847/кн

ОЧЕРКЪ
СѢТИ
РУССКИХЪ ЖЕЛ. ДОРОГЪ
съ 1836 по 1892 г.

ОЧЕРКЪ
СѢТИ РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

ЕЯ

УСТРОЙСТВА, СОДЕРЖАНІЯ И ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

ПО 1892 ГОДЪ,

СОСТАВЛЕННЫЙ И ИЗДАННЫЙ

по порученію Русскаго Отдѣла Постоянной Коммиссіи Международныхъ желѣзнодорожныхъ конгрессовъ,

VIII-мъ ОТДѢЛОМЪ

ИМПЕРАТОРСКАГО РУССКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО ОБЩЕСТВА.

Въ 2-хъ томахъ,

съ альбомомъ чертежей.

Томъ II.

Отдѣлы IV и V и приложенія.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія бр. Пантелеевыхъ. Верейская, 16.
1896.

Содержаніе второго тома.

	Число страницъ текста.
Отдѣлъ IV. Общее управленіе.	
Глава I. Администрація	104
» II. Надзоръ и особыя охранительныя учрежденія	56
» III. Вспомогательныя учрежденія для служащихъ	54
» IV. Счетоводство и отчетность	22
Итого . . .	236
Отдѣлъ V. Основныя данныя о постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.	
Глава I. Финансовыя условія постройки и непосредственные результаты эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ	46
» II. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи . .	22
» III. Измѣненіе формъ владѣнія желѣзными дорогами	39
Пять статистическихъ таблицъ о постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ	17
Итого . . .	122
Приложенія (по оглавленію при нихъ):	
1—15 приложенія къ «Очерку»	148
16—19 особыя приложенія	79
Итого . . .	227
ВСЕГО . . .	585

NB. Нумерація страницъ—особая въ каждой главѣ отдѣловъ и въ каждомъ приложеніи. №№ отдѣловъ и главъ и №№ приложеній обозначены въ верхнемъ правомъ углу каждой нечетной страницы.

Отдѣлъ IV.

Отдѣлъ IV.

ОБЩЕЕ УПРАВЛЕНІЕ.

Глава I. Администрація.

„ II. Надзоръ и особыя охранительныя учрежденія.

„ III. Вспомогательныя учрежденія для служащихъ.

„ IV. Счетоводство и отчетность.

Отдѣла IV-го

Глава I.

Администрація.

стр.

Общія положенія 1

Ст. 1. Министерство путей сообщенія 2

Общія положенія 2
Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ 4
Совѣтъ Министерства 5
Инженерный Совѣтъ 6
Департаментъ ж. д. 7

Ст. 2. Министерство финансовъ 11

Общія положенія 11
Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ 12
Тарифный комитетъ 13
Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ 14

Ст. 3. Государственный контроль 16

Общія положенія 16
Ревизія эксплуатаціонныхъ оборотовъ частныхъ ж. д. 18
Ревизія эксплуатаціонныхъ оборотовъ казенныхъ ж. д. 19
Ревизія строительныхъ оборотовъ 22

Ст. 4. Центральныя управленія частныхъ ж. д. 23

Общія положенія 23
Общія собранія акціонеровъ 24
Правленія и совѣты управленія обществъ 26

Ст. 5. Центральное управленіе казенныхъ ж. д. 32

Ст. 6. Мѣстныя управленія эксплуатируемыхъ ж. д. 41

Общія положенія 41
Общее направленіе дѣятельности 41
Служащіе женскаго пола 44
О заштатныхъ пособіяхъ 46
Главные отдѣлы управленій 47
Управляющіе желѣзными дорогами, директоры и начальники ж. д. . . . 49

стр.
Совѣты при мѣстныхъ управленіяхъ эксплуатируемыхъ ж. д. 56
Численность состава управленій 61
Расходы по содержанію мѣстныхъ управленій отдѣльно и совокупно съ расходами на центральныя управленія дорогъ 61

Ст. 7. Мѣстныя управленія по сооруженію ж. д. 64

Управленія по изысканіямъ 64
Управленія по постройкѣ ж. д. 67

Ст. 8. Общіе и частные съѣзды представителей ж. д. 74

Общія положенія 74
Дѣятельность съѣздовъ конвенціонныхъ 76
Дѣятельность съѣздовъ тарифныхъ 79
Производство дѣлъ на общихъ съѣздахъ 86
Состоящія при Общемъ съѣздѣ учрежденія 90
Расходы Общаго съѣзда и его учрежденій 91
Особо о съѣздахъ по группамъ ж. д. и отдѣльнымъ союзамъ или сообщеніямъ 92

Ст. 9. Магазинная часть на линіяхъ 93

На эксплуатируемыхъ дорогахъ 93
На дорогахъ строющихся 96

Ст. 10. Служебныя, справочныя, учебныя и научныя руководства, изданія и сообщенія 97

Общія положенія 97
Систематизованныя изданія общихъ постановленій, соглашеній и инструкцій. 98
Учебныя и научныя руководства 101
Органы свѣдѣній объ усовершенствованіяхъ въ сферѣ ж. д. 102

Глава I.

Администрація.

Общія положенія.

За исключеніемъ желѣзныхъ дорогъ Закаспійской и Великаго Княжества Финляндскаго и дорогъ частнаго пользованія, главное управленіе всѣми желѣзными дорогами въ Россіи, съ движеніемъ посредствомъ механическихъ двигателей всякаго рода, возложено на Министра путей сообщенія, причемъ частныя желѣзныя дороги и общіе вопросы вѣдаетъ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, а казенныя дороги—Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Желѣзныя дороги съ животными двигателями находятся въ вѣдѣніи Министерства внутреннихъ дѣлъ.

Закаспійская желѣзная дорога состоитъ въ вѣдѣніи Военнаго министерства. Представители Министерства путей сообщенія приглашаются лишь къ разсмотрѣнію эксплуатаціонныхъ смѣтъ этой дороги и иногда въ составъ комиссій для ея осмотра.

Желѣзныя дороги Великаго Княжества Финляндскаго вѣдаются Финляндскимъ Сенатомъ, но при этомъ участокъ ихъ отъ С.-Петербурга до Бѣлоострова состоитъ также подъ надзоромъ Министерства путей сообщенія.

Вопросы, касающіеся регулированія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, опредѣленія порядка желѣзнодорожной эксплуатаціи и установленія взаимныхъ отношеній желѣзныхъ дорогъ и публики, а также разъясненія или дополненія Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, сосредоточиваются въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, состоящемъ подъ предсѣдательствомъ Министра путей сообщенія.

Разсмотрѣніе техническихъ вопросовъ и проектовъ наиболѣе выдающихся по своему значенію и стоимости работъ совершается въ Инженерномъ Совѣтѣ. Предсѣдатель этого высшаго техническаго учрежденія Министерства путей сообщенія назначается Высочайшею властью.

Разсмотрѣніе нѣкоторыхъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ вопросовъ административнаго характера и хозяйственныхъ возложено на Совѣтъ Министерства путей сообщенія.

Дѣла по установленію размѣра тарифныхъ ставокъ и по опредѣленію долей участія заинтересованныхъ въ перевозкѣ желѣзныхъ дорогъ въ выручкѣ сосредоточены въ Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, Тарифномъ Комитетѣ и Совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ Министерства финансовъ.

Надзоръ какъ отчетный, такъ и фактическій, по оборотамъ нѣкоторыхъ частныхъ и всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, совершается подъ непосред-

ственнымъ вѣдѣніемъ мѣстныхъ и центральнаго органовъ Государственнаго контроля.

Желѣзнодорожная полиція и обязательства желѣзныхъ дорогъ какъ относительно перевозки почты и почтовыхъ агентовъ, такъ и по отношенію правительственной телеграфной службы, находятся въ вѣдѣніи Министерства внутреннихъ дѣлъ.

Наблюденіе за передвиженіемъ по желѣзнымъ дорогамъ войскъ и воинскихъ грузовъ находится въ вѣдѣніи Военнаго министерства и исполняется чрезъ офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіемъ войскъ.

Такимъ образомъ желѣзныя дороги въ Россіи, кромѣ непосредственнаго подчиненія Министру путей сообщенія, находятся еще въ обязательныхъ отношеніяхъ ко многимъ другимъ вѣдомствамъ государства.

Затѣмъ центральнымъ административнымъ органомъ хозяйства и функціонированія всякой желѣзнодорожной линіи, находящейся въ вѣдѣніи частнаго общества или принадлежащей ему, является правленіе этого общества, замѣняемое на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ вышеупомянутымъ *Управленіемъ* казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Мѣстнымъ распорядительнымъ и исполнительнымъ органомъ каждой желѣзнодорожной линіи состоитъ управленіе желѣзной дороги или желѣзныхъ дорогъ.

Вопросы и дѣла, касающіеся всѣхъ или нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, большею частью, предварительно ихъ рѣшенія, обсуждаются въ собраніяхъ представителей желѣзнодорожныхъ обществъ и желѣзныхъ дорогъ. Собранія эти именуются *съѣздами*, общими, группными и отдѣльныхъ сообщеній, конвенціонными, тарифными, претензіонными и совѣщательно-техническими.

Наконецъ желѣзнодорожные вопросы, имѣющіе всеобщій научный или практическій интересъ, обсуждаются всесторонне на періодически созываемыхъ международныхъ желѣзнодорожныхъ конгрессахъ.

Ст. 1. Министерство путей сообщенія.

Общія положенія. Главное управленіе желѣзнодорожною сѣтью какъ по общему надзору и установленію правилъ безопасности движенія по желѣзнымъ дорогамъ, такъ и по регулированію отношеній послѣднихъ къ публикѣ, казнѣ и между собою, предоставлено Министру путей сообщенія, въ вышесказанныхъ предѣлахъ и съ нижеслѣдующими ограниченіями.

Въ отношеніи вопросовъ и дѣлъ о проектахъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, съ конца 1891 года, по Высочайшему повелѣнію, установленъ порядокъ обсужденія этихъ вопросовъ и дѣлъ въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ. А именно, дѣла объ отдачѣ желѣзныхъ дорогъ частнымъ предпринимателямъ или обществамъ съ правительственною гарантіею, субсидіею или инымъ пожертвованіемъ изъ средствъ казны, вносятся Министромъ путей сообщенія, по соглашенію съ Министромъ финансовъ и Государственнымъ контролеромъ, въ Соединенное присутствіе, состоящее изъ Комитета министровъ и Департамента государственной экономіи, подъ пред-

сѣдательствомъ предсѣдателя Комитета министровъ. Сужденія названнаго Соединеннаго присутствія и окончательныя его заключенія, вмѣстѣ съ проектами условій, уставовъ и т. п., представляются на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе и утвержденіе. Завѣдываніе дѣлами этого Соединеннаго присутствія возлагается на управляющаго дѣлами Комитета министровъ, а дѣлопроизводство по нимъ сосредоточивается въ канцеляріи Комитета министровъ.

Дѣла о сооруженіи и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны, или черезъ отдачу предпринимателямъ или обществамъ безъ всякаго со стороны казны пособія, пожертвованія или гарантіи, также по представленію Министра путей сообщенія и по соглашенію его съ Министромъ финансовъ и Государственнымъ контролеромъ, разсматриваются въ первомъ случаѣ въ Государственномъ Совѣтѣ, а во второмъ—въ Комитетѣ министровъ.

Независимо сего въ разсмотрѣніи всѣхъ разцѣночныхъ вѣдомостей на новыя работы и эксплуатаціонныхъ смѣтъ каждой желѣзной дороги Министерство финансовъ и Государственный контроль принимаютъ живѣйшее участіе, чрезъ своихъ представителей, и существенно вліяютъ на распредѣленіе сроковъ исполненія и на цѣны необходимыхъ работъ и мѣропріятій, намѣченныхъ управленіями дорогъ.

Такой порядокъ установился не сразу, а приблизительно въ теченіи 25-ти послѣднихъ лѣтъ, вслѣдствіе значительности потребованныхъ на желѣзныя дороги капиталовъ и новости функціи этого рода путей сообщенія въ государствѣ.

Главными директорами, главноуправляющими и министрами путей сообщенія, со времени основанія сего вѣдомства по 1-е сентября 1892 года, были:

Е. и. в. принцъ Георгій Голстейнъ-Ольденбургскій, главный директоръ путей сообщенія, 1809—1812 гг.

Ф. П. Деволантъ, правящій должность главнаго директора путей сообщенія, 1812—1818 гг.

А. А. де-Бетанкуръ, главный дирокторъ путей сообщенія, 1818—1822.

Е. к. в. герцогъ Александръ Виртембергскій, главноуправляющій путями сообщенія, 1822—1833 гг.

Графъ К. Ф. Толь, главноуправляющій путями сообщенія, 1833—1842 гг. (Начало желѣзныхъ дорогъ въ Россіи).

Графъ П. А. Клейнмихель, главноуправляющій путями сообщенія и публичными зданіями, 1842—1855 гг.

К. В. Чевкинъ, главноуправляющій путями сообщенія и публичн. зданіями, 1855—1862 гг.

П. П. Мельниковъ, министръ путей сообщенія, 1862—1869 гг. (Передача управленія правительственнымъ телеграфомъ въ Министерство внутреннихъ дѣлъ).

Графъ В. А. Бобринской, исправляющій должность Министра путей сообщ., 1869—1871 гг.

Графъ А. П. Бобринской, Министръ путей сообщенія, 1871—1874 гг.

К. Н. Посьетъ, Министръ путей сообщенія, 1874—1888 гг.

Г. Е. Паукеръ, Министръ путей сообщенія, 1889 г., съ 1-е января по 30-е марта (Передача тарифной части желѣзныхъ дорогъ въ Министерство финансовъ).

А. Я. Гюббенетъ, Министръ путей сообщенія, 1889 (9-е апрѣля)—1892 (17-е января) гг.

С. Ю. Витте, управляющій Министерствомъ путей сообщенія, 1892 г., съ 15 февраля—по 30-е августа.

А. К. Кривошеинъ, управляющій Министерствомъ путей сообщенія, съ 30-го августа 1892 г.

Подчиненные непосредственно Министру путей сообщенія высшіе административные органы Министерства путей сообщенія, вѣдающіе желѣзнодорожные вопросы, какъ уже сказано выше, суть: А) Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и совѣты Министерства и Инженерный, и Б) Департаментъ желѣзныхъ дорогъ и Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Общій надзоръ какъ за частными, такъ и за казенными, дорогами вѣдомства путей сообщенія сосредоточивается въ состоящей въ непосредственномъ подчиненіи Министру путей сообщенія *Инспекціи желѣзныхъ дорогъ находящихся въ вѣдѣніи Министерства путей сообщенія.*

Въ непосредственномъ подчиненіи Министру путей сообщенія состоитъ также *заводская инспекція*, наблюдающая за поставляемыми на желѣзныя дороги металлами и металлическими издѣліями.

Всѣ эти органы, вмѣстѣ съ соотвѣтствующими имъ по желѣзнымъ дорогамъ органами Министерства финансовъ и Государственнаго контроля, суть въ тоже время высшія по желѣзнодорожному дѣлу учрежденія въ Имперіи, и то вліяніе, которое имѣютъ желѣзныя дороги на развитіе страны и на преуспѣяніе всѣхъ родовъ дѣятельности населенія, въ достаточной степени характеризуетъ важное значеніе этихъ учрежденій среди всѣхъ другихъ учрежденій государства.

Примѣчаніе. Объ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ подробно изложено ниже, въ ст. 5 настоящей главы, объ инспекціяхъ — во II главѣ настоящаго отдѣла.

Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Онъ учрежденъ въ составѣ Министерства путей сообщенія для обсужденія и, въ извѣстныхъ случаяхъ, установленія мѣръ, относящихся до сооруженія, эксплуатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, и состоитъ подъ предсѣдательствомъ Министра путей сообщенія, изъ его товарища, директора Департамента желѣзныхъ дорогъ, предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства финансовъ, двоихъ членовъ отъ Министерства путей сообщенія, членовъ отъ министерствъ финансовъ, юстиціи, внутреннихъ дѣлъ, государственныхъ имуществъ и военнаго и отъ Государственнаго контроля, по одному отъ каждаго вѣдомства, двоихъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ, двоихъ представителей торговли и мануфактуръ и двоихъ представителей земледѣльческой и горнозаводской промышленностей.

Разсмотрѣнію Совѣта подлежатъ:

1) проекты новыхъ законовъ, относящихся до устройства, эксплуатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ, предварительно внесенія сихъ проектовъ въ Государственный Совѣтъ;

2) предположенія о дополненіи, измѣненіи и отмѣнѣ дѣйствующихъ по означеннымъ въ пунктѣ 1-мъ предметамъ законовъ, предварительно внесенія сихъ предположеній на утвержденіе въ законодательномъ порядкѣ;

3) правила и инструкціи, издаваемыя административнымъ порядкомъ, относительно желѣзно-дорожныхъ узаконеній въ тѣхъ случаяхъ, когда разсмотрѣніе сихъ правилъ и инструкцій предоставлено Совѣту Общимъ уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ;

4) предметы и дѣла, отнесенные къ вѣдѣнію Совѣта Общимъ уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ;

5) всѣ вообще относящіеся до устройства и хозяйства желѣзныхъ дорогъ вопросы, обсужденіе которыхъ въ Совѣтѣ признано будетъ полезнымъ Министромъ путей сообщенія.

Рѣшенія Совѣта по дѣламъ, не подлежащимъ внесенію въ высшія государственныя учрежденія, признаются окончательными и обращаются къ исполненію, если съ заключеніемъ Совѣта согласится Министръ путей сообщенія и если при томъ оно принято единогласно всѣми присутствовавшими въ засѣданіи членами.

Совѣтъ Министерства. Высочайшимъ повелѣніемъ 24 апрѣля 1892 г. учрежденные въ 1884 году отдѣлы Совѣта Министерства путей сообщенія Техническій—упраздненъ, а Административный переименованъ въ *Совѣтъ Министерства путей сообщенія*, дѣйствующій на общемъ основаніи дѣйствующихъ въ центральныхъ учрежденіяхъ узаконеній. Изъ дѣлъ желѣзнодорожныхъ въ этомъ Совѣтѣ разсматриваются дѣла по отчужденію земель и имуществъ, въ случаяхъ недостиженія добровольнаго соглашенія съ ихъ владѣльцами, и нѣкоторыя дѣла по личному составу, какъ, напр., о пенсіяхъ и о преданіи суду.

Въ Высочайше утвержденномъ въ 1884 году положеніи о Совѣтѣ Министерства путей сообщенія, въ отношеніи предметовъ вѣдомства сего Совѣта значится:

§ 7. Разсмотрѣнію Совѣта подлежатъ слѣдующіе предметы:

1) Проекты законовъ объ устройствѣ государственныхъ путей сообщенія и портовыхъ сооруженій, о пользованіи ими и желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, а также случаи, вызывающіе дополненіе, поясненіе и отмѣну существующихъ узаконеній.

2) Главныя техническія и прочія основанія и правила сооруженія дорогъ и портовъ, равно какъ главныя основанія уставовъ желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ обществъ и основанія измѣненій сихъ уставовъ.

3) Проекты сооруженій, подлежащіе утвержденію Министра, по особо преподанному имъ распредѣленію.

4) Предположенія: о значительныхъ усиленіяхъ провозоспособности желѣзныхъ дорогъ и улучшеніяхъ шоссейныхъ и водяныхъ путей и портовъ, о промеденіи и устройствѣ новыхъ путей и портовыхъ сооруженій и о производствѣ изысканій.

5) Общія положенія относительно правильности и безопасности движенія на путяхъ сообщенія.

6) Общія условія перевозки и общія тарифныя постановленія по коммерческому и воинскому движенію на желѣзныхъ дорогахъ, а также общія распоряженія по вѣдомству, исполненіе коихъ сопряжено съ денежными расходами казны, обществъ и частныхъ лицъ, и всѣ распоряженія Министерства, имѣющія общеобязательное значеніе.

7) Условія на подряды, договоры по которымъ подлежатъ утвержденію Министра путей сообщенія, и проекты нормальныхъ договоровъ по такимъ подрядамъ.

8) Дѣла слѣдственныя и о преданіи суду чиновъ вѣдомства путей сообщенія, а также дѣла о неправильныхъ дѣйствіяхъ распорядителей и агентовъ частныхъ обществъ въ тѣхъ случаяхъ, когда они подлежатъ преслѣдованію въ порядкѣ уголовномъ.

9) Представленія о продажѣ недвижимаго казеннаго или о покупкѣ для казны недвижимаго же частнаго имущества на всякую сумму.

Примѣчаніе. Управленіе казенными желѣзными дорогами руководствуется въ семъ отношеніи преподанною ему инструкціею.

10) Дѣла по претензіямъ частныхъ лицъ къ казнѣ и по искамъ казны съ частныхъ лицъ, если по законамъ о судопроизводствѣ будутъ подлежать разсмотрѣнію Министерства, а по казеннымъ дорогамъ—если, притомъ, по важности дѣла, Министръ путей сообщенія сдѣлаетъ распоряженіе о внесеніи дѣла въ Совѣтъ.

11) Дѣла о частныхъ недвижимыхъ имуществахъ, отчуждаемыхъ для устройства путей и ихъ принадлежностей, въ тѣхъ случаяхъ, когда имущества эти пріобрѣтаются принудительно, посредствомъ оцѣнки ихъ оцѣночными коммиссіями.

12) Представленіе по дѣламъ эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія, вносимыя въ Совѣтъ, на основаніи существующаго о ней положенія.

13) Всѣ вообще предметы, которые Министръ путей сообщенія признаетъ нужнымъ передать на обсужденіе Совѣта.

§ 8. Дѣла, поименованныя въ предыдущемъ параграфѣ, разсматриваются: 1) по пунктамъ 8, 9, 10, 11 и 12, — въ административномъ отдѣлѣ Совѣта; 2) по пунктамъ 2, 3, 4 и 5, — въ техническомъ; 3) по пунктамъ 1, 6, 7 и 13—могутъ касаться обоихъ отдѣловъ Совѣта.

§ 9. Изъ поименованныхъ въ § 7 предметовъ подлежатъ разсмотрѣнію общаго собранія

Совѣта 1) заключающіе въ себѣ обязательныя постановленія, касающіяся другихъ вѣдомствъ или частныхъ лицъ, возбудившіе разномысліе со стороны члена отъ подлежащаго вѣдомства или представителя онаго, и 2) тѣ изъ разсмотрѣнныхъ въ отдѣлахъ Совѣта, которые Министръ признаетъ полезнымъ подвергнуть обсужденію въ Общемъ Собраніи Совѣта.

Свѣдѣнія эти полезно имѣть въ виду при соображеніи совокупности функцій новоучрежденныхъ Совѣта Министерства и Инженернаго Совѣта.

Инженерный Совѣтъ. Тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніемъ, взамѣнъ Техническаго Отдѣла Совѣта Министерства, учрежденъ Инженерный Совѣтъ, для разработки и обсужденія техническихъ вопросовъ общаго значенія и проектовъ, смѣтъ и техническихъ условій важнѣйшихъ работъ, сопряженныхъ съ значительными и продолжительными расходами, причемъ Министру путей сообщенія предоставлено, для усиленія Совѣта, возлагать исполненіе обязанностей членовъ сего Совѣта на уволенныхъ въ частныя предпріятія, числящихся по Министерству инженеровъ путей сообщенія.

Разсмотрѣнію Инженернаго Совѣта подлежатъ:

1) проекты новыхъ по технической части законовъ, правилъ, положеній и общихъ распоряженій, относящихся до проектированія, сооруженія и эксплуатаціи путей сообщенія и портовъ и до пріемки матеріаловъ и готовыхъ принадлежностей путей, а равно и предположенія о дополненіи, измѣненіи и отмѣнѣ дѣйствующихъ по симъ предметамъ законовъ, правилъ, положеній и общихъ распоряженій;

2) техническія условія сооруженія новыхъ путей сообщенія и портовъ, а также главныя основанія перестройки, улучшенія и усиленія существующихъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда общая стоимость работъ превышаетъ 200 тысячъ рублей;

3) техническіе проекты, представляемые на Высочайшее воззрѣніе;

4) общіе техническіе проекты по устройству, перестройкѣ и улучшенію или усиленію отдѣльныхъ путей и портовъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда общая стоимость работъ и сооруженій превышаетъ 200 тысячъ рублей;

5) нормальные проекты различныхъ сооруженій и принадлежностей вновь строющихся путей и портовъ;

6) нормальные проекты подвижнаго состава на дорогахъ какъ строющихся, такъ и эксплуатируемыхъ;

7) проекты и смѣты сооруженій, возводимыхъ изъ неупотреблявшихся по вѣдомству путей сообщенія матеріаловъ или новымъ способомъ;

8) проекты и смѣты отдѣльныхъ мостовыхъ сооруженій, при общей стоимости сооруженія свыше 150 тысячъ рублей, и всякихъ другихъ отдѣльныхъ сооруженій и зданій, при общей стоимости сооруженія или зданія свыше 100 тысячъ рублей;

9) спесификаціи пароходовъ, землечерпательницъ и другихъ механическихъ, для производства строительныхъ работъ, приспособленій и орудій стоимостью, въ отдѣльности, свыше 100 тысячъ рублей;

10) проекты расположенія путей и зданій на станціяхъ узловыхъ, концевыхъ и I класса;

11) болѣе важные технические вопросы и проекты, передаваемые на заключеніе Министра путей сообщенія другими вѣдомствами;

12) техническіе вопросы и проекты, вносимые въ Совѣтъ по приказанію Министра путей сообщенія.

Примѣчаніе. При разсмотрѣніи смѣтъ Совѣтъ не входитъ въ повѣрку исчисленія количества отдѣльныхъ работъ, а равно и исчисленія отдѣльныхъ суммъ и общихъ итоговъ, за исключеніемъ тѣхъ, которые будутъ измѣнены самимъ Совѣтомъ при измѣненіи проекта или при найденныхъ неправильностяхъ въ смѣтѣ.

Заключенія Совѣта, какъ по дѣламъ и проектамъ, поступающимъ на его разсмотрѣніе въ силу пп. 1, 2, 3, 4, 11 и 12, такъ и по проектамъ мостовъ отверстіемъ не болѣе 100 саж., расположенія путей и зданій на узловыхъ и концевыхъ станціяхъ, пассажирскихъ зданій въ городахъ и на узловыхъ станціяхъ, переустройства станцій для военныхъ надобностей и устройства элеваторовъ, представляются на усмотрѣніе Министра путей сообщенія. Прочіе вопросы и дѣла разрѣшаются Инженернымъ Совѣтомъ окончательно, если по нимъ послѣдовало единогласное рѣшеніе, или если противъ мнѣнія большинства членовъ не подано въ установленный срокъ особаго мнѣнія.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ. Департаментъ желѣзныхъ дорогъ состоитъ изъ пяти отдѣловъ, съ десятью дѣлопроизводствами, и трехъ техническихъ совѣщаній, по слѣдующему распредѣленію:

Отдѣлъ административный. 1-е дѣлопроизводство, — дѣла по личному составу Департамента и подвѣдомственныхъ ему учрежденій, по составленію ежегодной смѣты на содержаніе Департамента и правительственныхъ инспекцій, по расходованію смѣтныхъ суммъ, по выдачѣ наградъ и пособій, по взиманію сборовъ съ желѣзнодорожныхъ обществъ на содержаніе правительственнаго надзора и желѣзнодорожной полиціи, по составленію общихъ годовыхъ отчетовъ по Департаменту желѣзныхъ дорогъ о разрѣшеніи вопросовъ, касающихся обложенія желѣзныхъ дорогъ и принадлежащихъ имъ земель городскими, земскими и другими сборами, — а также о введеніи жандармско-полицейскаго надзора на желѣзныхъ дорогахъ.

2-е дѣлопроизводство, дѣла по желѣзнодорожнымъ уставамъ и желѣзнодорожнымъ капиталамъ, по общимъ собраніямъ акціонеровъ, по предостереженіямъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, по взятію желѣзныхъ дорогъ въ казенное управленіе, по выкупу желѣзныхъ дорогъ, по ликвидаціи дѣлъ желѣзнодорожныхъ обществъ, по продажѣ желѣзныхъ дорогъ съ публичнаго торга, по выдачѣ желѣзнымъ дорогамъ ссудъ, по выпуску дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ, по сліянію желѣзнодорожныхъ обществъ, по учрежденію новыхъ обществъ и товариществъ для постройки желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей, по учрежденію городскихъ станцій, по разсчетамъ съ желѣзнодорожными обществами по гарантіи, по денежнымъ претензіямъ желѣзныхъ дорогъ къ казнѣ, по отчужденію подъ желѣзныя дороги частныхъ имуществъ, по арендованію желѣзными дорогами частныхъ земель, по вопросамъ, касающимся разрѣшенія постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей, а также по разрѣшенію частнымъ лицамъ производства изысканій.

Отдѣлъ содержанія и ремонта. 3-е дѣлопроизводство, — дѣла по содержанію охраненію желѣзныхъ дорогъ и по работамъ, производимымъ на эксплуатаціонныя средства, по постройкѣ подъѣздныхъ путей частнаго пользованія, по устройству частныхъ складовъ и разныхъ построекъ на отчужденной землѣ, по устройству переѣздовъ, по устройству телеграфа, телефоновъ, электрическаго освѣщенія, остановочныхъ пунктовъ и частныхъ платформъ, по постройкѣ при желѣзныхъ дорогахъ церквей и часовень, по испытаніямъ рельсовъ и желѣзнодорожныхъ принадлежностей, по осмотру желѣзныхъ дорогъ, по составленію правилъ и инструкцій, касающихся содержанія желѣзныхъ дорогъ, по заказамъ желѣзными дорогами рельсовъ и скрѣпленій и по долгосрочнымъ контрактамъ, относящимся до принадлежностей пути, зданій и телеграфовъ.

4-е дѣлопроизводство, дѣла объ утвержденіи эксплуатаціонныхъ смѣтъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, по принципіальнымъ вопросамъ объ измѣненіяхъ въ существующихъ формахъ и порядкѣ представленія и разсмотрѣнія смѣтъ, о переоцѣнкѣ оборотныхъ капиталовъ, объ открытіи дополнительныхъ кредитовъ по эксплуатаціоннымъ смѣтамъ, объ утвержденіи положеній и нормахъ (отопленія, освѣщенія и проч.) штатовъ служащихъ и т. п., о разрѣшеніи частныхъ отступленій отъ установленныхъ формъ и порядка представленія на утвержденіе эксплуатаціонныхъ смѣтъ, о разрѣшеніи выдачи наградъ и пособій служащимъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Отдѣлъ движенія. 5-е дѣлопроизводство,—дѣла по технической части движенія и подвижному составу, по росписаніямъ движенія поѣздовъ, по составленію, развитію и измѣненію правилъ, инструкцій, касающихся движенія и тяги, по техническимъ вопросамъ, вытекающимъ изъ Общаго соглашенія между дорогами о взаимномъ пользованіи товарными вагонами и соглашенія о прямомъ сообщеніи, по вагонному хозяйству, по устраненію залежей грузовъ на станціяхъ, по урегулированію перевозки минеральнаго топлива и соли, по утвержденію плановъ станцій, съ указаніемъ мѣстъ, предназначенныхъ для склада грузовъ, по общему пользованію желѣзными дорогами различными сооруженіями, постройками и желѣзнодорожными принадлежностями, о передачѣ во временное пользованіе или въ собственность обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ подвижнаго состава, принадлежащаго Правительству, по заказамъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, для потребностей службъ подвижнаго состава и движенія, а также и по заказамъ топлива, долгосрочнымъ контрактамъ, относящимся къ этимъ поставкамъ, по употребленію разнаго рода топлива на желѣзныхъ дорогахъ, по изданію, примѣненію или развитію желѣзнодорожныхъ полицейскихъ правилъ, по санитарной и пожарной частямъ, по происшествіямъ и несчастнымъ случаямъ на желѣзныхъ дорогахъ, по жалобамъ пассажировъ, грузоотправителей и частныхъ лицъ на неправильныя дѣйствія желѣзнодорожной администраціи и нарушенія существующихъ правилъ.

6-е дѣлопроизводство,—дѣла, касающіяся слѣдованія по желѣзнымъ дорогамъ Высочайшихъ особъ и движенія поѣздовъ чрезвычайной важности, по устройству и содержанію вагоновъ въ Императорскихъ поѣздахъ и по

устройству и содержанію Императорскихъ покоевъ на станціяхъ, по перевозкѣ войскъ въ мирное и въ военное время и по перевозкѣ арестантовъ, по планамъ мобилизаціи желѣзныхъ дорогъ на случай военнаго времени, по устройству воинскихъ приспособленій, по составленію и введенію въ дѣйствіе воинскихъ графиковъ, а также по вопросамъ о разсчетахъ Военнаго вѣдомства съ желѣзными дорогами за воинскія перевозки, совершенныя въ прошлую (восточную) войну.

Отдѣлъ технической. 7-е дѣлопроизводство, — дѣла по ходатайствамъ желѣзнодорожныхъ обществъ объ улучшеніи желѣзныхъ дорогъ и усиленіи провозоспособности ихъ для разныхъ надобностей за счетъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ или на средства запасныхъ капиталовъ.

8-е дѣлопроизводство,—составленіе инструкцій для производства правительственныхъ изысканій, разсмотрѣніе общихъ проектовъ дорогъ по симъ изысканіямъ, правительственнымъ и частнымъ, опредѣленіе размѣра вознагражденія за принятыя правительствомъ частныя изысканія, разсмотрѣніе и составленіе разцѣночныхъ вѣдомостей и техническихъ условій на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ на средства частныхъ обществъ, разсмотрѣніе—а) ходатайствъ частныхъ лицъ или обществъ объ устройствѣ вѣтвей, б) проектовъ соединительныхъ путей, подъѣздныхъ шоссе, в) желѣзноконныхъ путей, г) исполнительныхъ плановъ, профилей и разцѣночныхъ вѣдомостей желѣднодорожныхъ линій частныхъ обществъ и вѣтвей, составленіе инструкцій для инспекторовъ строющихся желѣзныхъ дорогъ, разработка общихъ техническихъ условій, правилъ и инструкцій для строющихся и эксплуатируемыхъ дорогъ, опредѣленіе размѣровъ оборотныхъ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ, дѣла по освидѣтельствованію отстроенныхъ дорогъ и вѣтвей, а равно и отдѣльныхъ сооруженій, опредѣленіе размѣровъ удержаній за недодѣлки, разсмотрѣніе разцѣночныхъ вѣдомостей на укладку вторыхъ путей на эксплуатируемыхъ дорогахъ, проектовъ: мостовъ, путепроводовъ, пристаней, дамбъ, поперечныхъ профилей земляного полотна, туннелей, укрѣпленій дамбъ и откосовъ земляного полотна, общаго расположенія путей и зданій на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, переправъ черезъ рѣки, водоснабженія станцій, рельсовъ и скрѣпленій, стрѣлокъ, крестовинъ, поворотныхъ круговъ, сигналовъ, телеграфовъ и гражданскихъ зданій, образцовъ строительныхъ матеріаловъ, дѣла объ изобрѣтеніяхъ.

Отдѣлъ условій перевозки. 9-е дѣлопроизводство,—всякаго рода ходатайства, удовлетвореніе коихъ вызываетъ необходимость отмѣны или измѣненія дѣйствующихъ правилъ перевозки, общіе вопросы, касающіеся организаціи съѣздовъ, общихъ, групповыхъ и отдѣльныхъ сообщеній, дѣла по ходатайствамъ городовъ о возложеніи на желѣзныя дороги обязанностей по взиманію сборовъ съ привозимыхъ въ эти города и отвозимыхъ изъ нихъ грузовъ (примѣненіе закона 4 ноября 1889 г.), по изданію постановленій Министра путей сообщенія, касающихся различныхъ правилъ перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ, какъ общихъ, издаваемыхъ въ развитіе подлежащихъ статей Общаго устава, такъ и особыхъ правилъ, устанавливаемыхъ на основаніи ст. 51 того же устава, принципіальные вопросы,

вытекающіе изъ примѣненія *Бернской* международной конвенціи — о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и *Брюссельской* — о перевозкѣ пассажировъ, дѣла о разрѣшеніи желѣзнымъ дорогамъ производства ссудно-складочныхъ операцій по хлѣбнымъ грузамъ на основаніи закона 14 іюня 1888 г. и 11 іюня 1891 г., по эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ элеваторовъ, о безплатныхъ и льготныхъ перевозкахъ по желѣзнымъ дорогамъ и вопросы, возникающіе на почвѣ примѣненія и толкованія тарифнаго закона 8 марта 1889 г., утвержденіе смѣтъ съѣздовъ и сообщеній, дѣла объ утвержденіи уставовъ желѣзнодорожныхъ транспортныхъ и другихъ обществъ, по скольку дѣятельность ихъ касается перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, по ходатайствамъ желѣзныхъ дорогъ о сокращеніи срока безплатнаго храненія грузовъ, объ утвержденіи соглашеній желѣзныхъ дорогъ между собою, съ другими перевозочными предпріятіями и частными лицами по вопросамъ, предусмотрѣннымъ ст. 9, 10 и 12 Общаго устава, объ утвержденіи соглашеній по вопросамъ, предусмотрѣннымъ ст. 24 положенія о подъѣздныхъ путяхъ.

