	37.000 р.
» Закавказскихъ . .	$(1,_{40}—0,_9)\times 153.224$	76.000 »
» Николаевской . . .	$(1—0,_9)\times 232.164$	23.000 »
» Риго-Орловской . .	$(1—0,_9)\times 129.907$	13.000 »
» Сибирской	$(1—0,_9)\times 319.935$	32.000 »
» Средне-Азіатск. . .	$(1,_{05}—0,_9)\times 108.668$	16.000 »
» Сызрано-Вяземской	$(1,_{41}—0,_9)\times 155.050$	19.000 »
» Юго-Западныхъ . .	$(1,_{41}—0,_9)\times 449.437$	229.000 »
» Южныхъ	$(1,_{05}—0,_9)\times 409.151$	61.000 »
Всего болѣе		500.000 р.

Забайкальская дорога.

По отд. III, гл. I.

Въ виду необходимости повышенія окладовъ на дорогахъ Азіатской Россіи и допуская повышеніе даже до полуторнаго размѣра, расходъ Управленія Забайкальской дороги, по отношенію къ 1 верстѣ длины, можетъ быть выше, чѣмъ на дорогахъ Европейской Россіи, подходящихъ по длинѣ къ Забайкальской. Къ числу такихъ дорогъ относятся:
Самаро-Златоустовская (1222 вер.), расходовавшая 112 р. 06 к.
Либаво-Роменская . . (1252 »), » 120 » — »

Сызрано-Вяземская . .	(1.308 вер.),	расходовавшая	99 р. 56 к.
Полѣсскія	(1.309 »),	»	107 » 22 »
Риго-Орловская . . .	(1.460 »),	»	109 » 94 »
Забайкальская	(1.687 »),	»	173 » — »

Казалось бы, что расходъ Самаро-Златоустовской дороги, ближайшей къ Сибири и вдобавокъ имѣющей вторыхъ путей значительно больше, чѣмъ Забайкальская, можно было принять за норму, подлежащую еще увеличенію на 50%, т. е. можно было бы для Забайкальской дороги признать достаточнымъ расходъ на версту длины дороги въ $1.5 \times 112 = 168$ р.

Въ такомъ случаѣ подлежитъ поясненію бывшій избытокъ въ суммѣ $(173-168) \times 1.687$ болѣе 8.000 р.

По главѣ 2, ст. 1, 2 и 3. Содержаніе агентовъ по ремонту пути, т. е. служащихъ и рабочихъ. На дорогахъ подходящей длины эти расходы на 1 версту длины дороги были:

На Самаро-Златоустовской .	(1.222 вер.)		550 р. 56 к.
» Либаво-Роменской	(1.252 »)		523 » 53 »
» Сызрано-Вяземской	(1.308 »)		487 » 07 »
» Полѣсскихъ	(1.309 »)		449 » 10 »
» Риго-Орловской	(1.460 »)		584 » 18 »
» Забайкальской	(1.687 »)		1048 » — »

Едва ли есть основаніе признавать для Забайкальской дороги недостаточнымъ расходъ Риго-Орловской дороги, увеличенный въ $1^1/_2$ раза, т. е. $580 \times 1{,}5 = 870$ р. Если же такъ, то необходимо пояснить, чѣмъ вызвался излишекъ.

$(1048-870) \times 1.687$ или болѣе 300.000 р.

По главѣ 2, ст. 6 содержаніе и ремонтъ земляного полотна. Въ виду большого количества вторыхъ путей на Самаро-Златоустовской и въ виду ея болѣе горнаго характера, чѣмъ Забайкальская, казалось бы для этой послѣдней расходовать не больше чѣмъ въ $1\frac{1}{2}$ раза противу

первой. Другими словами $1{,}_5 \times 45 = 68$ р. вмѣсто 132. Отсюда видно, что объяснить надо лишній расходъ въ

(132—68)×1.687 или болѣе . . . . 100.000 руб.

По главѣ 3, статьямъ 1, 2, 3 содержаніе служащихъ по ремонту пути расходовали:

На Самаро-Златоустовской . . . (1.222 вер.) по 21 р. 82 к.
» Либаво-Роменской . . . . . (1.252 ») » 27 » 34 »
» Сызрано-Вяземской . . . . . (1.308 ») » 21 » 82 »
» Полѣсскихъ . . . . . (1.309 ») » 17 » 03 »
» Риго-Орловской . . . . . (1.460 ») » 20 » 02 »
» Забайкальской . . . . . (1.687 ») » 67 » — »

Казалось бы, нѣтъ причинъ расходовать болѣе чѣмъ въ полтора раза противу самой дорогой дороги, т. е. болѣе $1{,}_5 \times 27 = 41$.

И слѣдовательно подлежитъ объясненію.

(67 — 41) × 1.687 или болѣе . . . . 43.000.

По главѣ 3 ст. 5—прочіе расходы по содержанію зданій—расходы были:

На Самаро-Златоустовской . . . . . (1.222 вер.) 92 р. 27 к.
» Либаво-Роменской . . . . . (1.252 ») 57 » 08 »
» Сызрано-Вяземской . . . . . (1.308 ») 85 » 53 »
» Полѣсскихъ . . . . . (1.309 ») 49 » 62 »
» Риго-Орловской . . . . . (1.460 ») 72 » 38 »
» Забайкальской . . . . . (1.687 »)291 » — »

Едва ли можно прямо оправдать болѣе чѣмъ $1\frac{1}{2} \times 92 = 138$ р. Разъяснить необходимо излишекъ:

(291 — 138) × 1.687 или болѣе . . . . . 258.000.

Итого по отдѣлу III Забайкальской ж. д. надо разъяснить необходимость суммъ 8.000 + 300.000 + 100.000 + 43.000 + + 258.000 = 709.000 р.

По отдѣлу IV гл. 1.

Расходы на содержаніе Управленія службою, отнесенные къ 10.000 вагоно-осе-верстъ, должны безъ сомнѣнія возра-

стать при уменьшеніи общаго пробѣга и при томъ почти обратно пропорціонально пробѣгу. Пробѣги, близкіе къ бывшимъ на Забайкальской дорогѣ въ 1907 году на 10.000 вагоно-осе-верстъ, были:

на Сызрано-Вяземской—45.706, при расходѣ 10.000 вагоно-осе-верстъ . . . . . 2 р. 29 к.

на Пермской—44.270, при расходѣ 10.000 вагоно-осе-верстъ . . . . . 2 » 20 »

на Московско-Брестской—43.269, при расходѣ 10.000 вагоно-осе-верстъ . . . . . 2 » 45 »

на Забайкальской—40.909, при расходѣ 10.000 вагоно-осе-верстъ . . . . . 4 » 77 »

на Полѣсскихъ—39.191, при расходѣ 10.000 вагоно-осе-верстъ . . . . . 2 » 69 »

Расходы на дорогахъ съ большими пробѣгами дѣйствительно меньше чѣмъ на дорогахъ съ меньшими пробѣгами. На двухъ желѣзныхъ дорогахъ пробѣги почти одинаковы, а потому и расходы не должны бы много различаться. Допуская стоимость труда въ Забайкальѣ въ $1\frac{1}{2}$ раза дороже, чѣмъ въ Полѣсьѣ можно было бы примириться съ расходами въ $1\frac{1}{2} \times \times 2{,}69 = 4$. р. 05 к.; но надо объяснить сумму еще въ $[(4{,}77 - 4{,}05) \times 40.909]$ болѣе 29.000.

По отдѣлу IV, гл. 2, ст. 1, 2, 3, 4 станціонные служащіе и инвентарь. Эти расходы могутъ увеличиваться при уменьшеніи густоты движенія, такъ какъ многіе станціонные служащіе остаются въ одномъ и томъ же числѣ, при довольно значительномъ измѣненіи величины общаго пробѣга осей. По этой причинѣ на Забайкальской дорогѣ расходъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ можетъ быть больше, чѣмъ на Полѣсскихъ почти въ отношеніи густоты движенія, т. е. $\frac{300}{215} = 1{,}24$. Въ виду высшаго размѣра уплатъ онъ могъ бы быть больше еще въ 1,5 или всего въ $1{,}25 \times 1{,}5 = 1{,}86$ раза. Расходъ на Полѣсскихъ дорогахъ $19{,}64$ и потому на Забайкальской могъ бы быть $19{,}64 \times$

$\times 1{,}86 = 36$ р. 55 к. На самомъ дѣлѣ онъ оказался $42{,}22$. Поэтому надо объяснить

$$(42{,}22 - 36{,}55) \times 40.909 \text{ больше } 230.000.$$

По главѣ 2, ст. 6 освѣщеніе пассажирскихъ и служебныхъ комнатъ, стрѣлокъ и караульныхъ будокъ. Расходъ—2 р. 15 к. представляется трудно понятнымъ и надо объяснить по меньшей мѣрѣ

лишній 1 рубль или болѣе 40.000.

По отдѣлу IV, гл. 3, ст. 2, окладное содержаніе поѣздной прислуги представляется до невѣроятія преувеличеннымъ. Нѣтъ ни одной дороги ни въ Европейской, ни въ Азіатской Россіи, кромѣ Закавказской и Забайкальской, гдѣ это содержаніе составляло бы болѣе 8 р. 85 к. (Ташкентской) на 10.000 вагоно-осе-верстъ. На многихъ дорогахъ оно меньше 6 р., на Закавказской достигло 15 р. 44 к., а на Забайкальской 23 р. 26 к. Допуская для Забайкальской полуторную противъ Европейской Россіи норму довольствія, все же трудно объяснить болѣе 13 р. 20 к. Поэтому излишній расходъ, требующій объясненія, составляетъ 10×40.909 болѣе 400.000.

По главѣ 4 ст. 1 (телеграфъ) окладное содержаніе личнаго состава при наименьшемъ изъ бывшихъ пробѣговъ и именно при 39.191 по 10.000 вагоно-осе-верстъ на Полѣсскихъ дорогахъ, расходъ былъ 4 руб. 64 коп. Увеличивая его въ $1\frac{1}{2}$ раза, найдемъ 7 руб.; на Забайкальской же дорогѣ онъ 12 руб. 34 коп. Объяснить надо необходимость 5 руб. сверхъ повышенной нормы или всего:

$$(12{,}34 - 7)\ 40.909 \text{ болѣе } 200.000.$$

Итого по отдѣлу IV надо объяснить:

$$29.000 + 230.000 + 400.000 + 200.000 = 859.000 \text{ руб.}$$

По отдѣлу V, гл. 2, ст. 1, 2, 3 и 4, содержаніе поѣздныхъ служащихъ. При среднемъ составѣ поѣздовъ, почти не отличающемся отъ составовъ дороги Забайкальской, на

Московско-Брестской ($49{,}7$ осей) расходовали . 15 р. 77 к.

Сѣверныхъ ширококолейныхъ ($49{,}2$ осей) расходовали . . . . . 16 » 03 »

И при составѣ поѣздовъ меньшемъ, чѣмъ на Забайкальской, на:

Пермской (48,0) . . . . . 16 р. 77 к.
Сызрано-Вяземской (41,8) . . . . . 17 » 15 »
Въ то же время на Забайкальской (49,2) расходовали . . . . . 36 » 18 »

Увеличеніе окладовъ въ $1\frac{1}{2}$ раза противу Сызрано-Вяземской объяснило бы $1{,}5 \times 17{,}15 = 25$ руб. 72 коп.; но большій расходъ слѣдуетъ разъяснить $(36{,}18 - 25{,}72) \times 40.909$ болѣе 425.000.

По ст. 8, 9 и 10 той же гл. 2 (освѣщеніе, смазка и чистка паровозовъ). Расходы по симъ статьямъ на Забайкальской ж. дороги оказались 1 руб. 90 коп. на 100 паровозо-верстъ общаго пробѣга, увеличивая норму противу дорогъ Европейской Россіи до $1{,}5 \times 0{,}9 = 1$ руб. 35 коп. Надо еще объяснить:

$$(1{,}90 - 1{,}35) \times 117.458 \text{ болѣе } 64.000.$$

Итого по отдѣлу V:

$$425.000 + 64.000 = 489.000.$$

По всѣмъ тремъ отдѣламъ:

$$709.000 + 859.000 + 489.000 = 2.057.000.$$

Основываясь на соображеніяхъ, изложенныхъ выше о производившихся расходахъ, опредѣлены суммы желательныхъ сокращеній расходовъ, подлежащія или дѣйствительному сокращенію или требующія объясненій, почему указанныя сокращенія считаются невозможными. Всѣ эти суммы указаны въ таблицѣ 14 (стр. 182 и 183).

Расходы частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1907 году.

Расходы по всѣмъ статьямъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ приведены, также какъ и казенныхъ дорогъ, въ таблицахъ I, II и III. Обсужденіе разныхъ видовъ расходовъ приводимъ далѣе.

Надзоръ за путемъ и зданіями. Отдѣлъ III.

	Расходы на 1 версту. Длина дороги.	На 1 расчетную.
	Р у б л и.	
Варшаво-Вѣнская	5.087 р. 62 к.	2.959 р. 96 к
Владикавказская	1.848 » 69 »	1.491 » — »
Московско - Виндаво - Рыбинская Московской сѣти . . .	1.152 » 26 »	928 » 03 »
Московско - Виндаво - Рыбинская Петербургской сѣти .	1.391 » 41 »	1.199 » 93 »
Московско-Казанская . .	1.535 » 73 »	1.384 » 15 »
Московско-Кіево-Воронежская	1.532 » 86 »	1.314 » 43 »
Рязанско-Уральская . . .	1.885 » 62 »	1.599 » 93 »
Юго-Восточныя	1.649 » 18 »	1.469 » 44 »

Въ обоихъ отношеніяхъ послѣдовательность между дорогами остается одна и та же. Первое мѣсто занимаетъ дорога Варшаво-Вѣнская и послѣднее Московская сѣть Московско-Виндаво-Рыбинской дороги; но отношеніе между расходами этихъ двухъ дорогъ весьма различно. Расходы первой дороги превышаютъ расходы послѣдней, при отношеніи къ верстѣ длины дороги, въ отношеніи

$$\frac{5.087,62}{1.152,26} = 4,_4 \text{ раза.}$$

При отношеніи къ одной верстѣ расчетнаго протяженія въ отношеніи

$$\frac{2.959,98}{928,03} = 3,_2.$$

Слѣдующая за Варшаво-Вѣнскою дорогою, по величинѣ расходовъ на 1 версту того или другого измѣрителя, Рязанско-Уральская, по сравненію съ Московской сѣтью Московско-Виндаво-Рыбинской дороги, даетъ результаты: по отношенію къ одной верстѣ длины дороги

$$\frac{1.885,62}{1.152,26} = 1,_{64}.$$

По отношенію къ 1 верстѣ расчетнаго протяженія

$$\frac{1.599,93}{928,03} = 1,_{72}.$$

Ближайшая по расходамъ Московской сѣти Петербургская сѣть той же Московско-Виндаво-Рыбинской дороги, даетъ отношеніе, принимая во вниманіе длину дороги,

$$\frac{1.391,41}{1.152,26} = 1,2.$$

По отношенію къ расчетнымъ протяженіямъ

$$\frac{1.199,95}{928,03} = 1,3.$$

Итакъ видно, что на дорогахъ, принадлежащихъ одному и тому же обществу, слѣдовательно, управляемыхъ одною главною администраціею, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и обстоятельствъ, а быть можетъ и отъ мѣстныхъ распорядителей, расходы на измѣрители различаются весьма существенно,—на 20 и даже на 30%.

Для дальнѣйшаго разъясненія причинъ различія расходовъ по отношенію къ избраннымъ измѣрителямъ слѣдуетъ обратиться прежде всего къ главнымъ подраздѣленіямъ отдѣла III, къ его главамъ.

Расходы отдѣла III, главы 1.

Длина дороги.	Расчетное протяженіе.	Содержаніе управленія службою.	На 1 версту.	
верстъ.			Длина дорогъ.	Расчетное протяженіе.
711	1,222	Варшаво-Вѣнской	372,51	216,73
2,334	2,894	Владикавказской	141,72	114,30
1,050	1,304	Московско-Виндаво-Рыбинской, Московской сѣти	122,72	98,84
1,247	1,446	Московско-Виндаво-Рыбинской Петербургской сѣти	120,09	103,57
2,070	2,393	Московско-Казанской	106,61	92,22
2,389	2,786	Московско-Кіево-Воронежской . . .	108,22	92,80
3,840	4,310	Рязанско-Уральской	105,19	93,72
3,244	3,641	Юго-Восточныхъ	91,56	81,58

Наибольшіе размѣры расходовъ опять на Варшаво-Вѣнской, но наименьшіе не на Московской сѣти Московско-Виндаво-Рыбинской, а на Юго-Восточныхъ дорогахъ.

Дорогою, слѣдующею за Варшаво-Вѣнскою, является не Рязанско-Уральская, а Владикавказская.

Отношенія расходовъ отдѣла III гл. 1 Варшаво-Вѣнской къ расходамъ Юго-Восточныхъ по отношенію къ 1 верстѣ длины дорогъ

$$\frac{372,51}{91,56} = 4,07.$$

По отношенію къ 1 верстѣ расчетнаго протяженія

$$\frac{216,73}{81,58} = 2,66.$$

При сравненіи расходовъ Владикавказской дороги съ расходами Юго-Восточныхъ, по отношенію къ длинѣ дорогъ

$$\frac{141,72}{91,56} = 1,55.$$

По отношенію къ расчетному протяженію

$$\frac{114,30}{81,58} = 1,40.$$

А отношенія расходовъ дорогъ одного и того же общества Московско-Виндаво-Рыбинской оказываются по отношенію къ одной верстѣ длины дорогъ

$$\frac{122,72}{120,09} = 1,02.$$

По отношенію къ 1 верстѣ расчетнаго протяженія

$$\frac{98,84}{103,57} = 0,95.$$

Это указываетъ, что и измѣрители не вполнѣ обхватываютъ всѣ существенныя стороны разсматриваемаго предмета и что руководители не могутъ съ одинаковою точностью учесть вліяніе всѣхъ обстоятельствъ, обусловливающихъ правильное и вполнѣ цѣлесообразное опредѣленіе расхода. Тѣмъ

не менѣе, повидимому, позволительно предполагать, что если содержаніе управленія службы на Владикавказской дорогѣ на 55 или, по крайней мѣрѣ, на 40% обходится дороже, чѣмъ на Юго-Восточныхъ, то оно нѣсколько преувеличено. Объ излишнихъ расходахъ на управленіе службою пути не только на Владикавказской дорогѣ, но и на дорогахъ Московско-Виндаво-Рыбинскаго общества, можно задуматься, тѣмъ болѣе, что на дорогахъ: Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской и Рязанско-Уральской этого рода расходы почти не различаются. Они составляютъ на 1 версту длины дороги около 107 руб., а на 1 версту расчетнаго протяженія около 93 руб.

На этомъ основаніи, принимая къ учету расчетныя длины дорогъ, можно составить себѣ представленіе объ излишнихъ расходахъ по управленію службы пути:

На Владикавказской дорогѣ	2.894	(114—93) =	около 50.000 р.
На Московско-Виндаво-Рыбинской, Московской сѣти	1.304	(99—93) =	» 7.500 »
На Московско-Виндаво-Рыбинской, Петербургской сѣти	1.446	(103—93) =	» 14.500 »

На Варшаво-Вѣнской, по тому же масштабу излишній расходъ $1.222 \times (216—93) =$ около 150.000 руб.

Расходы, относящіеся къ отдѣлу III главы 2: надзоръ за путемъ и искусственныя сооруженія, содержаніе и ремонтъ ихъ, заключаютъ въ себѣ въ ст. 10 расходы по зимнему ремонту. Размѣръ этихъ послѣднихъ расходовъ до крайности разнообразенъ и случаенъ, поэтому для выраженія сколько нибудь основательнаго сужденія по главѣ 2 слѣдуетъ относящіеся къ ней расходы разсматривать за выключеніемъ изъ нея ст. 10.

Отдѣлъ III, глава 2, за выключеніемъ ст. 10.

	На 1 версту.	
	Длины дорогъ.	Расчетнаго протяженія.
Варшаво-Вѣнская	3.335,24	1.939,41
Владикавказская	1.176,36	948,74
Московско - Виндаво - Рыбинская, Московская сѣть	703,27	566,41
Московско - Виндаво - Рыбинская, Петербургская сѣть	975,19	841,01
Московско-Казанская	855,83	740,25
Московско-Кіево-Воронежская	939,82	805,86
Рязанско-Уральская	1.026,00	914,12
Юго-Восточныя	890,00	797,97

Эти расходы столь различны, что на Московско-Виндаво-Рыбинской дорогѣ на Московской ея сѣти, на расчетную версту приходится 566 руб., а на Варшаво-Вѣнской на такую же версту 1.939 руб., т. е. почти въ 4 раза болѣе, и даже на Владикавказской 949 руб. или почти на 66% болѣе. Въ нихъ весьма крупныя доли приходятся на ст. 9 ремонта верхняго строенія. За вычетомъ этой статьи расходы Московско-Виндаво-Рыбинской Петербургской сѣти (498 руб.), Московско-Казанской (506 руб.), Московско-Кіево-Воронежской (504 руб.), можно сказать, не различаются; Московская сѣть, Московско-Виндаво-Рыбинской, умѣла однако понизить расходы до 368 руб. или почти на 132 руб. Ея пониженіе проявилось главнымъ образомъ на окладномъ содержаніи агентовъ по надзору, содержанію и ремонту. По этой одной статьѣ расходы ея меньше, чѣмъ другихъ, на суммы отъ 50 до 115 руб., а по первымъ четыремъ статьямъ 1, 2, 3 и 4 она расходуетъ меньше, какъ указано въ слѣдующихъ двухъ таблицахъ:

Расходы на расчетную версту по статьямъ 1, 2, 3 и 4.

	Рубли.
Варшаво-Вѣнская	874,84
Владикавказская	414,08
Московско-Виндаво-Рыбинская Московская сѣть	282,71
Московско-Виндаво-Рыбинская Петербургская сѣть	362,73
Московско-Казанская	342.77
Московско-Кіево-Воронежская	390,47
Рязанско-Уральская	375,39
Юго-Восточныя	350,96

Превышенія расходовъ на расчетную версту, противу Московской сѣти Московско-Виндаво-Рыбинской дороги по главѣ 2 отдѣла III.

Статьи.	Варшаво-Вѣнская.	Владикавказская.	Московско-Виндаво-Рыбинская Петербургская сѣть.	Московско-Казанская.	Московско-Кіево-Воронежская.	Рязанско-Уральская.	Юго-Восточныя.
	Р	У	Б	Л	И.		
1	461,87	115,02	70,83	49,98	95,99	68,76	48,68
2	15,34	5,55	6,48	2,51	—	2,23	—
3	81,18	—	2,26	2,65	4,01	14,92	15,70
4	33,54	11,45	1,49	4,92	3,79	5,77	4,16
Итого. .	592,13	132,02	81,06	60,06	103,79	91,68	68,54
Полное сбереженіе, принимая во вниманіе все число верстъ расчетной длины, можно исчислять въ суммахъ:	723.000	382.000	117.000	142.000	289.000	395.000	249.000

Столь крупныя сбереженія, при удовлетворительномъ содержаніи пути Московской сѣти Московско-Виндаво-Рыбинской дороги, указываютъ, что при хозяйственномъ отношеніи къ дѣлу можно дѣлать по этой главѣ весьма крупныя сбереженія. Принимая однако во вниманіе неизбѣжное различіе мѣстныхъ условій дорогъ и потому допуская сбереженія примѣрно по 50 руб., вмѣсто указанныхъ въ таблицѣ на расчетную версту, можно на семи частныхъ дорогахъ сберегать болѣе одного милліона рублей въ годъ и, оставляя въ сторонѣ Варшаво-Вѣнскую, можно сберечь до 700.000 руб. Ремонтъ верхняго строенія при болѣе бережливомъ хозяйствѣ, по всему вѣроятію, можетъ дать тоже довольно крупныя сбереженія.

По ст. 9 расходъ въ 1907 году, по Владикавказской дорогѣ, былъ 417 руб., а на Московской сѣти Московско-Виндаво-Рыбинской 199 руб. и на Московско-Казанской 234 руб. Правда, что эти расходы довольно измѣнчивы по годамъ.

Объ измѣнчивости этихъ расходовъ даетъ понять прилагаемая таблица 3.

Расходы отдѣла III, глава 2, статья 9.

Ремонтъ верхняго строенія пути.

На расчетную версту.

Названіе дорогъ.	за 1904 г.	за 1905 г.	за 1906 г.	за 1907 г.	Средній за 4 года.
	Р	у	б	л	и.
Варшаво-Вѣнская	854,80	425,70	737,70	624,80	660
Владикавказская	357,70	455,03	447,10	410,19	417
Московско - Виндаво - Рыбинская Московской сѣти.	222,—	235,—	219,—	199,—	219
Московско - Виндаво - Рыбинская Петербургской сѣти	210,—	300,—	330,—	343,—	296
Московско-Казанская. . .	450,00	373,30	317,70	234,15	344
Московско - Кіево - Воронежская	356,30	284,10	292,20	301,80	309
Рязанско-Уральская . . .	431,20	321,70	324,—	353,60	357
Юго-Восточныя	393,40	397,30	326,30	349,30	367

Судя по расходамъ послѣднихъ четырехъ дорогъ, средній размѣръ расходовъ по ст. 9 можно считать въ 350 руб. и слѣдовательно Варшаво-Вѣнская дорога, расходовавшая въ годъ среднимъ счетомъ по 660 руб. на расчетную версту или болѣе средняго расхода всѣхъ казенныхъ дорогъ на 660—552 = 108 руб., всего 1.222 × 108 = 132 тыс. руб., производила чрезмѣрно большіе расходы.

Отдѣлъ III, гл. 3, ст. 4 и 5 ремонтъ и прочіе расходы по содержанію зданій составляли:

	Рубли.
На Варшаво-Вѣнской	$553_{,72} \times 1.222 = 677.000$
» Владикавказской	$258_{,82} \times 2.894 = 751.000$
» Московско-Виндаво-Рыбинской Московской сѣти.	$128_{,39} \times 1.304 = 168.000$
» Московско-Виндаво-Рыбинской Петербургской сѣти	$147_{,12} \times 1.446 = 213.000$
» Московско-Казанской	$190_{,77} \times 2.393 = 457.000$
» Московско-Кіево-Воронежской .	$210_{,29} \times 2.786 = 586.000$
» Рязанско-Уральской	$241_{,48} \times 4.310 = 1.041.000$
» Юго-Восточныхъ	$198_{,05} \times 3.641 = 723.000$

или всего, не считая Варшаво-Вѣнскую, до 3.940.000 руб., а на расчетную версту почти 210 руб.