10-е дѣлопроизводство,—дѣла о разрѣшеніи обществамъ жел. дорогъ взиманія и употребленія суммъ особаго сбора въ $^1/_5$ коп. на устройство и развитіе складочныхъ товарныхъ помѣщеній, о направленіи грузовъ кружными путями въ случаяхъ затрудненій и замѣшательствъ въ движеніи, объ установленіи порядка постепенности отправки грузовъ малой скорости, объ установленіи формъ накладной, ея дубликата и дополнительныхъ документовъ и объ изданіи правилъ употребленія сихъ документовъ, по установленію правилъ перевозки грузовъ, подлежащихъ таможеннымъ обрядностямъ, по установленію правилъ о перевозкѣ грузовъ военнаго и морскаго вѣдомствъ, отправляемыхъ въ видѣ запаса, по установленію правилъ о круговыхъ пассажирскихъ поѣздкахъ по уменьшенному тарифу, о сокращеніи сроковъ храненія грузовъ на станціяхъ назначенія и увеличеніи размѣра платы за полежалое (ст. 81 Общаго устава), по утвержденію программъ занятій и протоколовъ общихъ желѣзнодорожныхъ съѣздовъ и съѣздовъ по группамъ, а также о командированіи на эти съѣзды представителей отъ Департамента, дѣла, вносимыя на разсмотрѣніе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, представленія въ Государственный Совѣтъ по вопросамъ о дополненіяхъ, измѣненіяхъ и отмѣнѣ статей Общаго устава, дѣла по жалобамъ и претензіямъ, подаваемымъ частными лицами и учрежденіями на имя Министра путей сообщенія на несоблюденіе дорогами положеній и правилъ, установленныхъ по перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ, о срокахъ дѣйствительности пассажирскихъ билетовъ, по установленію правилъ подачи вагоновъ подъ нагрузку и выгрузку къ амбарамъ и складамъ, какъ желѣзнодорожнымъ, такъ и частныхъ лицъ, по разсмотрѣнію соглашеній, заключаемыхъ дорогами между собою какъ общихъ, такъ и дополнительныхъ по группамъ, касательно установленія прямыхъ пассажирскихъ и товарныхъ сообщеній.

Техническія совѣщанія для предварительнаго разсмотрѣнія и обсужденія проектовъ сооруженій и различныхъ работъ по желѣзнымъ дорогамъ: I. Совѣщаніе по мостовымъ и другимъ искусственнымъ сооруженіямъ,

II. Совѣщаніе по сооруженіямъ эксплуатаціоннаго значенія, какъ-то, станціямъ и станціоннымъ постройкамъ (кромѣ служащихъ потребностямъ подвижнаго состава), сигнальнымъ устройствамъ и т. п., и III. Совѣщаніе по подвижному составу и его принадлежностямъ, а также по постройкамъ, служащимъ потребностямъ подвижнаго состава.

Совѣщанія эти учреждены въ 1884 году, взамѣнъ технической части упраздненнаго тогда техническо-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ. Членами ихъ состоятъ, по назначенію Министра путей сообщенія, инженеры и техники центральныхъ учрежденій Министерства путей сообщенія и, изъ наиболѣе опытныхъ, инженеры, находящіеся на службѣ въ частныхъ обществахъ прилегающихъ къ Петербургу желѣзныхъ дорогъ.

Ст. 2. Министерство финансовъ.

Общія положенія. Съ 1889 года Министерству финансовъ принадлежитъ, съ цѣлью огражденія интересовъ населенія, промышленности, торговли и казны, руководительство дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по установленію тарифовъ. Руководительство это выражается въ слѣдующемъ:

а) въ установленіи тарифныхъ нормъ;

б) въ установленіи правилъ относительно составленія, введенія въ дѣйствіе, примѣненія и отмѣны тарифовъ;

в) въ надзорѣ за неуклоннымъ соблюденіемъ упомянутыхъ нормъ и правилъ и въ принятіи мѣръ къ устраненію обнаруженныхъ отступленій;

г) въ наблюденіи за тѣмъ, чтобы тарифы соотвѣтствовали вышеуказаннымъ цѣлямъ;

д) въ разрѣшеніи вопросовъ по распредѣленію между желѣзными дорогами провозныхъ платъ и другихъ сборовъ, по устраненію соперничества и по взаимнымъ договорамъ дорогъ между собою или съ другими перевозочными предпріятіями, а равно частными обществами и лицами, въ тѣхъ частяхъ договоровъ, которыя касаются тарифовъ и направленія перевозки грузовъ.

Какъ послѣднія операціи, такъ и завѣдываніе дѣлами, касающимися означеннаго руководительства дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по установленію тарифовъ, въ Министерствѣ финансовъ распредѣляются между Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ, Тарифнымъ комитетомъ и Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Ходатайства общественныхъ учрежденій и обществъ объ установленіи новыхъ или измѣненіи дѣйствующихъ тарифовъ получаютъ дальнѣйшее движеніе по ближайшему усмотрѣнію Министра финансовъ, за исключеніемъ ходатайствъ губернскихъ земствъ, относительно которыхъ соблюдается общеустановленный порядокъ, т. е. имъ во всякомъ случаѣ дается дальнѣйшій ходъ, непредрѣшающій впрочемъ удовлетворительнаго для ходатайствующихъ окончанія.

Предположенія правительственныхъ вѣдомствъ объ установленіи новыхъ или измѣненіи дѣйствующихъ тарифовъ, а равно ходатайства по симъ

предметамъ общественныхъ учрежденій и обществъ въ тѣхъ случаяхъ, когда имъ будетъ признано необходимымъ дать дальнѣйшій ходъ, передаются на предварительное обсужденіе тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, до коихъ они относятся, а въ случаѣ надобности, и съѣздовъ представителей подлежащихъ желѣзныхъ дорогъ.

Состоявшіяся по тарифнымъ вопросамъ рѣшенія правительственныхъ учрежденій по тарифнымъ дѣламъ обязательны для желѣзныхъ дорогъ.

Никакой новый тарифъ не можетъ быть введенъ въ дѣйствіе иначе, какъ при точномъ соблюденіи правилъ относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ.

Желѣзныя дороги и съѣзды ихъ представителей обязаны, по требованію Министерства финансовъ, представлять всѣ имѣющіяся въ ихъ распоряженіи статистическія и иныя свѣдѣнія и данныя, необходимыя для разработки и рѣшенія тарифныхъ вопросовъ, а также предъявлять уполномоченнымъ Министерствомъ финансовъ лицамъ книги и документы, необходимые для провѣрки правильности дѣйствій желѣзныхъ дорогъ по установленію и примѣненію тарифовъ.

Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ. Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ состоитъ, подъ предсѣдательствомъ Министра финансовъ, изъ его товарища, директоровъ департаментовъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ и торговли и мануфактуръ, двоихъ членовъ отъ Министерства путей сообщенія, членовъ отъ министерствъ финансовъ, государственныхъ имуществъ, внутреннихъ дѣлъ и отъ Государственнаго контроля, по одному отъ каждаго вѣдомства, троихъ представителей земледѣльческой промышленности, двоихъ представителей торговли и мануфактуръ, одного представителя горнозаводской промышленности и троихъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Вѣдѣнію Совѣта подлежатъ:

а) всѣ общіе тарифные вопросы: установленіе правилъ относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ съ указаніемъ сроковъ, при семъ соблюдаемыхъ; установленіе правилъ относительно составленія, изданія и представленія тарифной статистики перевозки пассажировъ и грузовъ; составленіе правилъ для съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ; указаніе общихъ способовъ, какъ для устраненія соперничества желѣзныхъ дорогъ между собою и съ другими перевозочными предпріятіями, такъ и для распредѣленія между ними желѣзнодорожныхъ сборовъ; составленіе предположеній о предѣльныхъ нормахъ для провозныхъ платъ; опредѣленіе высшихъ размѣровъ дополнительныхъ и другихъ сборовъ;

б) частные тарифные вопросы, по которымъ въ Тарифномъ комитетѣ не состоялось рѣшеній, или которые будутъ переданы на рѣшеніе Совѣта Министромъ финансовъ, а также частные тарифные вопросы, возбуждаемые правительственными вѣдомствами, если о разрѣшеніи ихъ въ Совѣтѣ будетъ выражено, при самомъ возбужденіи вопроса, желаніе главныхъ начальниковъ сихъ вѣдомствъ;

в) возраженія желѣзныхъ дорогъ и ихъ съѣздовъ на распоряженія по тарифному дѣлу Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, если сіи возраженія находятся въ тѣсной связи съ потребностями населенія и нуждами промышленности и торговли.

Рѣшенія Совѣта, не вызывающія измѣненія дѣйствующихъ узаконеній, обращаются непосредственно къ исполненію въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) если рѣшеніе принято всѣми присутствующими членами единогласно;

б) если рѣшеніе, касающееся общаго тарифнаго вопроса, принято по большинству голосовъ, причемъ всѣ присутствующіе члены отъ Министерствъ находятся въ большинствѣ и Министръ Финансовъ присоединится къ принятому большинствомъ рѣшенію;

в) если рѣшеніе, касающееся частнаго тарифнаго вопроса, принято большинствомъ голосовъ и Министръ финансовъ присоединится къ мнѣнію большинства.

Если рѣшеніе Совѣта вызываетъ измѣненіе дѣйствующихъ узаконеній или Высочайше утвержденныхъ предѣльныхъ нормъ провозныхъ платъ, то, прежде представленія сего рѣшенія на Высочайшее утвержденіе установленнымъ порядкомъ, оно сообщается съ заключеніемъ Министра финансовъ, какъ всѣмъ главнымъ начальникамъ вѣдомствъ, имѣющихъ представителей въ Совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ, такъ и тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, до которыхъ оно касается, и всѣ могущіе поступить по симъ сношеніямъ въ теченіи трехъ мѣсяцевъ отзывы прилагаются къ представленію Министра финансовъ.

Тарифный комитетъ. Тарифный Комитетъ состоитъ, подъ предсѣдательствомъ директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, изъ двухъ членовъ отъ Министерства финансовъ и по одному отъ министерствъ путей сообщенія и государственныхъ имуществъ и Государственнаго контроля.

Представители желѣзныхъ дорогъ, а равно уполномоченные отъ съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ, приглашаются въ засѣданія Комитета для личныхъ объясненій по дѣламъ, касающимся ихъ интересовъ.

Рѣшенію Комитета подлежатъ:

а) важнѣйшіе изъ частныхъ тарифныхъ вопросовъ, находящихся въ прямой связи съ потребностями населенія и нуждами промышленности и торговли;

б) частные тарифные вопросы, возбуждаемые правительственными вѣдомствами, о разрѣшеніи которыхъ въ Комитетѣ будетъ выражено, при самомъ возбужденіи вопроса, желаніе главныхъ начальниковъ сихъ вѣдомствъ, и

в) тарифные вопросы меньшей важности, передаваемые на разсмотрѣніе Комитета Министромъ финансовъ, а также вносимые въ Комитетъ по усмотрѣнію директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Всѣ дѣла въ Комитетѣ рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ и принятыя имъ рѣшенія обращаются къ исполненію, если таковыя не будутъ остановлены Министромъ финансовъ для передачи дѣла на рѣшеніе

Совѣта по тарифнымъ дѣламъ. Если же въ Комитетѣ не составится указаннаго большинства голосовъ, то рѣшеніе признается не состоявшимся и дѣло передается на рѣшеніе Совѣта по тарифнымъ дѣламъ.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ поступаютъ: 1) дѣла, касающіяся желѣзнодорожныхъ тарифовъ и 2) всѣ вообще дѣла по желѣзнодорожной части, подлежащія вѣдѣнію Министерства финансовъ.

На обязанности Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ лежитъ:

а) дѣлопроизводство Совѣта по тарифнымъ дѣламъ и Тарифнаго комитета;

б) производство по сношеніямъ съ правительственными вѣдомствами, общественными учрежденіями, желѣзными дорогами, ихъ съѣздами, а также частными обществами и лицами;

в) разсмотрѣніе и обсужденіе представленій желѣзныхъ дорогъ и ихъ съѣздовъ объ измѣненіяхъ въ дѣйствующихъ тарифахъ и тарифныхъ вопросовъ, возбуждаемыхъ правительственными вѣдомствами, общественными учрежденіями и обществами;

г) собраніе свѣдѣній и данныхъ по тарифному дѣлу и требованіе оныхъ отъ желѣзныхъ дорогъ;

д) возбужденіе и разработка тарифныхъ предположеній, могущихъ способствовать осуществленію цѣлей правительственнаго руководительства тарифами, а равно предположеній о мѣрахъ къ постепенному водворенію и къ постоянному поддержанію на желѣзныхъ дорогахъ тарифовъ, соотвѣтствующихъ какъ продовольственнымъ и торгово-промышленнымъ интересамъ, такъ и доходности желѣзнодорожной сѣти.

е) разрѣшеніе частныхъ вопросовъ по распредѣленію ставокъ между желѣзными дорогами въ тарифахъ прямыхъ сообщеній;

ж) рѣшеніе, согласно установленнымъ Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ нормамъ и правиламъ и въ предѣлахъ, опредѣляемыхъ Министромъ финансовъ, частныхъ тарифныхъ вопросовъ, которые, не подлежатъ обсужденію тарифнаго Комитета;

з) объявленіе желѣзнымъ дорогамъ распоряженій относительно новыхъ тарифовъ;

и) надзоръ за неуклоннымъ соблюденіемъ тарифныхъ нормъ и правилъ относительно составленія, введенія въ дѣйствіе, примѣненія и отмѣны тарифовъ.

Возраженія желѣзныхъ дорогъ и ихъ съѣздовъ на распоряженія по тарифному дѣлу Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ представляются Министру финансовъ, который разрѣшаетъ собственною властію всѣ возраженія, касающіяся преимущественно финансовой стороны дѣла и денежныхъ разсчетовъ между желѣзными дорогами; возраженія же, находящіяся въ тѣсной связи съ потребностями населенія и нуждами промышленности и торговли, направляетъ въ Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ состоитъ изъ четырехъ тарифныхъ и двухъ финансовыхъ отдѣленій и бухгалтеріи, а именно:

I-е Тарифное отдѣленіе. Въ его вѣдѣніи состоятъ: А. Желѣзныя дороги въ отношеніи ихъ мѣстныхъ тарифовъ: 1) Царскосельская, 2) Николаевская, 3) Боровичская, Новгородская, Рыбинско-бологовская и Новоторжская, 4) Спб.-варшавская, 5) Прибалтійскаго района: Балтійская, Псково-рижская, Риго-динабургская, Митавская и Риго-тукумская, 6) Варшавскаго района: Варшавовѣнская, Варшаво-тереспольская, Привислянская, Иваногородо-домбровская, Лодзинская, Брестъ-холмская и Сѣдлецъ-малкинская, 7) Динабурго-витебская, 8) Земская Орловско-витебская, 9) Орлово-грязская и Ливенская, 10) Московско-бретская, 11) Закавказская, 12) Закаспійская; Б. Прямыя сообщенія: 1) Сообщеніе ж. дорогъ I группы, 2) Варшавско-юго-восточное сообщеніе, 3) Минское сообщеніе, 4) Московско-варшавское сообщеніе, 5) Юго-западно-варшавское сообщеніе, 6) Петербурго-риго-варшавское сообщеніе, 7) Московско-заморское, черезъ Одессу, съ иностранными портами сообщеніе, 8) Петербургско-заморское, черезъ Одессу, съ иностранными портами сообщеніе, 9) Варшавско-заморское, черезъ Одессу, съ иностранными портами сообщеніе, 10) Заморское, черезъ Ревель, Ригу и Либаву, сообщеніе: а) до ст. Москва, б) до ст. Кіевъ, Курскъ и Харьковъ, 11) Заморское, черезъ Ревель сообщеніе до Петербурга, 12) Заморское, черезъ Петербургъ, сообщеніе до Москвы, 13) Заморское, черезъ Либаву, сообщеніе до Вильны, Минска, Гомеля и Роменъ, 14) Всѣ прямыя русскія сообщенія отъ или до портовъ loco, соотвѣтствующія заморскимъ сообщеніямъ, 15) Московско-кавказско-закаспійское, черезъ Одессу, Севастополь, Николаевъ и Новороссійскъ, сообщеніе, 16) Варшавско-кавказско-закаспійское черезъ Одессу, сообщеніе, 17) Московско-волжско-камское сообщеніе, 18) Варшавско-волжско-каспійское сообщеніе, 19) Петербурго-риго-волжско-каспійское сообщеніе, 20) Русско-германское сообщеніе, 21) Кенигсберго-московское сообщеніе, 22) Прусско-русское и Привислянское сообщеніе, 23) Русско-австро-венгерское сообщеніе, 24) Юго-западно-русско-австро-венгерское сообщеніе, 25) Русско-французско-бельгійское сообщеніе, 26) Транзитное сообщеніе румынскихъ и австрійскихъ ж. дорогъ съ прусскими черезъ Границу-Варшаву-Иллово.

II-е Тарифное отдѣленіе. Оно вѣдаетъ: А. Желѣзныя дороги въ отношеніи ихъ мѣстныхъ тарифовъ: 1) Московско-казанская, 2) Рязанско-уральская, 3) Козлово-воронежско-ростовская, 4) Московско-ярославская, 5) Ярославско-вологодская, 6) Московско-нижегородская, 7) Сызрано-вяземская, 8) Оренбургская, 9) Самаро златоустовская, 10) Грязе-царицынская, 11) Чулковская, 12) Муромская, 13) Шуйско-ивановская, 14) Ржево-вяземская, 15) Уральская, 16) Баскунчакская; Б. Прямыя сообщенія. Сообщенія желѣзныхъ дорогъ II группы; В. Спеціальныя дѣла объ общихъ тарифахъ на: 1) минеральныя масла, 2) спиртъ, 3) соль, 4) каменный уголь, 5) скотъ рогатый и овцы, 6) желѣзо, сталь, чугунъ не въ дѣлѣ и руду желѣзную, 7) лѣсные матеріалы.

III-е Тарифное отдѣленіе, вѣдающее: А. Желѣзныя дороги въ отношеніи ихъ мѣстныхъ тарифовъ: 1) Юго-западныя, 2) Полѣсскія, 3) Московско-курская, 4) Либаво-роменская, 5) Курско-харьково-азовская, 6) Курско-кіевская, 7) Фастовская, 8) Харьково-николаевская, 9) Екатерининская, 10) Ло-

зово-севастопольская, 11) Донецкая, 12) Владикавказская; Б. Прямыя сообщенія. Сообщенія желѣзныхъ дорогъ III группы; В. Спеціальныя дѣла: 1) объ общихъ вопросахъ, 2) о пассажирскихъ тарифахъ, 3) объ общихъ тарифахъ на сахаръ, 4) о соглашеніяхъ о подъѣздныхъ путяхъ.

IV-е Тарифное или хлѣбное отдѣленіе. Спеціальныя дѣла объ общихъ тарифахъ: 1) на всѣ хлѣбные грузы и мукомольные продукты, 2) на пеньку и ленъ.

I-е финансовое отдѣленіе вѣдаетъ всѣ дѣла, касающіяся постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ, разсмотрѣніе проектовъ уставовъ обществъ, ассигнованіе кредитовъ на работы и сношенія съ Министерствомъ путей сообщенія по всѣмъ вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

II-е финансовое отдѣленіе вѣдаетъ личный составъ Департамента, порядокъ реализаціи капиталовъ, правильное поступленіе суммъ въ доходъ казны, порядокъ тиражей акцій и облигацій и всю прочую чисто-денежную часть желѣзныхъ дорогъ.

Бухгалтерія Департамента состоитъ при этомъ же отдѣленіи.

Независимо отъ сего всѣ операціи по желѣзнодорожнымъ облигаціямъ, займамъ и ссудамъ, а равно и разсчеты желѣзныхъ дорогъ съ казною какъ по внѣшнему, такъ и по внутреннему кредиту совершаются въ Особой канцеляріи Министерства финансовъ по кредитной части.

Ст. 3. Государственный контроль.

Общія положенія. Для надзора за оборотами желѣзныхъ дорогъ въ составѣ Государственнаго Контроля имѣются Департаментъ желѣзнодорожной отчетности и „Высочайше учрежденная Коммиссія для повѣрки отчетовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ".

Обороты желѣзныхъ дорогъ раздѣляются на эксплуатаціонные и строительные, а также по дорогамъ частнымъ и казеннымъ.

Директоръ Департамента желѣзнодорожной отчетности именованъ Генералъ-Контролеромъ, а вице-директоръ—его помощникомъ.

Департаментъ состоитъ изъ канцеляріи и шести отдѣленій, а именно:

1-е, строительное, вѣдающее дѣла по изысканіямъ и постройкѣ желѣзныхъ дорогъ казенныхъ и ревизію расходовъ по Главному казначейству за счетъ дорогъ строющихся.

2-е, эксплуатаціонное по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ; въ немъ сосредоточена вся переписка по казеннымъ дорогамъ, а также разсмотрѣніе смѣтъ и отчетовъ казенныхъ дорогъ и ревизія расходовъ по Главному казначейству за счетъ сихъ дорогъ.

3-е, эксплуатаціонное по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, на которыхъ существуетъ правительственный контроль, и казеннымъ арендованнымъ; въ немъ производится вся переписка ревизіонная и разсмотрѣніе смѣтъ и отчетовъ, касающіяся означенныхъ дорогъ.

4-е, по переборамъ и государственному сбору на казенныхъ и на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

5-е, по ревизіи расходовъ собственно по Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Главной Заводской Инспекціи, Департамента желѣзныхъ дорогъ Министерства путей сообщенія и Денартамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства финансовъ.

и 6-е, по разсчетамъ казны съ частными дорогами по гарантіи ихъ бумагъ, чистому доходу и правительственнымъ ссудамъ.

Поступающія въ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности дѣла рѣшаются или властью Генерала-Контролера, или Общимъ присутствіемъ Департамента, которое состоитъ изъ помощника Генералъ-Котнролера и старшихъ ревизоровъ подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Контролера. Вѣдѣнію Общаго присутствія подлежатъ: разсмотрѣніе докладовъ о результатахъ ревизіи, перевѣрка обревизованной отчетности въ предѣлахъ, какіе имъ будутъ признаны достаточными. Общему присутствію предоставлено право: 1) утверждать окончательно на всякую сумму отчетность и результаты ревизіи по оборотамъ, признаннымъ правильными; 2) по оборотамъ, признаннымъ неправильными, опредѣлять начеты для сообщенія о взысканіи ихъ; 3) принимать по показанію въ отчетахъ статьи по такимъ, не свыше *трехъ тысячъ* рублей въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, расходамъ, которые, за смертью отчетныхъ лицъ, за неимѣніемъ справочныхъ цѣнъ или по другимъ уважительнымъ причинамъ, воспрепятствовавшимъ отчетному мѣсту или лицу исполнить всѣ установленные обряды и формы, нельзя признать въ общеустановленномъ порядкѣ вполнѣ оправданными; 4) разрѣшать возвратъ суммъ, неправильно поступившихъ въ казну или израсходованныхъ должностными лицами на казенныя надобности изъ собственныхъ средствъ; 5) оставлять безъ преслѣдованія, по соглашенію съ разрѣшившимъ расходы начальствомъ, убытки до 3-хъ тысячъ рублей по такимъ операціямъ, которыя были предприняты не для денежныхъ выгодъ, а для поощренія промышленности, для обезпеченія народнаго продовольствія или по другимъ политическимъ и нравственнымъ соображеніямъ, и притомъ произведены на законномъ основаніи, въ предписанномъ порядкѣ и сообразно предположенной цѣли, 6) разрѣшать въ установленныхъ случаяхъ замѣну послѣдовавшихъ по какой либо операціи убытковъ до трехъ тысячъ рублей сдѣланными по той же операціи сбереженіями; 7) слагать начеты на сумму до тысячи рублей, возникающіе изъ такихъ неправильныхъ дѣйствій отчетныхъ мѣстъ и лицъ, съ которыми не сопряжено дѣйствительнаго ущерба казны; 8) оставлять безъ преслѣдованія всякаго рода убытки, если сумма ихъ не превыситъ въ теченіе года 10 рублей на каждое отвѣтственное должностное лицо; 9) утверждать принятіе на счетъ казны убытковъ и потерь въ тѣхъ случаяхъ, когда взысканіе ихъ, по неблагонадежности или другимъ законнымъ причинамъ, сложено Министрами на основаніи предоставленной имъ власти.

Вѣдѣнію „Высочайше учрежденной Коммиссіи для повѣрки отчетовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ“ подлежатъ отчеты тѣхъ частныхъ дорогъ, на которыхъ не существуетъ мѣстныхъ учрежденій Государственнаго Контроля, но которыя, вмѣстѣ съ тѣмъ, находятся въ обязательныхъ къ казнѣ отношеніяхъ (по гарантіи чистаго дохода, по ссудамъ и пр.). Къ обязанности

этой Коммиссіи также относятся: а) повѣрка отчетовъ нѣкоторыхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ за время до учрежденія на нихъ мѣстнаго контроля, и б) представленіе обревизованныхъ отчетныхъ данныхъ о чистомъ доходѣ выкупленныхъ въ казну дорогъ для производства на основаніи ихъ разсчета съ акціонерами. Эта Коммиссія состоитъ изъ представителей Министерства путей сообщенія, Министерства финансовъ и Государственнаго Контроля подъ предсѣдательствомъ особо назначаемаго Государственнымъ Контролеромъ лица.

Ревизія эксплоатаціонныхъ оборотовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Контрольный надзоръ за оборотами денежнаго и матеріальнаго имущества, а равно и фактическая повѣрка хозяйственныхъ операцій тѣхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, при коихъ означенный надзоръ установленъ, предоставляются, подъ главнымъ вѣдѣніемъ и руководствомъ Государственнаго Контролера, Департаменту желѣзнодорожной отчетности и мѣстному при дорогахъ правительственному контролю, изъ назначаемыхъ Государственнымъ Контролеромъ главныхъ контролеровъ и контролеровъ.

Этимъ контрольнымъ учрежденіямъ предоставлено право требовать непосредственно отъ правленій и управленій желѣзныхъ дорогъ всякаго рода свѣдѣнія и объясненія.

Мѣстному контролю предоставляется:

а) разсматривать книги, счеты, документы и все дѣлопроизводство правленія, управленія и службъ дороги;

б) свидѣтельствовать денежныя кассы и имущество дороги;

в) производить фактическую, въ хозяйственномъ отношеніи, повѣрку исполненія поставокъ и работъ какъ на линіи, такъ и въ мастерскихъ;

г) повѣрять въ натурѣ и по документамъ товарные и пассажирскіе поѣзды;

д) присутствовать на торгахъ, если таковые производятся, по работамъ, поставкамъ и другимъ операціямъ желѣзной дороги;

в) присутствовать при тиражѣ акцій и облигацій и при уничтоженіи погашенныхъ листовъ и оплаченныхъ купоновъ.

Примѣчаніе. Дѣйствія, указанныя въ предъидущихъ пунктахъ, совершаются чинами Государственнаго контроля, въ присутствіи или чиновъ правительственной инспекціи, или подлежащихъ агентовъ желѣзной дороги, и должны быть исполняемы такъ, чтобы не нарушать хода желѣзнодорожной службы и не стѣснять распоряженій желѣзнодорожной администраціи по охраненію правильности, безопасности и удобствъ движенія на дорогѣ. Правительственной инспекціи и должностнымъ лицамъ желѣзнодорожныхъ управленій, подъ личною ихъ отвѣтственностію, предоставляется, не приводя въ исполненіе требованій мѣстнаго контрольнаго надзора, доводить о томъ немедленно до свѣдѣнія подлежащаго начальства.

Государственному контролеру, по соглашенію съ Министромъ путей сообщенія, предоставляется установить, какіе проекты договоровъ, наиболѣе

важныхъ по размѣру, суммъ или времени дѣйствія, должны быть сообщаемы прежде заключенія сдѣлокъ на разсмотрѣніе мѣстнаго контроля, отъ котораго зависитъ, по соглашенію съ инспекторомъ дороги, пріостановить заключеніе договора, до полученія разрѣшенія отъ Министерства путей сообщенія.

Объ усмотрѣнной мѣстнымъ контролемъ и не устраненной по его замѣчаніямъ невѣрности счетовъ желѣзной дороги, а равно о всякихъ неправильныхъ дѣйствіяхъ желѣзнодорожной администраціи, имѣвшихъ послѣдствіемъ ущербъ казны, мѣстный контрольный надзоръ доноситъ желѣзнодорожному отдѣлу Государственнаго контроля, съ предоставленіемъ необходимыхъ данныхъ для постановленія заключенія.

При обнаруженіи нехозяйственныхъ и невыгодныхъ для казны распоряженій и дѣйствій администраціи дороги, мѣстный контроль сообщаетъ свои замѣчанія правленію общества или управленію дороги.

Проекты годовыхъ смѣтъ желѣзныхъ дорогъ и объяснительныя по этимъ предметамъ приложенія, немедленно, по составленіи подлежащими органами желѣзнодорожной администраціи, сообщаются какъ учрежденіямъ Министерства путей сообщенія, такъ и мѣстному правительственному контролю дороги, не ожидая особаго отъ него о семъ требованія; послѣдній свои замѣчанія представляетъ въ желѣзнодорожный отдѣлъ Государственнаго контроля.

Разсмотрѣнныя въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ годовыя смѣты представляются въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ Министерства путей сообщенія и въ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности, не ожидая особаго съ ихъ стороны о семъ требованія, въ сроки, опредѣленные по соглашенію Министра путей сообщенія съ Государственнымъ Контролеромъ.

Годовые отчеты упомянутыхъ обществъ, по мѣрѣ изготовленія, сообщаются какъ учрежденіямъ Министерства путей сообщенія, такъ и мѣстному правительственному контролю, съ такимъ разсчетомъ времени, чтобы весь отчетъ былъ доставленъ не позднѣе, какъ за двѣ недѣли до представленія его, на основаніи устава, общему собранію акціонеровъ.

Отчеты, одобренные собраніемъ, вмѣстѣ съ протоколами собранія, немедленно препровождаются на ревизію въ желѣзнодорожный отдѣлъ Государственнаго контроля и сообщаются Департаменту желѣзныхъ дорогъ Министерства путей сообщенія.

Если контрольнымъ надзоромъ будутъ усмотрѣны такія дѣйствія упомянутыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ или ихъ агентовъ, кои, составляя нарушеніе общихъ законовъ, устава общества, настоящихъ правилъ или другихъ законныхъ распоряженій правительства, имѣли послѣдствіемъ для казны излишнюю приплату, недополученіе причитающагося ей платежа или иного рода прямой денежный ущербъ, то соотвѣтствующая сему ущербу сумма, по постановленію Государственнаго контроля, обращается ко взысканію съ общества.

Ревизія эксплоатаціонныхъ оборотовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Всѣ обороты по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ непосред-

ственномъ распоряженіи правительства, подлежатъ ревизіи Государственнаго контроля, которому по этой повѣркѣ, сверхъ общихъ правъ и обязанностей, присвоенныхъ контрольнымъ учрежденіемъ, предоставляется право предварительной и фактической повѣрки оборотовъ денежнаго и матеріальнаго имуществъ означенныхъ дорогъ.

Для производства повѣрки оборотовъ по каждой изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, учреждается особое мѣстное контрольное учрежденіе, подъ наименованіемъ: „Контроль (такой-то) желѣзной дороги".

На мѣстный контроль возлагается:

а) участіе въ разсмотрѣніи годовыхъ смѣтъ по доходамъ и расходамъ дороги и предположеній о сверхсмѣтныхъ кредитахъ;

б) предварительная повѣрка ассигновокъ, по которымъ предполагается истребованіе суммъ изъ казначейства;

в) фактическая, по мѣрѣ надобности, повѣрка денежныхъ и матеріальныхъ оборотовъ дороги на мѣстахъ ихъ совершенія; удостовѣреніе въ цѣлости всѣхъ вообще принадлежащихъ дорогѣ суммъ, имущества и матеріаловъ и въ соотвѣтствіи документальныхъ о нихъ показаній съ дѣйствительностью, а также удостовѣреніе въ точномъ выполненіи агентами дороги лежащихъ на нихъ обязанностей по взиманію, храненію и передачѣ по назначенію доходовъ дороги;

г) послѣдующая документальная ревизія доходной и расходной отчетности;

д) составленіе и передача управленію дороги свѣдѣній и данныхъ, необходимыхъ для своевременнаго перечисленія поступившихъ сборовъ въ доходъ казны, для производства разсчетовъ съ другими дорогами и частными лицами и для пополненія взысканій съ подвѣдомственныхъ управленію лицъ;

и е) веденіе необходимыхъ для цѣлей ревизіи книгъ и счетовъ и составленіе отчета по ревизіи оборотовъ эксплоатаціи.

Повѣрка предварительная. Проектъ годовой смѣты желѣзной дороги, по мѣрѣ его составленія мѣстнымъ управленіемъ дороги, препровождается, хотя бы по частямъ (но непремѣнно цѣлыми отдѣлами), въ мѣстный контроль дороги, съ такимъ разсчетомъ времени, чтобы вся смѣта была получена контролемъ не позднѣе 2-хъ недѣль до отсылки ея въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ теченіи 10 дней со времени полученія смѣты, контроль обязанъ сообщить свои по ней соображенія мѣстному управленію дороги, которое, въ случаѣ несогласія съ мнѣніемъ контроля, представляетъ свои возраженія, вмѣстѣ съ проектомъ смѣты, въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и одновременно сообщаетъ ихъ мѣстному контролю.

Возраженія мѣстнаго управленія, съ своими по нимъ замѣчаніями, мѣстный контроль обязанъ немедленно препроводить въ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности.

Ассигновки по истребованію суммъ изъ кредитовъ дороги, прежде отсылки въ кассу, представляются, съ надлежащими оправдательными доку-

ментами, (за исключеніемъ уже доставленныхъ ранѣе, согласно предыдущей статьѣ), на предварительную повѣрку въ мѣстный контроль дороги.

На каждой изъ поступившихъ въ контроль ассигновокъ дѣлается отмѣтка о времени представленія ея на ревизію.

На предварительную повѣрку ассигновки и приложенныхъ къ ней документовъ назначается трехдневный срокъ, за исключеніемъ: а) экстренныхъ ассигновокъ, на разсмотрѣніе которыхъ срокъ повѣрки можетъ быть сокращенъ до двухъ и даже до одного дня, и б) ассигновокъ по окончательнымъ разсчетамъ съ подрядчиками и поставщиками, на предварительное разсмотрѣніе которыхъ назначается 10 дней.

Если при предварительной ревизіи предположенныхъ выдачъ будутъ обнаружены неправильности, препятствующія производству расхода, то мѣстный контроль или излагаетъ свои замѣчанія на самой ассигновкѣ, или одновременно съ ея возвращеніемъ, препровождаетъ распорядителю кредита особо.

Ревизія послѣдующая. Послѣдующей документальной ревизіи подлежатъ:

а) вся отчетность по доходамъ дороги;

б) полная расходная отчетность по платежамъ изъ авансовъ, а равно и по тѣмъ выдачамъ, на производство которыхъ или вовсе не было выражено согласія со стороны контроля, или дано условное согласіе;

в) оплаченныя ассигновки, требовательныя вѣдомости, платежные списки и т. п. документы, удостовѣряющіе уплату суммъ по назначенію,

и г) отчетность о приходѣ и расходѣ матеріальныхъ капиталовъ дороги.

Мѣстный контроль обязанъ, по полученіи ежедневной отчетности станцій, повѣрить ее въ теченіи 5 дней со времени полученія и вслѣдъ за симъ послать на подлежащія станціи извѣщенія о выправкахъ контроля и замѣченныхъ при ревизіи неисправностяхъ.

Для повѣрки мѣстнымъ контролемъ ежемѣсячной матеріальной отчетности назначается трехмѣсячный срокъ со дня поступленія этой отчетности на ревизію.

Начеты, послѣдовавшіе за непредставленіемъ объясненій на замѣчанія контроля, непосредственно обращаются къ исполненію; дальнѣйшее-же направленіе дѣлъ о начетахъ, наложенныхъ по инымъ основаніямъ, слѣдуетъ общему ревизіонному порядку.

Фактическая повѣрка. Съ цѣлью фактическаго удостовѣренія въ правильности и хозяйственности оборотовъ дороги, мѣстному контролю, въ случаяхъ, когда онъ признаетъ нужнымъ, предоставляется:

а) присутствовать при нагрузкѣ и выгрузкѣ вагоновъ, при сдачѣ подвижнаго состава на другія дороги и пріемѣ съ другихъ дорогъ и при составленіи установленныхъ по этому предмету конвенціями актовъ, а также повѣрять пассажирскіе, товарные и рабочіе поѣзды;

б) свидѣтельствовать всѣ кассы дороги, а также удостовѣряться въ наличности ввѣренныхъ агентамъ дороги подотчетныхъ суммъ;

в) присутствовать при пріемѣ и освидѣтельствованіи пріобрѣтаемыхъ для дороги матеріаловъ и имущества, а также при установленныхъ для

нѣкоторыхъ предметовъ (наприм. рельсовъ, телеграфной проволоки и пр.) особыхъ испытаніяхъ со стороны ихъ пригодности и доброкачественности;

г) свидѣтельствовать наличность магазиновъ, инвентаря, мастерскихъ и вообще всего имущества дороги;

д) присутствовать при продажѣ негоднаго и ненужнаго имущества и невостребованныхъ грузовъ, равно какъ и при составленіи актовъ о негодности имущества;

е) присутствовать при производствѣ администраціею дороги торговъ на подряды и поставки;

ж) производить осмотръ работъ и сличать съ дѣйствительностью правильность документальныхъ показаній расходованія рабочей силы и матеріаловъ;

з) разсматривать во всякое время книги, счеты, документы и дѣлопроизводство въ управленіи, службахъ и у отдѣльныхъ агентовъ дороги;

и) вообще производить осмотры и освидѣтельствованія и присутствовать при различнаго рода дѣйствіяхъ по эксплоатаціи дороги, въ тѣхъ случаяхъ, когда, по усмотрѣнію мѣстнаго контроля, это будетъ признано необходимымъ.

О пріемѣ и освидѣтельствованіи матеріаловъ и работъ и вообще о фактической повѣркѣ составляются въ присутствіи и за подписью чиновъ контроля и представителей дорожной администраціи, участвовавшихъ въ означенныхъ дѣйствіяхъ, акты, копіи съ которыхъ отсылаются въ управленіе дороги для свѣдѣнія и соотвѣтствующихъ распоряженій.

О замѣченной при фактической повѣркѣ невыгодности исполненія хозяйственныхъ операцій, независимо отъ законности ихъ производства, сообщается, для зависящихъ распоряженій, начальнику дороги; въ важныхъ случаяхъ соображенія этого рода представляются мѣстнымъ контролемъ въ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности

Ревизія строительныхъ оборотовъ. Всѣ обороты денежныхъ и матеріальныхъ капиталовъ по постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ подлежатъ, въ отношеніи ихъ законности и правильности, повѣркѣ Государственнаго контроля, которому по этимъ операціямъ, сверхъ общихъ правъ и обязанностей, присвоенныхъ контрольнымъ учрежденіямъ, предоставляется право *предварительной* ревизіи отпуска суммъ и *фактической* повѣрки матеріаловъ и работъ.

Расходы, производимые изъ главнаго казначейства непосредственно Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, повѣряются Департаментомъ желѣзнодорожной отчетности всѣ-же прочіе обороты ревизуются особо для сего учрежденнымъ мѣстнымъ контролемъ.

Контрольный надзоръ имѣетъ право производить во всякое время ревизію наличности авансовыхъ суммъ, отпускаемыхъ для строительныхъ надобностей.

Контрольному надзору предоставляется командировать своихъ представителей на мѣста пріема матеріаловъ, заказовъ, поставокъ и работъ для надобностей строющихся дорогъ, съ цѣлію наблюденія за правильнымъ его совершеніемъ.

Ст. 4. Центральныя управленія частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Общія положенія. Лица и учрежденія, затратившія свои капиталы на желѣзнодорожныя предпріятія съ цѣлью пользоваться доходами съ нихъ, являясь хозяевами этихъ предпріятій, естественно имѣютъ право на участіе въ управленіи ими. Участіе это осуществляется по отношенію частныхъ акціонеровъ, главнымъ образомъ, въ формѣ ихъ общихъ собраній для обсужденія важнѣйшихъ дѣлъ, касающихся предпріятія, и въ правѣ избирать изъ среды своей, на опредѣленный срокъ, нѣсколькихъ уполномоченныхъ представителей для непосредственнаго веденія дѣла. Обязательныя занятія общихъ собраній приэтомъ состоятъ въ разсмотрѣніи и утвержденіи смѣтъ расходовъ на каждый отдѣльный годъ и въ повѣркѣ отчетовъ и дѣйствій уполномоченныхъ тоже за каждый отдѣльный годъ.

Уполномоченные на непосредственное веденіе дѣла представители частныхъ акціонеровъ составляютъ *правленіе* общества или *совѣтъ управленія* общества такой-то желѣзной дорогн или такихъ-то желѣзныхъ дорогъ.

Большая часть русскихъ желѣзныхъ дорогъ построена при участіи правительства въ образованіи основнаго капитала этихъ предпріятій (см. гл. I отдѣла V настоящаго „Очерка"). Въ настоящее же время есть много случаевъ, гдѣ правительство владѣетъ не только облигаціоннымъ капиталомъ, но и частью акціонернаго капитала. Этимъ объясняется усиливающіеся стремленіе государственнаго финансоваго управленія ко вмѣшательству въ непосредственное веденіе дѣлъ правленіями и совѣтами управленій обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ,

Имѣются однако, хотя и въ весьма маломъ числѣ, желѣзныя дороги, построенныя безъ всякаго денежнаго участія правительства, исключительно на средства частныхъ лицъ, или съ нѣкоторымъ участіемъ мѣстныхъ земскихъ учрежденій. Обществамъ тѣхъ дорогъ этого разряда, для сооруженія коихъ потребовалось принудительное отчужденіе земель и имуществъ, ставится обыкновенно въ счетъ участіе правительства по дарованію права на такое отчужденіе.

Степень вмѣшательства правительства въ дѣла желѣзнодорожныхъ обществъ бываетъ неодинакова и зависитъ какъ отъ размѣра участія его въ образованіи капитала даннаго обществъ, такъ и отъ разнообразнаго значенія дорогъ, какъ отрасли общегосударственнаго хозяйства. По уставамъ нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, правительство оставило за собою даже право устраненія избранныхъ акціонерами лицъ.

Мѣры правительства, направленныя къ урегулированію управленія дѣлами частныхъ желѣзныхъ дорогъ, могутъ быть раздѣлены на законодательныя и инструкціонныя, и на участіе въ занятіяхъ и распоряженіяхъ центральныхъ управленій названныхъ дорогъ при посредствѣ особыхъ представителей. Первыя заключаются въ распоряженіяхъ Министерства путей сообщенія, въ изслѣдованіи русскаго желѣзнодорожнаго дѣла Высочайше учрежденной Коммиссіей, подъ предсѣдательствомъ графа Э. Т. Баранова, и въ

изданіи Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а вторыя въ назначеніи правительственныхъ членовъ въ правленіи и совѣты управленій обществъ и въ постоянномъ руководительствѣ дѣйствіями этихъ представителей.

Коммиссія, дѣйствовавшая подъ предсѣдательствомъ графа Э. Т. Баранова, проектировала цѣлый рядъ мѣръ въ отношеніи общихъ собраній акціонеровъ и правленій или совѣтовъ управленій обществъ; но эти мѣры большею частью не были утверждены. Что-же касается правительственныхъ представителей въ правленіяхъ и совѣтахъ управленій обществъ, то о нихъ изложено въ слѣдующей главѣ настоящаго „Очерка".

Общія собранія акціонеровъ. Эти собранія бываютъ обыкновенныя, для разсмотрѣнія и утвержденія смѣтъ и отчетовъ и для выбора членовъ правленія и ревизіонной коммиссіи, и чрезвычайныя—для обсужденія и рѣшенія особыхъ вопросовъ.

Вообще однимъ изъ наиболѣе важныхъ условій успѣшности функціонированія общихъ акціонерныхъ собраній предоставляется право на опредѣленное число рѣшающихъ голосовъ, предоставляемое каждому акціонеру сравнительно съ другими акціонерами. Въ большинствѣ старыхъ уставовъ русскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ это право увеличивается непропорціонально увеличенію количества акцій, принадлежащихъ тому или другому лицу, и имѣетъ, кромѣ того, предѣлъ, за которымъ число голосовъ уже не увеличивается, какимъ бы количествомъ акцій ни обладало предъявившее ихъ лицо. Въ новѣйшихъ же уставахъ принято право на рѣшающіе голоса прямо пропорціональнымъ количеству предъявленныхъ акцій, хотя также до извѣстнаго предѣла, напримѣръ, до одной десятой части голосовъ, соотвѣтствующихъ, по пропорціональному разсчету, всему акціонерному капиталу.

Весьма интересны сужденія и предложенія вышеупомянутой Коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, какъ по этому поводу, такъ и вообще о дѣятельности общихъ собраній, помѣщенныя въ пояснительной запискѣ къ проекту Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, составленному Коммиссіей. Но эти сужденія и предложенія Коммиссіи относятся, очевидно, не къ желѣзнодорожному дѣлу собственно, а къ акціонерному, и притомъ не къ русскому только, а ко всеобщему; во всякомъ же случаѣ они вызвали много возраженій въ свое время и, какъ уже сказано выше, эти предложенія Коммиссіи не были утверждены.

Во внутреннемъ устройствѣ управленія дѣлами желѣзнодорожныхъ обществъ содержится, по результатамъ изслѣдованія, не мало разнаго рода ненормальностей, которыя, въ той или другой степени, вредно вліяютъ на отношенія желѣзныхъ дорогъ къ государству и обществу.

Ненормальности эти происходятъ частію вслѣдствіе недостатковъ въ уставахъ желѣзнодорожныхъ обществъ, а частію вслѣдствіе отсутствія законодательства, регулирующаго желѣзнодорожное дѣло съ той его стороны, которою оно касается интересовъ государства, общества и большинства акціонеровъ.

Въ уставахъ желѣзнодорожныхъ обществъ проведенъ тотъ принципъ, что вліяніе значительныхъ акціонеровъ на управленіе дѣлами не должно быть пропорціонально общей суммѣ находящихся у каждаго изъ нихъ акцій. На этомъ основаніи во всѣхъ уставахъ оговорено, что одно и то же лицо можетъ имѣть только извѣстный максимумъ голосовъ.

Несомнѣнно, такое положеніе, по существу своему, вполнѣ справедливо, такъ какъ препятствуетъ нѣсколькимъ крупнымъ акціонерамъ располагать благосостояніемъ массы болѣе

или менѣе мелкихъ акціонеровъ, имѣющихъ, въ совокупности, нерѣдко гораздо бо́льшее число акцій. Но, къ сожалѣнію, на практикѣ оно не имѣетъ никакого примѣненія и потому нисколько не ограждаетъ интересовъ мелкихъ владѣльцевъ акцій отъ произвола крупныхъ акціонеровъ.

Акціи нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, въ видѣ исключенія изъ существующихъ гражданскихъ законовъ (т. X, ч. 1, ст. 2160), выпускаются безъименныя для облегченія перехода инскихъ однѣхъ рукъ въ другія.

Общія собранія акціонеровъ желѣзнодорожныхъ обществъ созываются обыкновенно слѣдующіе порядкомъ: правленіе, состоящее въ большинствѣ случаевъ изъ „своихъ людей", одного или нѣсколькихъ крупныхъ акціонеровъ, назначаетъ, согласно уставу, день собранія и срокъ для представленія акцій на право участія въ собраніи. Тогда крупные акціонеры отсрочиваютъ представленіе своихъ акцій до послѣдняго срока и затѣмъ, соображаясь съ числомъ голосовъ, падающихъ на долю остальныхъ акціонеровъ, представившихъ акціи, или предъявляютъ или не предъявляютъ свои акціи.

Первое дѣлается тогда, когда опредѣленное по уставу число голосовъ, принадлежащее крупнымъ акціонерамъ будетъ составлять большинство въ сравненіи съ голосами ихъ противниковъ. Если же подобнаго большинства по разсчету не составится, они не представляютъ своихъ акцій и тѣмъ самымъ достигаютъ того, что собраніе, за непредставленіемъ установленнаго уставомъ числа акцій, считается несостоявшимся и отсрочивается на указанное въ уставахъ число дней.

Въ теченіе этой отсрочки крупные акціонеры, опредѣливъ недостающее число голосовъ для образованія большинства въ собраніи, разверстываютъ свои акціи на такое число голосовъ, которое соотвѣтствовало бы означенному недостающему для большинства числу и по сей разверсткѣ записываютъ свои акціи на постороннихъ, но вполнѣ отъ нихъ зависимыхъ лицъ, въ дѣйствительности не владѣющихъ ни одною акціею и не рѣдко даже состоящихъ въ службѣ общества по назначенію. Наконецъ, если имѣющееся въ рукахъ крупныхъ акціонеровъ число акцій окажется недостаточнымъ для составленія большинства, то они пріобрѣтаютъ таковыя номинально на время общаго собранія, въ различныхъ частныхъ банкахъ и у мелкихъ акціонеровъ, почему либо не участвующихъ въ собраніи.

Такимъ путемъ крупные акціонеры достигаютъ того, что, вмѣсто принадлежащаго имъ по уставу извѣстнаго ограниченнаго числа голосовъ, присвоиваютъ себѣ такое количество, которое бываетъ иногда пропорціонально находящейся въ ихъ временномъ пользованіи суммѣ акцій.....

Устранить это зло было бы возможно посредствомъ обязательнаго выпуска, взамѣнъ существующихъ, безъименныхъ, именныхъ акцій, но мѣра эта стѣснила бы биржевыя сдѣлки съ желѣзнодорожными акціями и повліяла бы на биржевую ихъ цѣнность.

Въ виду такого опасенія и изыскивая другія мѣры къ прекращенію возможности составлять общія собранія изъ подставныхъ акціонеровъ, Коммиссія, не найдя ни одной радикальной мѣры, рѣшилась остановиться на томъ, во-1-хъ, чтобы всякую фактивную передачу акцій и приводъ постороннихъ лицъ, въ качествѣ акціонеровъ, въ общія акціонерныя собранія, съ цѣлью образованія большинства голосовъ посредствомъ такихъ подставныхъ акціонеровъ, признавать дѣяніемъ, влекущимъ за собою уголовную отвѣтственность, и, во-2-хъ, чтобы виновными въ этомъ считать какъ тѣхъ, которые, имѣя въ виду указанную цѣль, передадутъ свои или находящіяся почему либо въ ихъ распоряженіи акціи постороннимъ лицамъ, такъ равно и тѣхъ, которые будутъ участвовать въ собраніяхъ на основаніи представленія не принадлежащихъ имъ по праву собственности акцій (ст. 90).

Въ виду вышеизложеннаго Коммиссія признаетъ необходимымъ дополнить желѣзнодорожные уставы помѣщенными въ проектѣ статьями, опредѣляющими наказанія за указанныя дѣянія.

Хотя и нельзя быть увѣреннымъ, что указанная фиктивная передача акцій всегда и во всѣхъ случаяхъ можетъ быть доказана, тѣмъ не менѣе практика представляетъ примѣры, въ которыхъ факты фиктивной передачи были обнаруживаемы до очевидности. Такъ, напр., во всѣхъ такого рода дѣйствіяхъ бываетъ всегда извѣстно служащимъ въ правленіяхъ, которые, слѣдовательно, могутъ раскрывать злоупотребленія и служить цѣлямъ правосудія въ качествѣ свидѣтелей. Вслѣдствіе этого должно полагать, что при существованіи 90 статьи проекта, крупные акціонеры будутъ вынуждены воздерживаться отъ составленія фиктивныхъ общихъ собраній, подъ страхомъ матеріальныхъ потерь и предположенныхъ уголовныхъ взысканій. Поэтому есть основаніе полагать, что предлагаемая мѣра не останется безъ послѣдствій и, вмѣстѣ съ другими, внесетъ извѣстную долю благоустройства въ желѣзнодорожное дѣло.

За симъ Коммиссія обнаружила, что подставными акціонерами въ общихъ собраніяхъ чаще всего являются служащіе въ обществѣ, составляющіе контингентъ лицъ, безусловно подчиненныхъ желѣзнодорожнымъ распорядителямъ. Не говоря уже о томъ, что подобное открытое приглашеніе служащихъ къ совершенію нарушенія закона имѣетъ на нихъ крайне вредное нравственное вліяніе, нельзя признать полезнымъ и вообще участіе въ общихъ собраніяхъ, даже и въ качествѣ дѣйствительныхъ акціонеровъ, состоящихъ на службѣ того же общества по назначенію.

Послѣдніе уставы желѣзнодорожныхъ обществъ лишаютъ права быть избранными въ должности по управленію дѣлами общества тѣхъ акціонеровъ, которые состоятъ въ томъ же обществѣ на службѣ по назначенію, имѣютъ подряды, поставки или же претензію на общество.

Если избраніе означенныхъ акціонеровъ въ члены правленій не признается возможнымъ, то по той же самой причинѣ врядъ ли возможно допускать участіе ихъ въ общихъ собраніяхъ, которыя суть высшія учрежденія, направляющія и контролирующія дѣйствія лицъ, состоящихъ на службѣ общества или исполняющихъ какія либо предъ нимъ обязательства. Понятно, что коль скоро въ составъ означеннаго учрежденія войдутъ полноправными членами указанныя лица, то они, въ своихъ личныхъ интересахъ, обусловленныхъ отношеніями къ обществу, могутъ способствовать принятію собраніемъ пристрастныхъ въ ихъ пользу рѣшеній.

Поэтому Коммиссія полагаетъ необходимымъ лишить права участія въ общихъ собраніяхъ тѣхъ акціонеровъ, которые въ семъ же обществѣ состоятъ на службѣ по назначенію (ст. 88).

Наконецъ, въ виду вышеуказанной необходимости усилить дѣйствительное вліяніе правительства вообще на ходъ желѣзнодорожнаго дѣла, затрогивающаго интересы государственнаго казначейства, Коммиссія признала крайне необходимымъ поставить уполномоченнаго казны въ общихъ акціонерныхъ собраніяхъ желѣзныхъ дорогъ въ нѣсколько исключительное положеніе по отношенію къ максимуму голосовъ.

На этомъ основаніи Коммисія внесла въ проектъ постановленія о томъ, что всѣ акціонеры участвуютъ въ общихъ желѣзнодорожныхъ собраніяхъ съ опредѣленнымъ въ уставахъ количествомъ голосовъ, что же касается уполномоченнаго казны, то онъ, если бы число принадлежащихъ правительству голосовъ превысило наибольшее число оныхъ, допускаемое на одно лицо, можетъ имѣть, сообразно числу представленныхъ имъ акцій не свыше одной трети общаго числа голосовъ акціонеровъ, принимающихъ участіе въ данномъ общемъ собраніи, если, по особому соглашенію съ подлежащими обществами, не будетъ предоставлено правительству бо̀льшаго числа голосовъ (ст. 89).

Дѣятельность общихъ собраній въ отношеніи технической стороны работъ и эксплуатаціи дорогъ проявляется на столько, на сколько техническіе вопросы находятся въ связи съ финансовою частью предпріятія, т. е. только по отношенію къ расходамъ, вызываемымъ техническими потребностями дороги. Самое же сооруженіе дороги, пути, зданій, подвижнаго состава и проч., производится по указанію Министерства путей сообщенія, на точномъ основаніи утверждаемыхъ имъ проектовъ, чертежей и техническихъ условій.

Точно также поддержаніе всего построеннаго въ исправности и порядокъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ строго регламентированы Общимъ уставомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, изданными Министерствомъ путей сообщенія правилами движенія, содержанія и ремонта пути и зданій, тяги и ремонта подвижнаго состава, положеніемъ о сигналахъ и вообще распоряженіями, издаваемыми этимъ Министерствомъ, а въ отношеніи тарифной части — Министерствомъ финансовъ.

Правленія и совѣты управленій обществъ. Совѣты управленій имѣются только у трехъ обществъ — Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, общества Варшаво-вѣнской и Варшаво-бромбергской желѣзныхъ дорогъ и общества Лодзинской фабричной желѣзной дороги; прочія общества имѣютъ правленія, и все, здѣсь сказанное о правленіяхъ, относится въ равной степени и къ названнымъ совѣтамъ управленій.

Правленіе имѣетъ полномочіе общества въ предѣлахъ, опредѣленныхъ уставомъ, общими законами и постановленіями общихъ собраній, и есть представитель его какъ въ отношеніи къ правительству и служебнымъ его

дѣятелямъ, такъ и въ отношеніи къ частнымъ лицамъ и всѣмъ служащимъ на желѣзной дорогѣ.

По хозяйственной части, зависимость правленій отъ правительства выражается почти въ тѣхъ же формахъ, какъ и въ отношеніи къ акціонерамъ. По утвержденіи смѣты расходовъ общимъ собраніемъ, она представляется на утвержденіе Министерства путей сообщенія; точно также правленіе обязано представлять правительству свои годовые отчеты о доходахъ и расходахъ общества, причемъ правительство имѣетъ право назначать особую коммиссію изъ представителей министерствъ путей сообщенія и финансовъ и Государственнаго контроля для повѣрки отчетовъ и книгъ правленія.

Счетоводство и хозяйственная часть ведутся правленіями на общихъ коммерческихъ основаніяхъ; но какъ для отчетовъ, такъ и для смѣтъ, по установленнымъ правительствомъ формамъ, общимъ для всѣхъ дорогъ, частныхъ и казенныхъ.

Правленіе несетъ обязанности: а) по веденію всѣхъ дѣлъ, соотвѣтствующихъ цѣли общества, б) по опредѣленію правилъ о порядкѣ внутренняго устройства всѣхъ частей управленія общества, в) по разсмотрѣнію проектовъ и смѣтъ строительныхъ и ремонтныхъ работъ и заключенію контрактовъ и условій на постройки и работы и на пріобрѣтеніе потребностей и матеріаловъ всякаго рода, г) по опредѣленію и увольненію служащихъ при обществѣ, опредѣленію ихъ обязанностей и проч., д) по продажѣ негоднаго и ненужнаго имущества, е) по посредничеству между обществомъ, съ одной стороны, и правительственными органами, другими общественными учрежденіями, другими желѣзнодорожными обществами и частными лицами — съ другой.

Правленіе безусловно отвѣтственно передъ акціонерами и правительствомъ во всемъ, касающемся финансовой, хозяйственной и коммерческой стороны дѣла; оно обязано руководствоваться утвержденными акціонерами и правительствомъ годовыми смѣтами расходовъ, представлять правительству и акціонерамъ отчеты о финансовыхъ результатахъ дѣятельности предпріятія за каждый отчетный годъ, — отчеты эти повѣряются правительственными и акціонерными ревизіонными коммиссіями, — и производить, въ случаѣ надобности, сверхсмѣтныя работы, не выходя изъ предѣловъ опредѣленной суммы. По отношенію къ технической сторонѣ дѣла правленіе подчиняется только Министерству п. с., и отвѣчаетъ передъ нимъ за общее состояніе пути, сооруженій, зданій, подвижнаго состава и администраціи активныхъ службъ данной дороги или данныхъ дорогъ.

За всякаго же рода частныя неисправности технической стороны дѣла, послужившія причиною какихъ-либо несчастныхъ случаевъ, отвѣчаетъ передъ правительствомъ лично управляющій дорогою или директоръ дороги, въ предѣлахъ утвержденій смѣты расходовъ и установленныхъ правилъ.

Члены правленія избираются, какъ и вообще въ промышленныхъ предпріятіяхъ, на нѣсколько лѣтъ, согласно уставамъ.

Въ вышеупомянутой своей пояснительной запискѣ Коммиссія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, въ отношеніи правленій желѣзно-

дорожныхъ обществъ, возбудила четыре вопроса: о несовмѣщеніи службы въ правленіяхъ съ государственной службой, о болѣе активномъ вмѣшательствѣ правительственныхъ представителей въ дѣла правленій, о мѣстопребываніи правленій и о предѣлахъ ихъ дѣятельности.

По первому изъ этихъ вопросовъ изданъ въ 1884 году законъ, воспрещающій означенное совмѣщеніе. По второму послѣдовали соотвѣтственныя распоряженія со стороны Министерства путей сообщенія, поставившія почти всю дѣятельность правленій въ полную зависимость отъ сего Мини-

1	2	3	4	5
Число дорогъ.	Наименованіе дорогъ.	Эксплоатаціонная длина дорогъ (въ скобкахъ для выводовъ).	Общій пробѣгъ поѣздовъ (въ скобкахъ частное отъ раздѣленія числа 4-й графы на число въ скобкахъ 3-й графы).	Составъ правленій.
		Верстъ.		
8	Владикавказская, Донецкая, Московско-ярославо-вологодская, Ловово-Севастопольская, Грязе-царицынская, Оренбургская, Новгородская и Либаво-роменская.	5.341 (5.396)	19.508.402 (3.615,3)	Число лицъ . . . . . Среднее на 1.000 верстъ дороги » » 1 мил. поѣздо-верстъ
8	Варшаво-терespольская, Московско-брестская, Козлово-воронежско-ростовская, Рыбинско-бологовская, Орловско-витебская, Юго-западныя, Фастовская и Шуйско-Ивановская .	6.068 (5.808)	28.423.104 (4.893,8)	Число лицъ . . . . . Среднее на 1.000 верстъ дороги » » 1 мил. поѣздо-верстъ
8	Ивангородо-домбровская, Николаевская, С.-Петербурго-варшавская, Московско-нижегородская, Боровичская, Ново торжская, Балтійская и Курско-харьково-азовская	4.296 (4.291)	28.060.562 (6 539,4)	Число лицъ . . . . . Среднее на 1.000 верстъ дороги » » 1 мил. поѣздо-верстъ
14	Курско-кіевская, Обоянская, Привислянская, Митавская, Орловско-грязская, Риго-тукумская Варшаво-вѣнская, Риго-динабургская, Московско-курская, Динабурго-витебская, Рязанско-козловская, Московско-рязанская, Царскосельская и Лодзинская	3.388 (3.394)	23.327.068 (6.843,6)	Число лицъ . . . . . Среднее на 1.000 верстъ дороги » » 1 мил. поѣздо-верстъ
	Итого для 38-ми дорогами. .	19.093 (18.889)	99.319.156 (5.258,0)	Число лицъ . . . . . Средн. на 1.000 верстъ сѣти дорогъ. » » 1 мил. поѣздо-верстъ

стерства. По третьему не послѣдовало общихъ распоряженій и даже были частныя распоряженія, прямо не согласныя съ мнѣніемъ Коммиссіи, какъ переводъ правленія общества Курско-харьково-азовской желѣзной дороги изъ Харькова въ Петербургъ въ 1889 году по волѣ правительства. Отъ разрѣшенія же четвертаго вопроса Коммиссія сама отказалась.

Не меньшимъ неудобствомъ для желѣзнодорожнаго дѣла представляется и то, что правленія желѣзнодорожныхъ обществъ сосредоточиваются по преимуществу въ Петербургѣ, объясняя это, обыкновенно, потребностью находиться возможно ближе къ центральнымъ

6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Члены правленій.	Члены ревизіонныхъ коммиссій.	Состоящіе при правленіяхъ.	Канцелярія.	Столъ претензій.	Бухгалтерія и счетоводство.	Касса.	Техническ. отдѣленіе.	Коммерческіе агенты.	Тарифный отдѣлъ.	Контроль сборовъ.	Прочіе служащіе.	Юрисконсульты.	Завѣдывающіе пожарною частію.	В С Е Г О.
32	28	2	69	25	108	15	18	11	19	478	69	35	—	909
6	5	0,5	13	4	20	3	3	2	3	90	13	6	—	168,5
1,8	1,4	0,1	3,5	1,3	5,5	0,8	0,9	0,6	1,0	24,6	3,5	1,8	—	46,6
37	28	7	70	63	118	38	29	19	46	738	68	43	2	1.306
6,4	5	1	12	11	20,8	6,5	5	3	8	127	12	7,4	0,8	224,8
1,3	1,0	0,2	2,5	2,2	4,2	1,3	1,0	0,7	1,6	26,0	2,4	1,5	0,1	46,0
40	20	10	82	28	146	58	29	12	25	469	78	38	42	1.077
9,3	4,7	2,3	19	6,5	34	13,5	6,8	2,9	5,8	109,4	18	8,8	9,8	250,8
1,4	0,7	0,3	2,9	1,0	5,2	2,1	1,0	0,4	0,9	16,8	2,8	1,2	1,5	38,2
71	22	7	104	42	143	48	7	12	28	670	102	38	5	1.299
20,8	6,5	2,0	30,6	12,0	42,1	14,4	2,0	3,5	8,2	197,4	30,1	11,5	1,0	383,0
3,0	0,9	0,3	4,4	1,7	6,1	2,5	0,3	0,5	1,2	28,7	4,3	1,6	0,2	55,7
180	98	26	325	158	515	159	83	54	118	2.355	317	154	49	4.591
9,5	5,2	1,4	17,2	8,4	27,3	8,4	4,4	3,0	6,3	124,7	16,8	8,2	2,7	243,0
1,8	1,0	0,3	3,3	1,6	5,2	1,6	0,8	0,5	1,2	23,7	3,2	1,5	0,5	46,2

административнымъ учрежденіямъ, вѣдающимъ желѣзныя дороги, въ виду постоянныхъ и неотложныхъ сношеній правленій съ названными учрежденіями.

Причины эти, по мнѣнію Коммиссіи, едва-ли всегда заслуживаютъ вниманія, потому что сношенія правленій съ мѣстными ихъ управленіями дорогъ происходятъ гораздо чаще и имѣютъ большую неотложность и существенную важность, чѣмъ сношенія съ центральными правительственными учрежденіями, причемъ задержка въ такихъ сношеніяхъ очень часто отзывается вредно на ходѣ дѣлъ. Кромѣ того, правленія, находящіяся вдали отъ своихъ линій, не могутъ наблюдать за дѣятельностью на дорогахъ съ такимъ же успѣхомъ, какого достигаютъ правленія, расположенныя на самыхъ линіяхъ.

Желаніе правленій размѣщаться въ С.-Петербургѣ вѣроятнѣе приписать тому обстоятельству, что въ составъ многихъ изъ нихъ входятъ часто одни и тѣ же лица, которыя, иногда, кромѣ того, состоятъ еще и на государственной службѣ или имѣютъ въ Петербургѣ какія либо сторонніе предпріятія.

По мнѣнію Коммиссіи, успѣшное исполненіе въ разныхъ учрежденіяхъ нѣсколькихъ многосложныхъ обязанностей однимъ и тѣмъ же лицомъ невозможно уже по одному недостатку времени. Этимъ-то отчасти и объясняется общая бездѣятельность, присущая нашимъ желѣзнодорожнымъ правленіямъ, дѣла которыхъ ведутся чаще всего однимъ какимъ либо членомъ правленія. Объѣздъ же линій членами, съ цѣлью осмотра ихъ и личнаго ознакомленія съ ходомъ дѣла и служащими на линіи, большею частію не существуетъ въ нашей желѣзнодорожной практикѣ, въ которой можно указать еще и такихъ членовъ правленій, которые, вслѣдствіе исполненія обязанностей государственной службы, по цѣлымъ годамъ не бываютъ въ правленіяхъ, исправно получая за это время присвоенное имъ содержаніе.

Въ виду этого и считая безусловно необходимымъ, для общей пользы дѣла, устранить возможность сосредоточенія обязанностей членовъ правленій въ крайне замкнутой средѣ однихъ и тѣхъ же лицъ, безпрестанно повторяющихся въ спискахъ состава правленій и заставить послѣднія заниматься дорогами посредствомъ личнаго изученія дѣла на мѣстѣ, Коммиссія находитъ полезнымъ указать въ законѣ (ст. 97), что мѣсто пребыванія правленій назначается въ одномъ изъ пунктовъ линіи желѣзной дороги, принадлежащей обществу и можетъ быть измѣнено постановленіемъ Высшаго совѣта.

Засимъ въ Коммиссіи возбужденъ былъ вопросъ о внесеніи въ проектъ устава особой статьи, опредѣляющей кругъ дѣятельности правленій. Но при ближайшемъ обсужденіи этого вопроса, мысль о законодательномъ опредѣленіи предѣловъ вѣдомства правленій была отвергнута, въ виду того, во 1-хъ, что такое опредѣленіе существуетъ уже въ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ уставахъ и не можетъ быть однообразно для всѣхъ дорогъ, вслѣдствіе различныхъ условій устройства ихъ администраціи и эксплуатаціи и, во 2-хъ, что законодательной власти было бы весьма трудно и даже невозможно предусмотрѣть нынѣ всѣ предметы, причемъ всякое упущеніе могло бы вызвать на практикѣ вредныя для дѣла стѣсненія дѣятельности правленій.

Засѣданія правленій происходятъ большею частью не рѣже одного раза въ недѣлю.

При большинствѣ правленій состоятъ канцеляріи и отдѣлы центральнаго управленія, какъ-то, счетный, коммерческій, контрольный, юридическій и проч. Изъ таблицы, приведенной на стр. 28 и 29, можно видѣть общее число лицъ, занятыхъ службою въ правленіяхъ обществъ. Таблица составлена по даннымъ за 1890 годъ и группы дорогъ расположены въ ней по среднимъ на 1.000 верстъ выводамъ двадцатой графы, т. е. общаго числа всѣхъ служащихъ, а также въ зависимости отъ плотности движенія, или чиселъ въ скобкахъ, помѣщенныхъ въ четвертой графѣ. Она указываетъ во всякомъ случаѣ лишь на слабую завасимость общаго числа служащихъ отъ плотности движенія.

О расходахъ же на вознагражденіе служащихъ и на разныя потребности по содержаніи правленій можно судить изъ слѣдующаго общаго свода сихъ расходовъ, составленнаго также по даннымъ 1890 года. Въ ней означенная сверху сумма всего расхода подраздѣлена ниже на расходы по содержанію собственно правленій, по содержанію контролей сборовъ и общіе, съ поясненіемъ состава послѣднихъ.

ИЗРАСХОДОВАНО.	Желѣзными дорогами.		
	Частными.		Казенными, находившимися въ арендѣ у частныхъ обществъ.
	Нетребовавшими приплатъ по гарантіи.	Нуждавшимся въ приплатахъ по гарантіи.	
Всего	6.971.670 р. 50 к.	4.597.405 р. 90 к.	38.662 р. 93 к.
На версту дороги	733 » 40 »	512 » 82 »	122 » 35 »
» » поѣзда.	12,1 к.	12,5 к.	10,1 к.
Отъ итога всѣхъ расходовъ эксплуатаціи .	8,61%	8,10%	5,14%
Въ томъ числѣ:			
1) На содержаніе собственно правленія:			
Всего	1.933.252 р. 44 к.	1.659.036 р. 24 к.	18.885 р. 55 к.
На версту дороги	203 » 37 »	185 » 06 »	59 » 76 »
» » поѣзда.	3,4 к.	4,5 к.	4,9 к.
Отъ итога всѣхъ расходовъ эксплуатаціи.	2,39%	2,92%	2,51%
Отъ валоваго дохода	1,25%	2,15%	3,41%
2) На содержаніе контролей сборовъ:			
Всего	1.468.963 р. 03 к.	986.953 р. 59 к.	13.967 р. 08 к.
На версту дороги	154 » 53 »	110 » 09 »	44 » 20 »
» » поѣзда	2,5 к.	2,7 к.	3,6 к.
Отъ итога всѣхъ расходовъ эксплуатаціи.	1,81%	1,74%	1,86%
» валоваго дохода	0,95%	1,28%	2,52%
3) На общіе расходы:			
Всего	3.569.455 р. 03 к.	1.951.416 р. 06 к.	5.813 р. 30 к.
На версту дороги	375 » 50 »	217 » 67 »	18 » 39 »
» » поѣзда	6,2 к.	5,3 к.	1,5 к.
Отъ итога всѣхъ расходовъ эксплуатаціи.	4,41%	3,44%	0,77%
» валоваго дохода	2,31%	2,53%	1,05%

Подъ наименованіемъ «общихъ расходовъ» здѣсь разумѣются: а) пособія, пенсіи и награды служащимъ какъ въ правленіи, такъ и по линіи, б) судебные расходы, в) страхованіе имуществъ какъ по правленію, такъ и по линіи, г) расходы по съѣздамъ, коммиссіямъ и конгрессамъ, д) расходы на вознагражденія за вредъ и убытки и е) разные расходы по правленію. Приблизительно всѣ эти расходы отъ итога «общихъ расходовъ» составляютъ а) — около 53%, б) — около 7%, в) — около 8½%, г) — около 7%, д) — около 17%, и е) — около 7½%.