Варшаво-Вѣнская тратитъ болѣе средняго расхода всѣхъ остальныхъ частныхъ почти въ $2\frac{1}{2}$ раза. Считая измѣненіе расхода этой дороги даже только въ 200 руб. на версту, опредѣляется лишній расходъ въ

$$1.222 \times 200 \text{ или болѣе } 240 \text{ тыс. руб.}$$

Расходы по отдѣлу III, гл. 3.—Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопрово-

довъ представляются также крайне разнообразными. Размѣръ ихъ за 1907 годъ показанъ въ слѣдующей таблицѣ:

Густота движенія. Число осе-верстъ на версту длины.	Названіе дорогъ.	Расходъ на 1 версту. Длины дороги.	Расчетнаго протяженія.
721.000	Варшаво-Вѣнская	1.127,63	656,06
449.000	Владикавказская	423,28	341,37
295.000	Московско-Виндаво-Рыбинская Московская сѣть	220,04	177,22
241.000	Московско-Виндаво-Рыбинская Петербургская сѣть	237,66	205,46
347.000	Московско-Казанская	282,87	244,68
286.000	Московско-Кіево-Воронежская . . .	300,04	257,20
253.000	Рязанско-Уральская	346,20	308,45
334.000	Юго-Восточныя	285,57	254,44

Опять три дороги: Московско-Казанская, Московско-Кіево-Воронежская и Юго-Восточныя представляютъ расходы на расчетную версту около 250 руб. На Московско-Виндаво-Рыбинской, особенно на Московской сѣти, вѣроятно, благодаря меньшему составу служащихъ по надзору и ремонту пути расходъ пониженъ до 177 или почти на 70 руб. на расчетную версту, и на Петербургской сѣти пониженъ до 205 р., т. е. почти на 45 р.; на Рязанско-Уральской повышенъ до 308 руб., т. е. почти на 60 руб., и по Владикавказской до 341 руб. или на 90 руб.

Если же расходы этого рода сравнить съ расходами Петербургской сѣти Московско-Виндаво-Рыбинской и съ расходами Привислинскихъ, Риго-Орловской и Полѣсскихъ дорогъ, то, имѣя въ виду, что на этихъ дорогахъ расходы составляютъ всего около 200 руб., можно ожидать, что и по главѣ 3 можно сдѣлать довольно крупное сбереженіе.

Хотя при большей густотѣ движенія, повидимому, должно бы быть и большее число зданій, но расходы по главѣ 3 не обнаруживаютъ сколько нибудь явной зависимости отъ этой густоты.

Расходы по отдѣлу IV.—Движеніе, телеграфъ и телефоны.

Расходы этого отдѣла находятся въ зависимости не только отъ размѣра всего совершавшагося на дорогѣ движенія, но еще и отъ густоты движенія. Для взаимнаго же сравненія дорогъ относятся эти расходы къ 10.000 вагоннымъ осе-верстамъ.

Въ большинствѣ случаевъ расходы этого послѣдняго рода уменьшаются при увеличеніи густоты движенія. Но когда небольшое увеличеніе густоты вызываетъ необходимость усиленія личнаго состава, тогда можетъ оказываться увеличеніе расходовъ на упомянутый измѣритель.

Въ таблицѣ XVII приведены какъ густота движенія, отнесенная къ одной верстѣ длины дороги, выраженная въ 10.000 вагоно-осе-верстъ, такъ и расходы по всему отдѣлу IV на упомянутый измѣритель.

	Густота движ. Число 10.000 ваг. осей на 1 вер. дор.	Расходы въ р. На 10.000 ваг. осе-верстъ по всему отд. IV.
Варшаво-Вѣнская	72,13	87,17
Владикавказская	43,01	44,32
Московско - Виндаво - Рыбинская Московская сѣть	19,52	46,04
Московско - Виндаво - Рыбинская Петербургская сѣть	24,16	43,78
Московско-Казанская	34,66	86,32
Московско-Кіево-Воронежская	28,76	63,67
Рязанско-Уральская	25,25	73,17
Юго-Восточныя	33,38	50,04

Наибольшій расходъ оказался на Московско-Казанской дорогѣ. Его огромная величина явилась вслѣдствіе двухъ про-

явившихся, надо полагать, временныхъ обстоятельствъ: чрезмѣрнаго увеличенія расходовъ по ст. 9 за нагрузку и выгрузку багажа и товаровъ, и по передвиженію вагоновъ на станціяхъ людьми и животными, и отъ огромныхъ конвенціонныхъ штрафовъ.

Въ то время, когда на большинствѣ дорогъ расходъ на нагрузку и выгрузку на 10.000 вагоно-осе-верстъ составляетъ около 8 руб., а на Виндаво-Рыбинской дорогѣ понижается даже до 3 руб. 86 коп. и до 2 руб. 25 коп., благодаря большому количеству транзитныхъ грузовъ, на Московско-Казанской дорогѣ онъ возросъ до 29 руб. 91 коп., т. е. оказался больше почти на 22 руб. На этотъ номеръ смѣты Московско-Казанская дорога относитъ всѣ расходы по претензіямъ.

Сверхъ того, на той же дорогѣ конвенціонные штрафы по обмѣну и пользованію подвижнымъ составомъ и плата за пробѣгъ подвижного состава, совершенно отсутствующіе на нѣкоторыхъ дорогахъ, достигли въ 1907 году 15 руб. 5 коп. (см. табл. XVII). Оба эти расхода составили болѣе 37 руб. на измѣритель. Выключая эту сумму изъ расходовъ Московско-Казанской дороги по отд. IV, получимъ расходъ (86,32—37)—49 руб. Этотъ расходъ почти не отличается отъ расхода Юго-Восточныхъ дорогъ, которыя не платили вовсе конвенціонныхъ штрафовъ и на которыхъ расходы по ст. 9 были на 1 руб. больше—8 руб., признанныхъ средней для всѣхъ дорогъ величиною. Меньшіе, чѣмъ на этихъ двухъ дорогахъ, расходы Владикавказской дороги могутъ быть объяснены въ значительной степени большею густотою движенія, благодаря которой нѣкоторые станціонные расходы падаютъ въ меньшей мѣрѣ на 10.000 вагонныхъ осе-верстъ. Окладное содержаніе станціонныхъ служащихъ на Владикавказской желѣзной дорогѣ значительно меньше, чѣмъ на всѣхъ другихъ дорогахъ съ меньшею густотою. Но при гораздо меньшихъ размѣрахъ густоты движенія, Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога довела свои расходы до размѣра, мало отличающагося отъ размѣра Владикавказской. Этотъ благопріятный резуль-

татъ, вѣроятно, зависитъ отъ значительно большаго отношенія на этихъ сѣтяхъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги грузовъ транзитныхъ къ грузамъ, требующимъ расходовъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ. Иначе трудно было бы объяснить, почему расходы по ст. 9 на Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дорогѣ почти въ 3 раза меньше, чѣмъ на другихъ дорогахъ, кромѣ Московско-Казанской дороги.

Весьма повышенные расходы Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги и Рязанско-Уральской желѣзной дороги, даже и послѣ вычета конвенціонныхъ штрафовъ, остаются все еще весьма большими:

На Московско-Кіево-Воронежской . $63,_{67} - 5,_{80} = 57,_{87}$
На Рязанско-Уральской . . . . . $73,_{17} - 9,_{70} = 63,_{47}$

объясняются отчасти небольшою густотою движенія, но главное зависѣли отъ повышенныхъ нормъ по многимъ номерамъ смѣты отд. IV.

Расходы по отдѣлу IV въ рубляхъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ были въ 1907 году выше, чѣмъ на Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

На Рязанско-Уральской.			На Московско-Кіево-Воронежской.		
Гл. 1 ст.	1	$0,_{17}$	Гл. 1 ст.	1	$0,_{70}$
	2	$0,_{00}$		2	$-0,_{01}$
	3	$0,_{57}$		3	$0,_{16}$
	4	$0,_{03}$		5	$0,_{45}$
	5	$0,_{48}$	Гл. 2 ст.	1	$2,_{21}$
Гл. 2 ст.	1	$5,_{80}$		2	$-0,_{38}$
	2	$0,_{41}$		3	$-0,_{68}$
	3	$1,_{91}$		4	$0,_{63}$
	4	$0,_{85}$		5	$-0,_{01}$
	5	$0,_{11}$		6	$0,_{24}$
	6	$0,_{20}$		7	$0,_{50}$
	7	$0,_{80}$		8	$0,_{37}$
	8	$0,_{66}$		9	$-1,_{43}$
	9	$-1,_{19}$		11	$0,_{31}$

На Рязанско-Уральской.			На Московско-Кіево-Воронежской.		
Гл. 2 ст.	11	0,04	Гл. 2 ст.	12	0,51
	12	0,60		14	5,80
Гл. 3 ст.	1	—1,24	Гл. 3 ст.	1	0,96
	2	—0,40		2	—0,08
	3	0,03		3	0,07
	4	1,31		4	0,05
	5	0,04		6	0,05
	6	0,01	Гл. 4 ст.	1	2,23
Гл. 4 ст.	1	0,96		2	0,06
	2	—0,03		3	0,39
	3	0,44		5	0,23
	5	0,16		7	—0,04
	7	0,20			
		15 р. 69 к.[2])			10 р. 15 к.[1])

Если бы пониженіемъ нормъ Московско-Кіево-Воронежская желѣзная дорога приблизила свои расходы къ размѣрамъ Юго-Восточныхъ, т. е. понижала хотя бы не на 10 р., а лишь на 8 р. на 10.000 вагоно-осе-верстъ, то она сберегла бы болѣе 500.000 р., а Рязанско-Уральская, понизивъ расходы только на 10 р. изъ 15 р. 69 к., сберегла бы болѣе 960.000 руб.

Расходы по отдѣлу V смѣты—тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава.

Общія суммы расходовъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ на разныхъ дорогахъ зависятъ не только отъ существующихъ на линіяхъ нормъ, но еще отъ оказывающейся необходимости прибѣгать къ найму подвижного состава и отъ существую-

---

[1]) По заявленію Ф. И. Шмидта слѣдуетъ принимать въ расчетъ и отрицательныя разницы въ виду того, что дороги различно относятъ свои расходы. Вообще, соглашась съ этимъ замѣчаніемъ, думаю, что расходы по гл. 2 ст. 9 ни съ какими другими расходами не смѣшиваются и потому сумму 10 р. 15 к. можно уменьшить только на 0,90 и останется еще 9 р. 25 к.

[2]) По отношенію къ Рязанско-Уральской дорогѣ тоже нельзя выключать разницу по ст. 9 и можно уменьшить приведенную сумму 15 р. 69 к. на 1 р. 67 к., но вмѣстѣ съ тѣмъ надо и увеличить на 0,04 или окончательно помѣстить 14 р. 6 к. Замѣчаніе автора).

щихъ въ раіонѣ дороги цѣнъ на топливо. Расходы этихъ двухъ родовъ если и зависятъ, то, во всякомъ случаѣ, не всегда отъ распорядительности и хозяйственности дѣйствій управленія дорогою. Поэтому, приступая къ обсужденію именно хозяйственности дѣйствій, слѣдуетъ изъ общихъ суммъ выключить и суммы, израсходованныя на отопленіе, и суммы на наемъ подвижного состава. Результаты вычета приведутъ къ слѣдующей таблицѣ:

Расходы въ рубляхъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ.

По отчету за 1907 г. отдѣлъ V.

Названіе дорогъ.	На 1907 годъ.		Гл. 7 наемъ подвижного состава.	Остатокъ послѣ вычитанія гл. 2 ст. 7 и гл. 7.
	По гл. 2 ст. 7 отопленіе паровозовъ.			
	Р У Б Л И.			
Варшаво-Вѣнская	131,47	32,31	20	79,16
		52,31		
Владикавказская	109,16	39,33	—	69,83
Московско-Виндаво-Рыбинская Московская сѣть	93,72	31,77	—	61,95
Московско-Виндаво-Рыбинская Петербургская сѣть	97,39	34,55	—	62,84
Московско-Казанская	147,84	49,06	12,33	86,45
		61,39		
Московско-Кіево-Воронежская . . .	136,56	51,07	4,12	81,37
		55,19		
Рязанско-Уральская	158,72	56,97	3,64	98,18
		60,61		
Юго-Восточныя	107,33	37,75	4,44	65,14
		42,19		

Таблица въ своемъ послѣднемъ столбцѣ явно указываетъ, что, даже независимо отъ расходовъ на топливо и по найму

подвижного состава, полные расходы по отдѣлу V представляютъ очень крупныя различія.

Отъ расхода на 10,000 вагоно-осе-верстъ круглымъ счетомъ 62 руб. на Московско-Виндаво-Рыбинской, до 98 руб. на Рязанско-Уральской—разница между ними оказалась въ 36 руб.

Если бы изъ приведенныхъ размѣровъ расходовъ были исключены расходы по снабженію паровозовъ водою, тоже мало зависящіе отъ хозяйственности, то нашли бы еще расходы въ рубляхъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ.

Варшаво-Вѣнская	$79_{,16} - 1_{,73} = 77_{,43}$
Владикавказская	$69_{,83} - 3_{,55} = 66_{,28}$
Московско-Виндаво-Рыбинская Московская сѣть	$61_{,95} - 3_{,07} = 58_{,88}$
Московско-Виндаво-Рыбинская Петербургская сѣть	$62_{,84} - 2_{,73} = 60_{,11}$
Московско-Казанская	$86_{,45} - 2_{,70} = 83_{,75}$
Московско-Кіево-Воронежская	$81_{,37} - 3_{,39} = 77_{,98}$
Рязанско-Уральская	$98_{,11} - 4_{,99} = 93_{,12}$
Юго-Восточныя	$65_{,14} - 2_{,86} = 62_{,28}$

Для выясненія причинъ такихъ крупныхъ различій необходимо обратиться къ обсужденію расходовъ по главамъ смѣты.

Глава I отдѣлъ V.

Содержаніе управленія службою.

Расходы этой категоріи при отнесеніи ихъ къ 10,000 вагоно-осе-верстъ должны естественно быть больше на доро-

гахъ съ меньшимъ движеніемъ, особенно когда размѣры движенія значительно разнятся на дорогахъ:

	Число разъ, 10.000 ваг.-ос.-вер. совершенныхъ.	Расходы въ руб. на 10.000 ваг.-ос.-верстъ.
Московско-Виндаво-Рыбинской Московская сѣть	20.491	4,79
Московско-Виндаво-Рыбинской Петербургская сѣть	30.124	3,47
Варшаво-Вѣнской	51.286	4,28
Московско-Кіево-Воронежской . . .	68.696	2,91
Московско-Казанской	71.740	2,59
Рязанско-Уральской	96.967	3,51
Владикавказской	100.395	2,49
Юго-Восточныхъ	108.283	2,69

Изъ таблицы видно, что дѣйствительно наибольшій расходъ оказался на Московско-Рыбинской желѣзной дорогѣ Московской сѣти, гдѣ пробѣгъ почти въ 5 разъ меньше, чѣмъ на Владикавказской или на Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Если же обратить вниманіе на малое различіе пробѣговъ Владикавказской, Юго-Восточныхъ и Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогъ, то придется замѣтить, что по этой главѣ Рязанско-Уральская дорога расходовала около рубля лишнихъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ или въ годъ больше 90.000 руб.

На Московско-Кіево-Воронежской пробѣгъ осей почти не отличался отъ пробѣга на Московско-Казанской и слѣдовательно на первой былъ, вѣроятно излишній, расходъ около 0,3 на 10.000 вагоно-осе-верстъ или всего до 20.000 руб.

На Варшаво-Вѣнской лишній расходъ былъ едва ли менѣе 75.000 руб.

Расходы остальныхъ дорогъ надо признать вполнѣ умѣренными.

Глава 2 отдѣла V.—Тяга поѣздовъ.

Расходы этой главы весьма мало зависятъ отъ состава поѣздовъ и потому, чѣмъ меньше будетъ составъ, тѣмъ больше будутъ расходы на 10.000 вагоно-осе-верстъ. То же надо сказать относительно пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ. Чѣмъ больше будутъ эти пробѣги, чѣмъ больше будетъ полный пробѣгъ паровозовъ безъ поѣздовъ сравнительно съ пробѣгами паровозовъ съ поѣздами, тѣмъ больше будутъ расходы, относимые къ 10.000 вагоно-осе-верстъ.

Оба упомянутыя обстоятельства, т. е. и составы поѣздовъ и пробѣги безъ поѣздовъ, зависятъ весьма существенно отъ распорядительности службы движенія.

Число вагоно-осе-верстъ, пробѣги поѣздовъ, общій пробѣгъ паровозовъ и средніе составы поѣздовъ показаны въ таблицѣ.

Названіе дорогъ.	Число вагонныхъ осе-верстъ.	Пробѣгъ паровозовъ верстъ		Отношеніе общаго пробѣга паровозовъ къ поѣздному ихъ пробѣгу.	Средній составъ поѣздовъ, число осей.
		съ поѣздами.	общій.		
Варшаво-Вѣнская	512.864.960	7.961.856	11.998.867	1,507	64,4
Владикавказская	1.003.953.286	18.168.344	25.982.563	1,430	55,2
Московско - Виндаво - Рыбинская Московская сѣть . .	204.907.004	3.672.037	4.514.010	1,229	55,8
Московско - Виндаво - Рыбинская Петербургская сѣть .	301.243.795	5.324.843	7.007.375	1,316	56,6
Московско-Казанская	717.400.000	11.014.200	15.254.400	1,385	65,1
Московско - Кіево - Воронежская	686.960.314	13.092.664	17.293.515	1,321	52,4
Рязанско-Уральская	969.668.437	17.537.492	23.791.129	1,356	55,3
Юго-Восточныя	1.082.833.286	17.664.090	26.760.793	1,516	61,3

Расходы этой главы 2 отдѣла V, за исключеніемъ изъ нихъ расхода на отопленіе и снабженіе водою паровозовъ, были:

На Варшавской	25,39
» Владикавказской	19,09
» Московско-Виндаво-Рыбинской Московская сѣть	16,00
На Московско-Виндаво-Рыбинской Петербургская сѣть	16,51
На Московско-Казанской	22,59
» Московско-Кіево-Воронежской	20,70
» Рязанско-Уральской	21,27
» Юго-Восточныхъ	17,10

Различія приведенныхъ расходовъ могутъ быть приписаны или различію нормъ, соотвѣтствующихъ статьямъ 1 — 4, главы 2, или различію въ составахъ поѣздовъ, причемъ оплата агентовъ тяги не мѣняется, или мало мѣняется въ зависимости отъ числа осей въ поѣздѣ. Чтобы выяснить, которой изъ двухъ причинъ слѣдуетъ приписать разсматриваемыя различія, надо замѣтить, что суммы расходовъ по 4 помянутымъ статьямъ 1, 2, 3 и 4 главы 2 были на 10.000 вагоно-осе-верстъ.

	Расходы отдѣла V главы 2 ст. 1, 2, 3, 4.	Среднее число осей въ поѣздѣ.
На Варшаво-Вѣнской	20,12	69,4
» Владикавказской	15,37	55,2
» Московско-Виндаво-Рыбинской Московской сѣти	13,53	55,8
На Московско-Виндаво-Рыбинской Петербургской сѣти	13,90	56,6
На Московско-Казанской	18,84	65,1
» Московско-Кіево-Воронежской	16,92	52,4
» Рязанско-Уральской	17,96	55,3
» Юго-Восточныхъ	14.46	61,3

Изъ приведенной таблицы видно, что увеличенные составы поѣздовъ привели къ уменьшенію расходовъ по ст. 1—4 главы 2 только на Юго-Восточныхъ дорогахъ, да и на этихъ дорогахъ не достигнуты еще столь же благопріятные результаты, какіе достигнуты на Московско-Виндаво-Рыбинской дорогѣ. На Казанской дорогѣ, несмотря на составы еще болѣе значительные, результатъ полученъ ниже. Поэтому надо полагать, что на Московско-Казанской дорогѣ установлены очень высокія нормы примѣрно на $4{,}_4$ р. болѣе, чѣмъ на Московско-Виндаво-Рыбинской или уплачено болѣе на $71.740 \times 4{,}_4 =$ около 300.000 руб.; на Варшавско-Вѣнской—$51.286 \times 5{,}_6 =$ около 280.000 руб. На остальныхъ дорогахъ составы поѣздовъ мало отличались отъ 56 осей, бывшихъ на Московско-Виндаво-Рыбинской дорогѣ, слѣдовательно, уплаты на 10.000 осе-верстъ, превысившія 14 руб., были произведены благодаря повышеннымъ нормамъ оплаты труда.

На Владикавказской $100.305 \times 1{,}_4 =$ около 140.000 руб., Кіево-Воронежской $68.696 \times 2{,}_9 =$ около 200.000 руб., Рязанско-Уральской $96.967 \times 4 =$ около 380.000 руб.

Слѣдуетъ однако замѣтить, что составъ поѣздовъ Владикавказской дороги на 11%, а Московско-Кіево-Воронежской на 17% меньше, чѣмъ составъ поѣздовъ Юго-Восточныхъ. Поэтому расходы на 10.000 вагоно-осе-верстъ на первыхъ 2 дорогахъ и при одинаковыхъ нормахъ оплаты труда могли быть больше, чѣмъ на послѣдней, на тѣ же самыя величины процентовъ, а потому нельзя безспорно утверждать, что на Владикавказской и на Московско-Кіево-Воронежской оклады были преувеличены.

Если по условіямъ перевозки среднія величины составовъ не могли быть увеличены на первыхъ двухъ дорогахъ, то по хозяйственности распоряженія надо признать всѣ три дороги однозначущими съ Московско-Виндаво-Рыбинской и добавить одно лишь соображеніе, что Юго-Восточныя могли бы при большихъ своихъ составахъ расходовать на 10.000 вагоно-осе-верстъ еще меньше, примѣрно, на 1 руб., и такимъ образомъ сберечь около 100.000 руб.

Глава 3 отдѣла V. Содержаніе вагоновъ.

Расходы этой главы зависятъ отъ отношенія пробѣга пассажирскихъ осей къ пробѣгу товарныхъ и будутъ больше тамъ, гдѣ отношеніе пассажирскихъ къ товарнымъ больше. Сверхъ того, эти расходы нѣсколько уменьшаются тамъ, гдѣ общій пробѣгъ осей увеличивается.

	Число 10.000 ваг. осе-верстъ.	Расходъ въ руб. на 10.000 ос.
Варшаво-Вѣнская	51.286	9,53
Владикавказская	100.395	5,75
Московско-Виндаво-Рыбинская Московская сѣть	20.491	6,94
Московско-Виндаво-Рыбинская Петербургская сѣть	30.124	6,91
Московско-Казанская	71.740	6,04
Московско-Кіево-Воронежская	68.696	6,37
Рязанско-Уральская	96.967	8,53
Юго-Восточныя	108.833	5,38

Изъ этой таблицы видно, что дороги съ наибольшими полными пробѣгами—Юго-Восточныя и Владикавказская—представляютъ и расходы, весьма близкіе между собою. Дороги Московско-Казанская и Кіево-Воронежская расходуютъ немного больше. Московско-Виндаво-Рыбинская, несмотря на малые пробѣги, расходуетъ сравнительно экономнѣе другихъ. Но двѣ дороги: Рязанско-Уральская и Варшаво-Вѣнская расходуютъ лишнихъ около 3 руб. на 10.000 вагоно-осе-верстъ. Ихъ лишніе расходы надо оцѣнить приблизительно для Варшаво-Вѣнской въ 150.000 руб. и для Рязанско-Уральской приблизительно въ 200.000 руб.

Глава 4 отдѣла V. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава.

Расходы первыхъ четырехъ статей 1, 2, 3 и 4 этой главы 4, при отнесеніи ихъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ, лягутъ тѣмъ боль-

шимъ бременемъ, чѣмъ меньше общій пробѣгъ всѣхъ осей Останавливаясь, прежде всего, на расходахъ этого рода, находимъ слѣдующія сопоставленія.

	Число 10.000 ваг.-ос.-вер.	Расходъ въ рубляхъ на 10.000 ваг.-ос.-вер. по ст. 1—4.
Варшаво-Вѣнская	51.286	5,03
Владикавказская	100.395	2,54
Московско-Виндаво-Рыбинская Московская сѣть	20.491	2,84
Московско-Виндаво-Рыбинская Петербургская сѣть	30.124	2,09
Московско-Казанская	71.740	2,02
Московско-Кіево-Воронежская . . .	68.696	2,20
Рязанско-Уральская	96.967	3,01
Юго-Восточныя	108.833	2,17

Изъ этой таблицы видно, что, въ зависимости отъ разныхъ степеней хозяйственности, дороги расходовали не вполнѣ одинаково, но выдѣлились результаты лишь трехъ дорогъ. Самое малое уклоненіе, около 0,5, представляетъ Владикавказская съ лишнимъ расходомъ около 50.000 руб., затѣмъ Рязанско-Уральская около 1 руб. или до 90.000 руб. и наконецъ Варшаво-Вѣнская около 2,2, а всего 125.000 руб. Расходы по остальнымъ статьямъ, какъ крайне случайные, трудно подвергать критикѣ.

Глава 5 отдѣла V. Возобновленіе паровозовъ и тендеровъ.

Этого рода расходы гораздо правильнѣе отнести къ пробѣгамъ паровозовъ, къ 100 вер. общаго пробѣга паровозовъ. Расходы, такимъ образомъ отнесенные, въ отчетахъ желѣзныхъ дорогъ не помѣщаются, поэтому они вычислены и показаны въ таблицѣ XVIII.