Ст. 5. Центральное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Центральное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ учреждено лишь лѣтъ десять тому назадъ. До того же времени всѣ построенныя казною желѣзныя дороги были переданы для эксплуатаціи частнымъ обществамъ, за исключеніемъ одной Ливенской узкоколейной дороги, длиною 57 верстъ, оставшейся и до нынѣ въ распоряженіи правительства.

20 февраля 1881 года Высочайше утверждено „Положеніе о Временномъ управленіи по постройкѣ Криворогской (нынѣ Екатерининской) и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ правительства", чѣмъ обозначилось начало новаго направленія въ правительственной желѣзнодорожной политикѣ.

15 октября 1882 года Высочайше утверждено „Временное положеніе по завѣдыванію эксплуатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ". Это положеніе вызвано было переходомъ въ казну Харьково-николаевской желѣзной дороги, длиною 1.031 верста.

На основаніи означенныхъ положеній, Министръ путей сообщенія утвердилъ подробныя инструкціи названному Временному управленію—11-го іюля 1881 г. по постройкѣ Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ и 16 марта 1883 года по завѣдыванію эксплоатаціею желѣзныхъ дорогъ. Послѣдняя инструкція 28 сентября того же года получила особое дополненіе.

Своевременно были даны также инструкціи главнымъ мѣстнымъ распорядителямъ, т. е. начальникамъ работъ строющихся казенныхъ дорогъ и начальникамъ эксплуатируемыхъ казною дорогъ.

Съ развитіемъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства выяснилось однако, что тѣ полномочія, которыя были предоставлены мѣстнымъ распорядителямъ, и тѣ обязанности, которыя были возложены на Временное управленіе, въ силу данныхъ имъ инструкцій, оказались крайне недостаточными для первыхъ и совершенно непосильными послѣднему, тѣмъ болѣе, что съ теченіемъ времени во Временномъ управленіи, по неразграниченности сферъ дѣятельности сего Управленія и Департамента желѣзныхъ дорогъ, стали разработываться и общіе вопросы желѣзнодорожнаго дѣла и техники. Между прочимъ, въ кругъ обязанностей Временнаго управленія входило и разрѣшеніе многочисленныхъ дѣлъ текущаго характера, въ ущербъ разработки принципіальныхъ вопросовъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства; мѣстные же распорядители, ведущіе крайне сложное и живое по существу дѣло, оказались стѣсненными въ своихъ дѣйствіяхъ излишними ограниченіями и формальностями.

Такое положеніе дѣлъ, вредно отражавшееся на казенномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, постоянно побуждало выдвигать на очередь вопросъ объ измѣненіи существующаго порядка по завѣдыванію постройкою и эксплуатаціею казенныхъ рельсовыхъ путей.

Ненормальность хода дѣлъ въ Управленіи казенными желѣзными дорогами въ послѣднее время осложнилась не только быстрымъ развитіемъ сѣти

казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе перехода въ казну цѣлаго ряда частныхъ желѣзнодорожныхъ линій (Либаво-роменской, Курско-харьково-азовской, Орловско-грязской и Варшаво-тереспольской), но и болѣе дѣятельнымъ сооруженіемъ дорогъ средствами казны. Въ виду сего, а также, что предвидится постепенный переходъ въ казну и другихъ желѣзныхъ дорогъ и что на Временное управленіе возложено и общее завѣдываніе постройкою великаго Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути, было признано совершенно необходимымъ:

а) выдѣлить изъ вѣдѣнія Временнаго управленія и передать въ общія учрежденія Министерства путей сообщенія разсмотрѣніе тѣхъ вопросовъ желѣзнодорожнаго дѣла, которые касаются въ одинаковой мѣрѣ, какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзнодорожныхъ линій Имперіи, и

б) увеличить полномочія мѣстныхъ управленій по постройкѣ и эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и тѣмъ освободить Временное управленіе отъ разсмотрѣнія массы мелочныхъ вопросовъ текущаго характера.

Первое изъ указанныхъ предположеній осуществлено учрежденіемъ Инженернаго совѣта и преобразованіемъ инспекціи желѣзныхъ дорогъ (см. главу II настоящаго отдѣла), а также оставленіемъ лишь на Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ веденія дѣлъ общаго для всей сѣти характера. Что же касается до втораго предположенія, то предпринята была выработка новой инструкціи Временному управленію, согласно съ положеніемъ 20 февраля 1881 г. и 15 октября 1882 г., но съ необходимыми измѣненіями относительно подробностей общаго хода дѣлъ, а именно, чтобы на разсмотрѣніе Временнаго управленія восходили преимущественно дѣла болѣе важныя.

Во исполненіе сего и для упрощенія хода дѣлъ предположено было часть вопросовъ, разсматриваемыхъ во Временномъ управленіи коллегіально, возложить на предсѣдателя сего управленія, а засимъ, выдѣливъ изъ коллегіи особое техническое присутствіе, облегчить тѣмъ Временному управленію обсужденіе общихъ хозяйственно-эксплуатаціонныхъ вопросовъ.

Равнымъ образомъ выработаны для начальниковъ эксплуатируемыхъ и строющихся казенныхъ желѣзныхъ дорогъ проекты новыхъ инструкцій, расширяющіе полномочія мѣстныхъ управленій и предоставляющіе имъ нѣкоторыя самостоятельныя права по утвержденію проектовъ сооруженій и разрѣшенію техническихъ вопросовъ и значительно большія права, противъ нынѣ дѣйствующей инструкціи по хозяйственнымъ операціямъ.

Такими мѣропріятіями, какъ объяснено выше, полагалось Временное управленіе и мѣстныхъ распорядителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ освободить отъ массы безполезной переписки и ненужныхъ формальностей при веденіи дѣла и доставить имъ возможность болѣе свободно и производительно заниматься важнѣйшими вопросами непосредственно ввѣреннаго имъ дѣла.

Утвержденіе новой инструкціи Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ состоялось 28 августа 1892 года, причемъ изъ названія сего управленія слово „Временное“ по Высочайшему повелѣнію исключено.

Въ виду предстоящаго перехода въ казну многихъ желѣзныхъ дорогъ

и возможности сосредоточенія въ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ значительнѣйшей части практическаго вліянія на весь ходъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Имперіи въ будущемъ, полезно знать эту инструкцію *).

Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ есть коллегіальное учрежденіе; состоящее изъ предсѣдателя, 7-ми членовъ отъ Министерства путей сообщенія, членовъ отъ Министерства финансовъ и внутреннихъ дѣлъ по одному и одного уполномоченнаго, на правахъ члена, отъ Министерства государственныхъ имуществъ, приглашаемаго въ засѣданія Управленія при разсмотрѣніи вопросовъ, касающихся горнозаводской, соляной и каменноугольной промышленности. Въ случаяхъ необходимости могутъ быть назначаемы къ каждому изъ членовъ Управленія временные замѣстители.

Въ засѣданія Управленія приглашается также представитель Государственнаго контроля для участія, на одинаковыхъ правахъ съ членами, въ разсмотрѣніи дѣлъ, касающихся функцій Государственнаго контроля и въ вышеупомянутой инструкціи перечисленныхъ. Кромѣ того, представители Департамента желѣзнодорожной отчетности присутствуютъ при производствѣ въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ торговъ и конкурренцій.

Въ засѣданіяхъ названнаго Управленія участвуетъ еще, на правахъ члена, главный инспекторъ желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства путей сообщенія, который можетъ замѣнять себя однимъ изъ подвѣдомственныхъ ему инспекторовъ (см. гл. II настоящаго отдѣла).

Во всѣхъ случаяхъ, которые непредвидѣны инструкціею, предсѣдатель и Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ руководствуются общими законами и соотвѣтственными распоряженіями Министра путей сообщенія.

Засѣданія Управленія происходитъ обыкновенно два раза въ недѣлю. Члены Управленія и лица, пользующіяся правами его членовъ, независимо отъ содержанія по штату, получаютъ дариковое вознагражденіе за засѣданія, въ которыхъ принимали участіе, по 15 р. каждый.

Для дѣйствительности засѣданія требуется участіе не менѣе 3-хъ членовъ (считая и предсѣдателя) и въ числѣ ихъ не менѣе двухъ отъ Министерства путей сообщенія. Всѣ вопросы, обсуждаемые въ засѣданіяхъ сего Управленія, разрѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ; при равенствѣ голосовъ перевѣсъ даетъ мнѣніе предсѣдателя. Въ томъ случаѣ, когда членъ отъ посторонняго вѣдомства или представитель отъ Государственнаго контроля останется въ меньшинствѣ и подастъ особое мнѣніе, постановленіе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, до приведенія его въ исполненіе, сообщается на заключеніе соотвѣтственнаго Министра или Государственнаго контролера и лишь при особой спѣшности въ разрѣшеніи вопроса, Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ разрѣшенія Министра путей сообщенія, можетъ исполнить неотлагательно рѣшеніе большинства, вопреки особому мнѣнію члена отъ посторонняго вѣдомства, о чемъ и сообщается подлежащему Министру или Государственному контролеру.

*) Она составляетъ приложеніе за № 8 къ настоящему «Очерку».

Сношенія съ другими учрежденіями Министерства путей сообщенія и съ другими вѣдомствами Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ исполняетъ на правахъ департамента министерства.

Для производства дѣлъ, при означенномъ Управленіи состоятъ: восемь отдѣловъ Управленія, находящіеся въ непосредственномъ завѣдываніи ихъ начальниковъ и подъ наблюденіемъ членовъ Управленія, согласно установленному предсѣдателемъ распредѣленію, канцелярія Управленія, завѣдываемая правителемъ дѣлъ подъ непосредственнымъ руководствомъ предсѣдателя, и состоящіе въ его распоряженіи инженеры, техники и чиновники для особыхъ порученій.

Занятія по отдѣламъ и въ канцеляріи Управленія и по ихъ дѣлопроизводствамъ распредѣлены слѣдующимъ образомъ.

Канцелярія. 1-е дѣлопроизводство. Вся переписка и доклады объ опредѣленіяхъ на службу личнаго состава, утверждаемыхъ предсѣдателемъ Управленія и Министромъ путей сообщенія, какъ по Управленію, такъ и по дорогамъ, эксплуатируемымъ и строющимся; доклады о награжденіи служащихъ и вообще дѣла, до прохожденія службы этими служащими относящіяся.—*2-е дѣлопроизводство.* Переписка и доклады о пособіяхъ служащимъ и вообще объ обезпеченіи ихъ быта, о наложеніи административныхъ взысканій, о преданіи должностныхъ лицъ суду, о помѣщеніи увѣчныхъ и больныхъ въ Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II (см. гл. III настоящаго отдѣла) и по сношеніямъ съ Учебнымъ отдѣломъ Министерства путей сообщенія о желѣзнодорожныхъ училищахъ.—*3-е дѣлопроизводство.* Дѣла по хозяйственной и распорядительной частямъ Управленія, по врачебно-санитарной части, по увольненію служащихъ въ отпускъ и отставку, по обмѣну безплатными билетами на проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ и на пароходахъ, по типографскимъ заказамъ, по выдачѣ билетовъ, свидѣтельствъ и нарядовъ на безплатный и льготный проѣздъ служащихъ и провозъ ихъ имущества; общій просмотръ издаваемыхъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ приказовъ и циркуляровъ и раздача ихъ подлежащимъ отдѣламъ Управленія.

Техническій отдѣлъ. 1-е дѣлопроизводство. Дѣла по постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, касающіяся производства изысканій, выбора общаго направленія дорогъ, ихъ профилей, устройства полотна и укрѣпленій его, верхняго строенія, принадлежностей пути, телеграфа, путевыхъ и станціонныхъ сооруженій.—*2-е дѣлопроизводство.* Дѣла какъ по строящимся, такъ и по эксплуатируемымъ желѣзнымъ дорогамъ, относящіяся до мостовъ, путепроводовъ, трубъ подъ насыпями, поворотныхъ круговъ, вѣсовыхъ помостовъ, стропилъ, сводчатыхъ зданій и другихъ сооруженій, требующихъ особыхъ опредѣленій размѣровъ частей, и завѣдываніе технической библіотекою Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.—*3-е дѣлопроизводство.* Дѣла по технической части, относящіяся до постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ и эксплуатаціи существующихъ, касающіяся линейной сигнализаціи, станціонныхъ путей и построекъ, сигнализаціи станцій, центральнаго управленія стрѣлками и сигналами, водо-и нефте-снабженій, воинскихъ продовольственныхъ

пунктовъ, больницъ, школъ, пристаней и т. п.—*Письмоводительская часть.* Веденіе протоколовъ засѣданій Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по Техническому отдѣлу и Техническому совѣщанію сего Управленія; сшивка и храненіе дѣлъ и составленіе описей къ нимъ, дѣлопроизводство по личному составу отдѣла, всѣ работы по перепискѣ бумагъ, составленныхъ въ отдѣлѣ, и веденіе входящаго и исходящаго журнала отдѣла.—*Чертежная.* Составленіе новыхъ чертежей и снятіе копій со всѣхъ чертежей, подлежащихъ отправленію въ мѣстныя учрежденія Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также храненіе утвержденныхъ чертежей.

Эксплуатаціонный отдѣлъ. 1-е дѣлопроизводство. Всѣ вопросы и дѣла, относящіеся къ службѣ пути и къ мобилизаціи на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.—*2-е дѣлопроизводство.* Вопросы и дѣла, касающіеся пріемки желѣзныхъ дорогъ въ казну, разрѣшеніе устройства подъѣздныхъ путей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ и о происшествіяхъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.—*3-е дѣлопроизводство.* Вопросы и дѣла по службѣ движенія.—*4-е дѣлопроизводство.* Вопросы и дѣла по службѣ тяги и подвижнаго состава.—*5-е дѣлопроизводство.* Общіе болѣе важные вопросы, относящіеся къ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и развитію ихъ *Регистратура.*

Отдѣлъ смѣтъ и отчетовъ. 1-е дѣлопроизводство. Составленіе періодической отчетности по эксплуатируемымъ дорогамъ; разсмотрѣніе размѣровъ движенія и доходныхъ смѣтъ; кредиты на расходы, зависящіе отъ размѣровъ движенія и количества перевозокъ.—*2-е дѣлопроизводство.* Разсмотрѣніе кредитовъ на содержаніе личнаго состава; хозяйственные и разные общіе расходы; разсмотрѣніе вопросовъ по примѣненію счетныхъ и кассовыхъ правилъ; общая переписка. *3-е дѣлопроизводство.* Разсмотрѣніе кредитовъ на содержаніе дорогъ, сооруженій и принадлежностей ихъ и на ихъ усиленіе и улучшеніе, смѣтъ по оборотамъ сбора въ $^1/_5$ коп. съ пуда на пакгаузы, смѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, отданныхъ въ аренду, и вообще вопросовъ по смѣтамъ и отчетамъ, требующихъ техническихъ свѣдѣній.

Коммерческій отдѣлъ. 1-е дѣлопроизводство. Разработка проектовъ правилъ и инструкцій и вся переписка по ссуднымъ, складочнымъ и коммиссіоннымъ операціямъ; дѣла по претензіямъ и переборамъ; дѣла по условіямъ перевозки и тарифамъ для войскъ, арестантовъ и выставокъ.—*2-е дѣлопроизводство.* Дѣла и переписка по установленію и примѣненію тарифовъ слѣдующихъ спеціальныхъ грузовъ сѣти казенныхъ жж. дорогъ: а) ленъ, кудель и льняная пакля (гр. 54 *); б) масла минеральныя (гр. 59); в) пенька и пеньковая пакля (гр. 82); г) сахаръ, сахарный песокъ и сахароварные остатки (гр. 95); д) соль каменная и поваренная (гр. 101); е) уголь, торфъ и кизякъ; дѣла и переписка по установленію и примѣненію тарифовъ, а также дополнительныхъ сборовъ по симъ тарифамъ на всѣ грузы, кромѣ распредѣленныхъ по другимъ дѣлопроизводствамъ, на дорогахъ Харьково-николаевской, Екатерининской, Курско-харьково-азовской и Закавказской; дѣла по тарифамъ и тарифнымъ съѣздамъ представителей до-

*) Здѣсь въ скобкахъ указаны группы товаровъ по общей номенклатурѣ ихъ, утвержденной для желѣзныхъ дорогъ.

рогъ III группы; разработка тарифныхъ соглашеній съ частными дорогами. — *3-е дѣлопроизводство.* Дѣла и переписка по установленію и примѣненію тарифовъ слѣдующихъ спеціальнымъ грузовъ сѣти казенныхъ жж. дорогъ: а) выжимки дубильныя, сѣмянныя и свекловичныя, а также галеты конскіе (гр. 21); б) высѣвки сѣмянныя, мякина и отруби (гр. 22); в) дерево всякое и проч. (гр. 28); г) желѣзо, жесть, сталь и чугунъ въ дѣлѣ (гр. 32); д) желѣзныя, жестяныя, стальныя и чугунныя издѣлія (гр. 33); е) животныя (гр. 34); ж) крупа (гр. 52); з) лѣсные строительные матеріалы (гр. 55 и 56); і) мука всякая и крахмалъ (гр. 68); и) мѣдь, латунь и пр. (гр. 70); к) мясной товаръ, битая птица и дичь (гр. 73); л) руды (гр. 92); м) солодъ (гр. 100); н) сѣмена (гр. 106) и о) хлѣбъ въ зернѣ (гр. 117); дѣла и переписка по установленію и примѣненію тарифовъ, а также дополнительныхъ сборовъ по симъ тарифамъ на всѣ грузы, кромѣ распредѣленныхъ по другимъ дѣлопроизводствамъ, на дорогахъ Полѣсскихъ, Либаво-роменской, Псково-рижской, Брестъ-холмской, Сѣдлецъ-малкинской и Портовой вѣтви Николаевской ж. дороги.—*4-е дѣлопроизводство.* Дѣла и переписка по установленію и примѣненію тарифовъ слѣдующихъ спеціальныхъ грузовъ сѣти казенныхъ жж. дорогъ: а) водки, ликеры и др. крѣпкіе напитки (гр. 16); б) спиртъ винный, кромѣ безводнаго (гр. 102); в) рыбный товаръ и раки (гр. 93); дѣла и переписка по установленію и примѣненію тарифовъ, а также дополнительныхъ сборовъ къ симъ тарифамъ на всѣ грузы, кромѣ распредѣленныхъ по другимъ дѣлопроизводствамъ, на дорогахъ Сызрано-вяземской, Самаро-златоустовской, Ржево-вяземской, Орлово-грязской, Муромской, Ливенской и Уральской. дѣла по тарифнымъ съѣздамъ представителей дорогъ I и II группъ.—*5-е дѣлопроизводство.* Дѣла, относящіяся до условій перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ на казенныхъ жж. дорогахъ; разработка пассажирскихъ конвенцій и условій перевозки прямыхъ сообщеній желѣзныхъ дорогъ между собою, съ пароходными обществами и транспортными конторами; дѣла объ общемъ соглашеніи русскихъ жж. дорогъ о прямомъ между ними товарномъ сообщеніи, а равно по группнымъ конвенціямъ; договоры о городскихъ станціяхъ на казенныхъ жж. дорогахъ; дѣла по установленію и примѣненію общаго для казенныхъ жж. дорогъ мѣстнаго тарифа на перевозку товаровъ; разработка тарифовъ для перевозки пассажировъ по всей сѣти казенныхъ жж. дорогъ какъ по нормальнымъ, такъ и по пониженнымъ тарифамъ (переселенческіе, рабочіе, льготные, сезонные, для круговыхъ поѣздокъ и проч.); переписка о правилахъ взиманія на казенныхъ жж. дорогахъ дополнительныхъ и другихъ сборовъ, связанныхъ съ перевозкою, за исключеніемъ частныхъ случаевъ, относящихся до отдѣльныхъ дорогъ и грузовъ, кои вѣдаются подлежащими дѣлопроизводствами по принадлежности; общія дѣла Отдѣла, какъ-то: составленіе инструкцій, положеній и правилъ до коммерческой дѣятельности дорогъ относящихся, составленіе отчетовъ и обзоровъ этой дѣятельности и т. п.; разсчеты по различнымъ тарифнымъ разработкамъ и изданіямъ; завѣдываніе библіотекою, состоящею при Коммерческомъ отдѣлѣ.—*6-е дѣлопроизводство.* Разработка соглашеній и тарифовъ

въ прямыхъ товарныхъ сообщеніяхъ желѣзныхъ дорогъ между собою въ отдѣльныхъ союзахъ, а также при участіи транспортныхъ конторъ и пароходныхъ обществъ и веденіе всей переписки по симъ союзамъ; разработка соглашеній и тарифовъ въ прямыхъ заграничныхъ товарныхъ сообщеніяхъ и веденіе переписки съ агентурами по симъ сообщеніямъ, а равно съ Конторою международныхъ сообщеній, состоящею при Совѣтѣ управленія Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, кромѣ дѣлъ по претензіямъ и переборамъ.—*7-е дѣлопроизводство.* Составленіе долевыхъ таблицъ къ тарифамъ во всѣхъ сообщеніяхъ и веденіе всей переписки по установленію и введенію сихъ таблицъ въ дѣйствіе; дѣла и переписка по вопросамъ, относящимся до установленія и примѣненія поверстныхъ тарифныхъ разстояній и исчисленія по нимъ провозныхъ платъ, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ жж. дорогахъ.—*Журнальная часть.* Пріемъ входящихъ бумагъ и сдача исходящихъ бумагъ въ общую регистратуру; веденіе входящаго и исходящаго журналовъ Коммерческаго отдѣла и раздача бумагъ по дѣлопроизводствамъ; составленіе и храненіе всѣхъ дѣлъ Коммерческаго отдѣла; веденіе реестра журнальныхъ постановленій Управленія по Коммерческому отдѣлу; заготовленіе и раздача ихъ и отпусковъ исходящихъ бумагъ по дѣлопроизводствамъ.

Хозяйственный отдѣлъ. 1-е дѣлопроизводство. Дѣла, возникающія по отчужденію имуществъ.—*2-е дѣлопроизводство.* Общіе хозяйственные вопросы и дѣла по заключенію договоровъ и утвержденію заказовъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на всѣ предметы хозяйства, кромѣ подлежащихъ вѣдѣнію 3-го и 4-го дѣлопроизводствъ.—*3-е дѣлопроизводство.* Заказы подвижнаго состава, запасныхъ частей и механическихъ принадлежностей оборудованія мастерскихъ и водоснабженія.—*4-е дѣлопроизводство.* Заказы принадлежностей верхняго строенія пути, цемента, каменнаго угля, водопроводныхъ трубъ и принадлежностей верхняго строенія мостовъ.

Счетный отдѣлъ. 1-е дѣлопроизводство. Разсчеты по личному составу, работамъ и поставкамъ, кромѣ отнесенныхъ ко 2, 3 и 4-му дѣлопроизводствамъ.—*2-е дѣлопроизводство.* Разсчеты за матеріалы и предметы, отпущенные изъ казенныхъ запасовъ.—*3-е дѣлопроизводство.* Дѣла по ликвидаціи счетовъ построенныхъ казною желѣзныхъ дорогъ и по опредѣленію стоимости послѣднихъ.—*4-е дѣлопроизводство.* Дѣла по ликвидаціи счетовъ желѣзныхъ дорогъ, принятыхъ въ казну отъ частныхъ обществъ.—*5-е дѣлопроизводство.* Общіе по отдѣлу и болѣе крупные вопросы и дѣла, относящіеся до счетной части казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.—*Бухгалтерія.*

Судебный отдѣлъ. 1-е дѣлопроизводство. Дѣла судебно-административнаго характера, а именно, сношенія съ юрисконсультами мѣстныхъ управленій и заключенія по возбуждаемымъ ими запросамъ (апелляціонныя и кассаціонныя жалобы); переписка по общему надзору за дѣятельностью мѣстныхъ повѣренныхъ; заключенія по запросамъ всѣхъ отдѣловъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также по претензіямъ подрядчиковъ и поставщиковъ; выработка уставовъ потребительныхъ и ссудо-сберегательныхъ товариществъ и другихъ вспомогательныхъ заведеній на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, равно какъ и устава пенсіонной кассы; дѣла о

правильномъ примѣненіи и объ измѣненіи различныхъ общихъ законовъ, инструкцій и положеній; дѣла о вознагражденіи за личный вредъ при эксплуатаціи и постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, причиненный служащимъ и постороннимъ лицамъ, заявившимъ претензіи въ порядкѣ Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. — *2-е дѣлопроизводство.* Дѣла по отчужденію имуществъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а именно: испрошеніе Высочайшихъ указовъ (чрезъ Государственный Совѣтъ) на отчужденіе земель и имуществъ для постройки желѣзныхъ дорогъ; составленіе уполномочій и инструкцій начальникамъ работъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на предметъ отчужденія имуществъ; разрѣшеніе вопросовъ, возбуждаемыхъ начальниками работъ и дорогъ и другими лицами и учрежденіями, по дѣламъ отчужденія; разсмотрѣніе всякаго рода претензій владѣльцевъ отчуждаемыхъ имуществъ; разсмотрѣніе и храненіе крѣпостныхъ актовъ на отчужденныя земли и выдача по онымъ справокъ; наблюденіе за ходомъ дѣлъ отчужденія и веденіе по нимъ общей отчетности; соглашеніе съ подлежащими вѣдомствами объ

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Число дорогъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Эксплоатаціонная длина (въ скобкахъ для выполненія).	Общій удобрѣ подъ-ѣздовъ (въ скобкахъ частное отъ раздѣленія общаго удобрѣя на протяженіе приведенное для выполненія).	СОСТАВЪ ПРАВЛЕНІЙ.	Члены управленія.	Члены ревизіон. комиссіи.	Сотскіе при караулахъ.	Канцелярія.	Столь претензій.	Бухгалтерія и счетовод.	Касса.	Техническое отдѣленіе.	Коммерческіе агенты.	Топографъ отдѣлъ.	Контроль сборовъ.	Прочіе служащіе.	Юрисконсультъ.	Застрахованіе пожарн. част.	ВСЕГО.
12	Закавказская, Сызрано-вяземская, Харьково-николаевская, Полѣсская, Екатерининская, Уральская, Козлово-саратовская, Псково-рижская, Самаро-златоустовская, Муромская, Лиепайская и Баскунчакская.	7.976 (7.736)	24.673,447 (3.189,4)	Число лицъ	11	—	14	27	Показано въ графѣ 15-й.	52	Показано въ графѣ 11-й.	22	Въ 1890 году не было.	28	805	(1)	(2)	Въ 1890 году не было.	1.056
				Среднее на 1 000 в. дор.	1,4	—	1,8	3,5		6,7		2,8		3,6	104,1	10,0	2,6		136,5
				» » 1 мил. п.-в.	0,4	—	0,6	1,1		2,1		0,8		1,2	32,2	3,1	0,7		42,2

Примѣчанія: 1) Въ числѣ 78 лицъ заключается 6 чел. конторщиковъ и перепасчиковъ при поверстныхъ мѣстныхъ управленій отдѣльныхъ дорогъ.

2) Въ томъ числѣ 13 чел. поверстныхъ при мѣстныхъ управленіяхъ отдѣльныхъ дорогъ.

отводѣ подъ устройство казенныхъ желѣзныхъ дорогъ казенныхъ земель и имуществъ, а равно и о замѣнѣ отчуждаемыхъ частныхъ земель казенными.

Помѣщенная на предыдущей страницѣ таблица показываетъ общее и по категоріямъ число служащихъ въ центральномъ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1890 годъ, со включеніемъ въ это число мѣстныхъ контролей сборовъ и мѣстныхъ юрисконсультовъ, для однородности съ такою же таблицею о служащихъ въ центральныхъ управленіяхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ (стр. 28 и 29). По сравненіи общихъ выводовъ этихъ таблицъ оказывается, что численность личнаго состава центральнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ отъ такой же численности всѣхъ центральныхъ управленій частныхъ желѣзныхъ дорогъ лишь 56% по выводамъ на версту протяженія ихъ и 91% по выводамъ на поѣздо-версту.

Въ тотъ же 1890 годъ на содержаніе этого Управленія израсходовано:

1) На содержаніе Временнаго Управленія собственно по завѣдыванію эксплуатаціею казенныхъ жж. дд. всего . . . . . 484.082,00 руб.
на версту дорогъ. . . . . 62,58 „
„ „ поѣзда . . . . . 1, 9 коп.
отъ итога всѣхъ расходовъ эксплуатаціи . 1,48 %
„ валоваго дохода . . . . . 0,94 %

Примѣчаніе. Въ томъ числѣ:
а) общихъ расходовъ (на выдачу суточныхъ и разъѣздныхъ пособій и наградъ, канцелярскихъ и хозяйственныхъ расходовъ и на наемъ и содержаніе помѣщенія . . . . . 115.617,43 р.
б) содержаніе 13-ти повѣренныхъ по судебнымъ дѣламъ при мѣстныхъ управленіяхъ отдѣльныхъ дорогъ и 6-ти при нихъ конторщиковъ . . . . . 30.472 р.

2) На содержаніе мѣстныхъ на казенныхъ жж. дорогахъ контрольныхъ учрежденій всего . 735.763,17 руб.
на версту дорогъ . . . . . 95,10 „
„ „ поѣзда . . . . . 3,0 коп.
отъ итога всѣхъ расходовъ эксплуатаціи . 2,25 %
„ валоваго дохода . . . . . 1,42 %

Примѣчаніе. Общіе расходы здѣсь также включены.

Всего израсходовано . . . . . 1.219.845,17 руб.
на версту дорогъ . . . . . 157,68 „
„ „ поѣзда . . . . . 4, 9 коп.
отъ итога всѣхъ расходовъ эксплуатаціи . 3,73 %

Сравненіе этихъ данныхъ съ такими же свѣдѣніями о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ (стр. 31) ставитъ большую экономичность содержанія центральнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ внѣ всякаго сомнѣнія, и легко исчислить, что по этой статьѣ отъ перехода всѣхъ частныхъ дорогъ въ казну расходы уменьшатся еще на сумму болѣе 7 милл. руб. въ годъ, если разсматривать это уменьшеніе расхода независимо отъ другихъ результатовъ такого перехода дорогъ.

Ст. 6. Мѣстныя управленія эксплуатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Общія положенія. Каждая отдѣльная желѣзнодорожная линія, большаго или малаго протяженія, имѣетъ свою мѣстную администрацію, называемую *управленіемъ* дороги и раздѣляющуюся на общее управленіе и на управленіе *службами.*

Форма внутренняго администрированія желѣзными дорогами въ Россіи, заимствованная нами съ запада, изъ Франціи по преимуществу, послѣ ряда болѣе или менѣе удачнаго опредѣленія круга занятій каждаго агента и цѣлыхъ службъ управленія дороги въ отдѣльности достигла въ концѣ концовъ однообразія, въ общихъ чертахъ, по всей сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

При строгой опредѣленности оборотовъ дороги, въ зависимости отъ сущности желѣзнодорожнаго хозяйства, заключающагося въ перевозкѣ пассажировъ и грузовъ, въ собираніи доходовъ, извлекаемыхъ изъ перевозокъ, въ исправномъ содержаніи пути, сооруженій, подвижнаго состава и желѣзнодорожнаго движенія, а также въ производствѣ расходовъ, вызываемыхъ означенными операціями, на обязанности желѣзнодорожной администраціи русскихъ дорогъ, какъ и всѣхъ вообще желѣзныхъ дорогъ, лежитъ:

во 1-хъ, общее руководство дѣйствіями исполнительныхъ органовъ,

во 2-хъ, подробный учетъ и контроль приходо-расходныхъ оборотовъ, и

въ 3-хъ, посредничество между правительствомъ и желѣзными дорогами, какъ предпріятіями общегосударственнаго и общественнаго значенія.

Размѣръ и родъ руководящей дѣятельности нашей желѣзнодорожной администраціи начертанъ какъ уставами обществъ желѣзныхъ дорогъ, опредѣляющими кругъ обязанностей правленій обществъ и отчасти управленій дорогъ, и положеніемъ объ управленіи казенными желѣзными дорогами, такъ и особыми распоряженіями Министерства путей сообщенія, устанавливающими предметы вѣдомства, права и обязанности управляющаго или начальника дороги, начальниковъ службъ и нѣкоторыхъ другихъ распорядительныхъ на дорогахъ должностей, назначеніе на которыя требуетъ утвержденія Министромъ путей сообщенія.

При этомъ означенными правилами до извѣстной степени опредѣляются и росписаніе соотвѣтствующихъ должностей и случаи совмѣщенія обязанностей.

Общее направленіе дѣятельности. Изъ числа вопросовъ общаго характера, наиболѣе занимавшихъ мѣстныя желѣзнодорожныя управленія въ послѣднее время, слѣдуетъ назвать вопросъ о примѣненіи облегченныхъ способовъ эксплуатаціи на русскихъ дорогахъ. Вслѣдствіе постановки этого вопроса, особое вліяніе на эксплуатацію русскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣли попытки упрощенія и удешевленія принятыхъ у насъ способовъ эксплуатаціи. Стремленіе въ пользу распространенія пріемовъ второстепенной эксплуатаціи, начавшееся въ Западной Европѣ въ семидесятыхъ годахъ, опоздало у насъ на цѣлое десятилѣтіе. Оно отразилось прежде всего на дѣятельности Коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, трудъ

которой привелъ, между прочимъ, и къ критическому разбору совокупности нашихъ эксплуатаціонныхъ пріемовъ. Такъ, по распоряженію предсѣдателя коммиссіи графа Э. Т. Баранова, въ 1881 году, на разсмотрѣніе только-что образованнаго тогда VIII Отдѣла Императорскаго Русскаго Техническаго Общества переданъ былъ вопросъ о возможности *раздѣленія русскихъ дорогъ на классы, въ зависимости отъ ихъ значенія и дѣятельности, съ цѣлью установленія соотвѣтствующихъ способовъ содержанія и эксплуатаціи дорогъ*. Избранный докладчикомъ по этому вопросу одинъ изъ сотрудниковъ по составленію настоящаго „Очерка", разсмотрѣвъ всѣ, сдѣланныя въ этомъ направленіи попытки на дорогахъ Западной Европы, Англіи и Америки, высказался не за раздѣленіе дорогъ на классы, а за необходимость широкой *индивидуализаціи пріемовъ на каждой дорогѣ*, соотвѣтственно ея мѣстнымъ условіямъ техническаго, хозяйственнаго и финансоваго строя. Докладъ его, одобренный Отдѣломъ, былъ тогда же напечатанъ подъ заглавіемъ „Очеркъ мѣръ уменьшенія расходовъ содержанія и эксплуатаціи дорогъ" и представленъ правительству.

Та же мысль изложена была тѣмъ же авторомъ впослѣдствіи, въ брошюрѣ „Хозяйственная и второстепенная эксплуатація на дорогахъ Запада и Россіи", въ которой настойчиво доказываются возможность и настоятельность облегченія эксплуатаціонныхъ пріемовъ въ Россіи.

Между тѣмъ одинъ изъ ревностныхъ поборниковъ вопроса о введеніи на русскихъ дорогахъ пріемовъ второстепенной системы эксплуатаціи, А. А. фонъ-Вендрихъ, будучи управляющимъ Фастовской дороги, произвелъ въ 1884 году обширный опытъ примѣненія на ней сказанной системы *).