Изъ таблицы XVIII видно, что расходы по ремонту паровозовъ, относимые на 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ

въ теченіе годовъ съ 1903 по 1907 включительно, подверглись весьма значительнымъ измѣненіямъ. На однѣхъ дорогахъ они непрерывно росли, а именно: на Варшаво-Вѣнской съ 5 руб. 24 коп. до 7 руб. 57 коп., на Московско-Казанской съ 7 руб. 43 коп. до 11 руб. 02 коп., на Московско-Кіево-Воронежской съ 5 руб. 86 коп. до 8 руб. 88 коп. и на Рязанско-Уральской съ 6 руб. 02 коп. до 10 руб. 63 коп.; на другихъ дорогахъ они, начавъ съ 1903 г. возрастать, въ теченіе трехъ лѣтъ повышались, а въ 1907 году довольно значительно упали, а именно: на Московско-Виндаво-Рыбинской по Московской сѣти съ 3 руб. 84 коп. до 6 руб. 22 коп., а въ 1907—5 руб. 55 коп., на Петербургской сѣти съ 4 руб. 93 коп. до 6 руб. 52 коп. и въ 1907 году—5 руб. 87 коп. и на Юго-Восточныхъ съ 5 руб. 76 коп. до 7 руб. 17 коп., а въ 1907 году 6 руб. 34 коп.

Наконецъ по Владикавказской дорогѣ, поднявшись въ 1905 году до 11 руб. 20 коп. послѣ бывшаго въ 1903 году расхода 9 руб. 73 коп., стали падать: въ 1906 году—10 руб. 27 коп. и въ 1907 году 7 руб. 80 коп.

Итакъ на 4 дорогахъ повышеніе, а на другихъ 4—сначала повышеніе, а затѣмъ паденіе. Изъ этихъ послѣднихъ на одной паденіе ниже нормы бывшей въ 1904 году.

Изъ этого обнаруживается, что положеніе вещей, при бдительности и заботѣ, а можетъ быть и при болѣе благопріятныхъ условіяхъ, позволяло задерживать повышательное движеніе и даже направить его въ обратную сторону—къ пониженію.

На остальныхъ 4 дорогахъ до 1907 года включительно не удалось еще остановить повышеніе. При общихъ суммахъ, произведенныхъ въ 1907 году расходовъ, повышеніе платы вызвали большіе сравнительно съ 1903 и 1904 годами расходы (см. табл. 11):

На Варшаво-Вѣнской болѣе на	270.000 р.	280.000 р.
На Московско - Виндаво - Рыбинской Московской сѣти . .	30.000 »	77.000 »
На Московско - Виндаво - Рыбинской Петербургской сѣти	60.000 »	65.000 »

На Московско-Казанской .	340.000 р.	548.000 р.
» Московско - Кіево - Воронежской	590.000 »	425.000 »
На Рязанско - Уральской.	1.090.000 »	1.085.000 »
» Юго - Восточныхъ . . .	170.000 »	155.000 »
	2.550.000 р.	2.635.000 р.

Владикавказская дорога по ремонту паровозовъ не только ничего не переплатила, а напротивъ сберегла въ 1907 году около 780.000 руб.

Глава 6 отдѣла V. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ.

На большинствѣ дорогъ эти расходы относятся къ 10.000 вагоно-осе-верстъ, безъ различія пассажирскихъ и товарныхъ. Такое отнесеніе представлялось бы вполнѣ пригоднымъ для сравнительной оцѣнки этихъ расходовъ, производимыхъ на разныхъ дорогахъ, если бы повсюду отношеніе между пробѣгами осей пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ оказывалось вполнѣ одинаковымъ.

Если же отношенія эти будутъ различны, то для тѣхъ дорогъ, на которыхъ отношеніе пробѣга разсматриваемой группы осей къ общему пробѣгу будетъ больше для этой группы, исчисленные расходы будутъ выражены большими, чѣмъ слѣдуетъ, числами; а для той группы вагоновъ, отношеніе пробѣга осей которой къ общему пробѣгу осей будетъ меньше, расходы будутъ показаны въ меньшихъ числахъ.

Въ прилагаемой нами таблицѣ XIX показаны расходы на 10.000 вагоно-осе-верстъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, принимая въ расчетъ пробѣги соотвѣтственныхъ осей.

Изъ таблицы XIX видно, что расходы въ 1904 году на разныхъ дорогахъ, какъ по пассажирскимъ, такъ и по товарнымъ вагонамъ, были неодинаковы.

Различіе между расходами разныхъ дорогъ по пассажирскимъ вагонамъ было значительно большее, чѣмъ по товарнымъ. Ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ на дорогахъ, имѣвшихъ

болѣе удобно оборудованные поѣзда, долженъ былъ подниматься выше, чѣмъ на дорогахъ, не имѣвшихъ такихъ поѣздовъ.

Товарные вагоны представляются гораздо болѣе однообразными и потому различіе въ стоимости ихъ ремонта, въ зависимости отъ различія стоимости матеріаловъ и стоимости рабочей силы, должно было выражаться менѣе видными долями.

Въ 1904 году расходы на 10.000 вагоно-осе-верстъ товарныхъ были почти одинаковы на дорогахъ Владикавказской (10,62), Московско-Казанской (10,54), Рязанско-Уральской (10,97) и Юго-Восточныхъ (9,66).

Поэтому можно сказать, что въ 1904 году расходы Московско-Кіево-Воронежской дороги были излишне велики примѣрно на 3 р. на 10.000 вагоно-осе-верстъ и излишекъ денежныхъ расходовъ былъ въ 1904 году 3×44.091 или около 130.000 р. На Варшаво-Вѣнской излишній расходъ въ 1904 году на 10.000 вагоно-осе-верстъ былъ около 4 р. и излишній денежный расходъ 4×37.529 или около 150.000 руб.

Послѣ 1904 года, подъ вліяніемъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ, расходы по ремонту товарныхъ вагоновъ вездѣ возрастали. Данныя относительно этого возрастанія приведены въ таблицѣ XIX за годы 1903—1907 включительно, ибо въ эти годы расходы на избранную единицу сильно измѣнились.

На дорогахъ Варшаво-Вѣнской, Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской и Рязанско-Уральской расходы на ремонтъ постепенно росли, въ 1907 году были больше, чѣмъ во всѣ предыдущіе годы.

На Владикавказской наибольшіе расходы были на пассажирскіе вагоны въ 1905 году, а на товарные въ 1906 году; но въ 1907 году расходы на пассажирскіе были даже значительно ниже, чѣмъ въ 1904 году, а по товарнымъ въ 1907 году были хотя и выше, чѣмъ въ 1904 году, но всего на 19 коп. при 10 руб. 81 коп.

На Московско-Виндаво-Рыбинской на Московской сѣти наибольшій расходъ на пассажирскіе вагоны былъ въ 1905 году, а на товарные въ 1907 году. Въ 1907 году на пассажирскіе расходъ былъ даже меньше, чѣмъ въ 1904 году.

На Петербургской сѣти Московско-Виндаво-Рыбинской наибольшіе расходы какъ на пассажирскіе, такъ и на товарные вагоны были въ 1906 году; но въ 1907 году расходы на пассажирскіе оказались больше чѣмъ въ 1904 году, а на товарные на 14 коп. меньше чѣмъ въ 1904 году. На Юго-Восточныхъ на пассажирскіе оказался самый большой расходъ въ 1907 году, а на товарные въ 1906 году и въ 1907 году оба расхода были значительно больше соотвѣтственныхъ расходовъ въ 1904 году.

При бывшихъ въ 1907 году расходахъ были уплачены больше чѣмъ въ 1903 и въ 1904 годахъ слѣдующія суммы, указанныя въ таблицѣ.

Названіе дорогъ.	По пассажирскимъ вагонамъ		По товарнымъ вагонамъ	
	сравнительно съ		сравнительно съ	
	1903 г.	1904 г.	1903 г.	1904 г.
На Варшаво-Вѣнской	294.000	225.000	222.000	125.000
На Владикавказской	—	—	— 86.000	15.000
На Московско-Виндаво-Рыбинской Московской сѣти	—	—	51.000	46.000
На Московско-Виндаво-Рыбинской Петербургской сѣти	10.000	47.000	23.000	— 30.000
На Московско-Казанской	195.000	240.000	248.000	280.000
На Московско-Кіево-Воронежской . . .	2.000	97.000	338.000	102.000
На Рязанско-Уральской	54.000	155.000	1.028.000	1.083.000
На Юго-Восточныхъ	59.000	45.000	366.000	337.000
	614.000	809.000	2.190.000	1.958.000

или всего круглымъ числомъ больше чѣмъ въ 1903 году на 2.804.000 руб. и больше чѣмъ въ 1904 году на 2.767.000 руб.

Особенно крупныя суммы переплачивала Рязанско-Уральская дорога.

Трудно надѣяться, чтобы упомянутые излишніе расходы въ будущемъ исчезли, но надо полагать и домогаться, чтобы были уничтожены самыя значительныя ихъ доли. Если на трехъ дорогахъ: на Владикавказской и двухъ сѣтяхъ Московско-Виндаво-Рыбинской можно довольствоваться суммами въ 11, въ 12 руб. на 10.000 вагоно-осе-верстъ товарнаго парка, то при настойчивости можно достигнуть расходовъ, немного отъ нихъ отличающихся.

Расходы на отопленіе паровозовъ отд. V гл. 2 ст. 7 показаны въ таблицѣ XX.

Изъ таблицы видно, что за исключеніемъ дорогъ Московско-Виндаво-Рыбинской, на которыхъ расходы эти въ указанное время едва замѣтно возросли, на всѣхъ остальныхъ дорогахъ расходы сильно повысились:

На Варшаво-Вѣнской на 25%
» Владикавказской на 41%
» Московско-Казанской на 100%
» Московско-Кіево-Воронежской на 34%
» Рязанско-Уральской на 175%
» Юго-Восточныхъ на 46%

Дорогами въ 1907 году переплачены слѣдующія суммы:

	Противу суммъ по цѣнамъ, бывшимъ въ 1904 г.	1903 г.
Варшаво-Вѣнской	341.000 р.	250.000 р.
Владикавказской	1.161.000 »	1.941.000 »
Московско-Казанской	1.724.000 »	1.414.000 »
Московско - Кіево - Воронежской	869.000 »	469.000 »
Рязанско-Уральской	3.452.000 »	3.012.000 »
Юго-Восточными	1.287.000 »	1.060.000 »
Итого	8.834.000 р.	8.146.000 р.

Собирая всѣ данныя относительно повышенія расходовъ на ремонтъ подвижного состава и на топливо на частныхъ дорогахъ въ 1907 году по сравненію съ 1904 годомъ, находимъ:

Названіе дорогъ.	По ремонту и возобновленію паровозовъ.	По ремонту и возобновленію вагоновъ.		По топливу.	Итоги.
		Пассажирскихъ.	Товарныхъ.		
	Р У Б Л И.				
Варшавско-Вѣнская . . .	270.000	125.000	120.000	341.000	856.000
Владикавказская	—	—	—	1.161.000	1.161.000
Московско - Виндаво - Рыбинская Московская сѣть	30.000	—	45.000	—	75.000
Московско - Виндаво - Рыбинская Петербургская сѣть	60.000	45.000	—	—	105.000
Московско-Казанская . .	340.000	115.000	279.000	1.724.000	2.458.000
Московско - Кіево - Воронежская	590.000	107.000	100.000	869.000	1.666.000
Рязанско-Уральская . . .	1.090.000	157.000	1.064.000	3.452.000	5.763.000
Юго-Восточныя	170.000	45.000	333.000	1.287.000	1.835.000
	2.550.000	594.000	1.941.000	8.834.000	13.919.000
		5.085.000			

Итакъ вслѣдствіе вздорожанія стоимости работъ въ мастерскихъ расходъ повысился на 5.085.000 руб.

Вслѣдствіе вздорожанія топлива—на 8.834.000 руб.

Сравненіе съ данными, относящимся къ 1903 году, приведено въ табл. 13. По ремонту подвижного состава израсходовано болѣе на 5.903 тыс. руб. и на топливо болѣе на 8.130 тыс. руб.

Перерасходы въ 1907 году по ремонту подвижного состава казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по сравненію съ расходами 1904 года.

Въ 1907 году расходы на ремонтъ подвижного состава на казенныхъ и на частныхъ дорогахъ почти вездѣ, безъ исключенія, оказались болѣе расходовъ 1903 и 1904 годовъ. Правда потому, что работа дорогъ и пробѣгъ подвижного состава въ 1907 году были больше, чѣмъ въ 1903 или 1904 годахъ, но повышеніе значительно больше чѣмъ увеличеніе пробѣга. Въ таблицахъ I, II и III приведены расходы дорогъ по каждой дорогѣ и по каждой категоріи расходовъ, т. е. по ремонту паровозовъ, ремонту вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ, сдѣланному въ 1903 и 1907 годахъ. При томъ показаны и тѣ расходы, которые слѣдовало бы въ 1907 году произвести, если бы стоимость работъ и матеріаловъ въ 1907 году не отличалась отъ стоимостей, существовавшихъ въ 1903 году.

Изъ данныхъ, приведенныхъ въ таблицѣ, видно, что на перечисленныхъ въ ней дорогахъ, въ 1907 году, нормы расходовъ по ремонту подвижного состава возросли противъ нормы 1904 года почти на 54%.

Ни въ оплатѣ рабочей силы, ни въ стоимости матеріаловъ такого повышенія не наблюдается, слѣдовательно повышеніе расходовъ могло явиться только благодаря нехозяйственности въ веденіи ремонтныхъ работъ, включая въ понятіе нехозяйственности и несоотвѣтственное оборудованіе мастерскихъ.

Самая большая нехозяйственность явилась въ ремонтѣ товарныхъ вагоновъ. Расходы этого рода, какъ видно изъ табл. 17 (стр. 186), поднялись въ 1907 году противъ 1904 года болѣе чѣмъ на 79%.

Ремонтъ паровозовъ и тендеровъ поднялся болѣе чѣмъ на 45% и ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ, табл. 16 (стр. 185), болѣе чѣмъ на 33%.

Подобные же результаты относятся и къ частнымъ дорогамъ. Улучшеніе этихъ хозяйствъ уже началось обнаружи-

ваться на большинствѣ дорогъ еще въ 1908 году и продолжаетъ улучшаться въ 1909 году.

Полная сумма расхода однѣхъ казенныхъ дорогъ по ремонту подвижного состава въ 1907 году, включая Ташкентскую дорогу, пропущенную въ таблицѣ, потому что эта дорога въ 1904 году еще не работала, достигаетъ въ 1907 году 69.689 тыс. руб.

Эта сумма, сама по себѣ, уже показываетъ, что ремонтъ подвижного состава, не считая еще содержанія мастерскихъ, составляетъ очень важную отрасль въ хозяйствѣ желѣзныхъ дорогъ.

Если же прибавить еще содержаніе мастерскихъ, то получается въ 1907 году расходъ, круглымъ числомъ, въ 82,5 милл. руб.

Эта сумма была немного меньше всѣхъ безъ исключенія расходовъ по надзору за путями и зданіями, по содержанію ихъ и ремонту, составившая вмѣстѣ съ зимнимъ ремонтомъ около 90.600 тыс. руб. Она была не меньше всѣхъ расходовъ по службѣ движенія, телеграфовъ и телефоновъ, составившая въ 1907 году 82,3 милл. руб.

Изъ всѣхъ расходовъ по службѣ тяги, достигшихъ на казенныхъ дорогахъ въ 1907 году до 197.822.000 руб. (включая и топливо), расходъ по ремонту подвижного состава составилъ почти 42%.

Эти сопоставленія указываютъ, до какой степени важно, а слѣдовательно и необходимо установленіе правильнаго хозяйства по ремонту подвижного состава и содержанію мастерскихъ.

Важность вопроса выступитъ съ силою еще большею, когда примемъ во вниманіе, что въ суммѣ, составляющей болѣе 82 милл. руб., не менѣе 24 милл. составлялись изъ превышеній расходныхъ нормъ 1907 года надъ нормами 1904 года, и если припомнимъ, что три частныя желѣзныя дороги: Московско-Казанская, Московско-Кіево-Воронежская и Рязанско-Уральская, сильно поднявшія въ 1908 году свои доходы сравнительно въ доходами 1907 года, достигли своихъ цѣлей,

главнѣйшимъ образомъ, благодаря уменьшенію стоимости ремонта подвижного состава.

Наконецъ, надо сказать, что и сами нормы 1904 года возбуждаютъ большія сомнѣнія въ удовлетворительности ихъ величинъ. Напротивъ есть много обстоятельствъ, говорящихъ, что и въ 1904 году производилось не мало работъ не соотвѣтственными и слишкомъ дорогими способами.

Такъ какъ въ 1904 году полный расходъ по ремонту подвижного состава, не считая стоимости содержанія мастерскихъ, составлялъ болѣе 40 милліоновъ рублей, то и необходимо обратить особое вниманіе на условія, при которыхъ казенныя дороги эту сумму расходовали.

Неудовлетворительные финансовые результаты могли происходить какъ отъ неудовлетворительной организаціи управленія мастерскими и самаго осуществленія этого управленія, такъ и отъ неудовлетворительнаго оборудованія мастерскихъ. Надзоръ со стороны начальника дороги и его ближайшихъ помощниковъ какъ за ходомъ дѣла въ мастерскихъ, такъ и за соотвѣтствіемъ оборудованія, сообразуемаго со свойствами и размѣрами работъ, равно и со стоимостью матеріаловъ и рабочей силы, естественно становится тѣмъ труднѣе, чѣмъ больше протяженіе дороги, чѣмъ оживленнѣе на ней движеніе и чѣмъ больше оно разнообразится въ теченіе года. Но насколько такая оцѣнка измѣняется обстоятельствами, *въ которыхъ находится дорога, и личными свойствами распо*рядителей, можно судить по тому, что проценты повышенія нормъ 1904 къ 1907 году были:

На Юго-Западныхъ, протяженіемъ 4.012 верстъ, при пробѣгѣ въ 173.000 по 10.000 осе-верстъ 17,3%

На Либаво-Роменской, протяженіемъ 1.252 и при пробѣгѣ 48.000 по 10.000 осе-верстъ 18%

На Московско-Брестской, при протяженіи всего 1.025 верстъ и при пробѣгѣ 43.000 по 10.000 вагоно-осе-верстъ 25%

Самый малый процентъ повышенія расходовъ въ 1907 году, противу нормъ 1904, оказался на Риго-Орловской дорогѣ.

	Было израсходовано въ 1907 г.	Слѣдовало израсходовать по нормамъ 1904 г.	Болѣе.	%
	Р у б л и.			
По ремонту паровозовъ и тендеровъ . .	804.040	792.433	11.609	1,5%
» » пассажирскихъ вагоновъ . .	284.587	324.805	— 40.218	—14%
» » товарныхъ вагоновъ	537.382	400.630	136.752	34,1%
И т о г о	1.626.009	1.517.868	108.143	7,1%

Отдѣльныя категоріи ремонтовъ очень сильно различаются по своимъ результатамъ и при томъ ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ по 10.000 вагонныхъ осе-верстъ въ 1907 году оказался даже дешевле, чѣмъ въ 1904 году. Это обстоятельство чисто случайнаго свойства, но вообще въ теченіе годовъ 1904 по 1907 включительно стоимость ремонта въ мастерскихъ Риго-Орловской дороги очень мало колебалась. Такъ ремонтъ паровозовъ и тендеровъ на 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ обходился:

1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.
6 р. 10 к.	5 р. 64 к.	5 р. 68 к.	6 р. 19 к.

Ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ на 10.000 осе-верстъ пассажирскихъ обходился:

1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.
28 р. 37 к.	25 р. 78 к.	27 р. 98 к.	24 р. 79 к.

и ремонтъ товарныхъ вагоновъ по 10.000 осе-верстъ товарныхъ обходился:

1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.
10 р. 29 к.	10 р. 79 к.	15 р. 25 к.	13 р. 80 к.

Эти результаты явились какъ послѣдствія случайныхъ колебаній въ стоимости ремонта и въ томъ, что въ мѣстахъ расположенія Риго-Орловской дороги народныя волненія проявлялись въ значительно меньшихъ размѣрахъ, чѣмъ во многихъ другихъ мѣстностяхъ.

Въ громадномъ же большинствѣ дорогъ произошли въ эти четыре года несомнѣнныя и частью чрезвычайно крупныя повышенія стоимости ремонта подвижного состава, по отношенію къ расходамъ 1904 года.

Что касается стоимости ремонта въ этомъ послѣднемъ году, то, какъ уже сказано ранѣе, есть много поводовъ полагать, что эта стоимость едва ли можетъ быть признана вполнѣ умѣренною.

Работы въ мастерскихъ производятся силами людей и силами природы при посредствѣ разныхъ двигателей и источниковъ тепла и свѣта.

Какъ люди, такъ и двигатели снабжаются разными орудіями и приспособленіями для ихъ работъ. Выборъ между людьми и механическими двигателями, такъ же какъ и подборъ орудій и приспособленій, слѣдуетъ дѣлать на основаніи расчета о наименьшихъ денежныхъ затратахъ, текущихъ и единовременныхъ, надлежаще оплачиваемыхъ.

По мѣрѣ измѣненія стоимости рабочей силы, стоимости топлива и орудій и приспособленій и по мѣрѣ совершенствованія какъ двигателей, такъ и орудій или станковъ, инструментовъ и приспособленій, равно и по мѣрѣ измѣненія стоимости капиталовъ, затрачиваемыхъ на мастерскія, должны мѣняться и ихъ устройство и оборудованіе.

При устройствѣ новыхъ мастерскихъ ничто не препятствуетъ принимать въ расчетъ всѣ упомянутыя обстоятельства и снабжать ихъ всѣмъ необходимымъ съ требованіями строгаго расчета. Въ отношеніи мастерскихъ существующихъ, при мысли объ улучшеніи ихъ оборудованія или объ ихъ переустройствѣ, расчетъ становится сложнѣе и примѣненіе результатовъ расчета дѣлается затруднительнѣе. Старыя зданія, еще, можетъ быть, вполнѣ прочныя, часто не допускаютъ новаго

оборудованія безъ перестройки или даже сломки. Существующіе орудія, станки, инструменты или приспособленія, еще вполнѣ способные производить попрежнему работу, приходится сильно или совсѣмъ обезцѣнивать; укоренившійся порядокъ производства работъ нельзя оставлять безъ большихъ измѣненій и самыя привычки людей, ихъ навыкъ, приходится устранять и вводить новыя.

Всѣ такія трудности руководитель мастерскими долженъ преодолѣвать, да сверхъ того ему необходимо приводить еще всѣ свои расчеты и соображенія въ такой видъ и облекать свои намѣренія въ такую форму, чтобы люди, призываемые къ обсужденію предлагаемаго измѣненія мастерскихъ, часто не обладающіе техническими знаніями, чувствовали достаточныя побужденія для предоставленія кредитовъ, считающихся очень часто милліонами.

Заурядные руководители мастерскихъ не обладаютъ дарованіями, нужными для преодолѣнія всѣхъ упомянутыхъ трудностей.

Въ жизнь проводятъ свои идеи только люди талантливые и энергичные. Такъ какъ даровитыхъ людей вообще немного, то и мастерскія, въ большинствѣ своемъ, находясь въ рукахъ людей обыкновенныхъ, остаются подолгу безъ улучшеній и продолжаютъ примѣнять свои устарѣлые пріемы до тѣхъ поръ, пока дороговизна или неудовлетворительность издѣлій не начинаютъ бить въ глаза.

Къ такому именно состоянію пришли мастерскія очень многихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Развитіе и улучшеніе механическихъ производствъ идетъ такъ быстро, что постройка и оборудованіе, затянувшіяся на нѣсколько лѣтъ, уже попадаютъ въ условія старыхъ мастерскихъ. Справедливость этого замѣчанія вполнѣ подтвердилась при переустройствѣ паровозныхъ мастерскихъ Привислинскихъ дорогъ въ Варшавѣ. Послѣ разрѣшенія приступили къ постройкѣ, послѣдовавшей въ 1900 году, и начали отпускомъ незначительными частями средствъ и на сооруженіе и на оборудованіе. При томъ еще эти средства поступали въ руки

двухъ независимыхъ службъ. Служба пути занялась сооруженіями по утвержденнымъ проектамъ по мѣрѣ отпускаемыхъ средствъ, а служба тяги пріобрѣтеніемъ оборудованія. Теперь оказывается, что нѣкоторые предметы оборудованія нынѣ употребляемыхъ конструкцій не вмѣщаются въ зданія, или части зданій не соотвѣтствуютъ пріобрѣтеннымъ предметамъ оборудованія, считающимся наиболѣе приспособленными для работъ. Если 5 или 6 лѣтъ были достаточны, чтобы существенно измѣнить станки и машины, то естественно, что мастерскія, построенныя и оборудованныя нѣсколько десятковъ лѣтъ назадъ, оказываются теперь крайне устарѣлыми.

Еще въ концѣ восьмидесятыхъ и даже въ началѣ девяностыхъ годовъ прошлаго столѣтія заработная плата въ Россіи была значительно ниже теперешней и многія работы выгоднѣе было производить силами людей, чѣмъ механическими двигателями,—въ года, еще болѣе удаленные назадъ, когда строились и оборудовались многія изъ дѣйствующихъ теперь мастерскихъ желѣзныхъ дорогъ, проще и выгоднѣе было силами людей подносить въ мастерскія многіе матеріалы и подавать къ станкамъ предназначенные для обработки предметы.

Время рабочихъ людей было недорого, торопиться въ использованіи его не было особыхъ побужденій и не было надобности ставить въ мастерскихъ краны, телѣжки и другіе подъемные и переносящіе механизмы; не было надобности заботиться о сбереженіи времени при установкахъ предметовъ на станкахъ, быстро двигать эти станки, пользоваться разными пневматическими орудіями для котельныхъ работъ, прессами въ кузницахъ или яркимъ освѣщеніемъ, чтобы въ темнотѣ не задерживать производства работъ.

Для движенія медленно ходящихъ станковъ и орудій производства были нужны и двигатели съ соотвѣтственнымъ медленнымъ ходомъ.

Теперь, когда трудъ рабочаго оцѣнивается не по днямъ, а по часамъ, нужно было приспособлять станки и инструменты къ исполненію работъ съ быстрыми движеніями и для быстроходныхъ станковъ оказались необходимыми и быстроходные

двигатели, примѣненіе которыхъ оказывалось вдвойнѣ выгоднымъ. При плохихъ станкахъ и машинахъ люди, не увеличивая напряженія своихъ силъ, производятъ больше работы и сами машины занимаютъ меньшія помѣщенія.

Пользуясь такими станками и машинами, даже при повышенной заработной платѣ, можно выгоднѣе вести производство.

Въ самихъ двигателяхъ сдѣланы были значительныя улучшенія. Паровыя машины стали дѣлать болѣе высокаго давленія, уменьшая, такимъ образомъ, расходы топлива, а въ послѣднее время стали вводить все болѣе и болѣе машины съ горѣніемъ топлива внутри машины.

Насколько улучшается работа машинъ, видно, между прочимъ, изъ сравненія стоимости полученія килоуатта на распредѣлительной доскѣ на двухъ сосѣднихъ дорогахъ—Юго-Восточныхъ и Владикавказской. Въ Воронежскихъ мастерскихъ при употребленіи старой паровой машины килоуаттъ обходился въ 18 коп., а въ Ростовскихъ мастерскихъ Владикавказской дороги отъ 6 до 7 коп.

Все это даетъ основаніе предполагать, что и въ 1904 году расходы по ремонту подвижного состава были выше тѣхъ, которые при лучшемъ оборудованіи мастерскихъ могли бы быть достаточными.

Трудно ожидать, чтобы плата рабочимъ и стоимость матеріаловъ вернулись къ нормамъ 1904 года, но нельзя отрицать, что, при разумномъ пользованіи силами людей и физической природы и при примѣненіи хорошо обдуманныхъ и разсчитанныхъ средствъ оборудованія, стоимость ремонта не можетъ возвратиться къ размѣрамъ 1904 года, а, можетъ быть, сдѣлается еще ниже.

Примѣръ такого пониженія видимъ на Владикавказской дорогѣ, хорошо оборудовавшей свои мастерскія.

Направленіе, въ которомъ слѣдуетъ для этого идти, указывается въ статьѣ Н. К. Гофмана и въ особомъ мнѣніи П. П. Риццони.

Гофманъ своимъ опытнымъ взглядомъ предвидитъ необходимость устройства сильныхъ, хорошо оборудованныхъ мастерскихъ, снабженныхъ новѣйшими станками, вполнѣ пригодными, однако, при большой производительности. Поэтому онъ считаетъ достаточнымъ имѣть на сѣти казенныхъ дорогъ небольшое число такихъ заводовъ, приписывая къ нимъ по нѣсколько дорогъ. На самихъ дорогахъ онъ считаетъ полезнымъ оставлять только малыя мастерскія, нужныя для небольшого текущаго ремонта.

П. П. Риццони, какъ практическій заводскій дѣятель, умѣющій оцѣнивать всякія заводскія нововведенія съ коммерческой стороны, считаетъ необходимымъ прежде всего установить въ мастерскихъ такую новую организацію счетоводства, которая давала бы стоимость каждаго производства по матеріаламъ, рабочей силѣ и общимъ расходамъ, чтобы на основѣ вполнѣ правильно провѣреннаго бухгалтерскаго матеріала выбирать и способы дѣйствія, и оборудованіе, и даже постройку зданій для мастерскихъ.

Онъ не считаетъ возможнымъ оставлять безъ должнаго учета и тѣ потери въ успѣхѣ ремонтныхъ работъ, которыя должны неизбѣжно являться при зимнихъ работахъ на открытомъ воздухѣ.

Вопросъ остается и понынѣ еще невыясненнымъ, выгодно ли и при существующей въ настоящее время задѣльной платѣ работать на вѣтру и морозѣ, не платя процентовъ на капиталъ, необходимый для постройки зданій, не ремонтируя, не отопляя и не освѣщая ихъ, или, напротивъ, теперь уже выгоднѣе работать въ закрытыхъ, отопляемыхъ и освѣщаемыхъ помѣщеніяхъ и зато выигрывать въ количествѣ производства и въ его доброкачественности.

При громадности расходовъ на мастерскія, реорганизація счетоводства мастерскихъ, едва ли требующая какихъ нибудь новыхъ расходовъ, представляется теперь крайне полезной и необходимой.

Общее заключеніе.

Изъ изложеннаго выше видно, что уменьшеніе доходности, или, можетъ быть, вѣрнѣе, увеличеніе убыточности желѣзныхъ дорогъ въ промежутокъ времени съ 1903 по 1907 годъ, было вызвано многими и весьма различными обстоятельствами.

Увеличеніе капиталовъ и платежей по нимъ.

Въ довольно короткій промежутокъ времени дороги удлинились и увеличили свои строительные капиталы, а вмѣстѣ съ тѣмъ и ежегодные обязательные платежи возросли.

По казеннымъ дорогамъ сѣти Европейской Россіи . . . . . 19.101,3 тыс. руб.

По казеннымъ дорогамъ сѣти Азіатской Россіи . . . . . 14.665,8 » »

По частнымъ дорогамъ . . . . . 9.383,6 » »

Повышеніе стоимости труда и урегулированіе времени работы и отдыха.

Въ это же время, въ виду измѣнившихся политическихъ и экономическихъ условій жизни страны, вздорожали стоимость труда и матеріаловъ и произошли увеличенія расходовъ, которыя, не считая зимняго ремонта и ремонта полотна и искусственныхъ сооруженій, составили суммы:

На казенной сѣти Европейской Россіи . . . . . 18.270,4 тыс. руб.

На казенной сѣти Азіатской Россіи . . 1.831,9 » »

А всего . . . . . 20.102,3 тыс. руб.

На частныхъ дорогахъ . . . . . 8.968,2 тыс. руб.

Вздорожаніе стоимости ремонта подвижного состава.

По тѣмъ же причинамъ сильно возросла стоимость ремонта подвижного состава. Само увеличеніе составило суммы:

На казенной сѣти Европейской Россіи. 14.891,3 тыс. руб.
» » » Азіатской Россіи . . 5.774,3 » »
На частныхъ дорогахъ . . . . . 5.196,5 » »

Увеличеніе расходовъ на отопленіе.

Расходы по отопленію паровозовъ по тѣмъ же, главнымъ образомъ, причинамъ повысились, и суммы повышенія составили:

На казенной сѣти Европейской Россіи. 13.603,6 тыс. руб.
» » » Азіатской Россіи . . 2.020,1 » »
» частныхъ дорогахъ . . . . . 8.130,2 » »

Общее повышеніе расходовъ.

Такимъ образомъ общая сумма повышеній расходовъ опредѣляется въ 1907 году сравнительно съ расходами 1903 года:

Для казенной сѣти Европейской Россіи . 75.883,0 тыс. руб.
» » » Азіатской Россіи . . . 35.315 » »
» частныхъ дорогъ . . . . . 22.997,3 » »

Измѣненіе доходовъ вслѣдствіе измѣненія среднихъ поверстныхъ платъ по пассажирскому и товарному движенію.

Вмѣстѣ съ повышеніемъ расходовъ 1907 года произошли еще измѣненія среднихъ платъ за пассажиро-версту и за пудо-версту.

На казенной сѣти Европейской Россіи произошла недовыручка (см. таб. 2) въ. . 8.978,8 тыс. руб.

На сѣти Азіатскихъ дорогъ понизились платы за пассажиро-версту и за пудо-версту. Въ результатѣ оказалась недовыручка (см. табл. прод.) . . . . . 8.987,1 тыс. руб.

На частныхъ дорогахъ (за исключеніемъ Московско - Кіево - Воронежской) [1]) произошло на однѣхъ дорогахъ повышеніе, на другихъ пониженіе среднихъ платъ. Въ результатѣ эти дороги получили перевыручку [2]) . . . . . 3.133,2 тыс. р. к.

---

[1]) Эту дорогу пришлось исключить изъ расчетовъ, въ виду трудно объяснимаго указанія отчетовъ о средней выручкѣ за пассажиро-версту. Плата эта за 1903 годъ указана въ размѣрѣ всего 0,52 коп., что представляется крайне непонятнымъ.

[2]) Пассажирское движеніе дало перевыручку на двухъ дорогахъ:

Московско-Виндаво-Рыбинской Петербургской сѣти	474.793
Рязанско-Уральской	1.287
Итого	476.080

Недовыручили дороги:

Варшаво-Вѣнская	43.971
Владикавказская	14.543
Московско-Виндаво-Рыбинская Московская сѣть	94.833
Московско-Казанская	232.374
Юго-Восточныя	1.096.761
	1.482.482
Итого по пассажирскому движенію недовыручка	1.006.402

По товарному движенію перевыручили всѣ частныя дороги кромѣ Юго-Восточныхъ, а именно:

Варшаво-Вѣнская	605.852
Владикавказская	1.808.455
Московско-Виндаво-Рыбинская Петербургская сѣть	1.852.603
» » » Московская сѣть	87.899
Московско-Казанская	736.196
Московско-Кіево-Воронежская	1.286.882
Рязанско-Уральская	113.611
Итого перевыручено . . .	6.491.498
Недовыручили Юго-Восточныя	2.351.890
Итого по товарному движенію перевыручка	4.139.608
Вообще частными дорогами въ 1907 году перевыручено	3.133.206

Вѣроятныя причины пониженія среднихъ поверстныхъ платъ.

Причины происшедшихъ измѣненій въ среднихъ величинахъ ставокъ за пассажиро- и пудо-версту по отчетности уяснить невозможно.

Уменьшеніе средней выручки за пассажиро-версту на казенныхъ дорогахъ, по всему вѣроятію, надо приписать, главнымъ образомъ, увеличенію перевозки переселенцевъ, численность которыхъ очень значительно возросла.

Это соображеніе подтверждается очень большою недовыручкою на пассажирскомъ движеніи на Юго-Восточныхъ дорогахъ, по Балашовской линіи которыхъ направляются значительныя массы переселенцевъ изъ Харькова.

Это соображеніе подтверждается крайне низкими величинами средней выручки за пассажиро-версту *платныхъ* пассажировъ, составлявшихъ въ 1907 году:

На Полѣсскихъ	0.589	коп.
» Пермской	0,596	»
» Самаро-Златоустовской	0,341	»
» Сызрано-Вяземской	0,427	»
» Сибирской	0,383	»
» Забайкальской	0,326	»

Вліяніе этого обстоятельства исчислить нельзя, потому что изъ числа казенныхъ дорогъ Европейской Россіи только Самаро-Златоустовская дорога ведетъ особый счетъ перевозки переселенцевъ; другія казенныя дороги этой сѣти такого счета не ведутъ.

Крупная недовыручка сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи на товарномъ движеніи могла произойти вслѣдствіе перевозки въ 1907 году многочисленныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ мѣстности, постигнутыя неурожаемъ, съ юга Россіи, причемъ перевозки производились часто по очень кружнымъ путямъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ возможно и вліяніе дифференціаль-

ныхъ тарифовъ. Возможно, что какіе нибудь тарифы, неудачно установленные, вызывали значительныя перевозки по слишкомъ пониженнымъ тарифамъ.

Добавочныя въ 1907 году суммы, уменьшившія чистую доходность дорогъ.

Перечисленныя причины, увеличивавшія расходы 1907 года сравнительно съ 1903 годомъ и уменьшавшія доходы, сами по себѣ, независимо отъ увеличенія доходности вслѣдствіе увеличившагося движенія, увеличивали убыточность дорогъ казенныхъ сѣтей Европейской Россіи

на $75.883_{,0} + 8.978_{,8} = 84.861_{,8}$ тыс. руб.

Сѣти Азіатской Россіи

на $35.315 + 8.978_{,8} = 44.293_{,8}$ » »

На сѣти частныхъ дорогъ

$22.997_{,3} - 3.133_{,2} = 19.864_{,1}$ » »

По свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля за 1907 годъ убыточность дорогъ опредѣлена въ слѣдующихъ суммахъ:

Дорогъ сѣти Европейской Россіи . . . $44.116_{,4}$ тыс. руб.

» » Азіатской Россіи . . . . . $53.948_{,7}$ » »

» частныхъ . . . . . $21.902_{,0}$ [1]) » »

Въ 1903 году результаты эксплоатаціи были слѣдующіе:

Сѣть казенныхъ дорогъ Европейской Россіи дала прибыль . . . . . $4.110_{,0}$ тыс. руб.

Сѣть казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи дала убытка . . . . . $25.657_{,4}$ » »

Частныя дороги дали убытка . . . . . $1.681_{,3}$ [2]) » »

---

[1]) Свѣд., стр. VII внизу.

[2]) Свѣд. Госуд. Контр. за 1903 г. стр. VIII строка 11 сверху.

Сравненіе убыточности 1907 и 1903 годовъ.

Совокупными вліяніями всѣхъ причинъ финансовые результаты эксплоатаціи въ 1907 году отличаются отъ таковыхъ же 1903 года слѣдующимъ образомъ:

На сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи вмѣсто прибыли въ 4.110,0 тыс. руб. полученъ убытокъ въ 44.116,4 тыс. руб., слѣдовательно причиненъ былъ убытокъ

$$44.116{,}4 + 4.110{,}0 = 48.226{,}4 \text{ тыс. руб.}$$

На сѣти Азіатскихъ дорогъ вмѣсто убытка въ 25.657,4 тыс. руб. получень убытокъ 53.948,7 тыс. руб. Слѣдовательно произведено увеличеніе убытка на

$$53.948{,}7 - 25.657{,}4 = 28.291{,}3 \text{ тыс. руб.}$$

На частныхъ дорогахъ убытокъ вмѣсто 1.681,3 тыс. руб. сдѣлался 21.902,0 тыс. руб., т. е. возросъ на

$$21.902{,}0 - 1.681{,}3 = 20.220{,}7 \text{ тыс. руб.}$$

Отсюда видно, что для приведенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ къ состоянію, бывшему въ 1903 году, надо было бы повысить чистую доходность упомянутыхъ сѣтей на суммы, къ нимъ относящіяся и только что приведенныя выше.

Чтобы устранить убыточность желѣзныхъ дорогъ Азіатской Россіи въ 1903 г., надо, чтобы чистая доходность этой сѣти или, вѣрнѣе, всѣхъ казенныхъ дорогъ повысилась сверхъ полученнаго въ 1903 году на $25.657{,}4 - 4.110{,}0 = 21.547{,}4$ тыс. руб.

Чтобы устранилась убыточность казны, оказавшаяся въ 1903 году отъ эксплоатаціи частныхъ дорогъ, надо, чтобы дороги, требующія приплатъ, увеличили свою чистую доходность еще на 1.681,3 тыс. руб.

Средства къ устраненію убыточности, возникшей съ 1903 года до 1907 года.

А. По сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи.

Въ составъ увеличенныхъ убытковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи входитъ, между прочимъ, недоборъ въ доходахъ въ суммѣ 8.978,8 тыс. руб. Этотъ недоборъ произошелъ потому, что для государственныхъ цѣлей надо было провозить пассажировъ и грузы за особенно низкія платы, уменьшившіяся и по причинѣ пониженія тарифовъ и вслѣдствіе направленія грузовъ по окружнымъ путямъ.

Для устраненія этихъ недоборовъ на желѣзныхъ дорогахъ слѣдовало бы ввести больше ясности въ государственное хозяйство вообще и не возлагать скрытно на кассы желѣзныхъ дорогъ такіе расходы, которые по ихъ существу должны относиться къ другимъ категоріямъ расходовъ: къ переселенческому, продовольственному или вообще къ вспомоществованіямъ разнымъ видамъ промышленности и торговли.

По исключеніи упомянутаго недобора, на сѣти дорогъ Европейской Россіи останется убытокъ

$$48.226,_4 - 8.978,_8 = 39.247,_6 \text{ тыс. руб.}$$

Этотъ убытокъ явился при томъ, что сѣть казенныхъ Европейскихъ дорогъ увеличилась, усилилась и улучшилась, для чего потребовались капиталы, вызвавшіе уплату обязательнаго платежа въ суммѣ . . . . . 17.943,9 тыс. руб.

И въ то же время произведено улучшеніе верхняго строенія, стоившее около. . . . . 9 мил. руб.

Или всего увеличенъ расходъ въ суммѣ до. 26 » »

Сверхъ того расходы на содержаніе личнаго состава увеличены болѣе чѣмъ на. . . . 18 » »

Стоимость ремонта подвижного состава увеличилась почти на . . . . . 14,9 » »

И стоимость топлива увеличилась на. . . 13,6 » »

Если нельзя разсчитывать на значительныя пониженія расходовъ по отопленію, то еще остаются суммы:

На улучшеніе верхняго строенія	9	мил. руб.
Увеличеніе содержанія личнаго состава .	18	» »
Увеличеніе стоимости ремонта подвижного состава	15,5	» »
Итого	42,5	мил. руб.

которыя могутъ быть уменьшены.

При временномъ (до улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи) сокращеніи расходовъ на улучшеніе верхняго строенія надо было бы уменьшить другіе упомянутые расходы на $39{,}_2 - 9 = 30{,}_2$ мил. руб.

Столь большое уменьшеніе расходовъ на содержаніи личнаго состава (18 милл.) и на ремонтѣ подвижного состава (15 милл.) разсматриваемой сѣти не можетъ быть достигнуто одними улучшеніями условій пользованія трудомъ личнаго состава и улучшеніями условій ремонта подвижного состава.

а) По службѣ пути.

Данныя, приведенныя въ таблицахъ IV, 3, 5, 7, 9, 10 и 11, не оставляютъ сомнѣнія въ этой невозможности.

Такъ, по службѣ пути расходъ на надзоръ за путемъ представляется преувеличеннымъ на многихъ дорогахъ. Расходъ этотъ, разсчитанный въ средней величинѣ на версту длины дороги, зависитъ отъ густоты движенія и отъ густоты населенія прорѣзываемой линіею мѣстности и отчасти отъ профиля и плана дороги; поэтому полнаго однообразія расходовъ на разныхъ линіяхъ нельзя ожидать и принятіе въ расчетъ густоты движенія хотя и сближаетъ размѣры расходовъ разныхъ дорогъ, но къ полному объединенію привести еще не можетъ. Тѣмъ не менѣе слишкомъ крупныхъ различій быть не должно.

Протяженіе дорогъ, густота движенія на нихъ и расходы на версту расчетной длины приведены въ слѣдующей таблицѣ 18.

Небольшое вниманіе къ приведеннымъ въ этой таблицѣ даннымъ уже указываетъ чрезвычайное разнообразіе расходовъ и несоразмѣрность ихъ съ потребностями. Дѣйствительно: дороги Либаво-Роменская, Пермская, Привислинскія, Сызрано-Вяземская, Сѣверная шир.-кол. и Сѣверо-Западныя, имѣющія густоту движенія меньше, и Пермская—даже вдвое меньше, чѣмъ Московско-Брестская, расходуютъ больше Московско-Брестской. Дорога Николаевская, имѣющая густоту движенія меньше Московско-Курской, тѣмъ не менѣе расходуетъ больше; Екатерининская, имѣющая густоту значительно меньше Московско-Курской, расходуетъ на охрану пути столько же, сколько и Курская.

Расходы Московско-Брестской и Юго-Западныхъ, почти одинаковые, оказываются близкими къ расходамъ частныхъ дорогъ. Расходъ Московско-Курской можно считать столь же удовлетворительнымъ, какъ и расходъ Московско-Брестской. Поэтому, принимая ихъ за норму, надо признать, что расходы сравниваемыхъ съ ними дорогъ были преувеличены на всю величину разницы расходовъ, сравниваемой съ принятою для сравненія. Такимъ образомъ показаны въ таблицѣ 18 въ круглыхъ числахъ избытки расходовъ. Полный излишекъ, не считая Закавказской дороги, составляетъ однако круглую сумму всего 1.125.000 руб.

Таблица 18.

Названіе дорогъ.	Протяженіе расчетныя версты.	Густота движенія 1,000 вагонныхъ осе-верстъ на версту длины дороги.	Расходъ на расчетную версту.	Избытокъ расхода на расчетную версту.	Полная сумма избытка.
			Р у б л и.		
Казенныя дороги.					
Екатерининская	3.924	477	421,82	—	—
Закавказская	1.933	307	668,42	—	—
Либаво-Роменская	1.619	385	412,62	39	74.000
Московско-Брестская . . .	1.913	422	373,48	—	—

Названіе дорогъ.	Протяженіе расчетныя версты.	Густота движенія 1,000 вагонныхъ осе-верстъ на версту длины дороги.	Расходъ на расчетную версту.	Избытокъ расхода на расчетную версту.	Полная сумма избытка.
			Р у б л и.		
Московско-Курская . . .	2.036	744	421,45	—	—
Николаевская	2.989	503	519,26	97	290.000
Пермская	2.197	214	421,45	48	105.000
Полѣсскія	1.708	300	361,83	—	—
Привислинскія	2.826	336	455,49	82	232.000
Риго-Орловская	2.222	345	394,37	—	—
Самаро-Златоустовская . .	1.685	626	408,86	—	—
Сызрано-Вяземская . . .	1.548	349	422,33	49	75.000
Сѣверная, ширококолейная	2.427	226	450,98	77	186.000
Сѣверо-Западныя	3.810	345	416,40	43	163.000
Юго-Западныя	5.417	431	378,93	—	—
Южныя	4.340	533	420,71	—	—
Итого излишекъ . .	—	—	—	—	1.125.000
Частныя дороги.					
Варшаво-Вѣнская. . . .	1.222	721	876,74	—	—
Владикавказская	2.894	430	461,12	—	—
Московско - Виндаво - Рыбинская, Московская сѣть	1.304	195	292,71	—	—
Московско - Виндаво - Рыбинская, Петербургская сѣть	1.446	242	362,73	—	—
Московско-Казанская . .	2.393	347	342,77	—	—
Московско - Кіево - Воронежская	2.786	288	386,47	—	—
Рязанско-Уральская . . .	4.310	252	383,37	—	—
Юго-Восточныя	3.614	334	351,62	—	—

б) По службѣ движенія.

Расходы на содержаніе станціонныхъ служащихъ могутъ быть правильно оцѣниваемы только при изученіи вопроса на мѣстахъ. Но эти расходы, относимые на 10,000 ваг.-осе-верстъ, находятся въ зависимости не только отъ густоты движенія, но еще отъ густоты расположенія станцій и потому по отчетнымъ даннымъ не поддаются сравненію.

Гораздо болѣе однообразія представляютъ расходы на содержаніе службы поѣздовъ. Тѣмъ не менѣе они оказываются на казенныхъ дорогахъ (сѣти Европейской Россіи) очень различными и вмѣстѣ съ тѣмъ очень отличаются отъ расходовъ частныхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ слѣдующей таблицѣ 19 показаны пробѣги осей въ 10,000 верстъ, расходъ 1907 года по дорогамъ на 10,000 вагонныхъ осе-верстъ и вѣроятные излишки сравнительно съ расходами частныхъ дорогъ, имѣющихъ почти одну общую норму въ круглой суммѣ 10 руб., и превышаетъ ее только расходъ Московско-Кіево-Воронежской дороги въ 10 р. 99 к., бывшій въ 1907 году. Расходы дороги Варшаво-Вѣнской, по ихъ исключительной преувеличенности, въ расчетъ не приняты.

Итакъ расходы по службѣ движенія, какъ видно въ таб. 19 по службѣ поѣздовъ, могутъ быть сокращены приблизительно на 2.125.000 руб.

Таблица 19.

Названіе дорогъ.	Пробѣгъ вагонныхъ осей 10.000 верстъ.	Расходъ 1907 года на 10.000 в.-осе-верстъ.	Вѣроятный излишекъ сверхъ 10 руб. на 1.000 ваг.-осе-в.	Полные излишки.
	Р у б л и.			
Казенныя дороги.				
Екатерининская	131.760	12,46	2,5	33.000
Закавказская	46.986	25,91	15,9	78.000
Либаво-Роменская	48.258	11,02	1,0	48.000

Названіе дорогъ.	Пробѣгъ вагонныхъ осей 10.000 верстъ.	Расходъ 1907 года на 10.000в.-осе-верстъ.	Вѣроятный излишекъ сверхъ 10 руб. на 1.000 ваг.-осе-в.	Полные излишки.
	Р у б л и.			
Московско-Брестская	43.263	12,06	2,0	86.000
Московско-Курская	83.841	11,18	1,2	101.000
Николаевская	91.033	12,51	2,5	227.000
Пермская	44.270	10,87	0,9	40.000
Полѣсскія	39.191	10,60	0,6	23.000
Привислинскія	72.334	13,01	3,0	217.000
Риго-Орловская	50.382	10,03	—	—
Самаро-Златоустовская	76.548	11,70	1,7	130.000
Сызрано-Вяземская	45.706	13,52	3,5	160.000
Сѣверная, ширококолейная	48.736	12,45	2,4	117.000
Сѣверо-Западныя	88.010	11,70	1,7	150.000
Юго-Западныя	173.066	13,27	3,3	571.000
Южныя.	163.205	10,86	0,9	147.000
				2.125.000
Частныя дороги.				
Варшаво-Вѣнская.	51.286	14,61	—	—
Владикавказская.	100.395	9,41	—	—
Московско-Виндаво-Рыбинская, Московская сѣть	20.491	9,15	—	—
Московско-Виндаво-Рыбинская-Петербургская сѣть	30.124	8,37	—	—
Московско-Казанская	71.740	9,63	—	—
Московско-Кіево-Воронежская	68.696	10,99	—	—
Рязанско-Уральская	96.967	9,55	—	—
Юго-Восточныя	108.283	9,95	—	—

в) По службѣ тяги.

Расходы службы тяги (таблица 20) по тягѣ поѣздовъ, относимые на 10 000 вагонныхъ-осе-верстъ, зависятъ существенно отъ средняго состава поѣздовъ и довольно замѣтно отъ рода употребляемаго топлива, вынуждающаго имѣть паровозныя бригады изъ двухъ или трехъ лицъ.

Принимая во вниманіе составъ поѣздовъ, можно указать приблизительныя преувеличенія на 4 дорогахъ, общая сумма этихъ преувеличеній 696.000 руб. или кругло 700 тыс. руб.

Таблица 20.