Хотя произведенный на Фастовской дорогѣ опытъ встрѣтилъ различную оцѣнку, но несомнѣнно, что почти одновременно началось измѣненіе общаго направленія нашей эксплуатаціонной практики, наиболѣе отдаленными отголосками котораго являются предпринятый, по распоряженію правительства, пересмотръ правилъ содержанія и ремонта пути, а также движенія поѣздовъ, и значительно большая широта взглядовъ, обнаружившаяся въ изданныхъ Министерствомъ путей сообщенія въ недавнее время правилахъ о службѣ подвижнаго состава и тяги.

Въ настоящее время, однако, преимущественное вниманіе обращаютъ на себя уже другіе вопросы желѣзнодорожнаго хозяйства, а именно: о возможномъ сокращеніи требованій, предъявляемыхъ къ сооружаемымъ желѣзнымъ дорогамъ, для уменьшенія первоначальныхъ затратъ на сооруженіе ихъ, съ одной стороны, и объ усиленіи и улучшеніи эксплуатируемыхъ дорогъ соотвѣтственно возросшимъ потребностямъ ихъ, съ другой. Въ отношеніи же коммерческомъ вообще слѣдуетъ отмѣтить совершенно новый фазисъ дѣятельности управленій — общее объединеніе тарифныхъ системъ по всей сѣти и широкое, сравнительно съ прежнимъ, стремленіе къ удовлетворенію требованіямъ земледѣлія, промышленности и торговли.

*) Результаты этой мѣры подробно изложены въ интересномъ докладѣ его въ VIII Отдѣлѣ Императорскаго Русскаго Техническаго Общества и напечатанны въ „Желѣзнодорожномъ Дѣлѣ".

О служащихъ вообще. Не менѣе существеннымъ вопросомъ, занимавшимъ нашу желѣзнодорожную администрацію, былъ и продолжаетъ быть вопросъ о служащихъ. Коммиссія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи въ свое время отмѣтила общее отсутствіе спеціальныхъ законодательныхъ нормъ, касающихся желѣзнодорожной службы, опредѣляющихъ порядокъ увольненія и назначенія на должности и права и обязанности служащихъ, за исключеніемъ немногихъ административныхъ распоряженій Министерства путей сообщенія. Явленіе это даже на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, по мнѣнію коммиссіи, представляется несоотвѣтствующимъ ни общественному значенію этой отрасли народнаго хозяйства, ни исключительной отвѣтственности желѣзнодорожныхъ служащихъ предъ судомъ и обществомъ. Въ то же время коммиссія констатировала, что дороги большею частью не считаютъ необходимымъ соблюдать постепенность прохожденія должностей при назначеніяхъ, и часто лица, вовсе не бывшія въ желѣзнодорожной службѣ, назначаются прямо на отвѣтственныя должности. При такихъ условіяхъ отсутствіе законодательной регламентаціи, обезпечивающей положеніе служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, коммиссія признаетъ факторомъ, дѣйствующимъ на служащихъ всѣхъ ранговъ деморализующимъ образомъ, тѣмъ болѣе, что, съ другой стороны, лицамъ правительственнаго надзора предоставлено право требовать увольненія служащихъ даже на частныхъ дорогахъ, безъ всякаго права апелляціи со стороны послѣднихъ. Все это побудило названную коммиссію проектировать рядъ законодательныхъ мѣръ, съ цѣлью облеченія желѣзнодорожныхъ служащихъ извѣстными аттрибутами государственной службы или полицейскою властью, примѣнительно къ нормамъ, установленнымъ въ этомъ отношеніи въ сосѣднихъ государствахъ.

Предположенія эти не были утверждены при разсмотрѣніи законопроекта въ Государственномъ Совѣтѣ, но, какъ извѣстно, проектъ положенія о желѣзнодорожныхъ служащихъ разработывается Министерствомъ путей сообщенія въ настоящее время.

Едва ли однако причина неустойчивости у насъ желѣзнодорожной службы не кроется въ хозяйственной организаціи нашей страны, гдѣ ни одна отрасль труда не спеціализировалась еще на подобіе горнаго, морскаго и желѣзнодорожнаго промысловъ на западѣ Европы. Этимъ объясняется, между прочимъ, присутствіе въ рядахъ служащихъ значительнаго числа кочеваго элемента, составляющаго всѣми признанное, хотя, быть можетъ, неизбѣжное, больное мѣсто желѣзнодорожнаго дѣла русскаго. Дѣйствительно ли измѣненіе этихъ условій въ болѣе благопріятную сторону можетъ быть достигнуто прерогативами службы и усиленной отвѣтственностью служащихъ, какъ думаютъ одни, или улучшеніемъ матеріальнаго ихъ положенія и учрежденіемъ пенсіонныхъ кассъ, какъ думаютъ другіе, — это, по всему вѣроятію, покажетъ лишь болѣе или менѣе отдаленное будущее.

По отзыву А. Измайлова (Кіевскій „Инженеръ“, 1883 г.), положеніе служащихъ на русскихъ дорогахъ не особенно завидно.

„Всѣ они,—говоритъ авторъ,—находятся въ полной зависимости отъ управляющаго дорогою, и отъ одного его слова зависитъ ихъ существованіе. Наше воспитаніе, весьма мало развивающее самостоятельность, громадное предложеніе, такъ называемаго, интеллигентнаго

труда и сравнительно незначительный спросъ на него приводитъ къ тому, что лишеніе занимаемаго мѣста равносильно осужденію, если не на голодную смерть, то на очень продолжительное голоданіе. Оттого всякій дорожитъ своимъ мѣстомъ и всѣми правдами и неправдами припасаетъ копѣйку на черный день.

„Въ концѣ концовъ является полная зависимость служащаго отъ непосредственнаго его мелкаго начальника. Такая зависимость развиваетъ въ подчиненныхъ чувство раболѣпства, которое уничтожаетъ чувство долга, замѣняя его въ одномъ случаѣ безобразнымъ своеволіемъ, въ другомъ—духомъ машинальной исполнительности".

Справедливость требуетъ также отмѣтить, и третье, весьма распространенное мнѣніе, что служба въ большихъ желѣзнодорожныхъ обществахъ представляется наиболѣе прочною даже въ сравненіи съ государственною службою, и что это будто бы, подтверждается, многочисленными всѣмъ извѣстными примѣрами.

Наиболѣе важныя мѣры, установленныя правительствомъ по отношенію къ желѣзнодорожной службѣ, суть: а) правила о порядкѣ совмѣщенія государственной службы съ участіемъ въ торговыхъ и промышленныхъ товариществахъ и компаніяхъ, запрещающія одновременную службу въ различныхъ министерствахъ и желѣзнодорожныхъ обществахъ, и б) порядокъ и условія опредѣленія и пребыванія на службѣ въ частныхъ обществахъ желѣзныхъ дорогъ: ба) инженеровъ путей сообщенія, причисленныхъ къ Министерству путей сообщенія (касающіеся условій сохраненія за ними правъ государственной службы во время командированія въ частныя желѣзнодорожныя общества по ходатайству послѣднихъ), бб) *воинскихъ чиновъ* (касаются особыхъ преимуществъ и спеціальныхъ условій, соблюдаемыхъ при опредѣленіи и увольненіи воинскихъ чиновъ) и бв) *изъ прочихъ лицъ*. Послѣднія правила касаются ограниченія правъ службы въ частныхъ обществахъ въ зависимости, отъ пола, національности и исповѣданія.

Служащіе женскаго пола. Между прочимъ въ отношеніи правъ женщинъ занимать должности на желѣзныхъ дорогахъ имѣются нижеслѣдующія свѣдѣнія.

14-го января 1871 года, по обсужденіи въ Совѣтѣ министровъ, въ Высочайшемъ присутствіи въ Бозѣ почившаго Государя Императора, вопроса о полезной для государства и общества служебной дѣятельности лицъ женскаго пола, состоялось Высочайшее повелѣніе о воспрещеніи принимать женщинъ, хотя бы и по найму, въ правительственныя и общественныя учрежденія, за исключеніемъ занимающихся акушерствомъ и телеграфною службою.

Между тѣмъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ низшія должности по контролю сборовъ, по статистикѣ и по перепискѣ издавна и съ успѣхомъ замѣщались лицами женскаго пола.

Означенное воспрещеніе допускать къ занятіямъ женщинъ въ правительственныя и общественныя учрежденія обусловливалось, очевидно, усиленнымъ въ то время стремленіемъ женщинъ къ пріобрѣтенію политическихъ и общественныхъ правъ въ ущербъ положенію ихъ въ семьѣ. Но когда условія измѣнились и оказалось, что женщины ищутъ службы преимущественно какъ средства заработать себѣ пропитаніе, и опытъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ показалъ, что, дорожа занятіями и постояннымъ вознагражденіемъ, онѣ

къ своимъ служебнымъ обязанностямъ относятся вообще весьма ревностно и внимательно,—17 ноября 1887 года, воспослѣдовало Высочайшее утвержденіе положенія Комитета министровъ о допущеніи лицъ женскаго пола къ занятіямъ по счетной и письменной части въ учрежденіяхъ Государственнаго контроля, повѣряющихъ обороты желѣзныхъ дорогъ, равно какъ и въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ тѣмъ, что, въ виду затруднительности точнаго опредѣленія круга дѣятельности и рода занятій, на которые могутъ быть допущены женщины, опредѣленіе это предоставить ближайшему усмотрѣнію главнаго начальства подлежащихъ вѣдомствъ. При этомъ лицамъ женскаго пола разрѣшены занятія исключительно по найму, безъ присвоенія имъ какихъ либо правъ и преимуществъ, государственною службою пріобрѣтаемыхъ, и безъ права на замѣщеніе штатныхъ должностей.

Министръ путей сообщенія, 17 ноября 1890 года, разрѣшилъ допускать женщинъ къ занятію слѣдующихъ должностей въ управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ:

1) по канцеляріи управленія дороги и юрисконсульской части—должностей журналистовъ, конторщиковъ и переписчиковъ.
2) по главной бухгалтеріи и счетоводству службъ матеріальной, пути и зданій, движенія и телеграфа, тяги и подвижнаго состава—младшихъ счетоводовъ, журналистовъ, конторщиковъ и переписчиковъ.
3) по статистикѣ—младшихъ агентовъ и конторщиковъ.
4) по врачебной части—фельдшерицъ и акушерокъ.
5) по матеріальной службѣ—переписчиковъ и конторщиковъ въ управленіи.
6) по службѣ пути—чертежниковъ, журналистовъ и конторщиковъ въ управленіи и переѣздныхъ сторожихъ по линіи.
7) по службѣ движенія: въ отдѣлахъ ея а) статистики грузовъ, б) коммерческомъ, в) тарифномъ и г) претензіонномъ — конторщиковъ и переписчиковъ; на большихъ станціяхъ — билетныхъ кассировъ и горничныхъ при дамскихъ комнатахъ.
8) по службѣ телеграфа—конторщиковъ, переписчиковъ и младшихъ счетоводовъ, телеграфистокъ, въ предѣлахъ телеграфныхъ правилъ.
9) по службѣ тяги—младшихъ счетоводовъ, конторщиковъ и чертежниковъ при управленіи.

Число лицъ женскаго пола, занимающихъ должности, должно быть не болѣе 20% отъ общаго числа служащихъ на тѣхъ же должностяхъ въ каждомъ изъ вышеуказанныхъ отдѣловъ службъ. На должности же фельдшерицъ, акушерокъ и переѣздныхъ сторожихъ женщины замѣщаются по числу имѣющихся по штатамъ мѣстъ.

Женщины не допускаются къ занятію должностей въ конторахъ станцій, участковъ пути и тяги, мастерскихъ, матеріальныхъ складовъ на линіяхъ, такъ какъ, во 1-хъ, служба въ такихъ конторахъ сопряжена съ командировками на линіи, а во 2-хъ, конторщики на линіяхъ подготовляются къ другимъ должностямъ, занятіе которыхъ не дозволено женщинамъ.

Размѣръ содержанія, получаемаго на желѣзныхъ дорогахъ женщинами *), колеблется отъ 20 до 100 и даже 150 рублей въ мѣсяцъ, причемъ служащія на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ допускаются къ участію въ пенсіонныхъ и сберегательныхъ кассахъ.

Въ 1892 году вопросъ о допущеніи женщинъ къ службѣ на желѣзныхъ дорогахъ и въ ихъ управленіяхъ былъ подвергнутъ пересмотру; но въ виду поступившихъ почти отъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ благопріятныхъ о службѣ женщинъ отзывовъ, никакихъ существенныхъ измѣненій въ положеніи этого вопроса не послѣдовало.

Въ конторѣ долевыхъ таблицъ Коммерческаго отдѣла Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и въ отдѣленіяхъ статистики мѣстныхъ управленій число служащихъ женскаго пола увеличено до 30% отъ общаго числа мѣстъ въ должностяхъ, къ исполненію которыхъ допускаются женщины.

О заштатныхъ пособіяхъ. На русскихъ частныхъ желѣзныхъ дорогахъ практикой установился порядокъ выдавать служащимъ, увольняемымъ отъ службы по болѣзни или по волѣ начальства, но не за проступки, пособія, называемыя заштатными и разсчитываемыя за каждый годъ службы по мѣсячному окладу послѣдняго размѣра содержанія, которое получалъ увольняемый. Никакихъ законоположеній объ этихъ пособіяхъ не существуетъ. Съ учащеніемъ въ послѣднее время случаевъ перехода частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ непосредственное распоряженіе казны, возникъ, однако, вопросъ о примѣненіи упомянутаго порядка и на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, съ цѣлью возможнаго матеріальнаго обезпеченія служащихъ на переходящихъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, организація управленія коихъ при этомъ подвергается обыкновенно преобразованіямъ, а личный составъ значительному обновленію. Въ этихъ видахъ 24 апрѣля 1892 года Высочайше утверждены „*Временныя правила о назначеніи пособій лицамъ, увольняемымъ отъ службы вслѣдствіе перехода частныхъ жел. дорогъ въ казенное управленіе, а равно по случаю измѣненія штатовъ на казенныхъ жел. дорогахъ и сліянія нѣсколькихъ казенныхъ линій въ одну подъ общимъ управленіемъ*“.

Правила эти состоятъ въ слѣдующемъ:

I. Правомъ на полученіе пособія при увольненіи отъ службы пользуются:

1) лица, увольняемыя вслѣдствіе преобразованія въ мѣстныхъ управленіяхъ, сопряженнаго съ упраздненіемъ занимаемыхъ ими должностей, а также вслѣдствіе упраздненія правленій обществъ, поступающихъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ (кромѣ выборныхъ отъ акціонернаго общества лицъ), въ томъ числѣ и служащіе въ контроляхъ сборовъ означенныхъ дорогъ;

2) лица, которыя при переходѣ дороги въ казну должны быть замѣнены новыми лицами;

3) лица, увольняемыя отъ службы вслѣдствіе упраздненія занимаемыхъ ими должностей по случаю сліянія двухъ или нѣсколькихъ казенныхъ линій или сихъ послѣднихъ съ частными, перешедшими въ казну,—въ одну подъ общимъ управленіемъ;

4) лица, увольняемыя съ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по случаю перехода ихъ въ казенное же завѣдываніе изъ завѣдыванія частнаго;

и 5) лица, увольняемыя отъ службы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ вообще вслѣдствіе упраздненія занимаемыхъ ими должностей по случаю измѣненія штатовъ.

Примѣчаніе. Лица, состоящія на дѣйствительной государственной службѣ при увольненіи отъ занимаемыхъ ими на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ должностей вслѣдствіе упраздненія оныхъ, пользуются правами и преимуществами, предостав-

*) Исключая, конечно, переѣздныхъ сторожихъ, размѣръ вознагражденія которыхъ весьма незначителенъ.

ленными чиновникамъ, остающимся за штатомъ на общемъ основаніи, не имъ назначаются пособія на основаніи сихъ временныхъ правилъ, взамѣнъ пособій, кои установлены ст.ст. 177 и 572 Уст. о служ. по опред. отъ Правит. т. III Св. зак. изд. 1876 г. для чиновниковъ, остающихся за штатомъ.

II. Пособіе, причитающееся увольняемому служащему, опредѣляется на основаніи слѣдующаго разсчета: за каждый годъ службы назначается средній мѣсячный окладъ содержанія въ томъ размѣрѣ, въ какомъ онъ былъ выдаваемъ въ теченіе послѣдняго года предъ тѣмъ годомъ, въ которомъ имѣло мѣсто обстоятельство, вызвавшее увольненіе отъ службы, за исключеніемъ разъѣздныхъ и назначаемыхъ взамѣнъ отвода квартиръ натурою — квартирныхъ, а также канцелярскихъ денегъ и суммъ, отпускаемыхъ въ безотчетное распоряженіе служащихъ, и тому подобныхъ выдачъ, которыя не могутъ быть отнесены къ основному содержанію. При этомъ шесть мѣсяцевъ и болѣе, сверхъ полнаго числа лѣтъ службы считается за годъ, а время службы менѣе шести мѣсяцевъ вовсе въ разсчетъ не принимается.

III. Размѣръ опредѣленнаго, на основаніи вышеизложеннаго правила, пособія во всякомъ случаѣ не можетъ быть менѣе двухмѣсячнаго и болѣе двѣнадцатимѣсячнаго оклада содержанія служащаго, при чемъ, если служащій поступилъ на службу въ томъ же году, въ которомъ имѣло мѣсто вызвавшее увольненіе обстоятельство, то въ разсчетъ принимается средній мѣсячный окладъ содержанія за этотъ годъ.

IV. Правомъ на пособія, на основаніи настоящихъ правилъ, пользуются лица, увольняемыя согласно ст. I отъ службы въ теченіе двухъ лѣтъ, считая или со дня передачи частной дороги въ казну (п. 1 ст. I), или правительственной линіи изъ частной эксплоатаціи въ казенную (п. 4 ст. I), или со дня замѣны новыми лицами (п. 2 ст. I), или со дня слія́нія (п. 3 ст. I), или со дня упраздненія занимаемыхъ должностей (п. 5 ст. I).

V. Относительно тѣхъ изъ служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, кои получатъ назначеніе на новыя должности на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и вообще въ казенныхъ установленіяхъ, соблюдаются слѣдующія правила: а) лица, перемѣщаемыя непосредственно на новыя должности, соотвѣтствующія по содержанію прежде занимаемымъ, вовсе не получаютъ пособія; б) лица, назначаемыя на такія же должности по истеченіи не менѣе такого числа мѣсяцевъ, — считая со дня увольненія отъ прежнихъ должностей, которое соотвѣтствуетъ числу лѣтъ службы, подлежащему зачету на основаніи ст.ст. II и III, пользуются правомъ на полученіе пособія въ полномъ размѣрѣ, согласно стат. II настоящихъ временныхъ правилъ, в) лица, назначаемыя на новыя должности съ меньшими окладами содержанія, получаютъ пособія въ размѣрѣ разницы между прежнимъ (ст. II) и новымъ мѣсячнымъ окладомъ содержанія за каждый годъ службы въ прежнихъ должностяхъ, и г) лица, назначаемыя на новыя должности ранѣе истеченія указаннаго въ пунктѣ *б* времени, имѣютъ право на полученіе пособія въ размѣрѣ средняго мѣсячнаго оклада содержанія (ст. II) за каждый мѣсяцъ, протекшій со дня увольненія отъ прежней должности до дня назначенія на новую, при чемъ лица, получающія назначенія на новыя должности съ меньшими окладами, получаютъ сверхъ того пособіе согласно пункта *в* настоящей статьи, но при исчисленіи сего пособія изъ времени службы въ прежнихъ должностяхъ вычитается столько лѣтъ, сколько мѣсяцевъ протекло со дня увольненія отъ прежней должности до дня назначенія на новую.

VI. Тѣ изъ служащихъ, которые откажутся принять предложеніе о назначеніи ихъ на новыя должности на желѣзныхъ дорогахъ, соотвѣтствующія по содержанію прежде ими занимаемымъ, находящіяся хотя бы и не въ томъ городѣ или не на той же станціи, гдѣ лицо прежде состояло на службѣ, не имѣютъ права на означенное заштатное пособіе.

VII. Лица, кои будутъ приняты на службу правленіями и управленіями частныхъ желѣзныхъ дорогъ послѣ опубликованія о переходѣ сихъ дорогъ въ казну, не пользуются правомъ на полученіе заштатнаго пособія.

Этими правилами не предусмотрѣны случаи обратнаго перехода дорогъ, т. е. изъ непосредственнаго распоряженія казны въ распоряженіе частнаго общества, но не подлежитъ сомнѣнію, что при каждомъ отдѣльномъ случаѣ такого перехода, будутъ включаться въ уступочные договоры или въ уставы частныхъ обществъ условія, соотвѣтствующія симъ правиламъ.

Главные отдѣлы управленій. Организація, общая почти всѣмъ эксплуатируемымъ нашимъ дорогамъ, какъ частнымъ, такъ и казеннымъ, опредѣляется раздѣленіемъ активной службы управленія дорогой на три отдѣла:

I-й — служба пути и зданій,

II-й — служба подвижнаго состава и тракціи,

III-й — служба движенія или эксплуатація.

Около этихъ трехъ главныхъ активныхъ отдѣловъ мѣстнаго управленія группируются второстепенные отдѣлы его, а именно: служба мастерскихъ, служба телеграфовъ, служба магазиновъ.

Такое, вполнѣ естественное подраздѣленіе соотвѣтствуетъ характеру желѣзнодорожнаго предпріятія, а также и экономическому принципу правильнаго раздѣленія труда.

Упомянутыя главныя отрасли управленія, находясь, за малымъ исключеніемъ, подъ вѣдѣніемъ отдѣльныхъ начальниковъ, подчинены управляющему, директору или начальнику дороги, который, какъ центръ исполнительной власти на дорогѣ, представляетъ собою связующее начало для всей организаціи управленія.

Къ обязательнымъ на каждой дорогѣ должностямъ, кромѣ управляющихъ дорогами и начальниковъ службъ, отнесены по службѣ пути — должности начальниковъ дистанцій, дорожныхъ мастеровъ и прочихъ лицъ путеваго надзора; по службѣ движенія и телеграфа — начальники станцій, телеграфисты и поѣздная и вагонная прислуга; по службѣ подвижнаго состава и тяги — паровозная прислуга. Потребность во всѣхъ другихъ служащихъ, не отнесенныхъ къ разряду обязательныхъ должностей, исчерпывается сущностью ихъ обязанностей; относительно же лицъ, отъ коихъ зависитъ правильность движенія, потребность эта отчасти опредѣляется и установленнымъ Министерствомъ путей сообщенія отношеніемъ рабочаго времени къ отдыху. При всемъ этомъ допускаемое совмѣщеніе нѣкоторыхъ должностей зависитъ исключительно отъ принятаго порядка службы и вызываемаго имъ количества занятій.

Для характеристики первыхъ порядковъ на нашихъ дорогахъ въ этомъ отношеніи, можно привести изъ „Инженера“ (кіевскаго) 1883 года свѣдѣнія и соображенія, высказанныя инженеромъ А. Измайловымъ.

„Администрація нашей первой большой дороги Николаевской,—говоритъ цитируемый авторъ,—въ то время, когда она принадлежала казнѣ, была устроена на *американскій* ладъ. Во главѣ ея управленія стоялъ начальникъ дороги съ двумя помощниками для *технической* и *коммерческой* частей. Вся дорога дѣлилась на *отдѣленія*, находившіяся въ завѣдываніи лицъ, которые въ предѣлахъ своихъ отдѣленій управляли *всѣми отраслями эксплуатаціи*. Но здѣсь оканчивается сходство. Все остальное было устроено на незыблемомъ основаніи существовавшихъ въ то время казенныхъ порядковъ и отвѣчало тому, что тогда требовалось. Дорога содержалась въ безусловномъ порядкѣ. О томъ, что она могла бы служить хорошей доходной статьей, едва ли кто думалъ. При открытіи движенія было сказано, что кромѣ пассажировъ *разрѣшается возить и товаръ*. Деньги на содержаніе пути и подвижнаго состава щедро отпускались оптовымъ подрядчикамъ: русскому — Смолину и американскому — Уайненсу (Winans). Операцію нагрузки и выгрузки исполнялъ тоже подрядчикъ Харичковъ. Для надзора за путемъ была сформирована сильная, по численности, военная команда, которая исполняла массу даровой работы съ цѣлью поддержанія щегольства и опрятности, и охраняла путь, находясь подъ такимъ гнетомъ и при такихъ средствахъ дисциплины, которые нынѣ отошли въ область преданій“.

Переходя затѣмъ къ исторіи перваго опыта постройки и эксплуатаціи русскихъ дорогъ частными обществами, во главѣ которыхъ стояло Главное общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, авторъ говоритъ, что порядки, водворенные подъ эгидою этого общества, какъ нельзя болѣе подходили къ положенію французскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ числѣ первыхъ организаторовъ русскихъ дорогъ по французскимъ образцамъ, находится нѣсколько французскихъ именъ, съ признательностью сохраняемыхъ дорогами Главнаго общества: Главнаго Директора Колиньонъ (Colligнon), Директора Западныхъ дорогъ Пуаре (Poirée) и перваго начальника эксплуатаціи и главнаго организатора этой службы Ю. Алькіе. Первыя вполнѣ русскія дороги направились изъ Москвы на Востокъ. Организаторами ихъ были люди, въ высшей степени талантливые и они не могли бы слѣпо подражать чужимъ образцамъ, что и доказали на дѣлѣ, заведя нѣкоторые вполнѣ самобытные порядки, какъ напримѣръ, натуральный обмѣнъ вагоновъ. Но французская централизаціонная система очень удобно подходила къ тѣмъ коротвимъ протяженіямъ и къ условіямъ движенія, въ

которыхъ находились эти первыя, вполнѣ русскія, дороги, а вслѣдъ за ними система эта настолько прочно утвердилась по всей Россіи, что долгое время порицаніе ея считалось ересью, достойной только изумленія.

«Первая попытка отступленія отъ французской системы была сдѣлана обществомъ Юго-западныхъ дорогъ».

«Между тѣмъ, американская система централизаціи весьма пригодна для большей части нашихъ большихъ дорогъ по ихъ географическому положенію, обусловливающему различныя климатическія условія въ разныхъ концахъ, по разнородности экономическихъ условій областей, прорѣзываемыхъ дорогою, измѣнчивости направленій грузовъ и даже по той борьбѣ, въ періодъ которой они начинаютъ вступать. Борьба эта уже и теперь идетъ до послѣдней тарифной реформы довольно ожесточенно, но только держится болѣе всего на почвѣ тарифовъ. Наконецъ американская система имѣетъ слѣдующія преимущества: 1) она представляетъ изъ себя превосходную практическую школу для образованія желѣзно-дорожныхъ дѣятелей; 2) выборъ агентовъ на высшія должности легокъ и основанъ на реальныхъ доказательствахъ способностей, а не на гадательныхъ соображеніяхъ, и 3) при ней гораздо легче устройство контроля и проведенія принципа фактической отвѣтственности».

Приведенныя соображенія инженера Измайлова можно дополнить слѣдующими свѣдѣніями. На Варшавско-вѣнской дорогѣ, въ пятидесятыхъ годахъ, существовала организація, во многомъ сходная съ существовавшею въ Германіи. Правленіе Общества состояло изъ трехъ отдѣловъ: общаго, техническаго и финансоваго, включая сюда же доходное и расходное счетоводство, отчетность, контроль и магазинъ. Правленію подчинялись непосредственно всѣ службы дороги. Центральная администрація имѣла вполнѣ коллегіальный характеръ. Нѣчто сходное съ этимъ встрѣчаемъ также на Рыго-динабургской и отчасти Динабурго-витебской дорогахъ.

Чрезвычайно любопытны свѣдѣнія о первоначальныхъ эксплуатаціонныхъ порядкахъ старѣйшей изъ русскихъ дорогъ—Царскосельской. Строитель этой дороги, австрійскій инженеръ Францъ фонъ-Герстнеръ, былъ между тѣмъ и первымъ управляющимъ, первымъ кондукторомъ и машинистомъ этой дороги, а установленный имъ порядокъ эксплуатаціи не лишенъ интереса.

«Герстнеръ завелъ, кромѣ пассажирскихъ вагоновъ, еще открытыя платформы для перевозки пассажировъ въ собственныхъ экипажахъ, устроилъ, во исполненіе Высочайшаго повелѣнія, трубные снаряды на паровозахъ, состоявшіе изъ 11 трубъ и одного тромбона, для предувѣдомленія публики о приближеніи поѣзда; имъ было составлено и первое росписаніе о движеніи поѣздовъ по дорогѣ; движеніе поѣздовъ производилось паровозами въ томъ случаѣ, когда собиралось пассажировъ болѣе 40 человѣкъ. При меньшемъ же числѣ пассажировъ—ихъ отправляли въ конномъ вагонѣ. Для пріема пассажировъ и на промежуточныхъ пунктахъ дороги устроены были особыя помѣщенія; между станціями пассажиры перевозились по дорогѣ безостановочно, а для пассажировъ промежуточныхъ пунктовъ отправлялся вагонъ, запряженный лошадьми. Отсюда ясно, что Царскосельская дорога была первою въ Россіи, дѣйствительно возившею, конно-желѣзною дорогой. Такъ какъ ни оптическаго телеграфа, ни какихъ либо другихъ сигналовъ на дорогѣ не имѣлось, то главною мѣрой предосторожности при движеніи служило время. При прямолинейности пути и при дневномъ только движеніи, дозволяющемъ видѣть отъ одного объѣзда до другого, кондукторы конныхъ вагоновъ, снабженные вѣрными часами, которые шли одинаково съ часами въ конторахъ, должны были сами судить, успѣютъ ли они доѣхать до конца дороги прежде отхода слѣдующаго поѣзда; если это оказывалось невозможнымъ, они должны были остановиться на одномъ изъ объѣздовъ и, переждавъ поѣздъ, продолжать путь. Часы въ конторахъ заводились каждопедѣльно и ключи отъ нихъ хранились подъ замкомъ; кромѣ того, на станціяхъ были поставлены башенные часы. Въ числѣ обыкновенныхъ классныхъ вагоновъ, были изготовлены для дороги двухъ-этажные вагоны, каждый на 120 человѣкъ. Словомъ, порядокъ эксплуатаціи, введенный Герстнеромъ, напоминаетъ также американскій образецъ и въ то же время составляетъ одинъ изъ видовъ системы второстепенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, пропагандѣ въ пользу которой въ Россіи суждено было возникнуть *вновь лишь черезъ 40 лѣтъ*».

Управляющіе желѣзными дорогами, директоры и начальники желѣзныхъ дорогъ. Непосредственное завѣдываніе и управленіе техническою частью эксплуатаціи желѣзной дороги лежитъ на частныхъ дорогахъ на обязанности управляющаго дорогою или директора дороги и на казенныхъ дорогахъ на обязанности начальника дороги. Къ каждому изъ этихъ лицъ назначается замѣститель его, а на нѣкоторыхъ дорогахъ—два замѣстителя.

До настоящаго времени права и обязанности этихъ лицъ опредѣлялись особой инструкціей, утверждавшеюся или общимъ собраніемъ акціонеровъ

или правленіемъ общества желѣзной дороги. Но, по воспослѣдовавшему 16 Іюня 1892 года именному Высочайшему указу, въ настоящее время названнымъ лицамъ, сверхъ перечисленныхъ выше обязанностей и правъ, присвоены права и обязанности мѣстнаго инспекторскаго надзора.

Управляющіе желѣзными дорогами частныхъ обществъ и директоръ такой дороги, въ настоящее время состоятъ на государственной службѣ, назначаются Министромъ путей сообщенія изъ числа представляемыхъ желѣзнодорожнымъ обществомъ кандидатовъ и подчинены Министру путей сообщенія по Департаменту желѣзныхъ дорогъ.

На управляющаго дорогою или директора дороги возлагаются:

а) распоряженія по содержанію въ исправномъ состояніи пути, зданій, сооруженій, подвижнаго состава, телеграфа и вообще всего подвѣдомственнаго ему инвентаря дороги;

б) принятіе мѣръ къ обезпеченію правильности, порядка, безопасности и удобства движенія по дорогѣ, а равно къ успѣшности перевозокъ, и неуклонное наблюденіе за надлежащимъ ихъ исполненіемъ;

в) составленіе предположеній объ улучшеніяхъ дороги въ административномъ и техническомъ отношеніяхъ;

г) распоряженія, въ предѣлахъ предоставленной ему власти, относительно постройки новыхъ сооруженій и вообще наблюденіе за таковою постройкою;

д) изысканіе способовъ наиболѣе выгоднаго выполненія всѣхъ необходимыхъ для сего дѣйствій;

е) наблюденіе за правильностью и соотвѣтствіемъ мѣстнымъ обстоятельствамъ и условіямъ эксплуатаціи нормъ расхода разнаго рода матеріаловъ, необходимыхъ для дѣйствія и содержанія дороги.

Управляющій дорогою и директоръ дороги обязаны представлять, въ установленные сроки, правленію общества ежегодно:

а) отчетъ за минувшій годъ по эксплуатаціи и состоянію дороги въ техническомъ отношеніи и объ измѣненіяхъ, происшедшихъ въ нихъ противъ предыдущаго года, и

б) вѣдомость о потребностяхъ дороги на предстоящій годъ.

Сверхъ сего, они представляютъ въ установленные сроки отчеты и свѣдѣнія, установленные закономъ, предписаніями Министерства путей сообщенія, уставомъ общества и распоряженіями правленія.

Всѣ работы, относящіяся какъ на годовую эксплуатаціонную смѣту, такъ и на счетъ особыхъ кредитовъ, производятся подъ ихъ наблюденіемъ.

Проекты и смѣты на включенныя въ эксплуатаціонныя смѣты новыя работы, а равно и на работы по перестройкамъ и улучшеніямъ, подлежащіе, утвержденію Министерства путей сообщенія, представляются управляющимъ дорогою и директорамъ дороги на утвержденіе сего Министерства настолько своевременно, чтобы съ наступленіемъ рабочаго времени не встрѣтилось задержки въ работахъ.

Работы текущаго ремонта могутъ производится, въ предѣлахъ годовыхъ смѣтныхъ назначеній, безъ составленія особыхъ проектовъ и смѣтъ.

Управляющій дорогою и директоръ дороги представляютъ въ Министерство путей сообщенія на утвержденіе:

1) Проекты:

а) новыхъ къ линіи вѣтвей общаго пользованія въ составѣ общаго плана, продольной и поперечной профилей земляного полотна, и поперечной профили балластнаго слоя;

б) мостовыхъ опоръ при высотѣ послѣднихъ болѣе 5 саж. или общемъ отверстіи моста свыше 30 саж.;

в) пролетныхъ частей металлическихъ мостовъ, а также и деревянныхъ, пролетомъ болѣе 5 саж.;

г) деревянныхъ мостовъ на кривыхъ радіуса менѣе 500 саж.;

д) укладки и перекладки путей на станціяхъ I и II классовъ, а также на концевыхъ и узловыхъ;

е) постройки и перестройки пассажирскихъ зданій на станціяхъ I и II классовъ;

ж) устройства и улучшенія станціонныхъ водоснабженій при предполагаемомъ суточномъ расходѣ воды болѣе 20 куб. саж.;

з) устройства и расширенія главныхъ мастерскихъ;

и) измѣненія типовъ существующаго подвижнаго состава;

і) элеваторовъ и зернохранилищъ;

к) паромовъ и паровыхъ баржъ для переправы чрезъ рѣки пассажировъ и груженаго и порожняго подвижнаго состава;

л) примыканій и соединеній съ существующими линіями желѣзныхъ дорогъ;

м) проекты, по коимъ должно послѣдовать соглашеніе съ посторонними вѣдомствами, и

н) вообще проекты по устройству, перестройкѣ и улучшенію сооруженій, въ тѣхъ случаяхъ, когда общая стоимость отдѣльной работы превышаетъ 50.000 руб.

2) Разсчеты мостовыхъ отверстій при общемъ пролетѣ свыше 50 саж.

3) Типы:

а) пассажирскихъ зданій, жилыхъ домовъ, водоемныхъ и водоподъемныхъ зданій;

б) паровозныхъ и вагонныхъ сараевъ;

в) рельсовъ, скрѣпленій, стрѣлокъ и крестовинъ и расположенія шпалъ подъ рельсами;

г) расположенія путей на станціяхъ III, IV и V классовъ и на разъѣздахъ, и

д) новые типы подвижнаго состава.

На каждомъ проектѣ водопропускнаго сооруженія управляющій, или директоръ, удостовѣряетъ достаточность его отверстія и удовлетворительность укрѣпленія подошвы—мостовыхъ опоръ и конусовъ, а также достаточность возвышенія насыпей на разливахъ рѣкъ и удовлетворительность укрѣпленія откосовъ этихъ насыпей.

Непоименованные здѣсь проекты утверждаются управляющимъ дорогою, или директоромъ дороги.

При утвержденіи проектовъ и при разсмотрѣніи смѣтъ, они руководствуются существующими постановленіями, относящимися до каждаго отдѣльнаго случая.

Если, при этомъ, они встрѣтятъ какія либо затрудненія, по которымъ не признаютъ возможнымъ принять на себя утвержденіе проектовъ, то представляютъ таковые на утвержденіе въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, съ изложеніемъ своего мнѣнія и объясненіемъ встрѣченныхъ затрудненій.

Точно также представляются въ Министерство путей сообщенія всѣ проекты, утвержденные управляющимъ или директоромъ для временныхъ сооруженій, устраиваемыхъ при ремонтѣ существующихъ на дорогѣ искусственныхъ сооруженій, въ томъ случаѣ, когда сооруженія эти могутъ имѣть вліяніе на безопасность движенія.

Управляющій дорогою и директоръ дороги разрѣшаютъ приступъ къ работамъ, проекты коихъ подлежатъ утвержденію Министерства путей сообщенія, не иначе, какъ по полученіи утвержденнаго проекта, или особаго по сему предмету предписанія.

Равнымъ образомъ, они разрѣшаютъ приступъ къ работамъ, къ заготовкѣ матеріаловъ и къ подготовительнымъ работамъ не иначе, какъ по ассигнованіи потребнаго кредита.

Имъ предоставляется, подъ ихъ отвѣтственностью, разрѣшать во время производства работъ и утверждать всѣ такія измѣненія въ утвержденныхъ центральными учрежденіями Министерства путей сообщенія проектахъ, немедленное допущеніе которыхъ вызывается необходимостью, вслѣдствіе особыхъ свойствъ грунта, состоянія водъ, силы ледохода, свойствъ матеріаловъ и другихъ непредвидѣнныхъ мѣстныхъ и техническихъ условій.

При окончаніи каждаго сооруженія, производится особое ему освидѣтельствованіе управляющимъ дорогою или директоромъ дороги, или уполномоченными ими лицами, вмѣстѣ съ начальникомъ дистанціи или производителемъ работъ сооруженія.

Управляющій дорогою и директоръ распоряжаются своевременнымъ освидѣтельствованіемъ и испытаніемъ назначенными имъ для сего лицами пути, всѣхъ сооруженій, подвижнаго состава дороги и паровыхъ котловъ.

Имъ предоставляется разрѣшать устройство временныхъ рабочихъ вѣтвей, примыкающихъ къ разъѣзднымъ и запаснымъ путямъ.

Вѣтви, примыкающія къ главнымъ путямъ, какъ на перегонахъ, такъ и на станціяхъ, могутъ быть устроиваемы лишь съ разрѣшенія Министерства путей сообщенія. Открытіе движенія по такимъ вѣтвямъ, когда по нимъ не производится пассажирскаго движенія, предоставляется управляющему дорогою, или директору дороги.

Постройка и открытіе движенія по временнымъ объѣзднымъ путямъ, сооружаемымъ для перестройки искусственныхъ сооруженій, разрѣшается также ими, на основаніяхъ, указанныхъ въ постановленіяхъ Министерства путей сообщенія.

Особому попеченію управляющаго и директора дороги ввѣряется точ-

ное выполненіе требованій положенія объ Императорскихъ поѣздахъ и соотвѣтствіе дороги потребностямъ воинскаго движенія.

Всѣ служащіе по административной и технической частямъ эксплуатаціи дороги непосредственно подчинены управляющему или директору. Въ тѣхъ случаяхъ, когда увольненіе служащихъ, неудовлетворяющихъ своему назначенію, управляющему или директору не предоставлено, служащіе эти устраняются ими отъ отправленія занимаемыхъ ими должностей временно, съ представленіемъ правленію общества объ окончательномъ ихъ увольненіи. Управляющему дорогою или директору дороги предоставляется входить къ Министру путей сообщенія съ представленіями о награжденіи служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ. Всѣ подлежащія исполненію на дорогѣ распоряженія Министерства путей сообщенія, а также свои общія распоряженія и распоряженія по личному составу служащихъ, они объявляютъ циркулярами и приказами по линіи.

По всѣмъ дѣламъ, касающимся административной и технической частей эксплуатаціи дороги, управляющій дорогою или директоръ дороги входятъ съ представленіями непосредственно въ Министерство путей сообщенія; къ представленіямъ же правленія по дѣламъ этого рода прилагаются представленія или отзывы управляющаго или директора.

Если въ указанный Министерствомъ путей сообщенія срокъ не послѣдуетъ со стороны правленія общества исполненія объявленнаго ему требованія Министерства, то управляющій дорогою или директоръ доноситъ Министерству путей сообщенія и извѣщаетъ о томъ правленіе общества.

Хозяйственная часть эксплуатаціи желѣзной дороги подвѣдомственна имъ только въ той мѣрѣ, въ какой она будетъ подчинена имъ распоряженіемъ правленія общества. По этой части отвѣтственность ихъ ограничивается предѣлами даннаго имъ полномочія.

Пререканія между управляющимъ дорогою или директоромъ дороги и правленіемъ общества относительно предѣловъ правъ, имъ предоставленныхъ, разрѣшаются Министромъ путей сообщенія.

Распоряженія Министра путей сообщенія могутъ быть обжалованы обществомъ въ порядкѣ, его уставомъ предусмотрѣнномъ.

Инструкціи начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ значительно обширнѣе, какъ обусловливающая не только техническія и административныя функціи, но и хозяйственныя права и обязанности этихъ лицъ.

Выше уже упомянуто о томъ, когда именно была утверждена нынѣ дѣйствующая инструкція начальникамъ эксплуатируемыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, какіе оказались въ ней недостатки и что имѣется въ виду при проектированіи новой инструкціи, взамѣнъ дѣйствующей. Это избавляетъ отъ необходимости приводить здѣсь содержаніе послѣдней; новая же инструкція войдетъ въ число приложеній къ настоящему „Очерку“. Достаточно поэтому сказать здѣсь о выдающихся параграфахъ означеннаго проекта.

Начальникъ дороги отвѣтствуетъ за надлежащую бережливость въ производимыхъ на дорогѣ расходахъ.

Всѣ представленія начальника дороги Управленію казенныхъ жел. дорогъ, какъ телеграфныя, такъ и письменныя, не получившія разрѣшенія послѣдняго въ сроки, установленные Министромъ путей сообщенія для каждой дороги въ отдѣльности, если въ теченіи этого времени не послѣдовало со стороны Предсѣдателя Управленія казенныхъ жел. дорогъ особыхъ указаній, приводятся начальникомъ дороги въ исполненіе по собственному его усмотрѣнію.

Такой-же порядокъ устанавливается и по отношенію къ представляемымъ на утвержденіе въ центральные органы министерства проектамъ и смѣтамъ, для которыхъ также устанавливаются соотвѣтственные сроки.

Въ особо исключительныхъ случаяхъ, въ видахъ необходимости сохраненія безопасности и непрерывности движенія, или избавленія казны отъ значительныхъ убытковъ, начальникъ дороги можетъ дѣлать отступленія отъ данной ему инструкціи, немедленно донося Предсѣдателю Управленія казенныхъ жел. дорогъ (сперва по телеграфу, а затѣмъ письменно) о сдѣланныхъ экстренныхъ распоряженіяхъ, съ объясненіемъ причинъ ихъ вызвавшихъ.

Начальнику дороги предоставляется назначать на должности и увольнять отъ нихъ всѣхъ служащихъ, за исключеніемъ лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, а также лицъ, занимающихъ слѣдующія должности:

а) начальника службы пути и зданій;

б) начальника службы движенія;

в) начальника службы тракціи;

г) завѣдывающаго телеграфомъ;

д) завѣдывающаго матеріальною частью;

е) главнаго бухгалтера;

ж) старшаго врача;

з) начальниковъ участковъ по службѣ пути;

и) начальниковъ отдѣленій и старшихъ ревизоровъ (контролеры) по службѣ движенія;

і) начальниковъ главныхъ мастерскихъ;

к) начальниковъ участковъ тяги, и

л) замѣстителей лицъ, занимающихъ указанныя въ пунктахъ *а*, *б*, *в* и *г* должности.

Какъ лица, состоящія на государственной службѣ, такъ и лица, занимающія перечисленныя должности, опредѣляются и увольняются отъ службы по представленію Предсѣдателя Управленія казенныхъ дорогъ приказами Министра путей сообщенія.

При производствѣ экстренныхъ работъ или при особыхъ условіяхъ ихъ производства, начальникъ дороги разрѣшаетъ собственною властію выдачу рабочимъ и служащимъ, въ поощреніе къ скорѣйшему ходу и окончанію работъ, сверхъ условленной платы, наградныхъ денегъ, харчей или винныхъ порцій въ предѣлахъ назначенныхъ кредитовъ. Равнымъ образомъ, начальнику дороги предоставляется выдавать особое денежное вознагражденіе штатнымъ служащимъ за вечернія и вообще сверхъ-урочныя ихъ занятія, также въ предѣлахъ имѣющихся кредитовъ.

По утвержденіи въ установленномъ порядкѣ годовой смѣты дороги (какъ на эксплуатацію, такъ и на чрезвычайные нужды за счетъ особыхъ ассигнованій) начальникъ дороги приступаетъ къ разработкѣ проектовъ и смѣтъ на работы, предвидѣнныя въ сей смѣтѣ, съ такимъ разсчетомъ, чтобы съ наступленіемъ рабочаго времени не встрѣтилось задержки въ приступѣ къ работамъ.

Мелкія ремонтныя работы пути, сооруженій и подвижнаго состава могутъ производиться безъ составленія проектовъ и смѣтъ, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, и въ предѣлахъ годовой смѣты, непосредственнымъ распоряженіемъ начальника дороги. Передъ началомъ работъ начальникъ дороги дѣлаетъ распредѣленіе имѣющихся въ смѣтѣ кредитовъ на сіи работы по участкамъ дороги или отдѣльнымъ ея сооруженіямъ и работамъ.

Смѣты на отдѣльныя работы (неремонтныя), предвидѣнныя къ исполненію утвержденными годовыми смѣтами и стоимостью до 10.000 рублей, утверждаются властью начальника дороги; смѣты же на большія суммы представляются начальникомъ дороги: до суммы въ 25.000 рублей—на утвержденіе Общаго присутствія, свыше этой суммы—въ Управленіе казенныхъ дорогъ съ заключеніемъ Общаго присутствія *).

Начальнику дороги предоставляется выдавать заказы и заключать договоры на работы—по утвержденнымъ проектамъ и въ счетъ открытыхъ кредитовъ и на поставки, относящіяся до удовлетворенія текущихъ потребностей эксплуатаціи дороги (за исключеніемъ тѣхъ, которыя въ силу инструкціи Управленію казенныхъ жел. дорогъ заготовляются симъ послѣднимъ), если общая стоимость каждой отдѣльной работы, или годовая потребность поставляемаго, не превышаютъ 10.000 рублей и если при этомъ теченіе договоровъ не превосходитъ для строительныхъ работъ двухгодичнаго періода, а для поставокъ—годичнаго. Если сумма превосходитъ 10.000 руб. то до 25.000 руб. разрѣшеніе на заключеніе договоровъ и на выдачу заказовъ принадлежитъ Общему присутствію; дѣла-же по выдачѣ заказовъ и заключенію договоровъ на большія суммы представляются въ Управленіе казенныхъ дорогъ съ заключеніемъ Общаго присутствія. Равнымъ образомъ въ Управленіе казенныхъ дорогъ должны представляться всѣ тѣ договоры, продолжительность дѣйствія коихъ превосходитъ: для строительныхъ работъ два года, а для поставокъ—одинъ годъ.

Для удешевленія стоимости работъ и поставокъ и для лучшаго выясненія цѣнъ, начальникъ дороги, по возможности, примѣняетъ способъ торговъ и конкурренціи, допуская къ послѣднимъ лишь лицъ, заявившихъ уже свою опытность и благонадежность по выполненію предполагаемыхъ работъ и поставокъ.

Отдача всѣхъ работъ или поставокъ въ однѣ руки безусловно воспрещается,

Продажа негоднаго имущества и ненужныхъ для дороги матеріаловъ и предметовъ по оцѣнкѣ до 5.000 р. производится распоряженіемъ начальника дороги по соглашенію съ мѣстнымъ контролемъ.

---

*) Объ Общемъ присутствіи изложено ниже.

При продажахъ на сумму по оцѣнкѣ свыше 5.000 рублей, но не болѣе 25.000 руб., способъ и порядокъ производства продажи, равно какъ и самая продажа утверждаются Общимъ присутствіемъ; при суммѣ-же свыше 25.000 рублей, дѣло о продажѣ представляется съ заключеніемъ Общаго присутствія на утвержденіе Управленія казенныхъ дорогъ.

Во всякомъ случаѣ всѣ рѣшенія какъ начальника дороги, такъ и Общаго присутствія по дѣламъ о продажѣ ненужныхъ и негодныхъ матеріаловъ и предметовъ приводятся въ исполненіе только при согласіи на нихъ мѣстнаго учрежденія Государственнаго Контроля или его представителя.

Начальнику дороги предоставляется утверждать единичныя цѣны на всякаго рода работы, какъ въ мастерскихъ и на пути, такъ и по всѣмъ другимъ отраслямъ эксплуатаціи, а также размѣръ поденной платы по каждому мастерству, сообразуясь съ временами года и съ мѣстомъ нахожденія мастерскихъ или мѣстомъ производства работъ, во всѣхъ случаяхъ однако не выходя въ общихъ суммахъ изъ среднихъ нормъ, принятыхъ при составленіи смѣтныхъ назначеній. Ему же предоставляется установлять для отдѣльныхъ серій паровозовъ и въ зависимости отъ времени года предѣльныя зимнія и лѣтнія нормы расходованія топлива, смазочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ, матеріаловъ для чистки и т. п. съ тѣмъ, чтобы средніе нормы расходованія этихъ матеріаловъ, принятыя при составленіи смѣтныхъ назначеній на весь годъ, для паровозовъ пассажирскихъ, товарныхъ и станціонныхъ (безъ подраздѣленія ихъ на серіи), не были превзойдены.

Начальникъ дороги, въ случаѣ продолжительныхъ остановокъ движенія по непредвидѣннымъ случайностямъ, какъ то: снѣжныхъ заносовъ, размывовъ, крушенія поѣздовъ и т. п., дѣлаетъ распоряженія о снабженіи пассажировъ продовольствіемъ за счетъ казны, утверждая счеты на такіе расходы своею подписью.

Совѣты при мѣстныхъ управленіяхъ эксплуатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ. При значительномъ протяженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ, при отдаленности мѣстныхъ управленій отъ центральныхъ учрежденій (Управленія казенныхъ и правленій обществъ частныхъ дорогъ), помѣщающихся исключительно въ столицахъ, а также благодаря различнымъ другимъ условіямъ, мѣстныя управленія, какъ казенныхъ, такъ и частныхъ дорогъ, естественно получаютъ значительную самостоятельность въ дѣйствіяхъ, которая сосредоточивается во власти начальниковъ казенныхъ дорогъ и управляющихъ частными дорогами и во власти подчиненныхъ этимъ лицамъ начальниковъ службъ.

На казенныхъ дорогахъ коррективомъ такой самостоятельности, главнымъ образомъ по отношенію къ вопросамъ хозяйственнымъ, служатъ совѣты мѣстныхъ управленій. Организація этихъ совѣтовъ видна изъ временной инструкціи начальникамъ дорогъ, утвержденной 28 сентября 1883 г. Министромъ путей сообщенія.

§ 70. При начальникѣ дороги состоитъ, подъ его предсѣдательствомъ, «Совѣтъ мѣстнаго управленія» изъ начальниковъ службъ: пути и зданій, эксплоатаціи, подвижнаго состава и матеріальной.

Въ случаѣ отсутствія кого либо изъ начальниковъ службъ, приглашается его помощникъ.

Сверхъ указанныхъ выше лицъ, по приглашенію начальника дороги обязательно присутствуютъ по дѣламъ, разрѣшаемымъ совѣтомъ, указаннымъ въ пунктѣ 8, § 71, и въ другихъ случаяхъ, старшій врачъ и юрисконсультъ.

§ 71. Вѣдѣнію совѣта подлежатъ слѣдующія дѣла:

1) разсмотрѣніе способовъ производства разнаго рода работъ (не касаясь технической стороны ихъ), и заготовокъ разнаго рода предметовъ и матеріаловъ для потребности эксплуатаціи дороги, обращая особое вниманіе на возможное сокращеніе количества и разнообразія въ размѣрахъ и типахъ предполагаемыхъ къ заготовкѣ предметовъ и матеріаловъ;

2) разсмотрѣніе контрактовъ и техническихъ условій на поставку различныхъ предметовъ и матеріаловъ и на различныя работы и утвержденіе таковыхъ контрактовъ и условій въ предѣлахъ данныхъ начальнику дороги уполномочій;

3) назначеніе пріемочныхъ коммиссій по пріемкѣ и освидѣтельствованію заготовленныхъ предметовъ и матеріаловъ и произведенныхъ работъ и разрѣшеніе всѣхъ возникающихъ при такой пріемкѣ и освидѣтельствованіи недоразумѣній;

4) оцѣнка результатовъ исполненія заказовъ, предметовъ, изготовленныхъ въ мастерскихъ дороги;

5) назначеніе въ продажу ненужныхъ и негодныхъ предметовъ и матеріаловъ и представленіе соображеній, условій и способа такой продажи;

6) разсмотрѣніе всѣхъ вообще вопросовъ относительно покупки, продажи и оцѣнки разнаго рода предметовъ и матеріаловъ;

7) разсмотрѣніе дѣлъ о такихъ происшествіяхъ на дорогѣ, вслѣдствіе которыхъ можетъ выясниться необходимость какихъ либо новыхъ мѣропріятій;

8) разсмотрѣніе дѣлъ о наложеніи взысканій на служащихъ, согласно §§ 59 и 60, а также дѣла о выдачѣ пособій служащимъ и ихъ семействамъ, и

9) разсмотрѣніе тѣхъ дѣлъ, которыя самъ начальникъ дороги признаетъ необходимымъ передать на обсужденіе совѣта.

§ 72. Дѣла въ „Совѣтѣ мѣстнаго управленія“ рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ и, въ случаѣ равенства голосовъ, принимается то рѣшеніе, къ которому присоединится голосъ Предсѣдателя. Дѣлопроизводство въ Совѣтѣ возлагается на лицо, завѣдующее канцеляріею начальника дороги.

§ 73. Начальникъ дороги, въ случаѣ несогласія съ постановленіемъ Совѣта, можетъ пріостановить исполненіе его рѣшенія, представивъ дѣло на рѣшеніе Управленія дорогъ; въ томъ же случаѣ, когда дѣло не терпитъ отлагательства, онъ можетъ поступить, подъ личною отвѣтственностію, по своему усмотрѣнію, донося о томъ Временному Управленію съ приложеніемъ всѣхъ данныхъ, относящихся до дѣла и съ подробнымъ объясненіемъ причинъ, вызвавшихъ неотлагательное приведеніе въ исполненіе рѣшенія, противнаго мнѣнію большинства Совѣта мѣстнаго управленія.

§ 74. Въ засѣданія Совѣта, по усмотрѣнію начальника дороги, могутъ быть приглашаемы и другія лица, изъ служащихъ на дорогѣ, съ правомъ совѣщательнаго голоса, а равно и постороннія лица, если они могутъ доставить полезныя и необходимыя свѣдѣнія или объясненія.

Эта организація совѣтовъ, при вышеобъясненномъ пересмотрѣ инструкціи начальникамъ дорогъ, подвергнется нѣкоторымъ измѣненіямъ, главнымъ образомъ включеніемъ участія представителя мѣстнаго учрежденія Государственнаго контроля; названіе же „*Совѣтъ мѣстнаго управленія*“ будетъ измѣнено въ „*Общее присутствіе мѣстнаго управленія*“.

Представителю Государственнаго контроля предполагается предоставить право голоса въ обсужденіи и рѣшеніи вопросовъ, возникающихъ:

а) при разсмотрѣніи и, въ подлежащихъ случаяхъ, утвержденіи смѣтъ на производство отдѣльныхъ работъ (не ремонтныхъ);

б) при разсмотрѣніи и, въ подлежащихъ случаяхъ, разрѣшеніи вопросовъ по продажѣ ненужныхъ и негодныхъ предметовъ и матеріаловъ;

в) при назначеніи ежегодныхъ и единовременныхъ пособій лицамъ, оставляющимъ службу на дорогѣ, и разрѣшеніи таковыхъ пособій въ предѣлахъ утвержденныхъ правилъ и положеній,

и г) при разсмотрѣніи назначенія вознагражденія лицамъ пострадавшимъ на дорогѣ, а также въ разсмотрѣніи нижеслѣдующихъ вопро-

полагается сообщать мѣстному контролю съ такимъ разсчетомъ времени, чтобы они были получаемы въ контролѣ не позже какъ за два дня до засѣданія.

Примѣчаніе. Полный текстъ правилъ объ Общихъ присутствіяхъ помѣщенъ въ приложеніи № 10 къ настоящему „Очерку".

Во внутренней организаціи частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, въ Россіи, какъ и за границей, преобладаетъ централизація хозяйственныхъ функцій большею частію при правленіяхъ обществъ, а не при мѣстныхъ управленіяхъ каждой дороги. Причина этого явленія заключается, очевидно, въ томъ, что въ казенномъ хозяйствѣ лицо хозяина дѣла замѣняется мѣстными его представителями, дѣйствующими въ силу постояннаго закона или постоянной инструкціи, тогда какъ въ частномъ предпріятіи хозяева дѣла, представителями которыхъ въ данномъ случаѣ являются правленія обществъ, естественно удерживаютъ въ своихъ рукахъ всю хозяйственную сторону дѣла, съ цѣлью воспользоваться съ наибольшимъ успѣхомъ торговыми условіями каждаго рынка и выгодами момента. Соображенія эти подтверждаются въ Россіи уставами желѣзнодорожныхъ обществъ; въ силу этихъ уставовъ, мѣстныя управленія вѣдаютъ хозяйственныя дѣла лишь въ той мѣрѣ, въ которой это предоставлено имъ правленіемъ общества, такъ что при мѣстныхъ управленіяхъ частныхъ дорогъ совѣтовъ, подобныхъ имѣющимся при мѣстныхъ управленіяхъ казенныхъ дорогъ, не существуетъ. Единственный въ этомъ родѣ опытъ былъ произведенъ мѣстнымъ управленіемъ Юго-западныхъ дорогъ, но онъ былъ очень непродолжительный; въ настоящее время и въ этомъ управленіи коллегіальное устройство замѣнено распоряженіями управляющаго дорогою и начальниковъ службъ, единоличными или по взаимномъ между этими начальниками совѣщаніи.

На нѣкоторыхъ частныхъ дорогахъ практика выяснила пользу образованія особыхъ періодическихъ совѣщаній изъ начальниковъ службъ подъ предсѣдательствомъ управляющаго дорогою, съ изданіемъ даже постоянныхъ правилъ дѣлопроизводства въ такихъ совѣщаніяхъ. Для примѣра можно указать на организацію совѣщанія при управленіи принадлежащей Главному обществу россійскихъ желѣзныхъ дорогъ С.-Петербурго-варшавской желѣзной дороги.

Какъ и при управленіяхъ казенныхъ дорогъ, совѣтъ при управленіи Спб.-варшавской дороги есть совѣщательное учрежденіе, но лишь по вопросамъ техническимъ и административнымъ, и при томъ всѣ заключенія совѣта приводятся въ исполненіе только по утвержденіи ихъ директоромъ дороги. Передача вопросовъ, вызвавшихъ разномысліе, на разрѣшеніе центральнаго управленія здѣсь не существуетъ.

Хотя учрежденіе это дѣйствуетъ лишь весьма непродолжительное время и хотя польза коллегіальнаго обсужденія болѣе важныхъ и общихъ вопросовъ не можетъ подлежать сомнѣнію, тѣмъ не менѣе многими замѣчено, что, при строгой спеціализаціи обязанностей желѣзнодорожныхъ служащихъ, при разграниченіи сферы дѣйствія каждаго отдѣла управленія и при особой срочности желѣзнодорожной службы вообще, коллегіальное обсужденіе дѣлъ въ мѣстныхъ уп-

равленіяхъ можетъ представить въ извѣстныхъ случаяхъ затрудненія, выражающіяся въ задержкахъ какъ дѣлопроизводства, такъ и исполнительныхъ распоряженій. Выводъ этотъ, на сколько извѣстно, подтверждается и практикой желѣзныхъ дорогъ на западѣ Европы, и трудность въ этомъ дѣлѣ у насъ заключается отчасти въ опредѣленіи цѣлесообразности передачи того или другого вопроса на обсужденіе совѣта, отчасти же въ малой привычкѣ нашей къ занятіямъ въ коллегіальныхъ учрежденіяхъ.

Примѣчаніе. Положеніе объ этомъ совѣщаніи или совѣтѣ составляетъ приложеніе за № 11-мъ къ настоящему „Очерку".

Численность состава управленій. Общее число служащихъ въ управленіяхъ, съ раздѣленіемъ на категоріи, видно изъ таблицы, помѣщенной выше, на страницахъ 58 и 59, данныя которой относятся къ 1890 году и обнимаютъ какъ частныя, такъ и казенныя желѣзныя дороги.

Въ этой таблицѣ дороги соединены въ группы по десяти, въ зависимости отъ выводовъ итога числа лицъ на версту протяженія, и группы расположены по среднимъ, на 1000 верстъ длины дорогъ, выводамъ семнадцатой графы того же общаго числа всѣхъ служащихъ. Очевидность зависимости числа служащихъ отъ плотности движенія на дорогахъ, или отъ чиселъ, помѣщенныхъ въ скобкахъ въ четвертой графѣ, здѣсь нарушается третьей группой дорогъ, благодаря весьма слабому движенію на дорогахъ Боровичской, Новоторжской, Обоянской и Псково-рижской, изъ коихъ для послѣдней 1890 годъ былъ почти началомъ эксплуатаціи; дорога эта была открыта для постояннаго движенія лишь въ іюлѣ 1889 года.

Расходы по содержанію мѣстныхъ управленій отдѣльно и совокупно съ расходами на центральныя управленія дорогъ. Руководствуясь и въ этомъ случаѣ данными за 1890 годъ, расходы на содержаніе мѣстныхъ управленій дорогъ можно представить однообразно съ приведенными на страницѣ 31 и 40 расходами на содержаніе центральныхъ управленій. Выражающая это таблица помѣщена на слѣдующей, 62-й, страницѣ сверху. Изъ среднихъ выводовъ итога этой таблицы оказывается, что въ то время, когда выводы на версту дороги представляютъ собою рядъ чиселъ, непрерывно понижающійся слѣва направо, выводы на поѣздо-версту представляютъ рядъ чиселъ въ томъ же порядкѣ возвышающійся, и что наибольшее процентное отношеніе ко всѣмъ расходамъ эксплуатаціи принадлежитъ дорогамъ, эксплуатируемымъ казною непосредственно. Такой результатъ указываетъ лишь на то, что вертикальные столбцы таблицы содержатъ въ себѣ данныя дорогъ съ ослабѣвающею плотностью движенія, послѣдовательно отъ столбца лѣваго къ столбцу правому, и что въ 1890 году сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ заключала въ себѣ большею частью дороги слабаго движенія, какъ это ясно и изъ таблицы на стр. 58 и 59.

Въ виду того, что распредѣленіе расходовъ на управленіе дорогами, какъ предпріятіями коммерческаго характера и какъ техническими соору-

ИЗРАСХОДОВАНО.	Частными дорогами.		Казенными дорогами.	
	Нетребующими приплатъ по гарантіи.	Нуждающимися въ приплатахъ по гарантіи.	Эксплуатируемыми казною.	Находящимися въ арендѣ у частныхъ обществъ.
1) На содержаніе управляющихъ дорогами и начальниковъ дорогъ, съ состоящими при нихъ частями управленія (кромѣ управленій основными службами) и лицами	1.755.672,27 р.	1.374.308,90 р.	1.130.020,23 р.	22.348,78 р.
На версту дороги	184,69 »	153,29 »	145,53 »	70,72 »
Отъ всѣхъ расход. эксплуатаціи.	2,17%	2,42%	3,46%	2,07%
2) На содержаніе врачебной части .	475.571,72 р.	412.846,45 р.	373.928,80 р.	6.046,06 р.
На версту дороги	50,03 »	46,05 »	48,16 »	19,13 »
» поѣздо-версту	0,8 к.	1,1 к.	1,5 к.	1,6 к.
3) По управленію матеріал. частью.	1.364.733,29 р.	667.203,11 р.	459.799,31 р.	3.429,55 р.
На версту дороги	143,57 »	47,53 »	59,20 »	10,85 »
» поѣздо-версту	2,3 к.	1,7 к.	1,9 к.	0,8 к.
4) Вообще для всѣхъ частей мѣстнаго управленія	341.479,18 р.	321.380,50 р.	131.572,02 р.	5.481,78 р.
На версту дороги	35,92 »	35,85 »	16,96 »	17,36 »
Отъ нижеприведени. итога . .	8,67%	11,58%	6,28%	14,70%
Итого израсход. на общее управленіе.	3.937.456,46 р.	2.776.738,96 р.	2.095.320,46 р.	37.306,17 р.
На версту дороги	411,21 »	309,72 »	269,85 »	118,06 »
» поѣздо-версту	6,8 к.	7,5 к	8,8 к.	9,7 к.
Отъ всѣхъ расход. эксплуатац.	4,87%	4,89%	6,41%	4,96%

женіями, между центральными и мѣстными органами связано съ нѣкоторою условностью, полезно имѣть сводъ всѣхъ сихъ расходовъ и судить объ отношеніи всей совокупности ихъ къ прочимъ расходамъ по эксплуатаціи дорогъ. Съ этою цѣлью достаточно взять итоги таблицъ, представленныхъ выше на стр. 31 и 40, и только что приведенной и заимствованныхъ изъ „Статисти-

ИЗРАСХОДОВАНО.	На содержаніе центральныхъ управленій.	На содержаніе мѣстныхъ управленій.	ИТОГО.
Всего	13.433.998,67 р.	8.846.822,05 р.	22.280.820,72 р.
На версту дороги	505,82 »	333,11 »	838,93 »
» поѣздо-версту.	11,3 к.	7,5 к.	18,8 к.
Отъ всѣхъ расходовъ эксплуатаціи . . .	7,85%	5,17%	13,02%
Отъ валоваго дохода (стр. 83 названныхъ свѣдѣній)	4,73%	3,12%	7,85%

ческихъ свѣдѣній Государственнаго контроля о желѣзныхъ дорогахъ за 1890 годъ“ (стр. отъ 93 до 105 этихъ „Стат. свѣдѣній“), что и сдѣлано въ таблицѣ на стр. 62 внизу.

Изъ таблицы этой легко вывести, что при означенной выше классификаціи расходовъ, сумма расходовъ на содержаніе центральныхъ и мѣстныхъ управленій для всей сѣти русскихъ дорогъ распредѣляется между этими управленіями приблизительно въ пропорціи 60,3 къ 39,7 или же почти какъ 3 къ 2.

Въ тоже время въ „Статистическомъ сборникѣ Министерства путей сообщенія за 1890 г.“ имѣются слѣдующія сводныя данныя:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ГОДЫ.	Эксплуатаціонная длина дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія къ концу года (въ скобкахъ для вывод.).	Среднее число всѣхъ поѣздовъ на версту дороги въ сутки.	РАСХОДЪ ПО УПРАВЛЕНІЮ И ОБЩІЯ ИЗДЕРЖКИ.						% отношеніе ко всему расходу.
			ВООБЩЕ.	Изъ сего причитается.			На версту.		
				На централ. управлен.		На мѣстное управленіе.	Дороги.	По-ѣзда.	
				Вообще.	Въ томъ числѣ на школы.				
			рубли.	рубли.	рубли.	рубли.	рубли.	коп.	%
Въ 1890 г.	(26.679) 27.238	12,91	40.785.986,40	17.259.473,29	457.861,31	23.526.513,11	1.528,77	32,9	23,8
» 1889 »	(26.314) 26.554	12,80	37.693.294,77	15.418.633,30	448.084,60	22.274.661,47	1.432,44	30,8	22,3
» 1888 »	(25.574) 26.133	13,07	33.189.176,92	14.523.105,46	417.021,21	18.666.071,76	1.297,77	27,6	20,7
» 1887 »	(24.780) 25.367	12,38	31.059.309,05	11.921.043,64	409.361,21	19.138.265,41	1.253,40	28,3	21,5
» 1886 »	(24.295) 24.506	11,56	30.068.874,75	11.940.361,32	394.308,39	18.128.513,43	1.237,66	29,7	21,3
» 1885 »	(23.535) 24.041	12,17	30.086.273,53	12.267.113,02	372.128,38	17.819.160,51	1.278,37	29,3	21,4
» 1884 »	(22.507) 23.039	12,56	28.327.434,48	11.944.676,66	389.873,75	16.395.867,77	1.258,61	27,8	19,8
» 1883 »	(21.901) 22.215	12,89	28.695.294,05	13.132.147,67	387.198,36	15.563.146,48	1.309,73	28,0	19,5
» 1882 »	(21.321) 21.593	12,46	28.432.803,67	12.767.567,21	362.650,42	15.665.236,46	1.333,57	29,2	19,7
» 1881 »	(21.231) 21.262	12,05	27.755.961,76	12.375.184,58	340.484,84	15.381.377,08	1.277,77	29,8	19,3
» 1880 »	(21.126) 21.226	12,17	26.169.234,62	11.325.323,07	326.928,49	14.843.911,55	1.236,72	28,1	17,2

Изъ послѣдней таблицы видно:

что отчисленіе на школы, невключенное въ вышеприведенныя данныя Государственнаго контроля, составляло около 12% всѣхъ расходовъ, отнесенныхъ Министерствомъ путей сообщенія на управленіе;

что расходъ на управленіе увеличился за означенное 11-ти-лѣтіе вообще съ 26,1 въ 1880 году до 40,7 милліоновъ рублей въ 1890 году, или почти на 50%, на версту дороги съ 1238,7 до 1528,7 руб. или около 25%, и на версту поѣзда съ 28,1 до 32.9 коп., или около 14%, имѣвши въ промежуточные годы различныя колебанія къ увеличенію и къ уменьшенію;

что въ общемъ выводѣ нѣтъ явной зависимости между означенными расходами и плотностью движенія по всей сѣти;

и что классификація расходовъ, принятая въ 1890 году для „Статистическаго сборника Министерства путей сообщенія", весьма неодинакова съ классификаціею, принятою Государственнымъ контролемъ для расходовъ тѣхъ же самыхъ управленій и за тотъ же годъ.

Послѣднее обстоятельство заслуживаетъ вниманія, въ особенности при соображеніи приводимыхъ въ настоящемъ „Очеркѣ" статистическихъ данныхъ.

Ст. 7. Мѣстныя управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

Составилъ инженеръ Н. Б. Богуславскій.

Постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, какъ извѣстно, предшествуютъ изысканія, которыя производятся большею частью учрежденіями совершенно самостоятельными, отдѣльными отъ строительныхъ учрежденій. По весьма многимъ желѣзнымъ дорогамъ изысканія исполнялись у насъ даже непосредственнымъ распоряженіемъ правительства и значительно раньше рѣшенія вопроса о сооруженіи этихъ дорогъ. Поэтому въ настоящей статьѣ надлежитъ описать прежде администрацію по изысканіямъ желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ администрацію собственно по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

Управленія по изысканіямъ. Самыя изысканія, по роду преслѣдуемой ими задачи, раздѣляются на предварительныя, повѣрочныя и окончательныя. Послѣднія, а иногда и повѣрочныя изысканія, производятся почти исключительно мѣстною администраціею по постройкѣ дороги; предварительныя же изысканія, какъ уже упомянуто, исполняются самостоятельно, и въ этомъ отношеніи непредставляетъ исключенія даже Николаевская желѣзная дорога, по которой изысканія со съемкой и нивеллировкой мѣстности производились строительною администраціею. Эти изысканія, произведенныя въ 1842 г., слѣдуетъ отнести къ разряду повѣрочныхъ, такъ какъ еще въ тридцатыхъ годахъ вопросъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ отъ С.-Петербурга до Москвы и Волги въ Нижній Новгородъ и отъ Москвы на югъ до Одессы или до Таганрога былъ возбужденъ извѣстнымъ иниціа-

ціаторомъ въ дѣлѣ постройки русскихъ желѣзныхъ дорогъ, австрійскимъ инженеромъ фонъ-Герстнеромъ. Для составленія проекта этой сѣти Герстнеръ объѣхалъ много губерній, отъ Петербурга до Урала, собирая данныя для выясненія дѣйствительной пользы отъ ея проведенія, и всю осень 1835 г. посвятилъ производству подробной нивеллировки С.-Петербургско-московскаго шоссе, а за симъ, вмѣстѣ съ привезенными имъ заграничными инженерами, онъ продолжалъ нивеллировку другихъ интересовавшихъ его линій.

Составъ администраціи по производству изысканій многихъ желѣзныхъ дорогъ вообще довольно однообразенъ, и потому представляется болѣе соотвѣтственнымъ въ настоящемъ „Очеркѣ“ объяснить этотъ вопросъ на какомъ нибудь примѣрѣ организаціи мѣстнаго управленія по производству изысканій. Съ этою цѣлью избрана интересующая нынѣ всѣхъ Сибирская ж. д.

Сибирская ж. д. въ отношеніи производства изысканій раздѣлена была на 4 отдѣльныя линіи: Западно-Сибирскую, Средне-Сибирскую, Забайкальскую и Уссурійскую. Для производства изысканій послѣднихъ трехъ линій были учреждены при Министерствѣ путей сообщенія три экспедиціи, каждая въ вѣдѣніи особаго начальника экспедиціи. На обязанность сихъ экспедицій были возложены изысканія и рекогносцировки по слѣдующимъ направленіямъ:

Первая экспедиція, Средне-сибирская — изысканія отъ Томска, чрезъ Ачинскъ, Красноярскъ и Канскъ, до Иркутска и затѣмъ до берега оз. Байкалъ.

Вторая экспедиція, Забайкальская — изысканія отъ оз. Байкалъ, близъ с. Посольскаго, чрезъ Верхнеудинскъ и Нерчинскъ, до Срѣтенска или иного пункта близъ этого города, на р. Шилкѣ, и рекогносцировка по направленію отъ Иркутска вокругъ южнаго берега оз. Байкалъ на Верхнеудинскъ или Петровскій заводъ для соединенія Средне-Сибирской и Забакальской линій.

Третья экспедиція, Уссурійская — изысканія отъ Владивостока, чрезъ Никольское и Анучино, до с. Буссе на р. Уссури или до того мѣста, гдѣ не встрѣчается затрудненія правильному пароходному сообщенію.

Начальники экспедицій состояли въ вѣдѣніи подлежащихъ генералъ-губернаторовъ, которые должны были заботиться объ успѣхѣ работъ экспедицій; съ этою цѣлью, по усмотрѣнію генералъ-губернаторовъ, прикомандировывались къ экспедиціямъ особыя лица, какъ для содѣйствія экспедиціямъ при производствѣ изысканій, такъ и для собиранія разныхъ свѣдѣній.

Особой инструкціей, обязательной для всѣхъ трехъ экспедицій, были установлены главныя техническія условія, которымъ должны удовлетворять будущія желѣзнодорожныя линій, и нѣкоторыя подробности относительно производства самыхъ изысканій, причемъ начальникамъ экспедицій предоставлялось, при составленіи проектовъ линій, подраздѣлять послѣднія, по характеру мѣстности, на равнинные и горные участки и засимъ примѣнять къ нимъ соотвѣтственныя указанія техническихъ условій.

Согласно этой инструкціи, при производствѣ изысканій требовалось: выбрать и обозначить, какъ на мѣстѣ, такъ и на картахъ, наивыгоднѣйшія направленія линій между обязательными пунктами; произвести нивеллировку и обмѣръ линій какъ вдоль, такъ въ трудныхъ и особо характерныхъ мѣстахъ и въ поперечномъ направленіи; собрать необходимыя тех-

ническія данныя для полнаго уясненія проектовъ и для сужденія о тѣхъ условіяхъ, при которыхъ въ каждомъ частномъ случаѣ всего выгоднѣе выполнить сооруженіе дороги; собрать экономическія и статистическія свѣдѣнія о мѣстныхъ цѣнахъ на предметы, необходимые при сооруженіи дороги, и о выгодности выбора того или другого направленія линіи для каждаго даннаго района; составить подробное описаніе мѣстности и направленія проектированныхъ линій и пр.

Двѣ экспедиціи, Уссурійская и Средне-сибирская, были отправлены въ августѣ 1887 г. въ составѣ начальниковъ экспедицій, письмоводителей при нихъ, начальниковъ партій, техниковъ и фельдшеровъ. Первая экспедиція состояла изъ 3-хъ партій, въ которыхъ, кромѣ 3-хъ начальниковъ партій, состояло 7 техниковъ; во второй было 5 партій, съ 5-ю начальниками партій и 11-ю техниками. Третья экспедиція, Забайкальская, отправлена была въ февралѣ 1888 г.; она состояла изъ 2-хъ партій, съ 2-мя начальниками партій и 4-мя техниками; кромѣ того, въ распоряженіе этой экспедиціи была переведена впослѣдствіи одна партія Средне-сибирской экспедиціи.

На производство изысканій всѣхъ трехъ линій, общимъ протяженіемъ 3.200 верстъ, было ассигновано около 540.000 руб. и въ томъ числѣ на рекогносцировку Кругобайкальской жел. дороги 12.000 руб., за исключеніемъ стоимости полевыхъ работъ, составлявшей для Уссурійской ж. дороги 50 руб. съ версты, для Средне-сибирской 25 руб. и для Забайкальской 35 руб. съ версты. Оказывается, что собственно содержаніе экспедицій обошлось около 132 руб. съ версты или 80% всей стоимости изысканій.

Экспедиціи дѣйствовали: Уссурійская—въ теченіи $1^1/_2$ года, а прочія двѣ—въ теченіи 2-хъ лѣтъ.

Производство изысканій Западно-сибирской жел. дороги, протяженіемъ около 1.620 верстъ, для соединенія города Челябинска съ Средне-сибирской линіей, было поручено особой коммиссіи, подъ предсѣдательствомъ начальника работъ Златоустъ-челябинской жел. дороги, съ участіемъ представителей отъ министерствъ финансовъ и военнаго. Сверхъ сихъ лицъ въ составъ коммиссіи вошли помощникъ начальника работъ, 7 начальниковъ партій и 14 инженеровъ-техниковъ. Въ своихъ дѣйствіяхъ означенная коммиссія руководствовалась такою-же инструкціею, какъ упомянутыя выше экспедиціи, и, кромѣ того, для представителя Министерства финансовъ была установлена дополнительная инструкція, которою были опредѣлены частныя задачи, возложенныя на названнаго представителя, а именно: изслѣдованіе района дороги въ экономическомъ отношеніи, собираніе свѣдѣній о производительности страны, о характерѣ и размѣрахъ торговли и промышленности, о ярмаркахъ, о количествѣ распашекъ и размѣрахъ урожая, о возможномъ вліяніи дороги на увеличеніе размѣра торговли, о наиболѣе выгодномъ направленіи линіи, о количествѣ ожидаемой перевозки по желѣзной дорогѣ въ первое время, о вѣроятной доходности дороги, о цѣнахъ на матеріалы и пр. и пр.

Работы этой коммиссіи были исполнены въ теченіи 1891 и 1892 гг. Расходы на производство ею изысканій составили 240.000 руб. и въ томъ числѣ на содержаніе администраціи около 93 руб. съ версты.

Производство изысканій для продолженія Уссурійской жел. дороги, т. е. для участка отъ ст. Графской до Хабаровки, длиною около 400 верстъ, было возложено также на особую коммиссію, съ участіемъ представителя отъ военнаго вѣдомства; предсѣдателемъ ея состоялъ начальникъ работъ Уссурійской жел. дороги. На эти изысканія ассигновано было 100.000 р. и въ томъ числѣ на содержаніе администраціи около 200 руб. съ версты.

Предварительныя изысканія Забайкальской жел. дороги выяснили необходимость измѣненія во многихъ мѣстахъ рамки проектированнаго направленія; вслѣдствіе этого рѣшено было произвести повторительныя изысканія означенной линіи, отъ ст. Мысовской до г. Срѣтенска, протяженіемъ до 1.000 в., и предварительныя изслѣдованія продолженія Забайкальской линіи до пристани Покровской, у сліянія рр. Шилки и Аргуни, протяженіемъ до 450 верстъ. Означенныя изысканія и изслѣдованія поручены командированному для сего Министерствомъ путей сообщенія начальнику изысканій, при участіи въ подлежащихъ случаяхъ представителя отъ Министерства финансовъ; въ распоряженіе начальника изысканій назначены: 5 начальниковъ партій, 10 инженеровъ, 5 техниковъ и счетоводъ. Для руководства сихъ партій даны инструкціи, подобно инструкціямъ по производству изысканій всѣхъ прочихъ частей Сибирской жел. дороги. Расходы опредѣлены въ суммѣ 300.000 руб. и въ томъ числѣ на содержаніе администраціи около 236 р. на версту.

Управленія по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Основныя условія организаціи управленій по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, исполняемой непосредственнымъ распоряженіемъ правительства или чрезъ посредство частныхъ обществъ, представляются, по существу своему, вполнѣ однообразными и опытъ постройки сѣти желѣзныхъ дорогъ, начатый болѣе 50-ти лѣтъ тому назадъ, выработалъ для сихъ управленій довольно опредѣленный составъ. Въ этомъ отношеніи встрѣчается лишь нѣкоторое различіе въ деталяхъ, не имѣющихъ вліянія на общій характеръ учрежденій, и указанное однообразіе примѣнимо не только къ постройкѣ, для которой организуется особое строительное управленіе, но и къ случаямъ, когда постройкой вѣдаетъ управленіе по эксплоатаціи существующей дороги.

По симъ соображеніямъ признается возможнымъ ограничиться въ настоящемъ „Очеркѣ“: а) краткимъ приведеніемъ, въ видѣ исторической справки, данныхъ, относящихся до постройки Царскосельской и Николаевской жел. дорогъ, б) описаніемъ мѣстныхъ управленій по постройкѣ казенныхъ Екатерининской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ и в) описаніемъ учрежденій по строительной части при управленіи Харьково-николаевской ж. дороги для сооруженія Ромны-кременчугской ж. дороги.

Выше уже неоднократно повторялось имя энергичнаго австрійскаго инженера Герстнера, которому принадлежитъ инициатива въ дѣлѣ осуществленія постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Дѣятельность его относится къ 1835—1838 годамъ. Послѣ того, какъ представленный имъ проектъ проведенія желѣзныхъ дорогъ отъ С.-Петербурга до Москвы и Волги въ Нижній-

Новгородъ и отъ Москвы на югъ до Одессы или Таганрога былъ отложенъ исполненіемъ на неопредѣленное время, Герстнеру пришлось, конечно, заняться предварительнымъ ознакомленіемъ русскихъ правительственныхъ сферъ съ желѣзными дорогами вообще, ограничиться для этого постройкой Царскосельской жел. дороги, длиною всего 25 верстъ, и засимъ попытаться воспользоваться такимъ опытомъ для убѣжденія противниковъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ неоспоримой пользѣ этого дѣла для нашего отечества.

Въ декабрѣ 1835 г. было объявлено Герстнеру Высочайшее соизволеніе на дарованіе ему исключительнаго права составить акціонерное общество для сооруженія дорогъ отъ С.-Петербурга въ Царское Село и Петергофъ, а 21-го марта 1836 года утверждено положеніе объ учрежденіи Общества Царскосельской жел. дороги, съ продолженіемъ до Павловска; положеніемъ этимъ обществу дарованы права безсрочнаго владѣнія дорогою и установленія тарифовъ по усмотрѣнію самого общества.

Изысканія и нивеллировка Царскосельской желѣзной дороги произведены были лично Герстнеромъ, и имъ же выполнялись всѣ распоряженія по заказу желѣзнодорожныхъ принадлежностей. При несуществованіи въ то время въ Россіи металлическихъ заводовъ, означенныя принадлежности были заказаны заграницей и съ этой цѣлью Герстнеръ предпринялъ поѣздку въ Англію и Германію для заключенія договоровъ съ заводчиками, а наблюденіе за исполненіемъ заказовъ онъ поручилъ двумъ инженерамъ и особому агенту. Къ производству работъ было приступлено 1-го мая 1836 г., причемъ работы были распредѣлены на участки и отданы многимъ подрядчикамъ и небольшимъ артелямъ. Укладка шпалъ производилась партіями, одновременно въ 11-ти мѣстахъ, подъ наблюденіемъ инженера въ каждой партіи. Вообще за работами наблюдали, кромѣ Герстнера, 17 инженеровъ и 30 смотрителей и, кромѣ того, для установки машинъ и управленія паровозами были выписаны 10 англичанъ и 2 бельгійца.

Дорога окончена постройкой въ сентябрѣ 1836 года и, такъ какъ къ этому времени паровозы еще неприбыли изъ-за границы, рѣшено было открыть движеніе, съ припряжкой къ вагонамъ лошадей. Открытіе дороги для такого движенія послѣдовало 30-го октября 1836 года.

Для устройства С.-Петербурго-московской ж. д., нынѣ Николаевской, непосредственнымъ распоряженіемъ казны былъ учрежденъ въ началѣ 1842 года особый комитетъ подъ предсѣдательствомъ наслѣдника престола. Комитету этому было поручено императоромъ Николаемъ Павловичемъ всѣ главныя распоряженія по дѣламъ постройки дороги, равно наблюденіе за правильнымъ его довершеніемъ; ближайшій же надзоръ за сооруженіемъ и всѣ распорядительныя мѣры, а также самое производство работъ, были возложены на строительную коммиссію, образованную изъ нѣкоторыхъ членовъ комитета. Въ августѣ того же года былъ учрежденъ въ составѣ Главнаго Управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій особый „Департаментъ желѣзныхъ дорогъ“, въ который поступила вся исполнительная часть по сооруженію дороги. Такимъ образомъ, въ комитетѣ утверждались главныя

распоряженія, а взамѣнъ строительной коммиссіи была составлена другая коммиссія при департаментѣ.

Дорога была раздѣлена по производству работъ на двѣ дирекціи: сѣверную—отъ Петербурга до р. Коломенцы, близъ с. Бологова, длиною 292 вер., и южную—далѣе до Москвы, длиною 312 вер. Во главѣ каждой дирекціи находился начальникъ.

Въ распоряженіи каждаго начальника дирекціи было назначено по 4 инженера.

Въ февралѣ 1842 г. было приступлено къ производству изысканій для опредѣленія направленія линіи, со съемкой и нивеллировкой ея. Главныя изысканія окончились въ началѣ 1843 года, причемъ избранная линія была огорожена на мѣстѣ вѣхами и маяками и нанесена на карту; на этой картѣ производство работъ въ каждой дирекціи распредѣлялось на 6 участковъ.

Въ 1843 году были сданы подрядчикамъ земляныя работы, а въ слѣдующемъ году, вслѣдствіе неисправности подрядчика по сѣверной дирекціи, работы его продолжались распоряженіями мѣстныхъ инженеровъ и затѣмъ (1845 г.) были сданы подрядчикамъ южной дирекціи.

Вскорѣ дирекціи были усилены назначеніемъ въ каждую старшаго помощника начальника дирекціи и младшихъ помощниковъ, числомъ 10 въ сѣверную и 14 въ южную; въ слѣдующемъ, 1844 году было назначено въ каждую дирекцію еще по 6 инженеровъ изъ болѣе опытныхъ и по 6 изъ только что окончившихъ курсъ. Всѣ эти инженеры назывались начальниками дистанцій, протяженіе же послѣднихъ составляло всего около 10 вер. Кромѣ того, при постройкѣ большихъ мостовъ, состояли особые производители работъ. Для развѣдки грунта буреніемъ былъ назначенъ особый инженеръ.

Механическая часть по изготовленію подвижнаго состава находилась въ завѣдываніи двухъ механиковъ, въ распоряженіе коихъ былъ отданъ принадлежавшій Министерству финансовъ новый Александровскій механическій заводъ. По контракту, заключенному съ сими механиками на 6 лѣтъ, они обязывались также научить казенныхъ мастеровъ механическому дѣлу, образовать изъ нихъ машинистовъ, приготовить кондукторовъ и проч.

Примѣчаніе. Весьма большой штатъ инженеровъ, привлеченныхъ къ сооруженію этой дороги, объясняется не только новизною дѣла постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и большимъ количествомъ работъ сооруженія собственно С.-Петербурго-московской ж. дороги, но и желаніемъ правительства подготовить строителей-практиковъ для сооруженія впослѣдствіи другихъ желѣзныхъ дорогъ.

Непосредственное завѣдываніе всѣми работами по сооруженію Екатерининской, прежней Криворогской дороги, кромѣ Екатеринославскаго чрезъ р. Днѣпръ моста, относилось къ обязанности начальника работъ дороги; дѣлами же по постройкѣ означеннаго моста завѣдывалъ особый начальникъ работъ моста.

Оба эти начальника въ своихъ распоряженіяхъ должны были руководствоваться указаніями б. Временнаго Управленія по постройкѣ Криворогской.

и Баскунчакской желѣзныхъ довогъ и дѣйствовать въ предѣлахъ установленной инструкціи. Къ обязанностямъ начальника работъ дороги относилось: составленіе проектовъ всѣхъ подвѣдомственныхъ ему работъ и исполненіе ихъ послѣ утвержденія Временнымъ Управленіемъ или Министромъ путей сообщенія; въ случаѣже неотлагательности, начальнику работъ предоставлялось право дѣлать отъ утвержденныхъ проектовъ отступленія, вызванныя крайнею необходимостью и обстоятельствами, не имѣвшимися въ виду при первоначальномъ утвержденіи проекта; но о всѣхъ такихъ измѣненіяхъ онъ долженъ былъ сообщать Временному Управленію съ подробными мотивами, для свѣдѣнія.

Въ случаяхъ, когда Временное Управленіе признавало нужнымъ, начальнику работъ предоставлялось, не ожидая утвержденія проекта, приступать ко всѣмъ подготовительнымъ дѣйствіямъ для обезпеченія успѣшности постройки и соблюденія интересовъ мѣстнаго населенія, страдавшаго въ то время отъ неурожая. Производство работъ предоставлялось начальнику работъ исполнять чрезъ подрядчиковъ или хозяйственнымъ способомъ, но отнюдь не сдачей оптовомъ, въ какой бы то ни было формѣ, постройки всей дороги или ея участковъ строителямъ. Предварительно сдачи работъ подрядчикамъ или производства работъ хозяйственнымъ образомъ начальникъ работъ долженъ былъ входить съ представленіемъ въ Временное Управленіе о передачѣ въ распоряженіе управленія работъ необходимыхъ денежныхъ кредитовъ; въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательствъ, для обезпеченія прочности и успѣшности сооруженія дороги, съ соблюденіемъ интересовъ того-же мѣстнаго населенія, начальнику работъ предоставлялось принимать непосредственно на счетъ находившагося въ его распоряженіи денежнаго аванса тѣ мѣры, которыя онъ признавалъ, наиболѣе цѣлесообразными, и о такихъ мѣрахъ ему надлежало сообщать Временному Управленію, съ объясненіемъ причинъ ихъ неотложности.

При сдачѣ работъ подрядчикамъ требовалось примѣнять способъ конкурренціи, допуская къ ней лишь тѣхъ лицъ, которыя заявили свою благонадежную дѣятельность по производству работъ и поставокъ; при этомъ договоръ на сумму свыше 10.000 руб. подлежалъ утвержденію Временнаго Управленія; если же на отдѣльный договоръ или на отдѣльное сооруженіе требовалось заключить подрядъ или поставку на сумму не свыше 10.000 руб., то такой договоръ утверждался властью начальника работъ. Объ отступленіяхъ отъ договора, вызывавшихся мѣстными условіями, начальникъ работъ долженъ былъ испрашивать указаній Временнаго Управленія. Но и въ этомъ отношеніи допускались исключенія въ особыхъ экстренныхъ случаяхъ. Всѣ условія на пріобрѣтеніе земель и на вознагражденіе за сломъ частныхъ построекъ и уничтоженіе посѣвовъ также утверждались Временнымъ Управленіемъ.

По окончаніи каждаго сооруженія, производилось ему особое освидѣтельствованіе начальникомъ работъ и мѣстными техниками; пріемъ же въ казну оконченыхъ сооруженій, а равно и всякихъ поставокъ на сумму свыше 5.000 руб., производился по особымъ распоряженіямъ Временнаго Управленія.

Разсчеты съ подрядчиками или по работамъ, производившимся хозяйственнымъ способомъ, подлежали техническому контролю Временнаго Управ-

ленія, причемъ уплата послѣдней суммы, причитавшейся подрядчикамъ по договорамъ на работы или поставки, стоимостью свыше 5.000 руб., учинялась послѣ утвержденія Временнымъ Управленіемъ окончательнаго разсчета.

На обязанность Начальника работъ были возложены также наблюденія за строгимъ исполненіемъ всѣхъ законныхъ правилъ относительно содержанія рабочихъ, обезпеченіе ихъ удобнымъ помѣщеніемъ и леченіе во время болѣзни.

Начальнику работъ полагались два помощника; подъ его вѣдѣніемъ находились: а) контора начальника работъ и участковые контролеры по строительной части, б) администрація по отчужденію, в) медицинская часть и г) матеріальный складъ.

Контора начальника работъ подраздѣлена была на техническое отдѣленіе, канцелярію, бухгалтерію, юрисконсультское отдѣленіе и конторы на участкахъ; послѣднихъ было 9, при длинѣ дороги 470,6 верстъ; они управлялись начальниками участковъ, при которыхъ состояли всего 21 производитель работъ, затѣмъ счетоводы, чертежники и др. Составъ техническаго отдѣленія заключалъ въ себѣ начальника отдѣленія (онъ же старшій инженеръ), младшаго инженера, чертежника и измѣнявшагося по мѣрѣ надобности числа вольнонаемныхъ техниковъ, чертежниковъ и др. Въ бухгалтеріи состояли: 2 бухгалтера, 9 счетоводовъ и разные низшіе агенты. Канцеляріей завѣдывалъ правитель дѣлъ, при которомъ полагались помощникъ и низшіе агенты. Юрисконсультъ былъ одинъ.

Дѣлами по отчужденію завѣдывалъ главный агентъ, при которомъ состояли 2 участковыхъ агента, 4 землемѣра, юрисконсультъ и, въ мѣрѣ необходимости, десятники, писцы и пр.

Медицинская часть состояла изъ 5 участковыхъ врачей, 4-хъ при нихъ помощниковъ, 28 фельдшеровъ, 6 практикантовъ и нужнаго числа счетоводовъ, писцовъ и пр.

Матеріальная часть заключала въ себѣ 9 смотрителей складовъ, 3 техника, 24 пріемщика, засимъ кладовщики, вѣсовщики, надсмотрщики, артельщики, счетоводы, конторщики, десятники, писцы и пр.

При сооруженіи дороги имѣлось также жандармское полицейское управленіе, состоявшее изъ 2-хъ начальниковъ отдѣленій и нижнихъ чиновъ.

Содержаніе всей администраціи по сооруженію дороги, за исключеніемъ Екатеринославскаго моста, обошлось 1.204.569 руб.

При начальникѣ работъ Екатеринославскаго чрезъ р. Днѣпръ моста состояли: помощникъ, по одному производителю работъ I, II и III разрядовъ, техникъ, бухгалтеръ, письмоводитель, счетоводы, десятники, сторожа и измѣнявшееся въ продолженіи работъ число нештатныхъ служащихъ; кромѣ того, спеціально для наблюденія за изготовленіемъ металлическихъ частей моста на Брянскомъ заводѣ находился особый штатный агентъ, которому было поручено также и наблюденіе за исполненіемъ на томъ же заводѣ другихъ заказовъ по Екатерининской ж. д. Стоимость администраціи по постройкѣ моста составила 163.238 руб.

Поверстная стоимость администраціи по постройкѣ Екатерининской дороги распредѣляется по отдѣльнымъ частямъ слѣдующимъ образомъ:

Окончательныя изысканія	204	64	к.
Мѣстное центральное управленіе	581	„ 84	„
Участковыя строительныя учрежденія	545	„ 96	„
Вольнонаемные служащіе	345	„ 76	„
Общіе расходы	280	„ 87	„
Администрація по отчужденію	150	„ 45	„
„ по медицинской части	185	„ 54	„
„ по матеріальной части	217	„ 97	„
Жандармское полицейское управленіе	46	„ 5	„
Итого	2.559	р. 08	к.
Администрація по постройкѣ Екатеринославскаго чрезъ Днѣпръ моста	346	„ 09	„
	2.906	р. 70	к.

Остается еще упомянуть, что при постройкѣ Екатерининской желѣзной дороги было учреждено, со стороны Государственнаго контроля, мѣстное контрольное управленіе подъ вѣдѣніемъ особо назначеннаго для этой дороги главнаго контролера.

Въ основаніе организаціи мѣстнаго управленія по постройкѣ Баскунчакской жел. дор., длиною 72,02 версты, были положены тѣ же начала, какъ для строившейся одновременно Екатерининской жел. дор. Разница заключалась лишь въ меньшемъ числѣ всѣхъ агентовъ по постройкѣ Баскунчакской желѣзной дороги.

Во главѣ мѣстнаго управленія находился начальникъ работъ, при которомъ состоялъ помощникъ. При конторѣ начальника работъ находились бухгалтеръ, счетоводъ и письмоводитель. Строительныхъ участковъ было два, съ 3 производителями работъ и 1 техникомъ. Медицинскою частью завѣдывалъ врачъ, при немъ состояли помощникъ и фельдшера. По матеріальной части состояли 2 завѣдывающихъ складами, агентъ, приказчикъ, счетоводъ и пр. Дѣлами по отчужденію завѣдывалъ временный агентъ, при немъ находились межевщикъ, землемѣръ и др. Сверхъ этихъ агентовъ, при управленіи состояло измѣнявшееся по мѣрѣ надобности число вольнонаемныхъ лицъ.

Содержаніе всей администраціи по постройкѣ Баскунчакской дороги обошлось около 140.000 руб. Въ частности же, по отдѣльнымъ статьямъ, поверстная стоимость этой администраціи распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Окончательныя изысканія	129	р. 10	к.
Мѣстныя центральныя управленія	742	„ 97	„
Участковыя строительныя учрежденія	222	„ 77	„
Администрація по отчужденію	50	„ 29	„

Администрація по медицинской части . . .	191 „	40 к.
„ „ матеріальной части . . .	263 „	—
Общіе расходы и вольнонаемные служащіе .	356 „	77 „
	1.956 р.	03 к.

Примѣчаніе. Подобно описанному устройству мѣстнаго управленія по постройкѣ Екатерининской и Баскунчакской жж. дд. были организованы администраціи по сооруженію и послѣдующихъ казенныхъ жж. дд., какъ напр. Полѣсскихъ, Екатеринбурго-тюменьской, Самаро-уфимской съ продолженіемъ до Міасса, Псково-рижской, Ржево-вяземской, Джанкой-ѳеодосійской, причемъ начальникамъ работъ нѣкоторыхъ изъ нихъ были предоставлены болѣе широкія, сравнительно съ инструкціей начальниковъ работъ Екатерининской и Баскунчакской жж. дд., уполномочія въ отношеніи утвержденія проектовъ сооруженій.

Постройка Ромны-кременчугской ж. д., длиною 201 вер., была возложена на начальника Харьково-николаевской жел. дор., съ необходимыми мѣстными строительными учрежденіями, организованными по общему плану. Такой порядокъ постройки дороги былъ обусловленъ желаніемъ достигнуть сбереженія въ расходахъ на содержаніе личнаго состава и возможности лучшаго содѣйствія постройкѣ свободными средствами передвиженія и механическими приспособленіями, имѣющимися на Харьково-николаевской ж. д. При начальникѣ дороги состояли для производства работъ особая строительная контора и агентство по отчужденію земель; въ административномъ отношеніи строющаяся дорога была раздѣлена на 3 участка.

Права и обязанности завѣдывавшаго постройкою дороги опредѣлялись общею инструкціей начальникамъ казенныхъ ж. д. и особенно дополнительною инструкціей, нѣсколько измѣнявшею и расширявшею его уполномочія по сдачѣ работъ, заготовкѣ матеріаловъ и утвержденію проэктовъ.

Строительная контора заключала въ себѣ техническую часть, счетоводство и дѣлопроизводство.

Въ технической части составлялись всѣ проекты, смѣты, договоры, разсчеты потребныхъ матеріаловъ, повѣрялись отчетные документы и пр.

Счетоводство вело учетъ денежныхъ и матеріальныхъ расходовъ, авансовыхъ и залоговыхъ суммъ, повѣрку расходныхъ документовъ, запись ихъ по книгамъ, учетъ прихода и расхода матеріаловъ, отчѣты и пр.; общій же учетъ строительнаго кредита и учетъ прихода и расхода денегъ казначейства, а равно общій учетъ авансовыхъ и залоговыхъ суммъ, велись главной бухгалтеріей Управленія дороги.

Въ дѣлопроизводствѣ велась вся прочая переписка и группировка ея.

Контора состояла въ вѣдѣніи старшаго инженера дороги, при конторѣ находились его помощникъ, 3 инженера, старшій счетоводъ, дѣлопроизводитель, чертежникъ, счетоводъ и конторщики въ числѣ, соотвѣтствующемъ потребности и сообразно ходу дѣлъ.

Агентство по отчужденію состояло изъ агента, его помощника, счетовода, землемѣра и конторщика.

Строительными участками завѣдывали начальники, при коихъ состояли: а) конторы, каждая изъ счетовода, кладовщика, пріемщика и десятниковъ, и б) производители работъ.

Устройствомъ водоснабженія завѣдывалъ особый инженеръ, а дѣлами по подвижному составу завѣдывалъ Начальникъ тяги Харьково-Николаевской ж. д.

Нѣкоторыя работы по постройкѣ станцій исполнялись также агентами по эксплоатаціи, равно какъ устройство телеграфа и завѣдываніе санитарной частью.

Поверстная стоимость администраціи по постройкѣ Ромны-Кременчугской ж. д. распредѣлилась слѣдующимъ образомъ:

Мѣстное центральное управленіе.	706,2
Участковыя строительныя учрежденія	491,5
Администрація по отчужденію	147,7
„ „ врачебной части	138*)
„ „ матеріальной части	63,2
Общіе расходы и вольнонаемные служащіе	266,2
	1.812,8

Примѣчаіе. Подобно описанному устройству мѣстнаго управленія по сооруженію Ромны-Кременчугской ж. д. организованы были учрежденія по постройкѣ и нѣкоторыхъ частныхъ жж. дд., какъ-то: Уманьскія и Новоселицкія вѣтви Юго-Западныхъ ж. д., Новороссійская вѣтвь Владикавказской ж. д. Уральскія вѣтви Рязанско-Козловской ж. д., Курско-Воронежская ж. д. и пр.; но при этомъ во главѣ сихъ учрежденій находились распорядители, независимые отъ мѣстныхъ управленій по эксплоатаціи.

Ст. 8. Общіе и частные съѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ.

Общія наложенія. Въ Россіи существуетъ родъ особыхъ, не имѣющихъ прототипа за границею, учрежденій, именуемыхъ *съѣздами представителей желѣзныхъ дорогъ.*

Въ 1868 году послѣдовала, по Высочайшему повелѣнію, командировка въ города Козловъ и Моршанскъ свиты Его Величества генералъ-маіора графа Бобринскаго 2-го, для принятія мѣръ къ наилучшему устройству прямаго сообщенія сходившихся тамъ желѣзныхъ дорогъ. Во исполненіе такого Высочайшаго повелѣнія, графъ Бобринскій созвалъ въ особое совѣщаніе управляющихъ желѣзными дорогами Моршанско-московской линіи.

*) Изъ сего числа около половины возвращено подрядчиками въ видѣ процентныхъ удержаній суммъ по договорамъ.

По примѣру этого частнаго съѣзда, сопровождавшагося полезными результатами, а также и независимо отъ сего, по иниціативѣ самихъ желѣзныхъ дорогъ, собирались и другіе частные съѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1869 году управлявшій Министерствомъ путей сообщенія, инженеръ-генералъ-лейтенантъ баронъ Дельвигъ созвалъ общій съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, для разрѣшенія вопросовъ о прямомъ пассажирскомъ и товарномъ сообщеніи по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и заключенія условій для обмѣна вагоновъ между желѣзными дорогами, въ видахъ отправленія товаровъ безъ перегрузки, а равно и для назначенія пунктовъ, гдѣ должна совершаться перегрузка. Съ тѣхъ поръ общіе съѣзды собирались ежегодно и нерѣдко по нѣсколько разъ въ годъ, и постепенно получили организацію, о коей будетъ сказано ниже.

На первомъ общемъ съѣздѣ было постановлено распредѣлить желѣзныя дороги на группы, соотвѣтственно господствующему характеру движенія грузовъ, преимущественно хлѣбныхъ. Доселѣ существуютъ три группы желѣзныхъ дорогъ, которыя, впрочемъ, лишь частью сохранили свой первоначальный характеръ:

1-я группа по направленію отъ р. Волги къ Рижскому, а также и къ Либавскому порту;

2-я группа по направленію преимущественно изъ юго-восточныхъ губерній къ портамъ Петербургскому и Ревельскому и

3-я группа по направленію изъ западныхъ и южныхъ мѣстностей Россіи къ портамъ Балтійскаго и Чернаго морей.

Однѣ и тѣже дороги могутъ входить въ составъ разныхъ группъ. Нѣкоторыя, однако, какъ напр., Рыбинско-бологовская и Варшаво-вѣнская, дороги, по условіямъ своего положенія, не вошли ни въ одну группу.

Кромѣ того, образовались и существуютъ отдѣльныя сообщенія, какъ между русскими желѣзными дорогами, такъ между ними и заграничными дорогами, находящіяся въ завѣдываніи частью Конторы международнаго сообщенія при Совѣтѣ управленія Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, частью же правленій обществъ дорогъ Варшавско-вѣнской, Московско-брестской, Юго-западныхъ и др. и совершаются частью черезъ западную сухопутную границу и частью чрезъ русскіе и заграничные порты, при посредствѣ пароходныхъ обществъ.

Вызванные къ существованію первоначально потребностію въ установленіи прямаго пассажирскаго и товарнаго сообщенія между желѣзными дорогами, съѣзды, общій и особые, по отдѣльнымъ группамъ желѣзныхъ дорогъ, вскорѣ значительно расширили свою дѣятельность, разработывая, частью по предложеніямъ правительства, частью по собственной иниціативѣ, вопросы общаго для всѣхъ или нѣсколькихъ дорогъ интереса, касающіеся самыхъ разнообразныхъ отраслей желѣзнодорожнаго хозяйства. При этомъ съѣзды, пользуясь предоставленною имъ правительствомъ свободою обсужденія, подъ руководствомъ избираемыхъ самими съѣздами изъ своей среды предсѣдателей и безъ стѣсненія какими бы то ни было формально-

стями, выказали плодотворную организаторскую дѣятельность во всѣхъ частяхъ общей желѣзнодорожной администраціи и нынѣ служатъ еще органомъ, къ содѣйствію котораго правительство обращается для всесторонней разработки, близко стоящими къ дѣлу спеціалистами, разныхъ вопросовъ, по коимъ предстоитъ принятіе правительствомъ тѣхъ или другихъ мѣръ. Уже въ этомъ одномъ проявленіи дѣятельности съѣздовъ можно усматривать ихъ практическое значеніе и жизненность.

Какъ общіе, такъ и частные, по группамъ или отдѣльнымъ сообщеніямъ, съѣзды подраздѣляются на двѣ главныя категоріи: 1) конвенціонные, по соглашеніямъ о прямомъ сообщеніи и по всѣмъ вопросамъ, кромѣ тарифныхъ, и 2) тарифные, разработывающіе тарифы и тарифные вопросы.