Названіе дорогъ.	Пробѣгъ вагонныхъ осей 10.000 верстъ.	Средній составъ поѣздовъ, число осей.	Расходъ 1907 года на 10.000 осе-верстъ.	Вѣроятный излишекъ на 10.000 осе-верстъ.	Всего.
			Р у б л и.		
Казенныя дороги.					
Екатерининская	131.760	56,6	19,42	—	—
Закавказская	46.986	49,9	23,92	6	280.000
Либаво-Роменская	48.258	60,8	11,99	—	—
Московско-Брестская	43.263	49,7	15,77	—	—
Московско-Курская	83.841	59,9	18,07	4,5	380.000
Николаевская	91.033	56,2	14,89	—	—
Пермская	44.270	48,0	16,77	—	—
Полѣсскія	39.191	55,9	14,50	—	—
Привислинскія	72.334	50,5	18,16	1,0	72
Риго-Орловская	50.382	55,5	13,50	—	—
Самаро-Златоустовская . . .	76.548	58,8	14,73	—	—
Сызрано-Вяземская	45.706	46,8	19,40	1,4	64.000
Сѣверная, ширококолейная . .	48.736	49,2	16,03	—	—
Сѣверо-Западныя	88.010	41,8	17,15	—	—
Юго-Западныя	173.066	54,4	16,74	—	—
Южныя	163.205	59,7	15,17	—	—
					696.000

Названіе дорогъ.	Пробѣгъ вагонныхъ осей 10.000 верстъ.	Средній составъ поѣздовъ, число осей	Расходъ 1907 года на 10.000 осе-верстъ.	Вѣроятный излишекъ на 10.000 осе-верстъ.	Всего.
			Р у б л и.		
Частныя дороги.					
Варшаво-Вѣнская	51.286	64,4	20,27	—	—
Владикавказская	100.395	55,2	15,37	—	—
Московско - Виндаво - Рыбинская, Московская сѣть. . .	20.491	55,8	13,53	—	—
Московско - Виндаво - Рыбинская, Петербургская сѣть.	30.740	56,6	13,92	—	—
Московско-Казанская	71.740	65,1	18,84	—	—
Московско - Кіево - Воронежская	68.696	52,5	16,92	—	—
Рязанско-Уральская	96.967	55,3	17,96	—	—
Юго-Восточныя.	108.283	61,3	14,46	—	—

Но съ большою увѣренностью можно ожидать по этому подраздѣленію расходовъ значительно большихъ сокращеній, при лучшемъ пользованіи вагонами, при увеличеніи средняго состава поѣздовъ.

Общая сумма сокращенія расходовъ отъ лучшаго пользованія силами личнаго состава, которая теперь можетъ быть намѣчена, составляетъ не менѣе $1.125 + 2.125 + 700 = 3.950$ тыс. или кругло 4 милл. руб.

д) По ремонту подвижного состава.

Уменьшенія расходовъ по ремонту подвижного состава не только можно ожидать, но оно уже въ значительной степени было достигнуто въ 1908 году, какъ это удостовѣряютъ отчеты желѣзныхъ дорогъ, на основаніи которыхъ составлена таблица 21.

Въ таблицѣ приведены расходы на ремонтъ паровозовъ на 100 верстъ ихъ общаго пробѣга. На ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ на 10.000 верстъ пробѣга осей соотвѣтствующихъ вагоновъ. Всѣ эти расходы приведены относительно 1907 и 1908 годовъ.

Почти на всѣхъ дорогахъ нормы значительно понизились и приведенные размѣры сбереженій, при пробѣгахъ 1908 года, показаны въ таблицѣ 21 для всѣхъ дорогъ, доставившихъ отчетъ за 1908 годъ.

Таблица 21.

Названіе дорогъ.	Паровозы, расходъ на 100 паровозо-верстъ.			Пассажирскіе вагоны, расходъ на 10.000 ваг. осе-верстъ.			Товарные вагоны расходъ на 10.000 ваг. осе-верстъ.		
	1907 г.	1908 г.	Сбереженіе въ 1908 г. 1.000 р.	1907 г.	1908 г.	Сбереженіе въ 1908 г. 1.000 р.	1907 г.	1908 г.	Сбереженіе въ 1908 г. 1.000 р.
	Тысячи рублей.								
Екатерининская	10,85	9,68	434	29,34	27,19	30	19,44	16,62	334
Закавказская	9,92	8,27	286	38,10	35,17	33	29,53	25,53	163
Либаво-Роменская	7,65	6,01	174	21,91	26,06	—34	11,15	11,19	1,5
Московско-Брестская . . .	9,13	8,00	130	21,32	20,17	15	20,23	14,24	175
Московско-Курская . . .	10,08	8,54	342	40,14	9,05	204	17,21	12,73	278
Николаевская	6,54	5,58	234	40,05	28,91	345	20,88	14,72	389
Пермская	8,46	7,54	142	20,43	19,46	10	9,92	7,41	103
Полѣсскія	5,99	5,07	85	24,77	24,11	5	11,64	8,31	108
Привислинскія	5,77	6,24	—238	42,05	30,48	193	22,05	17,59	69
Риго-Орловская	6,19	4,90	170	24,79	24,49	3	13,80	14,58	—31
Самаро-Златоустовская . .	10,82	8,93	363	42,78	27,44	217	22,23	13,12	585
Сызрано-Вяземская . . .	8,82	8,54	44	25,63	27,54	—27	19,08	16,54	85
Сѣверная, ширококолейная	7,18	6,44	107	27,15	23,48	60	12,08	10,07	73
Сѣверо-Западныя	6,94	6,05	259	29,17	23,90	124	10,23	9,11	60
Юго-Западныя.	6,99	7,45	—187	28,27	27,28	32	12,30	9,81	304
Южныя	10,24	8,34	762	30,63	25,99	130	16,14	12,95	423
			3.539			1.471			3.149
			425			—61			—32
			3.107			1.410			3.117

Названіе дорогъ.	Паровозы, расходъ на 100 паровозо-верстъ.			Пассажирскіе вагоны, расходъ на 10.000 ваг. осе-верстъ.			Товарные вагоны, расходъ на 10.000 ваг. осе-верстъ.		
	1907 г.	1908 г.	Сбереженіе въ 1908 г. 1.000 р.	1907 г.	1908 г.	Сбереженіе въ 1908 г. 1.000 р.	1907 г.	1908 г.	Сбереженіе въ 1908 г. 1.000 г.
	Р у б л и.								
Забайкальская	16,90	15,51	147	80,00	45,14	337	18,58	18,89	—7
Сибирская	13,74	10,57	1.075	32,01	19,44	625	17,62	10,77	707
Средне-Азіатская	19,30	—	—	34,15	—	—	19,61	—	—
Ташкентская	8,59	—	—	37,11	—	—	16,74	—	—
Варшаво-Вѣнская	13,89	7,05	833	49,26	39,20	120	17,69	15,90	72
Владикавказская	15,20	12,16	803	26,11	28,82	—52	10,81	9,86	76
Московско - Виндаво - Рыбинская, Московская сѣть	14,40	7,76	304	11,38	15,25	—17	11,63	9,16	43
Московско - Виндаво - Рыбинская, Петербургская сѣть	14,85	7,57	489	15,13	17,31	—20	11,60	11,06	12
Московско-Казанская . .	22,61	13,25	1.390	39,35	38,71	8	15,29	13,49	110
Московско-Кіево-Воронежская	20,10	11,12	1.529	26,83	23,81	43	15,73	11,21	254
Рязанско-Уральская . . .	22,78	11,40	2.624	29,45	29,39	1	24,35	16,36	629
Юго-Восточныя	15,20	12,31	807	24,95	24,78	36	13,50	14,57	—97
			8.779			208			1.196
						—89			—97
						119			1.099

Изъ таблицы 21 видно, что казенныя дороги Европейской Россіи на ремонтѣ подвижного состава въ 1908 году сберегли:

на ремонтѣ паровозовъ	3.107	тыс. руб.
на ремонтѣ пассажирскихъ вагоновъ. . . .	1.410	» »
на ремонтѣ товарныхъ вагоновъ.	3.117	» »
Всего . .	7.634	тыс. руб.

Общая сумма исчисленныхъ возможныхъ сбереженій.

Изъ изложенныхъ соображеній видно, что представляется возможнымъ сократить:

по службѣ пути	1.125	тыс.	руб.
по службѣ движенія	2.125	»	»
по службѣ тяги	700	»	»
Итого . . .	3.950	»	»
и на ремонтѣ подвижного состава	7.634	»	»
Всего . . .	11.584	тыс.	руб.

Этотъ результатъ указываетъ, что даже при воздержаніи, на нѣкоторое время, отъ улучшеній верхняго строенія пути, сверхъ тѣхъ размѣровъ, которые считаются достаточными для частныхъ дорогъ, можно сократить расходы эксплоатаціи всего на 21 мил. руб. или нѣсколько болѣе. Слѣдовательно, для приведенія сѣти къ тому же выгодному ея состоянію, въ которомъ она была въ 1903 году, когда сѣть казенныхъ дорогъ Европейской Россіи дала чистой прибыли, за покрытіемъ всѣхъ обязательныхъ платежей (не исключая и $4^1/_2\%$ на капиталъ казначейства), около 4 милл. руб., можно ждать въ такомъ только случаѣ, если удастся достигнуть сбереженій другими способами еще примѣрно на 18 милл. руб.

Сбереженія желательныя, но не поддающіяся исчисленію.

Къ перечисленнымъ возможнымъ сбереженіямъ слѣдуетъ присовокуплять желательныя и, какъ доказали многія желѣзныя дороги, вполнѣ возможныя сбереженія, зави-

сящія отъ лучшаго употребленія подвижного состава, отъ лучшей организаціи на дорогахъ надзора за путемъ, лучшей организаціи и оборудованія работъ въ ремонтныхъ мастерскихъ, отъ лучшаго пользованія силами служащихъ и рабочихъ на дорогахъ и лучшаго распорядка въ перевозкахъ хозяйственныхъ грузовъ. Въ таблицѣ 14 указаны расходы дорогъ, вызывающіе сомнѣнія въ ихъ необходимости.

Всѣ подобныя сбереженія могутъ доставлять очень крупныя суммы, исчисляемыя милліонами рублей; но онѣ не поддаются никакому предварительному исчисленію, а потому здѣсь и не указываются ихъ размѣры.

Можно только сказать, что расходы на ремонтъ подвижного состава хотя на нѣкоторыхъ дорогахъ и вернулись въ 1908 г. къ нормамъ 1903 года, но на многихъ дорогахъ они еще далеко превосходили нормы этого послѣдняго года. Уменьшеніе остающихся еще разницъ можетъ дать крупную сумму, вѣроятно милліонную.

Необходимое серьезное улучшеніе ремонтныхъ мастерскихъ можетъ сократить не только стоимость ремонта, но, что не менѣе важно, сократить время простоя подвижного состава въ ремонтѣ.

Улучшеніе мастерскихъ и, во многихъ случаяхъ, полная ихъ перестройка и переоборудованіе новыми станками потребуетъ какъ большихъ суммъ, такъ и способовъ дѣйствія мастерскихъ. Ассигнованіе суммъ должно быть обосновано на подробныхъ соображеніяхъ и расчетахъ, доказывающихъ необходимость ассигнованія и выгодность затратъ испрашиваемаго капитала. Одни ассигнованія денежныхъ средствъ будутъ однако недостаточны, такъ какъ новые станки и предметы оборудованія требуютъ иныхъ способовъ и употребленія и заготовленія. Станки нельзя выбирать, исходя изъ наименьшей цѣны, и они должны во многихъ случаяхъ принадлежать къ разряду точныхъ, еще не изготовляемыхъ въ Россіи; другіе предметы оборудованія по своему разнообразію должны быть разбиваемы на меньшія группы при производимыхъ заказахъ.

Б. По сѣти казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи.

Въ результатѣ эксплоатаціи казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи въ 1903 году оказался дефицитъ въ . . . . . 8.200.308 р.

и для уплаты 4% на капиталы, полученные частью путемъ займовъ и частью данные изъ государственнаго казначейства на эти дороги, причиталось . . . . . 18.361.249 »

Поэтому Государственный Контроль исчислялъ убытокъ въ суммѣ . . . . . 26.561.557 »

а безъ Уссурійской дороги убытокъ былъ . 21.242.400 »

Убытокъ 1907 года опредѣлился въ суммѣ . 53.948.700 »

Увеличеніе составило сумму . . . . . 32.706.300 »

Образовалась эта сумма при томъ:

1) что дороги удлинены, усилены и улучшены при употребленіи капитала (287.529.279 р.), даннаго изъ средствъ государственнаго казначейства, на который причитающіеся $4\frac{1}{2}\%$ составляли . . . . . 13.395.400 »

и капитала, занятаго съ уплатою процентовъ и погашенія . . . . . 1.270.400 »

2) При недоборѣ въ . . . . . 8.987.098 »

Итого . . . . . 23.652.898 р.

3) Эксплоатаціонные расходы повысились:

а) на увеличеніе содержанія личнаго состава, вслѣдствіе повышенія оплаты труда и урегулированія труда и отдыха на . . . . . 1.831.900 р.

б) вслѣдствіе увеличенія стоимости ремонта подвижного состава на . . . . . 5.774.400 р.

в) вслѣдствіе увеличенія расходовъ на топливо . . . . . 2.020.100 »

Всего . . . . . 9.626.400 р.

Совокупность обстоятельствъ, повышавшихъ убытки, вызывала сумму 23.652.898 + 9.626.400 = 33.279.298.

Полная сумма исчисленнаго Государственнымъ Контролемъ убытка 53.948.700 руб. составилась изъ слѣдующихъ частей:

1) Уплата по капиталамъ, полученнымъ путемъ займовъ . . . . . 3.370.990 р.

2) $4\frac{1}{2}\%$ на капиталы изъ средствъ государственнаго казначейства . . . . . 28.901.475 »

3) Недоборъ въ доходахъ . . . . . 8.987.098 »

Выше перечисленныя увеличенія расходовъ отъ увеличенія стоимостей: содержанія личнаго состава, топлива и ремонта подвижного состава . . . . . 9.626.400 »

Всего . . . . . 50.885.963 р.

Слѣдовательно, увеличеніе движенія по крайне низкимъ тарифамъ еще увеличило убыточность на

53.948.700 — 50.885.963 = 3.062.737 руб.

Вѣроятныя причины убыточности дорогъ Азіатской Россіи.

Въ составѣ полной убыточности находится недоборъ въ суммѣ почти 4 милл. руб., вызванный крайнимъ пониженіемъ средней платы за пассажиро-версту. Плата составляетъ всего

0,417 коп. съ пассажиро-версты. Одно пониженіе и безъ того убыточной средней пассажирской платы $0{,}_{56}$ за версту, бывшее въ 1903 году на $0{,}_{143}$ коп., уже составило недоборъ въ 1907 году въ суммѣ 4.262 тыс. руб. Если же примемъ во вниманіе, что по расчету В. В. Салова себѣ-стоимость пассажиро-версты составляетъ для желѣзныхъ дорогъ вообще $0{,}_{69}$ коп., а при дороговизнѣ эксплоатаціи Азіатскихъ дорогъ еще болѣе чѣмъ $0{,}_{69}$ коп. съ пассажиро-версты, то пассажирское движеніе 1907 года съ пробѣгомъ 4.793.290.000 пассажиро-верстъ должно было вызвать убытокъ

$$4.793.290.000 \times \left(\frac{0{,}690 - 0{,}417}{100}\right) = 13.086 \text{ тыс. руб.}$$

Этотъ убытокъ вызывается исключительно государственными потребностями, главнымъ образомъ, по переселенческому движенію, и по существу своему долженъ вноситься на бюджетъ крестьянскаго управленія, а не на бюджетъ желѣзныхъ дорогъ.

Допуская это переложеніе, желѣзная дорога еще не получитъ никакой прибыли, а едва покроетъ, и можетъ быть еще не вполнѣ, свои расходы, не выручая ровно ничего на затраченные капиталы.

При такомъ убыточномъ пассажирскомъ движеніи и при слабомъ еще движеніи товаровъ, дороги, построенныя съ государственными цѣлями, естественно не могутъ оплачивать проценты на затраченный капиталъ, составляющій $32.272{,}_5$ тыс. руб. Вся недовыручка для оплаты этихъ процентовъ, до необходимаго развитія промышленной и торговой дѣятельности страны, прорѣзываемой ими, едва ли можетъ, при правильномъ хозяйствѣ, возлагаться на бюджетъ желѣзныхъ дорогъ, а не на общія средства государства.

Этимъ замѣчаніемъ вовсе не высказывается мысль, что учрежденія, управляющія желѣзными дорогами, не должны принимать всѣхъ зависящихъ отъ нихъ мѣръ, какъ тарифнаго и коммерческаго свойствъ, такъ и хозяйственныхъ по производству расходовъ, для оказанія государственному казначейству всевозможнаго облегченія.

Сумма убытка, составляющаяся изъ недобора вызванныхъ крайне пониженными пассажирскими тарифами и изъ уплаты процентовъ по капиталамъ, составляетъ:

$$13.086,_0 + 32.272,_5 = 45.358,_5 \text{ тыс. руб.}$$

Эта сумма отличается отъ полнаго убытка Азіатскихъ дорогъ, исчисленнаго Государственнымъ Контролемъ на 8 милл. руб.

Для уменьшенія платежей государственнаго казначейства, возлагаемыхъ на него государственными потребностями: по переселенію; по необходимости содѣйствовать промышленному развитію громадной страны, представляющей всѣ задатки къ скорому ея преуспѣянію, и, наконецъ, по улучшенію способовъ обороны, государство должно принимать мѣры и для увеличенія доходовъ дороги и для урегулированія ея хозяйственныхъ расходовъ.

Возможныя уменьшенія убытковъ дорогъ Азіатской Россіи.

а) доплаты изъ прибыли дорогъ Европейской Россіи.

Обязанности вспомоществованія государственному казначейству въ оплатѣ процентовъ и недовыручекъ Азіатскихъ дорогъ должны ложиться и на сѣть дорогъ Европейской Россіи. Эта сѣть, какъ сказано выше, получаетъ весьма не малое количество грузовъ изъ Сибири для перевозки и къ портамъ и къ большимъ торговымъ центрамъ Россіи, и сверхъ того подвозитъ къ Азіатскимъ дорогамъ многіе цѣнные товары. Въ томъ и другомъ случаѣ сѣть дорогъ Европейской Россіи получаетъ барыши, благодаря существованію и дѣятельности желѣзныхъ дорогъ Азіатской Россіи, и изъ этихъ барышей она должна оплачивать недовыручки дорогъ Азіатской Россіи.

б) желательное сокращеніе расходовъ разныхъ службъ.

Что касается хозяйственныхъ способовъ къ ослабленію расходовъ, то они представляются совершенно необходимыми. Сличеніе таблицъ 18, 19 и 20 съ таблицею 22 ясно указываетъ большія преувеличенія.

Таблица 22.

Служба пути и сооруженія.

Названіе дорогъ.	Густота движенія въ 1908 г.	Расчетное протяженіе верстъ въ 1908 г.	Управленіе службы.			Надзоръ за путями.			Надзоръ за зданіями.		
			Расходъ на расчетную версту.		Сбереженія въ 1908 г.	Расходъ на расчетную версту.		Сбереженія въ 1908 г.	Расходъ на расчетную версту.		Сбереженія въ 1908 г.
			Въ 1907 г.	Въ 1908 г.		Въ 1907 г.	Въ 1908 г.		Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	
			Р у б л и.								
Забайкальская . .	193	1,904	189,50	165,60	—	1.003,06	951,57	—	556,58	686,34	—
Сибирская	488	3,687	119,58	114,92	—	698,95	670,89	—	359,43	352,55	—
Средне-Азіатская .	—	—	129,86	—	—	462,25	—	—	147,22	—	—
Ташкентская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Служба движенія.

Названіе дорогъ.	Густота движенія въ 1908 г.	Пробѣгъ вагонныхъ осей 10.000 верстъ.	Управленіе службы.			Станціонная служба гл. 2 ст.ст. 1, 2, 3, 4.			Служба поѣздовъ гл. 3, ст.ст. 1, 2, 3, 4.		
			Расходъ на 10.000 вагоно - осе-верстъ.		Сбереженія въ 1908 г.	Расходъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ.		Сбереженія въ 1908 г.	Расходъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ.		Сбереженія въ 1908 г.
			Въ 1907 г.	Въ 1908 г.		Въ 1907 г.	Въ 1908 г.		Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	
			Р у б л и.								
Забайкальская . .	40,909	32,628	4,77	6,05	—	42,22	50,24	—	33,06	37,10	—
Сибирская	—	152,938	1,76	1,68	—	13,84	15,48	—	11,55	11,28	—
Средне-Азіатская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ташкентская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Служба тяги.

Названіе дорогъ.	Густота движенія въ 1908 г.	Пробѣгъ вагонныхъ осей 10,000 верстъ.	Управленіе службы.			Тяга поѣздовъ гл. 2 ст.ст. 1, 2, 3, 4.			Содержаніе мастерск. гл. 4, ст.ст. 1, 2, 3, 4.		
			Расходъ на 10,000 вагоно-осе-верстъ.		Сбереженія въ 1908 г.	Расходъ на 10,000 вагоно-осе-верстъ.		Сбереженія въ 1908 г.	Расходъ на 10,000 вагоно-осе-верстъ.		Сбереженія въ 1908 г.
			Въ 1907 г.	Въ 1908 г.		Въ 1907 г.	Въ 1908 г.		Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	
			Рублей.								
Забайкальская . .	40,909	32,628	6,57	8,46	—	36,18	40,57	—	4,85	6,46	—
Сибирская	136,463	152,938	2,29	2,11	—	17,73	16,77	—	1,88	1,78	—
Средне-Азіатская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ташкентская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1) по службѣ пути.

Разсматривая таблицу 22, оказывается:

1) По службѣ пути, при густотѣ движенія на Сибирской дорогѣ нѣсколько меньшей, чѣмъ на Южныхъ дорогахъ, надзоръ за путемъ, несмотря на меньшую заселенность мѣстностей, обходится слишкомъ въ $1\frac{1}{2}$ раза дороже; но на Забайкальской дорогѣ, при густотѣ движенія въ $2\frac{1}{2}$ раза меньшей, чѣмъ на Сибирской и при заселенности еще меньшей, надзоръ за путемъ обходится еще почти въ $1\frac{1}{2}$ раза дороже. На двупутной Московско-Брестской дорогѣ, при густотѣ слишкомъ въ 2 раза большей, чѣмъ на Забайкальской, расходъ на расчетную версту оказывается въ $2\frac{1}{2}$ раза дешевле: на Московско-Брестской на версту 373 руб., на Забайкальской 951 р. Допуская на Забайкальской дорогѣ расходы даже вдвое болѣе, чѣмъ на Московско-Брестской, было бы достаточно на расчетную версту 750 р. или на 200 р. менѣе.

При расчетномъ протяженіи 1,904 вер. уменьшеніе расхода составило бы около 380 тыс. руб.

2) по службѣ движенія.

2) Расходы по управленію службою движенія Забайкальской дороги въ 1908 г., отнесенные къ 10,000 вагоно-осе-верстъ, увеличились сравнительно съ 1907 годомъ прямо пропорціонально уменьшенію пробѣга осей. Полный расходъ не измѣнился, но въ 1907 году онъ былъ почти въ 3 раза больше, чѣмъ даже на Сибирской дорогѣ. Поэтому если бы онъ былъ въ $1\frac{1}{2}$ раза больше, чѣмъ на Сибирской и достигъ бы въ 1908 году 4 руб. на 10,000 вагоно-осе-верстъ или въ $1\frac{1}{2}$ раза больше, чѣмъ на Полѣсскихъ дорогахъ, гдѣ въ 1907 году былъ пробѣгъ осей такой же, какъ и на Забайкальской, т. е. стоилъ бы въ 1908 году 4 руб. вмѣсто 6 руб. 05 коп., то сбереженіе было бы 65.000 руб.

Подобное же сокращеніе слѣдовало бы сдѣлать и на содержаніе станціонныхъ служащихъ; но, допуская даже двойной расходъ противъ Полѣсскихъ дорогъ, т. е. 40 руб. на 10.000 осе-верстъ, сбереженіе оказалось бы въ 320.000 руб.

Расходъ по службѣ поѣздовъ на Сибирской дорогѣ только немного дороже, чѣмъ на казенныхъ дорогахъ Европейской Россіи, но на Забайкальской онъ въ 3 слишкомъ раза больше, чѣмъ на Сибирской. Допуская двойное содержаніе кондукторскихъ бригадъ и подобныхъ служащихъ, расходъ сократился бы на 15 руб. на 10.000 вагоно-осе-верстъ, или получилось бы сбереженія болѣе 450.000 руб.

3) по службѣ тяги.

Допуская по тягѣ поѣздовъ опять таки двойные противъ Сибирской дороги расходы, ихъ можно было-бы довести до нормы—8 руб. на 10,000 вагоно-осе-верстъ или всего 250.000.

Все сокращеніе могло бы достигнуть суммы почти въ 1,5 мил. руб.

4) ремонтъ подвижного состава.

Само управленіе дороги въ 1908 году сократило расходы на ремонтъ подвижного состава:

сбережено на паровозахъ	147 тыс.
на пассажирскихъ вагонахъ	337 »
перерасходовано на товарныхъ вагонахъ	—7 »
сбережено	477 тыс.

Итого по Забайкальской дорогѣ слѣдовало бы ждать сокращенія расходовъ на круглую сумму въ 3 милл. руб.

Другихъ результатовъ по ремонту подвижного состава достигло управленіе Сибирской дороги.

Въ 1908 году сравнительно съ 1907 годомъ:

сбережено на ремонтѣ паровозовъ	1.075 тыс.
сбережено на ремонтѣ пассажирскихъ вагоновъ	625 »
сбережено на ремонтѣ товарныхъ вагоновъ . . .	707 »
Итого . . .	2.407 тыс.

За отсутствіемъ отчетовъ Средне-Азіатской и Ташкентской дорогъ за 1908 годъ, нельзя судить о результатахъ, достигнутыхъ ими въ этомъ году.

Такимъ образомъ, можно ожидать, что на дорогахъ Азіатской Россіи сдѣланы улучшенія, уменьшившія расходы 1908 сравнительно съ 1907 годомъ не менѣе 2.900 тыс. руб., а можно было бы ждать сбереженія до 5,4 милл. руб.

Осуществленіе этихъ ожиданій можетъ уменьшить убыточность Азіатскихъ дорогъ и довести ее до суммы приблизительно въ 48 милл.

Существенное улучшеніе этой сѣти произойдетъ только при развитіи промышленности и торговли въ Сибири, которыя приведутъ тарифы и по пассажирскому движенію къ размѣрамъ, близкимъ къ существующимъ въ Европейской Россіи.

В. По частнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Приплаты государственнаго казначейства по эксплоатаціи частныхъ желѣзныхъ дорогъ зависятъ не отъ общаго ихъ результата, а отъ результатовъ, достигаемыхъ отдѣльными дорогами.

По свѣдѣніямъ Государственнаго Контролера за 1907 годъ прибыли или убытки государственнаго казначейства были слѣдующіе:

Названіе дорогъ.	Прибыли.	Убытки.
Богословская	—	271.905 р.
Варшаво-Вѣнская	32.129 р.	—
Владикавказская	3.555.945 »	—
Лодзинская	—	197.497 »
Московско-Виндаво-Рыбинская	—	2.869.830 »
Московско-Казанская. . . .	—	3.664.233 »
Московско-Кіево-Воронежская	45.501 »	—
Рязанско-Уральская (съ Козлово-Саратовской)	—	17.748.694 »
Юго-Восточныя (съ Орло-во-Грязской)	—	763.685 »
Первое Общество подъѣздныхъ путей	—	13.750 »
Стародубскій подъѣздной путь	—	6.103 »
Итого	3.633.575 руб.	25.535.697 руб.
Или убытокъ.	21.902.122 руб.	

Этотъ огромный расходъ явился, главнымъ образомъ, вслѣдствіе значительно повысившихся расходовъ на оплату труда и вслѣдствіе большого вздорожанія топлива. Все это побудило правленіе частныхъ обществъ изыскивать способы къ уменьшенію расходовъ и, благодаря успокоенію страны и принятымъ мѣрамъ къ улучшенію хозяйства дорогъ, уже въ 1908 году достигнуты значительныя улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатацій частныхъ дорогъ. Такъ, Московско-Виндаво-Рыбинская дорога потребовала приплаты всего 840 тыс. вмѣсто 2.870 тыс., Московско-Казанская приплаты не потребовала. Юго-Восточныя выдали дивидендъ. Только одна Рязанско-Уральская дорога принятыми и на ней мѣрами къ улучшенію хозяйства ея не избѣгла убыточности, уменьшивъ ее значительно; но по причинамъ, уже указаннымъ мною въ изслѣдованіи финансоваго положенія русскихъ желѣзныхъ дорогъ, убыточность этой дороги скоро исчезнуть не можетъ вслѣдствіе большого несоотвѣтствія сдѣланныхъ на этой дорогѣ сооруженій и приспособленій съ дѣйствительными потребностями страны. Достигнутые уже на частныхъ дорогахъ результаты даютъ основаніе ожидать, что убыточность ихъ въ ближайшіе годы уменьшится противу 1907 года, если не на $^2/_3$, то на $^1/_2$, т. е. будетъ около 10 мил. руб.

Н. Петровъ.

Расходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ

	ОТДѢЛЪ III.						ОТДѢЛЪ IV.						ОТ
	Глава 1.	Глава 2. Ст.ст. 1, 2, 3, 4.	Глава 2. Ст. 6.	Глава 2. Ст. 9.	Глава 3. Ст.ст. 1, 2, 3.	Глава 3. Ст. 5.	Глава 1.	Глава 2. Ст.ст. 1, 2, 3, 4 и 6 по Забайкальской.	Глава 2. Ст. 9.	Глава 2. Ст. 14.	Глава 3. Ст.ст. 1, 2, 3, 4.		Глава 1.
Екатерининская . .	—	180.000	—		—	—	—	—	—	—	200.000	—	
Закавказская . . .	—	—	—		—	—	43.000	440.000	369.000	7.500	700.000	50.000	
Либаво-Роменская .	—	60.000	—		—	—	—	90.000	—	6.700	6.000	—	
Московско - Брестская	—	—	—		—	—	—	—	—	194.000	50.000	—	
Московско-Курская	—	80.000	—		—	—	—	180.000	—	118.000	25.000	—	
Николаевская . . .	—	400.000	—		—	—	—	490.000	—	50.000	160.000	—	
Пермская	—	100.000	—		—	—	—	—	—	6.000	70.000	—	
Полѣсскія	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	
Привислинскія . .	—	220.000	—		—	—	—	340.000	362.000	56.000	150.000	—	
Риго-Орловская . .	—	40.000	—		—	—	—	240.000	—	—	—	—	
Самаро-Златоустовская	—	50.000	—		—	—	—	50.000	—	320.000	60.000	—	
Сибирская	—	—	—		—	—	—	—	—	1.030.000	230.000	—	
Средне-Азіатская .	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	40.000	
Сызрано-Вяземская	—	75.000	—		—	—	—	—	—	567.000	110.000	—	
Сѣверныя широколейныя	—	—	—		—	—	48.000	90.000	—	109.000	70.000	50.000	
Сѣверо-Западныя .	—	150.000	—		—	—	—	320.000	—	11.000	200.000	80.000	
Ташкентская . . .	—	—	—		—	—	—	—	—	397.000	120.000	—	
Юго-Западныя . .	—	—	—		—	—	—	—	—	—	240.000	—	
Южныя	—	200.000	—		—	—	—	—	—	—	—	—	
Забайкальская . .	8.000	300.000	100.000		43.000	258.000	29.000 ставр.	230.000 400.000	—	—	200.000	—	
	8.000	1.855.000	100.000		43.000	258.000	120.000	2.870.000	731.000	2.872.200	2.591.000	220.000	

Всѣ казенныя желѣзныя дороги, взятыя вмѣстѣ въ теченіе 1904—1907 г., расходовали въ среднемъ больше норм. частн. дорогъ ежегодно по 9.600.000 р.,

въ 1907 г., требующіе поясненій.

Д Ѣ Л Ъ V.			Превышеніе расходовъ 1907 г., сравнительно съ соотвѣтственными расходами 1904 г., принимая въ расчетъ пробѣги 1907 г., а расходы на единицу, исчисляя по нормамъ 1904 года.			Увеличеніе расхода на отопленіе паровозовъ въ 1904 г. противъ 1904 г., принимая пробѣги 1907 г., а расходы исчисляя по нормамъ 1904 г.	Итоги увеличенія расходовъ 1907 г. противъ 1904 г. по ремонту подвижного состава и по отопленію паровозовъ.	Итого расходовъ, требующихъ поясненій, относящихся къ отд. III, IV и V, кромѣ ремонта верхняго строенія, отд. III гл. 2 ст. 9.	ВСЕГО.	Отд. V, глава 3. Содержаніе ваг. мастерскихъ сверхъ 6 р. на 10,000 ваг. осе-верстъ.	ВСЕГО.
Глава 2. Ст.ст. 1, 2, 3 и 4.	Глава 2. Ст.ст. 8, 9 и 10.	Глава 4. Ст.ст. 1, 2, 3 и 4.	По паровозамъ.	По вагонамъ. пассажирскимъ.	По вагонамъ. товарнымъ.						
650.000	37.000	100.000	780.000	57.000	1.035.000	875.000	2.747.000	1.167.000	3.914.000	85.000	3.999.000
330.000	76.000	50.000	597.000	110.000	671.000	2.070.000	3.448.000	2.065.500	5.513.500	99.000	5.612.500
—	—	45.000	182.000	18.000	56.000	46.000	302.000	207.700	509.700	—	509.700
—	—	30.000	330.000	100.000	269.000	211.000	910.000	274.000	1.184.000	30.000	1.214.000
500.000	—	80.000	758.000	241.000	488.000	2.011.000	3.498.000	983.000	4.481.000	49.000	4.530.000
—	23.000	180.000	178.000	339.000	608.000	1.466.000	2.591.000	1.303.000	3.894.000	182.000	4.076.000
—	—	30.000	362.000	30.000	84.000	207.000	683.000	206.000	789.000	—	889.000
39.000	—	20.000	115.000	43.000	53.000	172.000	383.000	59.000	442.000	18.000	460.000
150.000	—	—	—	228.000	791.000	264.000	1.283.000	1.278.000	2.561.000	94.000	2.655.000
—	13.000	40.000	—	—	136.000	99.000	235.000	333.000	568.000	35.000	603.000
200.000	—	—	82.000	273.000	707.000	1.957.000	3.019.000	680.000	3.699.000	91.000	3.790.000
270.000	32.000	—	1.931.000	630.000	830.000	30.000	3.421.000	1.562.000	4.983.000	сверхъ 8 ничего.	4.983.000
—	16.000	120.000	1.024.000	88.000	400.000	176.000	1.688.000	176.000	1.864.000	—	1.864.000
100.000	19.000	30.000	440.000	140.000	299.000	1.436.000	2.315.000	901.000	3.216 000	111.000	3.327.000
—	—	10.000	160.000	106.000	138.000	884.000	1.288.000	377.000	1.665.000	71.000	1.736.000
—	—	130.000	—	173.000	280.000	708.000	1.161.000	891.000	2.052.000	318.000	2.370.000
100.000	—	—	198.000	159.000	79.000	1.156.000	1.592.000	617.000	2.209.000	10.000	2.219.000
420.000	229.000	85.000	482.000	153.000	367.000	1.269.000	2.271.000	974.000	3.245.000	46.000	3.291.000
500.000	61.000	—	917.000	229.000	919.000	774.000	2.839.000	761.000	3.600.000	82.000	3.682.000
425.000	64.000	—	1.409.000	377.000	358.000	1.193.000	3.337.000	2.057.000	5.394.000	320.000 это сверхъ 1,6×6=9 р.	5.714.000
3.684.000	570.000	950.000	9.945.000	3.494.000	8.568.000	17.004.000	39.011.000	16.872.200	55.883.200	1.641.000	57.524.200
			22.007.000			по отд. III гл. 2 ст. 9.		9.660.000	9.660.000		9.660.000
								26.532.200	65.543.200		67.184.200

Таблица 15.

Расходы по ремонту паровозовъ.

	1904 г.	1907 г.		Въ 1907 г. противъ нормъ 1904 г. болѣе.	Въ %%.
		Дѣйствительно произведенные.	По нормамъ 1904 года слѣдовало.		
	Р у б л и.				
Балтійская и Псково-Рижская вмѣстѣ съ С.-Петербурго-Варшавскою (Сѣверо-Западныя)	1.673.743 по 5.858 р. за 100 паровозовъ.	2.014.122	1.699.869	314.253	18,5
Екатерининская	2.574.962	4.010.436	3.105.421	905.015	29,1
Забайкальская	623.204	1.985.046	577.893	1.407.153	243,5
Закавказская	1.096.489	1.520.718	922.408	598.310	64,8
Курско-Харьково-Севастопольская и Харьково-Николаевская (Южныя) . . .	2.440.010 по 7.162 р. за 100 паровозовъ.	4.189.998	2.930.339	1.259.659	42,9
Московско-Яросл.-Архан. ширококолейная	430.425	967.137	790.503	176.634	22,3
Московско-Брестская . . .	697.512	1.081.549	751.340	330.209	44,0
Московско-Курская и Нижегородская	1.128.069	2.296.516	1.526.622	769.894	50,4
Либаво-Роменская	653.509	825.345	643.417	181.928	28,4
Николаевская	1.136.884	1.518.206	1.318.691	199.515	15,1
Пермская	576.436	1.076.022	738.573	337.449	45,7
Полѣсскія	476.264	559.831	443.569	116.262	26,2
Привислинскія	939.953	1.402.587	1.237.233	165.354	13,2
Риго-Орловская	665.511	804.040	792.433	11.607	1,5
Самаро-Златоустовская . .	1.064.548	2.050.117	1.228.070	822.047	67,0
Сибирская	2.740.293	4.391.852	2.448.795	1.943.057	79,3
Средне-Азіатская	1.225.348	2.101.462	1.066.024	1.035.438	97,1
Сызрано-Вяземская	817.604	1.368.874	927.199	441.675	47,3
Юго-Западныя	2.127.461	3.143.541	2.656.172	487.369	18,4
	23.088.225	37.307.399	25.804.571	11.502.828	45,5

Таблица 16.

Расходы по ремонту пассажирскихъ вагоновъ.

	1904 г.	1907 г. Дѣйствительно произведенные.	1907 г. По нормамъ 1904 года слѣдовало.	Въ 1907 г. противъ нормъ 1904 г. болѣе.	Въ %%.
	Р у б л и.				
Балтійская и Псково-Рижская вмѣстѣ съ С.-Петербурго-Варшавской (Сѣверо-Западныя)	701.296	1.055.852	758.510	297.342	39,2
Екатерининская	284.504	392.685	308.210	84.475	27,4
Забайкальская	287.348	699.288	321.330	377.958	118,0
Закавказская	267.428	401.352	290.950	110.402	38,0
Курско-Харьково-Севастопольская съ Харьково-Николаевскою (Южныя). .	609.050	825.582	647.610	177.972	27,5
Либаво-Роменская	152.248	184.367	165.565	18.802	11,4
Московско-Брестская . . .	167.191	275.669	175.310	100.359	57,2
Московско-Курская и Нижегородская	385.131	711.808	404.332	307.476	76,0
Московско-Ярославско-Архангельская ширококолейная	181.578	385.131	277.630	107.501	38,0
Николаевская	738.856	1.212.941	867.840	345.101	39,8
Пермская	127.497	190.615	159.588	31.027	19,4
Полѣсскія	130.712	169.212	125.982	43.230	34,3
Привислинскія	282.299	605.398	391.770	213.628	54,5
Риго-Орловская	288.954	284.587	324.805	— 40.218	—
Самаро-Златоустовская . .	302.867	546.295	274.323	271.972	99,1
Сибирская	827.964	1.408.902	777.990	630.912	81,1
Средне-Азіатская	163.772	276.620	186.138	90.482	48,6
Сызрано-Вяземская	175.323	350.784	205.686	145.098	70,5
Юго-Западныя	695.308	922.622	771.602	151.020	19,6
	6.769.326	10.899.710	7.435.171	3.464.539	33,1

Таблица 17.

Расходы по ремонту товарныхъ вагоновъ.

	1904 г.	1907 г.		Въ 1907 г. противъ нормъ 1904 г. болѣе.	%
		Дѣйствительно произведенные.	По нормамъ 1904 г. слѣдовало.		
	Рубли.				
Балтійская и Псково-Рижская съ С.-Петербурго-Варшавской (Сѣверо-Западныя)	485.002	843.235	471.218	372.017	78,9
Екатерининская	1.075.395	2.300.752	1.259.534	1.041.218	82,7
Забайкальская	314.112	597.687	239.008	358.679	150,0
Закавказская	731.967	1.076.564	404.617	671.947	166,0
Курско-Харьково-Севастопольская съ Харьково-Николаевской (Южныя) .	1.067.839	2 199.284	1.255.045	944.239	75,2
Либаво-Роменская	411.384	444.344	387.303	57.041	14,7
Московско-Брестская . . .	340.162	613.786	340.410	273.376	80,4
Московско-Курская и Нижегородская	492.295	1.137.743	647.187	490.556	70,3
Московско - Ярославско-Архангельская широколейная	140.677	417.490	279.155	138.335	49,6
Николаевская	720.377	1.274.499	665.490	609.009	91,5
Пермская	218.365	346.500	264.836	81.664	30,8
Полѣсскія	375.494	376.797	322.943	53.854	16,7
Привислинскія	465.561	1.277.312	540.543	736.769	136,3
Риго-Орловская	468.930	537.282	400.630	136.652	34,1
Самаро-Златоустовская . . .	606.244	1.417.648	702.820	714.828	101,7
Сибирская	824.071	1.629.647	743.378	886.269	119,2
Средне-Азіатская	354.011	691.021	287.804	403.217	140,1
Сызрано-Вяземская	277.581	611.143	310.604	300.539	96,7
Юго-Западныя	1.176.833	1.726.984	1.357.938	369.046	27,2
	10.546.300	19.519.718	10.880.463	8.639.255	79,4

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Длина дороги версты.	Расчетное протяженіе версты.	Расходы по гл. 2 ст.ст. 9 и 10 а) длины. Р
Екатерининская	2,759	3,924	753,69
Закавказская	1,532	1,933	1.171,02
Либаво-Роменская	1,252	1,619	657,42
Московско-Брестская	1.025	1,913	870,93
Московско-Курская	1,127	2,036	956,69
Николаевская	1,808	2,989	1.157,75
Пермская	2,073	2,198	535,53
Полѣсскія	1,309	1,708	—
Привислинскія	2,153	2,826	812,64
Риго-Орловская	1,960	2,222	793,89
Самаро-Златоустовская	1,222	1,685	762,36
Сибирская	3,131	3,424	872,18
Средне-Азіатская	2,361	2,513	605,07
Сызрано-Вяземская	1,308	1,548	668,70
Сѣверныя ширококолейныя	2,154	—	639,67
Сѣверо-Западныя	2,546	3,810	777,33
Ташкентская	2,090	2,241	565,73
Юго-Западныя	4,012	5,417	768,08
Южныя	3,063	4,340	767,76

Таблица VII.
Годъ 1907.

за исключеніемъ на 1 версту		Расходы по гл. 2, ст.ст. 1, 2, 3 и 4 на 1 версту длины.	Расходы по отд. III гл. 3 на 1 версту		Густота движенія, число осе-верстъ на 1 версту длины дороги въ 10,000.	Полные расходы отд. IV движенія, телеграфа и телефона на 10.000 вагоно-осе-верстъ.
	б) расчетнаго протяженія.		а) длины.	б) расчетнаго протяженія.		
у		б	л	и.		Рубли.
530,72		421,82	415,22	291,94	477	54,24
928,23		668,12	464,42	368,05	307	91,25
508,39		412,62	318,39	246,21	385	56,21
463,64		373,48	540,60	289,65	422	55,97
482,46		415,61	642,57	324,15	744	68,31
701,34		519,26	702,44	424,91	503	64,78
505,06		421,35	214,61	202,40	213	46,47
—		342	256,70	199,29	299	46,72
695,43		455,49	352,88	268,86	336	68,31
539,58		394,57	266,27	174,93	345	62,36
553,74		408,36	346,40	251,21	626	45,62
797,52		698,95	433,34	396,25	435	49,23
545,56		462,25	194,52	175,07	183	46,47
564,62		423,93	297,71	251,57	345	70,64
—		437,84	243,45	216,06	226	65,36
522,05		416,40	416,83	279,40	345	65,78
519,66		437,00	185,59	173,08	226	49,95
568,84		378,93	433,23	320,85	420	52,07
549,18		420,71	421,62	297,58	533	52,47

Расходы на 1 версту дороги по отдѣлу III,

НАИМЕНОВАНІЕ §§. / НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Ст. 1. Окладное содержаніе агентовъ по надзору, содержанію и ремонту пути и искусственныхъ сооруженій.	§ 1. Дорожныхъ мастеровъ.	§ 2. Дорожной стражи.
Екатерининская	555,30 390,44	46,15 32,45	87,06 61,21
Забайкальская	908,07 835,88	88,30 81,28	185,88 171,10
Закавказская	778.85 617,22	57,96 45,93	165,71 131,33
Либаво-Роменская	488,14 377,48	53,08 41,05	89,14 68,93
Московско-Брестская	627,98 336,48	59,45 31,86	90,75 48,63
Московско-Курская и Нижегородская	646,09 357,63	52,55 29,09	125,22 69,31
Николаевская	737,20 445,93	55,32 33,46	126,04 76,24
Пермская	407,77 384,57	43,42 40,95	67,46 63,62
Полѣсскія	418,47 332,93	38,32 30 49	71,20 56,65
Привислинскія	501,38 381,97	43,50 33,14	72,08 54,91
Риго-Орловская	528,73 347,38	48,25 31,70	76,04 49,96
Самаро-Златоустовская	506,28 366,85	40,19 29,12	92,78 67,23
Сибирская	656,73 600,51	56,76 51,90	147,27 134,66
Средне-Азіатская	451,54 424,22	57,34 53,87	74,57 70,06
Сѣверныя	460,31 279,72	40,64 37,41	52,71 16,86
Сѣверо-Западныя	548,36 367,57	50,27 33,70	88,24 59,15
Сызрано-Вяземская	454,09 383,71	48,40 40,90	66,98 56,60
Ташкентская	406,03 378,66	38,82 36,21	60,54 56,46
Юго-Западныя	443,98 328,76	39,36 29,15	49,54 36,68
Южныя	539,99 381,12	47,22 33,33	100,18 70,71

главѣ 2 §§ 1—8 ст. 1, 1907 года.

§ 3. Переѣздной или барьерной стражи.	§ 4. Артельщиковъ, старостъ и постоянныхъ рабочихъ.	§ 5. Добавочныхъ ремонтныхъ рабочихъ.	§ 6. Тоннельной стражи.	§ 7. Мостовыхъ мастеровъ и стражи.	§ 8. Слесарей, кузнецовъ и маляровъ.
51,80	287,82	65,21	—	9,20	8,06
36,42	202,37	45,85	—	6,47	5,67
25,94	441,58	152,45	26,01	34,13	10,36
23,88	406,47	140,33	23,94	31,42	9,72
61,30	346,26	106,94	2,62	15,28	22,76
48,58	274,41	84,75	2,08	12,11	18.03
65,79	199,92	66,32	—	3,35	10,54
50.88	154,60	51.28	—	2,59	8,15
87,82	289,06	86,47	—	8,78	5,65
47,05	154,88	46.33	—	4,70	3,03
65,03	308,87	74,93	—	9,58	9,91
35,99	170,97	41,48	—	5,30	5,49
55,69	294,88	175,49	—	12,86	16,92
33,69	178,37	106,15	—	7,78	10,24
29,28	212,55	42,70	—	7,35	5,01
27,61	200,46	40,27	—	6,93	4,73
52,08	199,31	40.72	—	10,23	6,60
41,43	158,57	32,40	—	8,14	5,25
82,02	235,84	49,57	0,31	8,52	9,54
62,49	179,67	37,76	0,24	6,49	7,27
92,75	233,49	54,52	—	13,79	9,89
60,94	153,40	35,82	—	9,06	6,50
53,16	237,73	63,76	—	12,13	6,53
38,52	172,26	46,20	—	8,79	4,73
39,31	268,63	125,59	—	12,55	6,62
35,94	245,64	114,84	—	11,48	6,05
11,93	251,29	41,32	—	7.16	7,92
11,21	236,09	38,82	—	6,73	7,44
46,61	199,34	111,29	—	6,19	6,53
15,07	159,96	38,45	—	8,57	3,40
74,93	247,32	71,42	0,26	8,53	7,39
50,22	165,78	47,87	0,17	5,72	4,96
59,02	192,86	76,32	—	5,45	5,06
49,87	162,97	64,49	—	4,60	4,28
12,41	206,49	78,63	—	3,25	5,89
11,57	192,57	73,33	—	3,03	5,49
57,12	234,49	48,05	0,07	5,24	10,11
42,30	173,63	35,58	0,05	3,88	7,49
65,58	258,62	54,02	—	7,61	6,76
46,28	182,53	38,13	—	5,37	4,77

Расходъ на 1 разсчетную версту по отдѣлу III гл. 2 ст. 9.

ремонтъ верхняго строенія.

Д О Р О Г И.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	Средній.
	В ъ р у б л я х ъ.					
Балтійская и Псково-Рижская	—	738	726	656	556	669
Екатерининская	106	458	360	409	536	440
Забайкальская	753	166	172	287	—	—
Закавказскія	153	741	717	785	790	783
Курско-Харьково Севастопольская	—	513	516	513	469	503
Либаво-Роменская	638	657	592	421	416	522
Московско-Брестская	906	1.089	1.002	1.013	589	923
Московско-Курская и Нижегородская	380	428	537	465	429	465
Московско-Ярославско-Архангельская	336	242	279	273	—	—
Николаевская	1.148	1.049	1.018	782	684	883
Пермская	300	217	234	332	305	272
Полѣсскія	510	456	399	500	—	452
Привислинскія	534	530	557	408	501	499
Риго-Орловская	632	607	596	467	576	562
Самаро-Златоустовская	714	911	598	723	725	739
С.-Петербурго-Варшавская	—	610	610	530	556	576
Сибирская	268	335	344	315	267	316
Средне-Азіатская	412	340	371	443	525	420
Сызрано-Вяземская	772	617	682	716	605	655
Ташкентская	—	—	—	467	796	631
Харьково-Николаевская	—	593	486	479	469	507
Юго-Западныя	488	522	431	363	394	428

	На расчетную версту рублей.	Расчетныхъ верстъ.	Всего. тыс. рублей.
Частныя дороги:			
Варшаво-Вѣнская	553,72	1,222	677
Владикавказская	259,82	2,894	752
Московско-Виндаво-Рыбинская Московская сѣть .	128,39	1,304	167
Московско-Виндаво-Рыбинская С.-Петербургская сѣть	147,12	1,446	213
Московско-Казанская	190,77	2,393	456
Московско-Кіево-Воронежская	210,29	2,786	586
Рязань-Уральская	241,48	4,310	1.041
Юго-Восточныя	198,05	2,641	721

Отдѣлъ III гл. 3, ст.ст. 3, 4 и 5

(ремонтъ зданій и прочіе расходы по содержанію зданій въ 1907 г.).

	На разсчетную версту рублей.	Расчетныхъ верстъ.	Всего. тыс. рублей.
Казенныя дороги:			
Екатерининская	226,40	3,924	888
Закавказская	278,44	1,933	538
Либаво-Роменская	206,16	1,619	334
Московско-Брестская	242,04	1,913	463
Московско-Курская	278,09	2,036	566
Николаевская	336,42	2,989	1.005
Пермская	166,66	2,198	366
Полѣсскія	164,64	1,708	280
Привислинскія	224,40	2,826	634
Риго-Орловская	147,34	2,222	327
Самаро-Златоустовская	201,89	1,685	340
Сызрано-Вяземская	210,52	1,548	325
Сѣверныя ширококолейныя	172,73	2,428	419
Сѣверо-Западныя	219,93	3,810	838
Юго-Западныя	261,25	5,417	1.415
Южныя	248,77	4,340	1.080
Забайкальская	494,62	1,822	501
Сибирская	324,09	3,424	1.110
Средне-Азіатская	112,28	2,513	282
Ташкентская	122,88	2,241	275

Наименованіе дорогъ.	Полный расходъ отд. IV на 10,000 вагоно-осе-верстъ въ рубляхъ.	Густота движенія число 1,000 вагоно-осе-верстъ на 1 версту дороги.	Среднее число осей въ поѣздѣ.	Полные расходы отд. IV, за выключеніемъ ст. 14 главы 2. Конвенціонные штрафы.	Расходъ по главѣ 1 Управленіе службою.	Расходъ по главѣ 2 ст.ст. 1, 2, 3 и 4. Содержаніе станціонныхъ агентовъ и инвентаря.	Расходъ по главѣ 3 ст.ст. 1, 2, 3 4 и 5. Содержаніе поѣздной прислуги и инвентаря.
	Р а с х о д ы о т д ѣ						
Екатерининская	477	54,24	56,6	54,24	2,18	20,76	12,74
Закавказская	307	91,25	49,9	91,09	4,27	31,40	26,19
Либаво-Роменская	385	56,21	60,8	56,07	2,78	23,93	11,13
Московско-Брестская . .	422	55,97	49,7	51,48	2,45	19,85	12,24
Московско-Курская . . .	744	68,31	59,6	53,09	1,63	24,21	11,32
Николаевкая	503	64,78	56,2	64,12	2,78	27,36	12,77
Пермская	213	46,47	48,0	46,33	2,20	19,67	12,66
Полѣсскія	299	46,72	55,9	46,72	2,69	99,35	10,68
Привислинскія	336	68,31	51,2	67,53	2,83	26,83	13,23
Риго-Орловская	345	62,56	55,7	62,56	2,63	26,93	11,05
Самаро-Златоустовская .	626	45,62	58,8	41,44	1,66	13,47	11,94
Сибирская	435	49,23	57,4	41,68	1,76	14,80	12,67
Средне-Азіатская	183	46,47	51,4	46,47	2,39	19,44	9,98
Сызрано-Вяземская . . .	342	70,64	46,8	58,23	2,29	23,11	13,65
Сѣверныя ширококолейныя	226	65,36	49,2	63,13	4,00	23,99	12,59
Сѣверо-Западныя	345	65,78	41,7	65,65	2,94	26,37	13,34
Ташкентская	226	49,95	58,3	41,56	3,02	16,16	13,75
Юго-Западныя	420	52,07	54,4	52,07	2,84	20,81	12,42
Южныя	533	52,47	59,8	52,47	2,40	21,12	10,98

Расходъ по главѣ 2 ст. 9 Нагрузка и выгрузка.	Расходъ по главѣ 4 Телеграфъ и телефонъ ст.ст. 1, 2, 3, и 4. Содержаніе агентовъ.	На 10,000 вагонныхъ осе-верстъ. Расходъ по главѣ 2 ст.ст. 2, 3 и 4. Содержаніе поѣздныхъ агентовъ.	Глава 3 ст. ст. 1, 2, 3 и 4. Содержаніе агентовъ по осмотру, пріемкѣ и передачѣ вагоновъ.	Глава 4 ст. ст. 1. 2, 3 и 4. Содержаніе агентовъ мастерскихъ.	Глава 5. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ.	Глава 6. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ.	Полный пробѣгъ 10,000 вагоно-осе верстъ.	Глава 1 содержаніе личнаго состава службы тяги.
Глава IV. Расходы отдѣла V.								
6,49	6,44	19,42	1,97	3,24	35,44	21,87	131,760	2,58
15,85	7,47	23,92	1,90	3,63	32,36	34,10	46,986	4,23
7,74	5,51	11,99	1,68	3,39	17,10	13,58	48,259	2,42
5,57	6,06	15,77	1,38	3,16	25,00	22,87	43,269	2,95
6,38	4,84	18,07	1,94	3,50	27,40	23,56	83,441	1,92
7,33	7,39	14,89	2,04	4,77	16,68	29,05	91,032	3,03
4,17	3,59	16,77	1,00	3,25	24,31	13,33	44,270	2,83
4,08	5,88	14,52	1,82	3,01	13,88	14,56	39,191	2,87
13,03	5.20	18,16	1,99	2,44	19,39	27,25	72,334	2,98
7,63	7,37	13,50	1,85	3,33	15,96	17,69	50,382	2,85
4,94	5,00	14,43	0,75	1,45	26,77	27,06	76,548	1,52
3,89	3,44	17,73	0,91	1,88	32,18	22,92	136,463	2,29
6,43	4,49	8,02	1,13	5,38	48,50	23,79	43,397	4,09
7,70	6,23	19,40	1,44	3,21	29,95	22,98	45,706	3,06
8,33	6,67	16,03	1,43	2,73	19,84	17,88	48,736	3,90
6,53	6,82	17,15	2,53	4,05	22,89	23,26	88,010	3,49
4,99	4,81	14,70	1,04	1,33	18,21	21,21	47,297	3,27
7,32	4,66	16,74	0,99	2,99	18,16	16,27	173,066	2,33
8,35	4,41	15,17	1,58	2,35	25,67	19,74	162,209	29,22

Таблица XII.

Расходы отдѣла V.

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Полный по отдѣлу V.	Гл. 2. ст. 7.	Глава 7.	За вычетомъ ст. 7 гл. 2 и гл. 7.	Средній составъ поѣзда, число осей въ поѣздѣ.
	на 10,000 ваг. осе-верстъ.				
	Р у б л и.				
Екатерининская	135,57	28,71	11,17	105,67	56,6
		29,30			
Закавказская	196,83	69,43	—	127,40	49,9
Либаво-Роменская	93,93	31,72	—	62,21	60,8
Московско-Брестская	137,10	48,91	—	88,28	49,7
Московско-Курская	144,52	52,80	—	91,72	59,6
Николаевская	144,79	53,70	—	91,09	56,2
Пермская	107,24	28,13	3,99	75,12	48,0
		32,12			
Полѣсскія	91,12	27,06	—	91,12	55,9
		27,06			
Привислинскія	139,00	39,90	11,79	87,31	51,2
		51,69			
Риго-Орловская	107,07	34,37	—	72,53	55,7
Самаро-Златоустовская	220,88	63,80	66,31	90,77	58,8
		130,11			
Сибирская	147,80	27,83	22,67	97,30	57,1
		50,50			
Средне-Азіатская	173,24	49,83	—	123,41	51,1
Сызрано-Вяземская	196,24	73,07	19,53	103,68	46,0
		92,60			

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Полный по отдѣлу V.	Гл. 2. ст. 7.	Глава 7.	За вычетомъ ст. 7 гл. 2 и гл. 7.	Средній составъ поѣзда, число осей въ поѣздѣ.
	На 10.000 ваг. осе-верстъ.				
	Р у б л и.				
Сѣверныя ширококолейныя . . .	138,59	51,50	7,86	79,23	49,2
		59,36			
Сѣверо-Западныя	149,19	56,27	—	82,92	41,7
Ташкентская	158,71	77,20	—	81,51	58,3
Юго-Западныя	114,15	40,51	0,11	73,53	54,4
		40,62			
Южныя	105,32	24,30	—	81,02	59,8

Наименованіе дорогъ.	Годы.	Общая сумма расхода по главѣ 5 отдѣла V эксплоатаціонной смѣты.	Число 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ.	Расходъ въ рубляхъ на ремонтъ и возобновленіе на 100 вер. общаго пробѣга паровозовъ.	Примѣчанія.
1. Балтійская и Псково-Рижская	1907[1])	2.014.122	290,179	6,94	[1]) Сѣв.-Западн.
	1906	727.015	91,932	7,91	
	1905	599.034	87,908	6,81	
	1904	685.869	92,134	7,44	
	1903	699.617	88,869	7,87	
2. Екатерининская .	1907	4.010.436	369,693	10,85	
	1906	3.509.136	337,903	10,39	
	1905	2.581.850	296,384	8,71	
	1904	2.574.962	306,643	8,40	
	1903	2.629.592	290,519	9,19	
3. Забайкальская . .	1907	1.985.046	117,458	16,90	
	1906	3.181.397	151,883	20,95	
	1905	2.707.245	213,096	12,70	
	1904	623.204	126,642	4,92	
	1903	469.372	57,204	8,43	
4. Закавказская . . .	1907	1.520.718	153,224	9,92	
	1906	2.221.221	150,276	8,13	
	1905	879.723	128,489	6,85	
	1904	1.096.489	182,192	6,02	
	1903[2])	959.880	170,740	5,62	[2]) Южныя.
5. Курско-Харьково-Севастопольская . . .	1907	4.189.398	409,151	10,24	
	1906	2.553.938	233,570	10,93	
	1905	1.752.829	196,630	8,91	
	1904	1.689.692	211,094	8,00	
	1903[3])	1.600.602	212,627	7,53	[3]) Сѣверныя.
6. Московско-Ярославско-Архангельская широкая колея	1907	967.137	134,668	7,18	
	1906	521.562	81,214	6,42	
	1905	458.301	73,132	6,27	
	1904	430.425	73,370	5,87	
	1903	447.850	73,409	6,10	

Наименованіе дорогъ.	Годы.	Общая сумма расхода по главѣ 5 отдѣла V эксплоатаціонной смѣты.	Число 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ.	Расходъ въ рубляхъ на ремонтъ и возобновленіе на 100 вер. общаго пробѣга паровозовъ.	Примѣчанія.
Московско - Ярославско - Архангельская узкая колея	1907	127.143	23,452	5,42	
	1906	138.672	23,356	5,94	
	1905	123.576	21,965	5,63	
	1904	121.448	23,118	5,25	
	1903	106.752	22,583	4,73	
7) Московско - Брестская	1907	1.081.549	118,508	9,13	
	1906	945.462	117,814	8,03	
	1905	848.150	113,659	7,46	
	1904	697.512	100,007	6,34	
	1903	734.549	105,216	6,98	
8. Московско-Курская и Нижегородская . . .	1907	2.296.516	227,854	10,08	
	1906	1.566.603	200,506	7,81	
	1905	1.103.111	161,602	6,83	
	1904	1.128.069	168,359	6,70	
	1903	1.120.508	179,633	6,24	
9. Либаво-Роменская .	1907	825.345	107,956	7,65	
	1906	682.920	108,551	6,29	
	1905	624.565	103,414	6,04	
	1904	653.509	109,571	5,96	
	1903	695.552	121,834	5,69	
10. Николаевская . .	1907	1.518.206	232,164	6,54	
	1906	1.422.343	222,616	6,39	
	1905	941.597	204,523	4,60	
	1904	1.136.884	200,122	5,68	
	1903	1.296.096	197,920	6,55	
11. Пермская . . .	1907	1.076.022	127,121	8,46	
	1906	771.244	118,666	6,50	
	1905	658.780	104,009	6,33	
	1904	576.436	99,155	5,81	
	1903	512.369	84,697	6,05	

Наименованіе дорогъ.	Годы.	Общая сумма расхода по главѣ 5 отдѣла V эксплоатаціонной смѣты.	Число 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ.	Расходъ въ рубляхъ на ремонтъ и возобновленіе на 100 вер. общаго пробѣга паровозовъ.	Примѣчанія.
12. Полѣсскія . . .	1907	559.831	93,383	5,99	
	1906	644.077	99,058	6,50	
	1905	515.431	95,264	5,41	
	1904	476.264	100,317	4,75	
	1903	460.168	95,691	4,81	
13. Привислинскія .	1907	1.402.587	243,183	5,77	
	1906	926.135	194,957	4,75	
	1905	700.997	154,094	4,55	
	1904	939.953	169,706	5,54	
	1903	847.998	170,036	4,98	
14. Риго-Орловская .	1907	804.040	129,907	6,19	
	1906	720.996	127,034	5,68	
	1905	729.123	129,233	5,64	
	1904	665.511	130,454	6,10	
	1903	639.003	128,656	4,97	
15. Самаро - Златоустовская	1907	2.050.117	189,517	10,82	
	1906	1.834.663	184,989	9,91	
	1905	1.381.214	176,704	7,81	
	1904	1.064.548	164,150	6,48	
	1903	942.728	159,489	5,91	
16. С.-Петербурго-Варшавская	1907	—	—	—	
	1906	1.072.002	195,804	5,47	
	1905	1.015.754	183,691	5,53	
	1904	987.874	193,598	5,10	
	1903	1.109.625	199,639	5,56	
17. Сибирская . . .	1907	4.391.852	319,686	13,74	
	1906	7.045.610	376,390	18,72	
	1905	4.337.107	441,680	9,82	
	1904	2.740.297	357,517	7,66	
	1903	1.914.754	244.067	7,84	

Наименованіе дорогъ.	Годы.	Общая сумма расхода по главѣ 5 отдѣла V эксплоатаціонной смѣты.	Число 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ.	Расходъ въ рубляхъ на ремонтъ и возобновленіе на 100 вер. общаго пробѣга паровозовъ.	Примѣчанія.
18. Средне-Азіатскія	1907	2.101.462	108,667	19,30	
	1906	1.990.486	107,191	18,50	
	1905	1.393.365	102,830	13,51	
	1904	1.225.348	124,936	9,81	
	1903	1.019.663	119,863	8,51	
19. Сызрано - Вяземская	1907	1.368.874	155,050	8,82	
	1906	1.075.045	147,748	7,27	
	1905	966.848	138,905	6,96	
	1904	817.604	136,556	5,98	
	1903	904.309	123,202	7,34	
20. Ташкентская . .	1907	973.458	113,337	8,59	
	1906	603.567	88,857	6,79	
	1905	—	33,646	—	
	1904	—	25,178	—	
21. Харьково - Николаевская	1907	—	—	—	
	1906	1.108.974	145,875	7,60	
	1905	653.865	119,532	5,47	
	1904	750.318	129,574	5,79	
	1903	704.601	134,442	5,24	
22. Юго-Западныя. .	1907	3.143.541	449,437	6,99	
	1906	2.826.420	415,764	6,79	
	1905	2.255.763	340,447	6,62	
	1904	2.127.461	360,064	5,91	
	1903	2.041.220	380,652	5,36	
23. Уссурійская. . .	1907	—	—	—	
	1906	—	—	—	
	1905	—	—	—	
	1904	—	—	—	

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Стоимость ремонта пассажирскихъ вагоновъ.	Пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ.	Стоимость рем. на 10.000 в.-ос.-в. на общ. проб.
Балтійская и Псково-Рижская	1908	879.508	[1]) 367.938.451	9,72
	1907	1.055.852	360.677.033	12,00
	1906	311.410	110.651.477	12,27
	1905	255.765	98.688.611	10,65
	1904	248.765	102.061.273	9,47
	1903	260.562	103.339.520	10,21
Екатерининская	1908	374.948	137.906.326	2,84
	1907	392.685	133.831.132	2,98
	1906	532.773	126.122.763	4,28
	1905	329.345	118.235.818	3,16
	1904	284.504	123.530.428	2,51
	1903	255.982	111.116.090	2,40
Забайкальская	1908	436.181	96.633.465	13,37
	1907	697.234	87.411.024	17,09
	1906	741.862	92.619.720	14,02
	1905	595.390	110.277.422	6,87
	1904	287.348	78.163.725	5,95
	1903	183.769	57.630.094	11,04
	—	—	59.423.160	10,78
Закавказская	1908	395.540	112.449.659	7,62
	1907	401.352	105.342.200	8,54
	1906	305.445	90.846.784	6,22
	1905	223.998	77.376.353	5,40
	1904	267.428	96.806.770	3,54
	1903	227.169	86.797.211	3,19
Курско-Харьково-Севастопольская. . .	1908	728.343	[1]) 280.200.230	4,53
	1907	825.582	269.497.411	5,06
	1906	496.299	[1]) —	5,15
	1905	424.407	146.933.628	5,47
	1904	353.041	159.569.554	4,04
	1903	371.047	154.143.420	4,24

Ст. рем. пас. в. на 10.000 ваг. ос.-в. проб. пас. в.	Стоим. ремон. товарныхъ вагоновъ.	Пробѣгъ товарныхъ вагоновъ.	Ст. на 10.000 ос.-в. общ. проб.	Ст. рем. тов. в. на 10.000 в.-ос. в. проб. тов. в.	
23,90	480.961	536.693.878	5,41	9,11	[1]) Сѣверо-Западныя.
29,17	843.235	519.420.207	9,58	16,23	
28,14	349.539	143.236.816	13,77	24,40	
25,92	204.799	141.346.658	8,53	14,48	
24,37	174.035	160.747.261	6,62	10,83	
25,21	186.192	151.855.223	7,30	12,26	
27,19	1.966.275	1.183.367.534	14,88	16,62	
29,34	2.300.752	1.183.765.188	17,46	19,44	
42,24	2.043.789	1.117.590.650	16,43	18,29	
27,85	1.220.641	944.558.524	11,71	13,20	
23,03	1.075.395	1.010.484.694	9,48	10,64	
23,04	1.229.175	955.239.658	11,53	12,89	
45,14	433.872	229.645.803	13,30	18,89	
80,00	871.702	321.683.074	21,31	27,10	
83,17	879.971	456.778.531	13,61	16,22	
53,99	699.054	756.398.726	7,98	9,14	
36,76	329.036	422.586.338	6,51	7,43	
31,89	191.130	108.825.908	11,48	17,56	
30,92	—	111.107.091	11,20	17,20	
35,17	1.038.604	406.730.105	20,00	25,53	
38,10	1.076.564	364.522.326	22,91	29,53	
33,62	801.229	399.596.138	16,34	20,05	
28,95	679.326	337.408.642	16,38	20,13	
27,62	731.967	659.601.312	9,67	11,10	
26,17	772.521	626.251.094	10,83	12,34	
25,99	1.718.667	1.327.164.938	10,70	12,95	[1]) Южныя.
30,63	2.199.284	1.362.554.186	13,47	16,14	[1]) 162.033.154 [2]) 802.443.878.
30,63	1.276.867	[2]) —	13,24	15,91	
28,89	911.795	629.741.648	11,74	14,48	
22,12	671.505	714.399.501	7,68	9,40	
24,07	867.637	720.851.698	9,91	12,04	

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Стоимость ремонта пассажирскихъ вагоновъ.	Пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ.	Стоимость рем. на 10.000 в. ос.-в. общ. проб.
Либаво-Роменская	1908	216.119	82.930.455	4,85
	1907	184.367	84.129.439	3,82
	1906	244.020	[1])	4,83
	1905	177.156	71.593.690	3,82
	1904	152.248	77.347.208	3,04
	1903	160.087	81.304.408	3,00
Московско-Брестская	1908	267.151	132.474.593	6,28
	1907	275.669	129.294.048	6,37
	1906	269.033	126.239.312	6,06
	1905	133.316	116.545.599	3,15
	1904	167.191	122.981.063	3,92
	1903	152.241	122.305.756	3,71
Московско-Курская, Нижегородская и Муромская	1908	533.222	183.518.730	6,64
	1907	711.808	[1])	8,49
	1906	614.410	[3])	7,51
	1905	469.903	164.532.689	7,17
	1904	385.049	168.925.293	5,73
	1903	423.010	467.911.559	5,84
Московско-Ярославско-Архангельская широко-коллейная	1908	384.519	163.785.730	7,27
	1907	385.131	[2]) 141.867.682	7,90
	1906	229.923	[1])	8,68
	1905	206.523	79.184.824	8,43
	1904	181.578	92.765.429	7,07
	1903	183.619	82.211.840	7,02
Николаевская	1908	894.966	309.513.104	9,51
	1907	1.212.941	299.836.509	13,32
	1906	1.248.143	284.503.400	13,65
	1905	771.900	249.724.720	8,24
	1904	738.856	255.406.068	8,06
	1903	901.335	250.077.984	9,53

Ст. рем. пас. в. на 10.000 ваг. ос. в. проб. пас. в.	Стоим. ремон. товарныхъ вагоновъ.	Пробѣгъ товарныхъ вагоновъ.	Ст. на 10.000 в. ос.-в. общ. проб.	Ст. рем. тов. в. на 10.000 в. ос.-в. проб. тов. в.	
26,06	406.162	362.859.446	9,11	11,19	
21,91	444.344	398.455.602	9,21	11,15	
29,38	520.689	[2]	10,32	12,35	[1]) 83.061.510. [2]) 421.542.136.
24,75	389.743	392.190.622	8,40	9,94	
19,68	411.384	423.357.920	8,21	9,72	
19,69	372.385	451.019.292	7,00	8,26	
20,17	416.691	292.597.044	9,80	14,24	
21,32	613.786	303.391.244	14,19	20,23	
21,31	494.713	317.467.638	11,15	15,58	
11,44	355.765	306.199.758	8,42	11,62	
13,56	340.162	303.081.240	7,98	11,22	
12,45	286.895	287.157.260	7,00	9,99	
29,05	789.048	619.674.200	9,83	12,73	
40,14	1.137.743	[2]	13,57	17,21	[1]) 177.344.325. [2]) 661.069.076.
35,05	874.514	[4]	10,35	13,59	[3]) 175.265.017. [4]) 643.222.888.
28,56	569.066	491.289.236	8,68	11,59	
22,80	492.295	502.815.303	7,33	9,79	
25,19	542.906	555.234.986	7,51	9,78	
23,48	367.713	365.184.970	6,95	10,07	
27,15	417.490	345.490.116	8,57	12,08	[2]) Сѣверныя.
27,08	189.943	[2]	7,18	10,56	[1]) 84.886.466. [2]) 179.841.723.
26,08	211.456	165.697.812	8,64	12,76	
19,57	140.677	174.201.638	5,47	8,08	
22,34	155.738	179.494.584	5,95	8,67	
28,91	930.202	631.973.599	9,88	14,72	
40,05	1.274.499	610.495.653	13,99	20,88	
43,87	1.288.887	629.917.589	14,10	20,46	
30,91	756.243	686.522.574	8,08	11,02	
28,93	720.377	661.015.881	7,86	10,00	
36,04	690.630	695.793.850	7,30	9,93	

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Стоимость ремонта пассажирскихъ вагоновъ.	Пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ.	Стоимость рем. на 10.000 в. ос.-в. на общ. проб.
Пермская	1908	208.926	107.341.761	4,03
	1907	190.615	93.310.638	4,30
	1906	160.137	87.279.077	3,82
	1905	113.286	81.921.042	2,99
	1904	127.497	74.429.134	3,52
	1903	115.921	71.571.426	3,91
Полѣсскія	1908	171.659	71.190.421	4,34
	1907	169.212	68.324.440	4,32
	1906	199.827	68 106.040	4,71
	1905	131.734	67.239.544	3,19
	1904	130.712	70.894.928	2,92
	1903	174.835	66.700.002	4,03
Привислинскія	1908	508.370	166.793.072	6,18
	1907	605.398	143.981.218	8,36
	1906	443.878	[1]	7,06
	1905	272.674	100.195.314	5,34
	1904	282.299	113.880.190	4,61
	1903	254.909	116.229.146	4,15
Риго-Орловская	1908	281.818	115.081 000	5,52
	1907	284.587	114.487.000	5,65
	1906	296.733	[1]	5,97
	1905	243.861	94.584.032	41,49
	1904	288.954	101.844.500	4,11
	1903	239.695	102.980.200	4,56
Самаро-Златоустовская	1908	387.760	141.327.060	4,94
	1907	546.295	127.708.761	7,13
	1906	534.429	[1]	7,44
	1905	340.940	144.274.838	4,98
	1904	302.867	[3]	4,38
	1903	358.351	140.061.389	6,04

Ст. рем. пас. в. на 10.000 ваг. ос.-в. проб. пас. в.	Стоим. ремон. товар. ныхъ вагоновъ.	Пробѣгъ товарныхъ вагоновъ.	Ст. на 10.000 в. ос.-в. общ. проб.	Ст. рем. тов. в. на 10.000 в. ос.-в. проб. тов. в.	
19,46	304.364	410.492.968	5,88	7,41	
20,43	346.500	349.386.206	7 83	9,92	
18,35	269.550	[1]	6,43	8,12	[1]) 332.160.532.
13,83	204.862	296.817.892	5,41	6,90	
17,13	218.365	287.957.834	6,02	7,58	
16,20	204.545	224.791.348	6,90	9,10	
24,11	269.520	324.518.266	6,81	8,31	
24,77	376.797	323.587.516	9,61	11,64	
29,34	388.681	355.819.470	9,17	10,92	
19,59	317.202	345.124.398	7,69	9,19	
18,44	375.494	376.379.810	8,39	9,98	
26,21	317.494	367.711.718	7,31	8,63	
30,48	1.153.801	655.817.804	14,03	17,59	
42,05	1.277.312	579.359.112	17,66	22,05	
37,34	854.975	[2]	13,56	17,37	[1]) 118.887.796 [2]) 492.251.856.
27,21	615.944	409.767.478	12,09	15,03	
24,80	465.561	498.883.038	7,66	9,33	
21,93	493.861	498.718.830	8,03	9,90	
24,49	576.247	395.096.000	11,30	14,58	
24,79	537.282	389.330.000	10,66	13,80	
27,98	596.315	[2]	7,97	15,25	[1]) 106.062.000 [2]) 390.921.000.
25,78	483.447	448.062.831	8,91	10,79	
28,37	468.930	455.653.400	8,41	10,29	
23,28	434.884	423.126.000	8,26	10,28	
27,44	843.060	642.657.688	10,76	13,12	
42,78	1.417.648	637.774.566	18,52	22,23	
41,04	1.314.891	[2]	18,31	22,36	[1]) 130.234.741 [2]) 587.927.076.
23,63	687.226	540.869.006	10,03	12,71	
21,48	606.244	[4]	8,78	11,02	[3]) 140.984.115 [4]) 519.939.894.
25,60	629.576	453.100.128	10,61	13,90	

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Стоимость ремонта пассажирскихъ вагоновъ.	Пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ.	Стоимость рем. на 10.000 в. ос.-в. на общ. проб.
С-Петербурго-Варшавская	1907	—	—	—
	1906	579.156	[1])	9,36
	1905	504.364	221.931.053	9,17
	1904	452.531	231.435.309	7,18
	1903	501.788	221.842.334	8,12
Сибирская	1908	966.404	497.115.523	6,52
	1907	1.408.902	440.035.977	10,32
	1906	1.707.259	511.361.113	11,19
	1905	1.036.017	627.310.057	5,63
	1904	827.964	468.054.615	5,55
	1903	853.361	284.149.585	8,97
Средне-Азіатская	1907	276.620	80.998.355	6,38
	1906	241.898	[1])	5,71
	1905	185.132	67.435.191	4,77
	1904	169.772	73.866.398	3,35
	1903	156.958	68.557.178	3,41
Сызрано-Вяземская	1908	390.302	141.706.669	8,19
	1907	350.784	136.852.318	7,68
	1906	299.583	134.202.221	6,45
	1905	215.492	131.724.181	4,97
	1904	175.323	114.587.606	4,98
	1903	273.127	101.289.371	7,57
Ташкентская	1907	359.328	96.833.639	7,60
	1906	169.080	81.923.482	5,05
	1905	—	28.394.547	—
	1904	—	—	—
Харьково-Николаевская	1907	—	—	—
	1906	371.487	91.491.978	6,19
	1905	249.033	84.778.666	5,04
	1904	256.009	93.847.781	4,75
	1903	256.063	92.028.804	4,58

Ст. рем. пас. в. на 10.000 ваг. ос.-в. проб. пас. в.	Стоим. ремон. товарных вагонов.	Пробѣгъ товарных вагоновъ.	Ст. на 10.000 в. ос.-в. общ. проб.	Ст. рем. тов. в. на 10.000 в. ос.-в. проб. тов. в.	
—	—	—	—	—	
24,57	517.484	[2])	8,36	13,51	[1]) 235.149.670. [2]) 382.912,698.
22,73	357.823	327.722.022	6,51	10,92	
19,55	310.967	374.161.242	5,13	8,31	
22,62	374.057	395.973.998	6,06	9,45	
19,44	1.111.591	1.032.268.797	7,27	10,77	
32,01	1.629.647	924.596.920	11,94	17,62	
33,38	2.124.354	1.014.343.618	13,92	20,94	
16,51	1.027.077	1.211.802.576	5,59	8,47	
17,68	824.071	1.024.201.678	5,52	8,04	
30,03	728.951	667.008.452	7,67	10,93	
34,15	691.021	352.274.566	15,95	19,61	
33,25	557.813	[2])	13,16	15,89	[4]) 72.736.790. [2]) 350.996.556.
27,45	407.077	320.926.602	10,48	12,68	
22,98	354.011	433.011.682	6,99	8,17	
22,90	267.295	391.844.856	5,80	6,82	
27,54	553.685	334.796.462	11,62	16,54	
25,63	611.143	320.209.578	13,37	19,08	
22,32	427.985	333.451.690	9,15	12,83	
16,35	340.265	302.015.082	7,84	11,26	
15,30	277.581	285.911.492	6,93	9,70	
26,95	205.454	259.742.624	9,04	12,57	
37,11	629.477	376.141.014	13,31	16,74	
20,64	369.473	252.666.308	11,04	14,62	
—	—	73.176.903	—	—	
—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	
40,60	718.700	508.678.328	11,97	14,13	
29,37	405.306	408.753.528	8,21	9,92	
27,28	396.334	444.900.543	7,36	8,91	
27,82	562.120	467.671.169	10,04	12,02	

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Стоимость ремонта пассажирскихъ вагоновъ.	Пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ.	Стоим. рем. на 10.000 в. ос.-в. общ. проб.
Юго-Западныя	1908	895.322	328.229.256	5,78
	1907	922.622	326.378.444	5,33
	1906	907.185	316.337.888	5,52
	1905	704.544	290.632.950	5,32
	1904	695.308	294.897.533	4,60
	1903	616.866	286.190.187	3,94
Московско - Ярославско - Архангельская узкая колея	1908	38.295	27.400.983	3,99
	1907	33.943	26.832.171	3,68
	1906	41.038	25.902.180	4,38
	1905	30,734	23.211.805	3,69
	1904	27,516	22.966.990	3,18
	1903	23.048	24.411.875	2,76

Ст. рем. пас. в. на 10.000 ваг. ос.-в. проб. пас. в.	Стоим. ремон. товарных вагоновъ.	Пробѣгъ товарных вагоновъ.	Ст. на 10.000 в. ос.-в. общ. проб.	Ст. рем. тов. в. на 10.000 в. ос.-в. проб. тов. в.	
27,28	1.197.673	1.220.430.776	7,73	9,81	
28,27	1.726.984	1.404.283.826	9,98	12,30	
28,68	1.851.371	1.328.017.110	11,26	13,94	
24,24	1.371.837	1.033.257.584	10,36	13,28	
23,58	1.176.833	1.216.633.194	7,79	9,67	
21,55	1.176.921	1.277.747.158	7,53	9,21	
14,00	51.428	68.550.326	5,36	7,50	
12,65	52.915	65.377.446	5,74	8,09	
15,84	56.579	67.714.926	6,05	8,36	
13,24	43.979	60.011.125	5,29	7,33	
11,98	42.747	63.441.393	4,95	6,74	
9,44	36.424	59.131.061	4,36	6,16	

Превышенія расходовъ 1907 года по ремонту и возобновленію пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ противъ расходовъ 1904 г. въ 1.000 руб. соотвѣтствующаго типа вагоновъ были:

	По пассажирскимъ вагонамъ	По товарнымъ вагонамъ	Итого
	въ тысячахъ руб.		
Балтійская и Пск.-Рижск. (Сѣв.-з.)	173	280	453
Екатерининская	57	1.035	1.092
Забайкальская	377	358	735
Закавказскія	110	671	781
Курс.-Харьк.-Севаст. (Южн.)	229	919	1.148
Либаво-Роменская	18	56	74
Московско-Брестская	100	269	369
Московско-Курская	241	488	729
Моск.-Яросл.-Арханг. (Сѣв. Шир.)	106	138	244
Николаевская	339	608	947
Пермская	30	84	114
Полѣсскія	43	53	96
Привислинскія	228	791	1.019
Риго-Орловская	—	136	136
Самаро-Златоустовская	273	707	980
С.-Петерб.-Варш. (см. Балт. и Пск.-Риж.)	—	—	—
Сибирская	630	830	1.460
Средне-Азіатская	88	400	488
Сызрано-Вяземская	140	299	439
Ташкентская	159	79	238
Харьк.-Ник. (см. Курск. Х. С.)	—	—	—
Юго-Западныя	153	367	520
Итого	3.494	8.568	12.062

Расходы по V отд. 2 гл. 7 ст. (отопленіе паровозовъ) на 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ.

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Расходъ по ст. 7.	Число 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ.	Расходы на общихъ 100 паровозо-верстъ.
Сѣверо-Западныя	1907	4.952.461	290.179	17,07
Балтійская и Псковско-Рижская . . .	1906	1.625.940	91.932	17,69
	1905	1.417.324	87.908	16,12
	1904	1.348.313	92.134	14,63
	1903	3.923.927	—	12,18
Екатерининская	1907	3.782.376	369.693	10,23
	1906	3.013.346	337.903	8,92
	1905	2.294.786	296.384	7,74
	1904	2.392.497	306.643	7,80
	1903	2.336.229	290.519	8,04
Забайкальская	1907	3.171.254	117.458	27,00
	1906	4.497.401	151.883	29,61
	1905	5.789.648	213.096	27,17
	1904	2.068.547	126.642	16,33
	1903	841.122	55.651	15,11
Закавказскія	1907	3.262.409	153.224	21,29
	1906	3.054.161	150.276	20,32
	1905	1.453.187	128.489	11,31
	1904	1.416.278	182.192	7,77
Южныя	1903	1.301.316	170.740	7,62

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Расходъ по ст. 7.	Число 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ.	Расходъ на общихъ 100 паровозо-верстъ.
Курско-Харьково-Севастопольская. . .	1907	3.966.340	409.151	9,69
	1906	2.124.881	233.570	9,10
	1905	1.593.690	196.631	8,10
	1904	1.645.391	211.095	7,79
Либаво-Роменская	1907	1.530.982	107.956	14,18
	1906	1.547.795	108.551	14,26
	1905	1.422.193	103.414	13,75
	1904	1.507.436	109.571	13,75
	1903	1.601.843	—	13,15
Московско-Брестская.	1907	2.116.358	118.508	17,86
	1906	1.965.383	117.814	16,68
	1905	1.879.110	113.659	16,53
	1904	1.771.916	110.007	16,11
	1903	1.743.396	105.216	16,57
Московско-Курская и Нижегородская . .	1907	4.426.789	227.854	19,43
	1906	3.277.722	200.506	16,35
	1905	1.762.504	161.602	10,91
	1904	1.783.143	168.359	10,59
Сѣверныя	1903	2.121.481	179.633	11,81
Московско-Ярославско-Архангельская . .	1907	2.509.719 198.519	134.668 23.452	шир. 18,64 узк. 8,46
	1906	1.444.018 187.824	81.214 23.356	17,78 8,04
	1905	888.999 157.731	73.132 21,965	12,16 7,18
	1904	887.768 168.733	73.370 23.118	12,10 7,30
	1903	816.535	73.409	11,12

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Расходъ по ст. 7.	Число 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ.	Расходъ на общихъ 100 паровозо-верстъ.
Николаевская	1907	4.888.314	232.164	21,06
	1906	4.591.681	222.616	20,63
	1905	3.329.152	204.523	16,28
	1904	2.961.723	200.122	14,80
	1903	3.084.729	—	15,58
Пермская	1907	1.245.388	127.121	9,80
	1906	1.039,611	118.666	8,76
	1905	856.317	104.009	8,23
	1904	807.805	99.155	8,15
	1903	669.519	—	79,05
Полѣсскія	1907	1.060.731	93.383	11,36
	1906	1.136.287	99.058	11,47
	1905	977.976	95.264	10,27
	1904	954.193	100.317	9,51
	1903	935.529	95.691	9,78
Привислинскія	1907	2.885.977	243.183	11,87
	1906	2.304.749	194.958	11,82
	1905	1.676.601	154.095	10,88
	1904	1.830.081	169.706	10,78
	1903	1.860.111	—	10,94
Риго-Орловская	1907	1.740.010	129.907	13,39
	1906	1,581.064	127.034	12,45
	1905	1.585.534	129.233	12,27
	1904	1.648.141	130.454	12,63
	1903	1.569.897	128.656	12,18

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Расходъ по ст. 7.	Число 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ.	Расходъ на общихъ 100 паровозо-верстъ.
Самаро-Златоустовская	1907	4.883.823	189.517	25,77
	1906	3.704.055	184.990	20,02
	1905	3.312.165	176.704	18,74
	1904	2.367.605	164.150	14,42
	1903	2.084.367	—	13,09
С.-Петербургско-Варшавская	1907	—	—	—
	1906	2.770.650	195.805	14,15
	1905	2.476.478	183.691	13,48
	1904	2.623.863	193.598	13,55
	1903	3.923.937	—	13,603
Сибирская	1907	3.797.424	319.686	11,88
	1906	4.605.468	376.391	12,24
	1905	5.205.858	441.608	11,79
	1904	4.073.836	357.517	—
	1903	2.776.436	—	11,37
Средне-Азіатская.	1907	2.158.787	108.667	11,40
	1906	1.949.415	107.192	18,19
	1905	1.133.548	102.830	11,02
	1904	1.306.962	124.936	10,46
	1903	872.057	119.863	7,28
Сызрано-Вяземская	1907	3.339.860	155.050	21,54
	1906	2.788.768	147.749	18,88
	1905	2.080.259	138.905	14,98
	1904	1.675.903	136.556	12,27
	1903	1.465.949	—	11,90

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Расходъ по ст. 7.	Число 100 верстъ обща-го пробѣга паровозовъ.	Расходъ на общихъ 100 паровозо-верстъ.
Ташкентская	1907	3.652.301	113.337	31,96
	1906	1.940.808	88.858	21,84
	1905	—	33.646	—
	1904	—	25.178	—
Харьково-Николаевская.	1907	—	—	—
	1906	1.695.533	145.875	11,62
	1905	1.226.369	119.532	10,26
	1904	1.322.947	129.574	10,21
	1903	3.027.544	—	8.723
Юго-Западныя	1907	7.011.359	449.437	15,60
	1906	6.540.262	438.926	14,90
	1905	4.462.237	340.447	13,11
	1904	4.616.645	360.064	12,82
	1903	4.614.841	—	12.648
Уссурійская	1907	—	—	—
	1906	—	41.923	—
	1905	—	34.042	—
	1904	—	—	—

ОТДѢЛЪ IV.

Всѣ расходы приведены въ рубли на 10.000 вагоно-осе-верстъ.

Густ. движ. 1.000 ваг. на 1 вер.		Полные расходы рублей.	Среднее число осей въ поѣздѣ.	Полн. расх. отд. IV за вкл. ст. 14.	Расх. по гл. I управленіе.	Расх. гл. 2 ст.ст. 1, 2, 3 и 4 станціонные агенты.	Расх. гл. 3, ст.ст. 1, 2, 3, 4, 5, поѣздные агенты.	Расх. гл. 3, ст. 9, нагрузка, выгрузка и перегрузка.	Расх. на тел. по гл. 4, ст. 1, 2, 3 и 4.	Расх. по гл. 2, ст. 14, конвенціонные штрафы.
721	Варшаво-Вѣнская . .	87,168	64,4	83,345	4,971	37,559	14,656	7,623	6,176	3,82
449	Владикавказская . .	44,32	55,2	44,32	2,46	16,05	9,51	8,73	4,57	—
195	Московско - Виндаво-Рыбинская:									
	Московская сѣть . .	46,04	55,8	46,04	4,60	18,92	9,24	2,25	5,74	—
241	Московско - Виндаво-Рыбинская:									
	Петербургская сѣть .	43,78	51,60	43,78	3,22	19,37	8,47	2,86	4,22	—
347	Московско-Казанская	86,32	65,1	70,78	1,91	17,99	9,84	29,91	2,93	15,24
286	Московско - Кіевско-Воронежская . .	63,67	52,4	57,87	3,86	21,56	10,91	7,86	6,95	5,80
253	Рязанско-Уральская .	73,17	55,3	63,47	3,79	28,75	10,81	8,10	5,69	9,70
334	Юго-Восточныя . . .	50,04	61,3	50,04	2,56	19,78	10,11	9,79	4,27	—

Таблица XVIII.

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Общая сумма расх. по гл. 5, ст. 5 эксплоат. смѣты.	Число 100 вер. общаго пробѣга паровозовъ.	Расх. въ руб. на 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ.
Варшаво-Вѣнская	1908	858.273,28	121.820	7,05
	1907	908.705,32	119.989	7,57
	1906	780.042,34	116.037	6,72
	1905	578.862,24	101.427	5,71
	1904	579.743,03	109.399	5,30
	1903	545.755,52	104.028	5,24
Владикавказская	1907	2.025.991,89	259.826	7,80
	1906	2.511.913,38	244.502	10,27
	1905	2.347.560,82	209.542	11,20
	1904	2.701.685,80	250.079	10,80
	1903	2.352.829,67	241.816	9,73
Московско-Виндаво-Рыбинская	—	280.389,00	—	6,14
Московская сѣть	1907	250.348,53	45.140	5,55
	1906	294.531,20	47.364	6,22
	1905	238.162,69	46.594	5,00
	1904	196.725,32	40.318	4,88
	1903	161.568,72	42.074	3,84
С.-Петербургская сѣть	1907	411.362,87	70.074	5,87
	1906	472.822,63	72.518	6,52
	1905	383.368,72	68.882	5,57
	1904	256.141,26	51.636	4,96
	1903	198.025,37	40.098	4,93

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Общая сумма расх. по гл. 5, ст. 5 эксплоат. смѣты.	Число 100 вер. общаго пробѣга паровозовъ.	Расх. въ руб. на 100 вер. общаго пробѣга паровозовъ.
Московско-Казанская	1907	1.680.802,10	152.544	11,02
	1906	1.531.792,68	151.833	10,09
	1905	1.010.540,59	143.179	7,06
	1904	1.180.709,41	145.987	8,00
	1903	998.183,37	134.285	7,43
Московско-Кіево-Воронежская	1907	1.535.334,62	172.935	8,88
	1906	1.335.236,70	168.583	7,92
	1905	980.072,04	149.704	6,55
	1904	922.139,23	157.367	5,86
	1903	965.542,44	150.312	6,42
Рязанско-Уральская	1907	2.529.982,20	237.911	10,63
	1906	2.069.262,25	239.785	8,63
	1905	2.554.892,64	239.626	6,49
	1904	1.480.294,47	245.700	6,02
	1903	1.485.726,48	244.889	6,07
Юго-Восточныя	1907	1.697.930,95	267.608	6,34
	1906	1.853.924,66	258.745	7,17
	1905	1.430.245,12	234.731	6,09
	1904	1.304.266,31	229 757	5,68
	1903	1.293.652,84	224.713	5,76

Возобновленіе и исправленіе вагоновъ.

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	По пассажирскимъ вагонамъ.			По товарнымъ вагонамъ.		
		Полныя суммы расходовъ въ рубляхъ.	Расходъ на 10.000 ваг.-осе-верстъ.		Полныя суммы расходовъ въ рубляхъ.	Расходъ на 10.000 ваг.-осе-верстъ.	
			На общ. проб. осей.	На проб. осей пассаж.		На общ. проб. осей.	На проб. осей товар.
Варшаво-Вѣнская	1908	471.125,41	8,99	39,20	641.688.81	12,25	15,90
	1907	577.259,31	11,26	49,26	699.898.99	13,65	17,69
	1906	542.042,94	10,76	44,27	651.640,17	13,38	17,65
	1905	392.516,04	9,12	36,63	492.821,93	11,45	15,25
	1904	346.579,82	7,06	30,02	545.243,61	11,11	14,53
	1903	253.558,37	5,32	24,16	449.299,45	9,43	12,09
Владикавказская	1908	558.486,51	5,61	28,82	790.407,88	7,94	9,86
	1907	501.019,41	4,99	26,11	858.976,80	8,73	10,81
	1906	537.833,68	5,75	29,36	844.080,87	9,03	11,23
	1905	531.064,85	6,95	33,60	644.600,01	8,44	10,64
	1904	549.176,56	5,51	30,81	869.906,86	8,73	10,62
	1903	452.258,62	4,74	26,87	932.388,53	9,78	11,87
Московско-Виндаво-Рыбинская, Московская сѣть . .	1908	67.844,14	3,09	15,25	160.292,98	7,30	9,16
	1907	53.263,49	2,60	11,38	183.098,65	8,93	11,63
	1906	62.779.73	3,09	13,14	156.596,59	7,71	10,08
	1905	61.311,00	2,84	15,60	129.399,97	5,98	7,31
	1904	44.756,28	2,35	12,80	103.295,19	5,42	8,71
	1903	64.074,33	3,52	18,12	123.770,20	6,80	8,43
Московско-Виндаво-Рыбинская, С-Петербургская сѣть.	1908	157.569,37	5,16	17,31	237.163,40	7,77	11,06
	1907	136.569,98	4,53	15,13	245.376,17	8,15	11,60
	1906	154.060,98	4,84	16,18	272.293,25	8,56	12,22

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	По пассажирскимъ вагонамъ.			По товарнымъ вагонамъ.		
		Полныя суммы расходовъ въ рубляхъ.	Расходъ на 10.000 ваг.-осе-верстъ.		Полныя суммы расходовъ въ рубляхъ.	Расходъ на 10.000 ваг.-осе-верстъ.	
			На общ. проб. осей.	На проб. осей пассаж.		На общ. проб. осей.	На проб. осей товар.
	1905	129.894,51	4,16	15,00	193.442,39	6,20	8,60
	1904	65.785,90	2,77	9,96	201.714 64	3,49	11,74
	1903	64.306,36	2,50	14,03	170,382,84	8,66	10,53
Московско-Казанская . . .	1908	505.044,69	6,81	38,71	824.588,00	11,12	13,49
	1907	501.075,11	6,99	39,35	901.995,16	12,57	15,29
	1906	412.291,23	5,64	32,40	792.660,16	10,84	13,12
	1905	323.742,21	4,71	27,72	685.662,53	9,98	12,03
	1904	251.504,65	3,42	20,50	649.523,53	8,83	10,54
	1903	280.294,87	4,20	24,07	609.634,19	9,15	11,09
Московско-Кіево-Воронежская	1908	341.418,50	4,84	23,81	630.636,14	8,93	11,21
	1907	414.798,82	6,04	26,83	837.669,45	12,19	15,73
	1906	396.279,53	6,10	26,00	650.355,04	10,02	13,10
	1905	300.601,54	5,35	20,82	524.346,66	9,33	13,20
	1904	318.662,18	5,28	19,77	612.473,06	10,16	13,88
	1903	334.259,18	5,62	26,68	449.044,85	7,55	9,57
Рязанско-Уральская	1908	474.801,49	5,00	29,39	1.288.740,54	13,57	16,36
	1907	471.093,40	4,86	29,45	1.971.834,91	20,34	24,35
	1906	492.375,88	5,43	29,09	1.562.817,79	17,24	21,20
	1905	383.167,73	3,80	23,98	1.190.527,84	11,79	14,01
	1904	327.567,85	3,09	19,74	980.951,11	9,25	10,97
	1903	394.249,62	3,83	26,08	1.023.449,47	9,94	11,66

	Годы.	По пассажирскимъ вагонамъ.			По товарнымъ вагонамъ.		
		Полныя суммы расходовъ въ рубляхъ.	Расходъ на 10.000 ваг.-осе-верстъ.		Полныя суммы расходовъ въ рубляхъ.	Расходъ на 10.000 ваг.-осе-верстъ.	
			На общ. проб. осей.	На проб. осей пассаж.		На общ. проб. осей.	На проб. осей товар.
Юго-Восточныя	1908	530.846,15	4,72	24,78	1.326.429,37	11,79	14,57
	1907	509.433,23	4,71	24,95	1.186.334,41	10,96	13,50
	1906	509.607,98	4,87	24,94	1.283.583,90	12,27	15,45
	1905	435.210,25	4,62	22,97	825.063,97	8,77	10,97
	1904	433.537,49	4,54	22,75	739.160,28	7,74	9,66
	1903	403.549,88	4,21	22,07	723.967,23	7,55	9,33

Таблица XX.

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Расходы на топлива, общія суммы въ рубляхъ.	Пробѣги паровозовъ 100 паровозо-верстъ.	Расходы на 100 паровозо-верстъ въ рубляхъ.
Варшаво-Вѣнская	1907	1.656.970	119.989	13,89
	1906	1.416.043	116.037	—
	1905	1.196.480	101.427	—
	1904	1.208.372	109.399	11,04
	1903	1.229.205	104.028	11,81
Владикавказская	1907	3.948.237	259.826	15,20
	1906	3.732.044	244.502	—
	1905	2.623.868	209.542	—
	1904	2.682.895	250.079	10,73
	1903	1.879.690	241.816	7,73
Московско-Виндаво-Рыбинская:				
а) Московская сѣть	1907	650.070,92	45.140	14,40
	1906	633.962,65	47.364	—
	1905	627.940,83	46.594	—
	1904	579.806,85	40.318	14,38
	1903	581.089,25	42.074	13,81
б) Петербургская сѣть	1907	1.040.870,44	70.074	14,85
	1906	1.091.903,12	72.518	—
	1905	1.035.133,32	68.882	—
	1904	734.682,69	51.638	14,23
	1903	620.027	40.165	15,44
Московско-Казанская	1907	3.449.501,65	152.544	22,61
	1906	2.920.467,18	151.833	—
	1905	2.229.234,21	143.179	—
	1904	1.656.553,00	145.987	11,34
	1903	1.799.524	134.585	13,34

НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годы.	Расходы на топлива, общія суммы въ рубляхъ.	Пробѣги паровозовъ 100 паровозо-верстъ.	Расходы на 100 паровозо-верстъ въ рубляхъ.
Московско-Кіево-Воронежская	1907	3.476.760,65	172.935	20,10
	1906	3.140.820,29	168.583	—
	1905	2.335.116,51	149.704	—
	1904	2.365.837,78	157.367	15,03
	1903	2.303.900	132.526	17,39
Рязанско-Уральская	1907	5.420.506,13	237.911	22,78
	1906	5.118.358,84	239.785	—
	1905	3.389.516,56	239.626	—
	1904	2.032.749,05	245.700	8,27
	1903	2.477.886	244.889	10,12
Юго-Восточныя	1907	4.068.555,17	267.608	15,20
	1906	3.761.676,95	258.745	—
	1905	2.984.213,74	234.731	—
	1904	2.396.103,34	229.757	10,43
	1903	2.526.709	224.713	11,24

Замѣченные пропуски и опечатки.

	Напечатано:	*Должно быть:*
Страница 44, таб. 5.	Пробѣгъ вагонныхъ осей въ 1907 г. 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Пробѣгъ вагонныхъ осей въ 1907 г. 10,000 вагоно-осе-верстъ. Числа, поставленныя вверху, относятся къ 1903 г.
Стр. 45 —	Тоже.	Тоже.
Стр. 46, таб. 6.	Пробѣгъ вагоно - осей въ 1907 году.	Пробѣгъ вагоно-осей въ 1907 г. 10,000 вер. Числа, поставленныя вверху, относятся къ 1903 г.
Стр. 49, таб. 7.	Пробѣгъ вагоно-осей въ 1907 г. 10,000 вагоно-осе-верстъ.	Пробѣгъ вагоно-осей въ 1907 г. 10,000 вагоно-осе-верстъ. Числа, поставленныя вверху, относятся къ 1903 году.
Стр. 50. —	Тоже.	Тоже.
Стр. 51, таб. 8.	Тоже.	Тоже.
Стр. 52.	Тоже.	Тоже.
Стр. 69, строка 15 сверху	910	9—10
Стр. 190 и 191. Таб. VIII.		Числа верхнія относятся къ 1 верстѣ длины дороги. Числа нижнія къ 1 верстѣ расчетной.

№№ выпусковъ.	НАЗВАНІЕ ТРУДОВЪ.	Цѣна Р. К.
XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Планта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. перевелъ Н. Петровъ	3 —
XV.	Таблица результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г.	3 —
XVI.	Краткое изложеніе заключеній съѣзда Начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшагося 27 Января,—3 Февраля 1909 г.	— 40
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ	— 50
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій	— 40
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложеніе къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, Помощника Начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.	1 50
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіяль. Переводъ В. Ивановскаго	— 75
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій.	2 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру тульскихъ паровозныхъ и московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ Августѣ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципамъ для современнаго интенсивнаго механическаго производства Инж.-Техн. П. П. Риццони.	— 50