Дѣятельность съѣздовъ конвенціонныхъ. Частные съѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ, въ особенности групповые, проявили весьма обильную и плодотворную иниціативу въ дѣлѣ разработки условій желѣзнодорожной эксплуатаціи.

Постоянно руководившее ими сознаніе, что выгоды желѣзныхъ дорогъ находятся въ прямой зависимости отъ степени пользы, которую дороги эти въ свою очередь приносятъ промышленности и торговлѣ обслуживаемыхъ ими районовъ, обезпечивало этимъ учрежденіямъ довѣріе правительства, торгующаго сословія и самихъ производителей, обращавшихся къ нимъ со своими заявленіями, что придавало этимъ учрежденіямъ особенное значеніе.

Дѣятельность групповыхъ съѣздовъ была обращена какъ на установленіе тарифовъ прямаго сообщенія, которые, въ видахъ привлеченія грузовъ, опредѣлялись въ размѣрахъ пониженныхъ противъ мѣстныхъ тарифовъ и противъ нормъ, указанныхъ уставами желѣзнодорожныхъ обществъ, такъ и на выработку единообразныхъ для каждой группы условій перевозки грузовъ, въ отношеніяхъ коммерческомъ, эксплоатаціонномъ и техническомъ. Въ связи съ этимъ созывались особые спеціальные съѣзды техниковъ по разнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла, съѣзды для разбора возникающихъ между дорогами претензій по денежнымъ разсчетамъ и т. п.

Групповые съѣзды принимали на себя и научную разработку разныхъ относящихся къ желѣзнымъ дорогамъ вопросовъ. Въ этомъ отношеніи въ особенности слѣдуетъ указать на установившіеся при съѣздѣ II группы совѣщательные съѣзды инженеровъ сначала только службы подвижнаго состава и тяги, а послѣ и другихъ службъ, существующіе и понынѣ, но уже при Общемъ съѣздѣ.

Такимъ образомъ, многіе желѣзнодорожные вопросы получили надлежащую разработку въ отдѣльныхъ групповыхъ съѣздахъ, и если при этомъ они могли получать нѣсколько различное разрѣшеніе въ разныхъ группахъ, то, съ другой стороны, мѣстныя нужды, представляемыя каждою группою дорогъ, въ тоже время получали удовлетвореніе съ возможно большимъ принятіемъ во вниманіе всѣхъ мѣстныхъ условій.

Кромѣ того, этимъ путемъ выработалась масса отдѣльныхъ конвенцій

и правилъ, которыя впослѣдствіе послужили богатымъ матеріаломъ при разработкѣ конвенцій и правилъ общихъ для всей сѣти, а такое обобщеніе становилось, съ теченіемъ времени, по мѣрѣ развитія желѣзнодорожной сѣти, съ постройкою желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ направленіяхъ, все болѣе необходимымъ.

Вагоны, свободно переходившіе съ одной желѣзной дороги на другую въ предѣлахъ данной группы, въ то время не могли выходить за эти предѣлы, по разнообразію техническихъ условій конструкціи вагоновъ въ разныхъ группахъ и на дорогахъ, въ составъ группъ не вошедшихъ. Иныя же дороги, входящія въ составъ нѣсколькихъ группъ, должны были приспособляться одновременно къ разнообразнымъ условіямъ, установленнымъ каждою группою отдѣльно.

Всѣ эти неудобства усматривались, какъ правительствомъ, такъ и желѣзными дорогами, но желательныя обобщенія могли быть осуществлены лишь постепенно. Сложность и разнообразіе множества въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ вопросовъ обусловливали необходимость выработки соглашеній по нимъ первоначально частными съѣздами, какъ единицами менѣе значительными, нежели съѣздъ представителей всѣхъ желѣзныхъ дорогъ обширнаго россійскаго государства, части котораго находятся въ самыхъ разнообразныхъ условіяхъ въ отношеніяхъ климатическомъ, густоты населенія, его потребностей и его производительныхъ силъ.

Дѣятельность Общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ первоначально ограничивалась вопросами общаго характера, касающимися пользъ желѣзнодорожнаго дѣла вообще.

Вопросы эти обсуждались или по предложенію правительства, или по предложеніямъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ и разныхъ общественныхъ и частныхъ учрежденій и лицъ. Предположенныя правительствомъ общія относительно желѣзныхъ дорогъ мѣры сообщались на предварительное заключеніе Общаго съѣзда.

Сверхъ мѣръ, относящихся прямо къ текущему дѣлу эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, Общимъ съѣздомъ разсматривались: проектъ международной конвенціи, проекты правилъ таможенныхъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, предположенія объ устройствѣ въ Россіи сѣти элеваторовъ — зерноподъемовъ, проекты правилъ о правахъ, обязанностяхъ и отвѣтственности желѣзнодорожныхъ служащихъ, о пенсіонныхъ и вспомогательно-сберегательныхъ для нихъ кассахъ и т. п., и вопросы, касавшіеся учрежденія при желѣзныхъ дорогахъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, преимущественно для дѣтей служащихъ на дорогахъ, и Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II (см. главу III настоящаго Отдѣла „Очерка“).

Кромѣ того, по постановленіямъ Общаго съѣзда были устанавливаемы разнаго рода льготы для общеполезныхъ съѣздовъ и выставокъ, для перевозки офицеровъ во II классѣ по билетамъ III класса, для разнаго рода военныхъ перевозокъ. Общимъ же съѣздомъ были ассигнуемы денежныя средства:—на производство испытаній надъ употребляемыми желѣзными доро-

гами матеріалами;—на полезныя для желѣзныхъ дорогъ изданія, каковымъ, напримѣръ, представляется издаваемый Императорскимъ русскимъ техническимъ обществомъ журналъ „Желѣзнодорожное Дѣло“;—на изслѣдованіе промышленныхъ и торговыхъ условій разныхъ мѣстностей, каковы изслѣдованіе хлѣбной торговли, произведенное по иниціативѣ съѣзда II группы особою коммиссіею подъ предсѣдательствомъ М. П. Федорова и послужившее основаніемъ для общей урегулировки тарифовъ на хлѣбные грузы, которая была произведена на Первомъ общемъ тарифномъ съѣздѣ въ Москвѣ, созванномъ въ маѣ 1888 года, какъ будетъ объяснено ниже;—на изслѣдованіе соляной промышленности, предпринятое въ 1890 году особою, по постановленію Общаго съѣзда, коммиссіею;—на изслѣдованія, произведенныя частными лицами, каковы изслѣдованія хлѣбной торговли на Волгѣ г. Клопова и соляной промышленности г. Черняева; наконецъ, желѣзныя дороги принимаютъ на себя, на Общемъ же съѣздѣ, участіе въ расходахъ правительства по изданію собираемыхъ имъ статистическихъ и иныхъ матеріаловъ, полезныхъ для разработки тарифовъ.

Въ январѣ 1882 года предсѣдателемъ Высочайше утвержденной Коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, генералъ-адъютантомъ, графомъ Э. Т. Барановымъ, былъ созванъ особый, подъ его предсѣдательствомъ, съѣздъ изъ приглашенныхъ имъ свѣдущихъ лицъ, представляющихъ интересы желѣзныхъ дорогъ, съ одной стороны, и торговли и промышленности, съ другой, а также представителей разныхъ министерствъ, для обсужденія составленнаго означенною Коммиссіею проекта Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. При этомъ представителями интересовъ желѣзныхъ дорогъ были избраны лично извѣстные предсѣдателю дѣятели изъ числа лицъ, являющихся представителями желѣзныхъ дорогъ на Общемъ съѣздѣ.

Выработанный такимъ образомъ проектъ былъ затѣмъ Коммиссіею переданъ, вмѣстѣ съ заявленными по оному со стороны желѣзныхъ дорогъ мнѣніями, Министру путей сообщенія, генералъ-адъютанту Посьету, по распоряженію котораго проектъ этотъ, прежде внесенія его въ Государственный совѣтъ, былъ переданъ на разсмотрѣніе XVIII, спеціально для сего созваннаго въ октябрѣ 1882 г., Общаго съѣзда.

Этотъ Общій съѣздъ, по всестороннемъ разсмотрѣніи проекта, изложилъ свои по оному замѣчанія въ формѣ новаго, параллельнаго первому, проекта, съ мотивами, которые и были во многомъ уважены Государственнымъ совѣтомъ. 12 іюня 1885 г. состоялось Высочайшее утвержденіе Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а 16 іюля 1885 г. онъ былъ обнародованъ.

Съ изданіемъ общаго желѣзнодорожнаго закона, который, опредѣляя отношенія желѣзныхъ дорогъ къ пользующимся ихъ услугами пассажирамъ и грузохозяевамъ, возложилъ на желѣзныя дороги обязанность перевозить въ прямомъ сообщеніи пассажировъ между станціями, опредѣляемыми по взаимному соглашенію дорогъ, съ утвержденія Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, и грузы между всѣми вообще станціями, открытыми для

пріема и выдачи грузовъ, дѣятельность Общаго съѣзда получила прямо опредѣленное назначеніе, такъ какъ предстояло объединить разнообразно дѣйствовавшія на отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ и въ группахъ конвенціи и правила, относительно прямаго пассажирскаго и товарнаго сообщенія.

Статьями 10 и 12 Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ дорогамъ предоставлено опредѣлять взаимныя ихъ права и обязанности по прямымъ сообщеніямъ соглашеніями, которыя приводятся въ дѣйствіе, если въ теченіи мѣсяца, со дня представленія ихъ въ министерства путей сообщенія и финансовъ, не послѣдуетъ отъ сихъ министерствъ возраженій.

Для установленія такихъ соглашеній представлялся готовый уже органъ, Общій съѣздъ, о которомъ притомъ упоминалось и въ самомъ Высочайше утвержденномъ Общемъ уставѣ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ объ учрежденіи, признаваемомъ законодательною властію.

Затѣмъ Общій съѣздъ приступилъ и къ выработкѣ соглашенія о прямомъ сообщеніи между рускими желѣзными дорогами и, послѣ того, общаго соглашенія о взаимномъ пользованіи вагонами.

Въ силу этихъ соглашеній, получившихъ утвержденіе министерствъ путей сообщенія и финансовъ и введенныхъ въ дѣйствіе: первое—съ 1 января 1888 г. и второе—съ 1 іюля 1889 г., а также въ силу разныхъ дополнительныхъ правилъ, всѣ вагоны въ Россіи получили одну общую нумерацію и подвергаются осмотру на передаточныхъ съ одной дороги на другую пунктахъ на одинаковыхъ для всѣхъ дорогъ основаніяхъ, какъ въ коммерческомъ, такъ и въ техническомъ отношеніяхъ.

Всѣ вопросы, касающіеся дополненія или измѣненія статей соглашеній о прямомъ сообщеніи и о вагонахъ, разсматриваются также на Общемъ съѣздѣ.

Число вопросовъ, разсматриваемыхъ конвенціонными общими съѣздами, весьма значительно и доходило за послѣдніе годы до 172-хъ въ одну сессію.

Примѣчаніе. О состоящихъ при Общемъ съѣздѣ учрежденіяхъ будетъ сказано ниже, при изложеніи нынѣшней организаціи общихъ съѣздовъ.

Дѣятельность съѣздовъ тарифныхъ. Тарифы прямаго сообщенія устанавливались съ самаго начала ихъ преимущественно на съѣздахъ по группамъ, а также по особымъ между подлежащими желѣзными дорогами соглашеніямъ. Такой порядокъ установленія прямыхъ тарифовъ въ предѣлахъ данныхъ группъ и сообщеній сохранился и понынѣ, за исключеніемъ исполненныхъ въ послѣднее время объединеній. Самыя системы тарифовъ и способы ихъ опубликованія были разнообразны и потому пользованіе ими было затруднительно, какъ для публики, такъ и для самихъ дорогъ,—независимо отъ того, что они не удовлетворяли потребностямъ сообщеній внѣгрупповыхъ.

Вначалѣ въ Общемъ съѣздѣ дѣла тарифныя могли возникать лишь въ той мѣрѣ, въ какой тарифы отдѣльныхъ дорогъ, руководящихся каждая

своимъ уставомъ, и тарифы частныхъ между дорогами сообщеній могли быть объединяемы на общихъ для всей сѣти основаніяхъ.

Дѣятельность Общаго съѣзда въ этомъ направленіи, имѣющая предметомъ уравненіе интересовъ разныхъ мѣстностей между собою и облегченіе пользованія самыми тарифами, получила особое развитіе съ изданіемъ Высочайше утвержденнаго 8 марта 1889 г. временнаго положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ, хотя, впрочемъ, уже съ самаго начала дѣятельности Общаго съѣзда имъ были припимаемы подготовительныя мѣры, необходимыя для обобщенія тарифовъ.

Такъ, независимо отъ выработки Общимъ съѣздомъ общихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ, взимаемыхъ съ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ сверхъ платы собственно за перевозку, а именно—за нагрузку и выгрузку, взвѣшиваніе, храненіе въ пакгаузѣ и т. п., Общимъ съѣздомъ была разработана и установлена общая однообразная для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ номенклатура перевозимыхъ по дорогамъ грузовъ. Номенклатура эта постоянно дополнялась включеніемъ въ нее общими же съѣздами новыхъ появлявшихся въ торговлѣ наименованій. По означенной номенклатурѣ всѣ перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ грузы распредѣлены на 129 группъ, сообразно родовымъ ихъ наименованіямъ, въ алфавитномъ порядкѣ; кромѣ того, составленъ подробный, полный алфавитъ всѣхъ наименованій, распредѣленныхъ по группамъ номенклатуры.

Общимъ съѣздомъ было приступлено также къ выработкѣ возможно однообразной классификаціи грузовъ по разрядамъ тарифовъ, но къ осуществленію этого дѣла встрѣтилось существенное препятствіе въ нѣкоторомъ разнообразіи максимальныхъ тарифныхъ ставокъ по уставамъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Осенью 1887 г. съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ III группы внесъ на обсужденіе Общаго съѣзда предложеніе объ установленіи хлѣбныхъ тарифовъ на будущее время на соединенномъ съѣздѣ дорогъ всѣхъ трехъ группъ и дорогъ въ группахъ не состоящихъ.

Предложеніе это было принято XXVII Общимъ съѣздомъ, собиравшимся въ концѣ 1887 года, когда еще не было подраздѣленія съѣздовъ на конвенціонные и тарифные, съ полнымъ сочувствіемъ, причемъ постановлено, что такой общій тарифный съѣздъ долженъ собираться ежегодно, въ первой половинѣ мая мѣсяца.

Для перваго съѣзда была принята слѣдующая программа:

1) Установленіе тарифныхъ соотношеній между южными и сѣверными портами изъ конкуррентныхъ районовъ, т. е. опредѣленіе, въ зависимости отъ стоимости доставки хлѣба на главнѣйшій англійскій рынокъ, разности въ провозныхъ платахъ, до каждаго изъ южныхъ портовъ, въ сравненіи съ сѣверными портами.

2) Установленіе такихъ же соотношеній особо между сѣверными и особо между южными портами, а равно между пограничными, сухопутными станціями.

3) Установленіе тарифныхъ соотношеній между сухопутными пограничными станціями и конкуррирующими съ ними портами.

4) Опредѣленіе районовъ каждаго порта и пограничныхъ станцій, а равно московскаго и варшавскаго внутреннихъ рынковъ.

5) Опредѣленіе общихъ провозныхъ платъ отъ каждаго даннаго района до каждаго изъ портовъ и до каждой пограничной станціи, а равно и до Москвы и Варшавы, въ зависимости отъ того, какіе районы будутъ отнесены къ тому, или другому порту, пограничной станціи и т. д.

6) Опредѣленіе направленій, по какимъ должны быть составляемы тарифы до каждаго изъ перечисленныхъ выше пунктовъ.

Первый общій тарифный съѣздъ собрался въ Москвѣ 11-го мая 1888 г.

Въ основу его работъ былъ положенъ докладъ съѣзду представителей желѣзныхъ дорогъ II группы управлявшаго конторою означеннаго съѣзда, нынѣ завѣдывающаго тарифами II группы М. П. Федорова, напечатанный въ 1888 г. особою книгою, подъ названіемъ „Хлѣбная торговля въ главнѣйшихъ русскихъ портахъ и въ Кенигсбергѣ“.

Изъ этого доклада видно, что, по иниціативѣ 78-го съѣзда II группы, было поручено особой коммиссіи, подъ предсѣдательствомъ М. П. Федорова, произвести объѣздъ портовъ, примыкающихъ къ желѣзнымъ дорогамъ, для изученія сравнительныхъ коммерческихъ условій этихъ портовъ, необходимаго для установленія нормальныхъ соотношеній въ вывозныхъ хлѣбныхъ тарифахъ.

Объѣздъ портовъ былъ произведенъ въ апрѣлѣ и маѣ 1888 г., причемъ подробно изучены порты: азовскіе—Ростовъ и Таганрогъ, черноморскіе—Севастополь, Николаевъ и Одесса, и балтійскіе—Либава, Рига, Ревель, Петербургъ и Кенигсбергъ, а также пути желѣзнодорожные, судоходные и гужевые, ведущіе къ этимъ портамъ, и морскіе фрахты и страхованіе отъ этихъ портовъ до Лондона.

При изученіи отдѣльныхъ портовъ, условія ихъ были раздѣлены на двѣ категоріи: на такія, которыя должны быть принимаемы во вниманіе при уравненіи желѣзнодорожныхъ хлѣбныхъ тарифовъ на Лондонъ черезъ разные порты, и на такія, которыя могутъ быть улучшаемы самими портами, во взаимной ихъ между собою конкурренціи, и потому на размѣры желѣзнодорожныхъ тарифовъ вліять не должны.

Означеннымъ Общимъ съѣздомъ, при обсужденіи основаній, по коимъ должны быть регулируемы между собой хлѣбные тарифы изъ разныхъ мѣстностей Россіи, въ томъ числѣ и предложенія пріурочить данные районы къ опредѣленнымъ портамъ и т. п., былъ постепенно выработанъ существенно важный принципъ, по коему хлѣбные тарифы должны давать каждой мѣстности возможность пользоваться различными портами, для направленія грузовъ къ выгоднѣйшимъ, во всякое данное время, мѣстамъ сбыта.

На время навигаціи, въ особенности по внутреннимъ рѣчнымъ путямъ сообщенія, признано необходимымъ установленіе, какъ было и прежде по группамъ, особыхъ, такъ-называемыхъ, навигаціонныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Выработанные этимъ Общимъ тарифнымъ съѣздомъ тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ были введены въ дѣйствіе въ октябрѣ 1888 года, съ утвержденія Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, состоящаго при Министерствѣ путей сообщенія, въ вѣдѣніи коего тарифныя дѣла находились въ то время.

Съ изданіемъ Высочайше утвержденнаго 8 марта 1889 года временнаго положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ, по коему правительство предоставило себѣ руководительство дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по установленію тарифовъ, съ цѣлію огражденія интересовъ населенія, промышленности, торговли и казны, и сосредоточило эти дѣла въ особыхъ, при Министерствѣ финансовъ, Совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ и Тарифномъ комитетѣ и въ учрежденномъ въ составѣ сего Министерства Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ,— г. Министромъ финансовъ и Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ, въ силу Высочайше предоставленной имъ власти, былъ принятъ рядъ мѣръ, коими опредѣлялась ближайшимъ образомъ и послѣдующая дѣятельность желѣзнодорожныхъ съѣздовъ по дѣламъ тарифнымъ.

По статьѣ 22 Высочайше утвержденнаго 8 марта 1889 года временнаго положенія, къ вѣдѣнію Совѣта по тарифнымъ дѣламъ было отнесено, между прочимъ, составленіе правилъ для съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ, а по статьѣ VII Высочайше утвержденнаго того-же числа мнѣнія Государственнаго совѣта, Министру финансовъ было предоставлено изданіе временныхъ по этому и другимъ предметамъ правилъ впредь до установленія ихъ Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ.

Затѣмъ были распубликованы въ Собраніи узаконеній и распоряженій правительства утвержденныя Министромъ финансовъ, 29 марта 1889 года, временныя правила относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, съ указаніемъ сроковъ, при семъ соблюдаемыхъ.

По § 12 сихъ правилъ, желѣзныя дороги обязаны печатать въ полномъ объемѣ, но безъ распредѣленія долей между дорогами, всѣ вводимые ими въ дѣйствіе тарифы, на примѣненіе коихъ со стороны Министерства финансовъ послѣдовало согласіе или распоряженіе, въ издаваемомъ Общимъ съѣздомъ представителей желѣзныхъ дорогъ „Сборникѣ тарифовъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ“, программа коего утверждается Министромъ финансовъ, а по § 15-му—тарифы, въ случаѣ нарушенія этого правила, признаются не дѣйствительными.

Того-же числа утверждена Министромъ финансовъ и программа этого сборника, который выходитъ съ 15-го апрѣля 1889 года, причемъ издателемъ и отвѣтственнымъ редакторомъ состоитъ Завѣдывающій дѣлами Общаго съѣзда.

Въ то время дѣлами тарифными продолжалъ еще вѣдать общій конвенціонно-тарифный съѣздъ, но уже давая имъ направленіе, указанное новымъ закономъ. XXIX общимъ съѣздомъ были установлены навигаціонные на

лѣто 1889 года хлѣбные тарифы, а XXX общимъ съѣздомъ, засѣдавшимъ съ 23 мая по 31 іюля 1889 года, были пересмотрѣны и исправлены, согласно указаніямъ опыта, выработанные первымъ общимъ тарифнымъ съѣздомъ 1888 г. общіе тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ и установлены на эти предметы новые тарифы не только прямаго, но и мѣстнаго сообщенія. Тарифы эти, по утвержденіи ихъ Министромъ финансовъ, введены въ дѣйствіе 15 сентября 1889 года и сохраняютъ силу до настоящаго времени.

По предложенію Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, тому-же Общему съѣзду былъ переданъ на обсужденіе выработанный въ означенномъ Департаментѣ проектъ правилъ распредѣленія между желѣзными дорогами провозныхъ платъ по перевозкамъ грузовъ прямаго сообщенія. До того времени доли дорогъ, участвующихъ въ перевозкахъ по прямому сообщенію, устанавливались по взаимному сихъ дорогъ соглашенію. Способъ этотъ не всегда могъ быть удобопримѣнимъ, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда общій итогъ провозной платы отъ станцій отправленія до станцій назначенія долженъ былъ выразиться въ заранѣе опредѣленной по коммерческимъ и инымъ соображеніямъ цифрѣ и не могъ быть измѣненъ въ случаѣ несогласія на предположенное большинствомъ распредѣленіе со стороны той или другой дороги.

По проектированнымъ Департаментомъ на сей предметъ правиламъ, въ основаніе распредѣленія было принято разстояніе и степень участія дороги въ перевозкѣ, съ отступленіями въ пользу нѣкоторыхъ дорогъ, какъ-то—дорогъ отправленія, дорогъ короткаго протяженія,—во вниманіе къ установившемуся на это между дорогами обычаю. Означенный проектъ, съ принятіемъ въ соображеніе нѣкоторыхъ изъ сдѣланныхъ на Общемъ съѣздѣ замѣчаній, былъ утвержденъ Министромъ финансовъ 14 іюня 1889 г.

Въ числѣ трудовъ того же XXX Общаго съѣзда выдающееся значеніе имѣетъ выработка имъ проекта правилъ составленія, изданія и представленія тарифной статистики. Засѣдавшимъ въ Москвѣ, въ 1888 году, первымъ для установленія хлѣбныхъ тарифовъ Общимъ съѣздомъ былъ возбужденъ вопросъ о необходимости веденія каждою дорогою и обмѣнѣ между всѣми дорогами статистики хлѣбныхъ перевозокъ, которая давала бы возможность слѣдить за вліяніемъ, оказываемымъ устанавливаемыми Общимъ съѣздомъ тарифами на количество перевозокъ. Послѣ того и закономъ 8 марта 1889 г. признано необходимымъ установленіе Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ правилъ желѣзнодорожной статистики. Правилами, выработанными XXX Общимъ съѣздомъ и утвержденными Министромъ финансовъ 23 сентября 1889 г., на желѣзныя дороги возложена обязанность вести у себя статистику перевозки и выручки по пассажирскому, воинскому и товарному движенію, дающую своевременно всѣ необходимыя для разработки тарифовъ и ихъ изслѣдованія свѣдѣнія. Параграфомъ 5-мъ тѣхъ же правилъ опредѣлено, что такая статистика должна быть ведена по каждой станціи отправленія, съ указаніемъ станцій назначенія своихъ и чужихъ дорогъ, на которыя грузъ дѣйствительно перевозится, а равно по станціямъ назначенія, съ указаніемъ своихъ и чужихъ станцій отправленія. Въ

обоихъ случаяхъ должно быть указано направленіе пути, по которому перевозка произведена. Точно также означенными правилами веденіе общей статистики перевозки важнѣйшихъ, перечисленныхъ въ правилахъ грузовъ по всей сѣти возложено на учрежденный для сего при Общемъ съѣздѣ статистическій отдѣлъ.

Тому же XXX общему съѣзду переданъ былъ Министерствомъ финансовъ на обсужденіе проектъ особыхъ временныхъ правилъ для съѣздовъ по тарифнымъ вопросамъ, какъ общихъ, такъ и по группамъ, а также по отдѣльнымъ союзамъ и сообщеніямъ.

По разсмотрѣніи съѣздомъ этого проекта, правила о съѣздахъ по тарифнымъ вопросамъ были временно утверждены Министромъ финансовъ 1-го августа 1889 года, а послѣ того они были установлены и Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ.

Созванный по правиламъ для съѣздовъ по тарифнымъ вопросамъ, Первый очередной общій тарифный съѣздъ собрался осенью 1889 года. Этотъ съѣздъ предпринялъ цѣлый рядъ тарифныхъ работъ, частью получившихъ окончательное разрѣшеніе на томъ-же съѣздѣ, частью перенесенныхъ на послѣдующіе съѣзды.

Тарифные съѣзды собираются два раза въ годъ, осенью и весною.

До настоящаго времени было семь общихъ съѣздовъ по тарифнымъ вопросамъ, изъ коихъ шесть очередныхъ и одинъ, III-й по порядку, экстренный, созванный въ іюлѣ 1890 года для окончательнаго обсужденія вопроса объ урегулированіи по всей сѣти тарифовъ на нефтяные грузы.

Тарифы на нефтяные продукты были установлены III тарифнымъ съѣздомъ, послѣ предварительнаго обсужденія этого дѣла предшествовавшими съѣздами, которыми былъ предпринятъ рядъ подготовительныхъ работъ, состоявшихъ въ обстоятельномъ изслѣдованіи нефтянаго дѣла въ Россіи. Съ этою цѣлью еще XXIX общимъ конвенціоннымъ и вмѣстѣ тарифнымъ съѣздомъ была образована коммиссія, совершившая поѣздку на мѣста производства и разные рынки потребленія нефтяныхъ грузовъ. Добытые такимъ путемъ данныя, а равно и свѣдѣнія, почерпнутыя изъ разныхъ печатныхъ изданій по сему предмету и сведенныя конторою Общаго съѣзда въ особыя таблицы, послужили матеріалами для рѣшенія этого сложнаго вопроса.

Подобнымъ же образомъ, съ предварительнымъ изученіемъ на мѣстахъ производства и торговли, посредствомъ особой коммиссіи, условій ихъ, были разрѣшены общими тарифными съѣздами и вопросы о тарифахъ на другой весьма важный предметъ перевозки—соль, регулировка тарифовъ на которую закончена на VI общемъ тарифномъ съѣздѣ. Самые тарифы на соль, разсмотрѣнные и утвержденные Министерствомъ финансовъ, опубликованы въ іюлѣ 1892 года. Далѣе на съѣздѣ же выработаны урегулированные тарифы на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ льняныхъ и пеньковыхъ грузовъ, проектированы общіе для всей сѣти тарифы на желѣзо, сталь, чугунъ, руду и нѣкоторые другіе грузы.

Кромѣ того, выработаны льготные тарифы и общія правила пользова-

нія ими для съѣздовъ и выставокъ, устраиваемыхъ съ разрѣшенія правительства для общеполезныхъ, некоммерческихъ цѣлей, а также льготные тарифы на проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ учащихся и т. п.

Требовавшаяся для разрѣшенія всѣхъ этихъ вопросовъ весьма обстоятельная подготовка была, по мѣрѣ возможности, выполняема какъ избранными изъ среды съѣзда коммиссіями, такъ и отдѣльными членами съѣзда, а также состоящими при общемъ съѣздѣ учрежденіями.

Кромѣ собственно установленія на многіе грузы общихъ урегулированныхъ тарифовъ, тарифными съѣздами разработаны были нѣкоторые вопросы, имѣющіе принципіальное значеніе. Сюда относятся, между прочимъ, выработка новыхъ, взамѣнъ изданныхъ правительствомъ, въ видѣ опыта, 14 іюля 1889, правилъ распредѣленія желѣзнодорожныхъ сборовъ по перевозкамъ прямаго сообщенія, предпринятая, съ согласія Министерства финансовъ по иниціативѣ II общаго тарифнаго съѣзда, образовавшаго для сей цѣли особую коммиссію. Бюро этой коммиссіи состояло изъ членовъ съѣзда, избранныхъ самимъ съѣздомъ въ качествѣ не представителей интересовъ какихъ-либо отдѣльныхъ дорогъ, а безпристрастныхъ экспертовъ. Означеннымъ бюро произведено подробное изслѣдованіе положенія дѣла о распредѣленіи провозныхъ платъ до изданія 14 іюня 1889 года, въ силу закона 8 марта того же года, правилъ о доляхъ провозной платы. Выработанный этимъ бюро и разсмотрѣнный коммиссіею проектъ новыхъ правилъ распредѣленія былъ подвергнутъ всестороннему обсужденію на V общемъ тарифномъ съѣздѣ, которымъ и одобренъ, съ нѣкоторыми лишь измѣненіями, и за симъ, по разсмотрѣніи его въ Совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ, утвержденъ Министромъ финансовъ 17 декабря 1891 г.

Самымъ сложнымъ и труднымъ дѣломъ, выпавшимъ на долю Общаго тарифнаго съѣзда, безспорно слѣдуетъ признать предложенный Министерствомъ финансовъ вопросъ о выработкѣ общаго тарифа всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Вопросъ этотъ, внесенный въ Общій съѣздъ въ концѣ 1889 г., обсуждался нѣсколькими тарифными съѣздами съ принципіальной стороны, причемъ на VI общемъ тарифномъ съѣздѣ были окончательно установлены основанія для выработки общаго тарифа всей сѣти, не только для прямыхъ, но также и для мѣстныхъ сообщеній, въ предѣлахъ отдѣльныхъ дорогъ, съ необходимыми лишь, надлежаще мотивированными изъятіями. Затѣмъ была образована особая коммиссія для выработки самаго проекта общаго тарифа, причемъ, съ согласія Министерства финансовъ, члены этой коммиссіи должны выполнить свою задачу, въ качествѣ не представителей желѣзныхъ дорогъ, а лишь экспертовъ, мнѣніями коихъ не предрѣшаются мнѣнія правленій или общихъ собраній акціонеровъ въ этомъ вопросѣ, могущимъ касаться уставныхъ ихъ правъ.

Означенною коммиссіею намѣченъ порядокъ ея работъ, причемъ признано необходимымъ произвести подробное изслѣдованіе характера движенія нѣкоторыхъ главнѣйшихъ грузовъ и проектировать для каждаго изъ нихъ, не стѣсняясь никакими тарифными формулами, либо заранѣе установлен-

ными, либо заимствованными изъ существующихъ уже тарифныхъ схемъ отдѣльныхъ союзовъ или сообщеній, такой тарифъ, который бы отвѣчалъ всѣмъ условіямъ перевозки этого груза. По окончаніи этой части работы, коммиссія нашла цѣлесообразнымъ приступить къ обобщенію опредѣляющихся такимъ путемъ отдѣльныхъ тарифовъ и къ сведенію ихъ въ одну опредѣленную схему, долженствующую лечь въ основаніе будущаго общаго тарифа. Необходимыя для сего работы по изслѣдованію важнѣйшихъ грузовъ распредѣлены между членами коммиссіи послѣ же окончанія сихъ работъ, добытые коммиссіею результаты, вмѣстѣ съ ея заключеніями и проектами тарифовъ, подлежатъ внесенію на разсмотрѣніе Общаго съѣзда по тарифнымъ вопросамъ.

Изъ приведеннаго краткаго очерка дѣятельности общихъ тарифныхъ съѣздовъ усматривается, что въ сравнительно короткій, 3-хъ-лѣтній промежутокъ времени они успѣли оказать немалое содѣйствіе къ осуществленію предпринятой правительствомъ реформы тарифнаго дѣла въ Россіи. Если въ прежнее время тарифы прямаго сообщенія устанавливались отдѣльными союзами, въ интересахъ исключительно даннаго союза и часто въ видахъ конкурренціи между различными направленіями перевозки, то нынѣ тарифы эти, обсуждаемые на Общемъ съѣздѣ, являются результатомъ возможнаго примиренія интересовъ различныхъ направленій перевозки, союзовъ и отдѣльныхъ дорогъ, съ удовлетвореніемъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, и справедливыхъ требованій, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ со стороны отечественной промышленности и торговли. На этомъ новомъ пути общимъ тарифнымъ съѣздамъ предстоитъ еще значительный трудъ по усовершенствованію тарифной системы, уже во многомъ улучшенной трудами предшествовавшихъ съѣздовъ.

Производство дѣлъ на общихъ съѣздахъ. Организація Общаго съѣзда и состоящихъ при немъ учрежденій опредѣлилась постепенно. На первомъ общемъ съѣздѣ, созванномъ въ 1869 году для учрежденія прямаго пассажирскаго и товарнаго сообщенія, было признано необходимымъ опредѣлить, какъ порядокъ разсмотрѣнія дѣлъ съѣздомъ, такъ и значеніе постановляемыхъ имъ рѣшеній. Слѣдующій затѣмъ II общій съѣздъ, засѣдавшій въ 1870 году, призналъ, что съѣздъ имѣетъ характеръ совѣщательный и что рѣшенія, въ съѣздѣ состоявшіяся, обязательны для всѣхъ дорогъ, хотя бы не присутствовавшихъ на ономъ, если таковыя приняты единогласно. Тѣмъ же II общимъ съѣздомъ было утверждено положеніе о завѣдываніи дѣлопроизводствомъ общихъ съѣздовъ, съ возложеніемъ обязанностей по сему предмету на Завѣдывающаго дѣлами общаго съѣзда, избираемаго общимъ съѣздомъ на годичный срокъ. Этотъ срокъ замѣненъ впослѣдствіи трехгодичнымъ.

Предсѣдателемъ на каждомъ общемъ съѣздѣ до 1878 г. состояло лицо, по назначенію Министромъ путей сообщенія, а съ 1878 года каждый общій съѣздъ, по открытіи его Завѣдывающимъ дѣлами съѣзда, избираетъ предсѣдателя изъ своей среды на время до закрытія этого съѣзда.

Всѣ прочіе относительно организаціи Общаго съѣзда постановленія, разновременно подвергавшіяся измѣненіямъ и дополненіямъ, были пересмотрѣны по постановленію XXVIII общаго съѣзда, послѣ чего XXX общимъ съѣздомъ, бывшимъ въ 1889 году, выработано „Соглашеніе объ организаціи общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ", дѣйствующее въ главныхъ частяхъ и понынѣ, съ измѣненіями, вызванными изданіемъ утвержденныхъ Министромъ финансовъ 1 августа 1889 года временныхъ правилъ для съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ, и, затѣмъ, нынѣ дѣйствующихъ правилъ, утвержденныхъ Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ взамѣнъ временныхъ.

Правила эти могутъ служить лучшей характеристикой производства дѣлъ въ общихъ съѣздахъ.

§ 1. Съѣзды представителей ж. дорогъ собираются для обсужденія тарифныхъ вопросовъ по распоряженію или съ разрѣшенія Министра финансовъ и подчиняются настоящимъ правиламъ.

§ 2. Съѣзды представителей ж. дорогъ бываютъ: *общіе*, когда подлежащіе обсужденію вопросы касаются всей рельсовой сѣти россійскихъ ж. дорогъ, *и частные*, когда обсуждаемые вопросы касаются только нѣкоторыхъ дорогъ, участвующихъ въ данномъ сообщеніи.

§ 3. Общіе и частные съѣзды представителей ж. дорогъ бываютъ очередные и неочередные. Неочередные съѣзды созываются во всякое время. Время-же созыва очередныхъ съѣздовъ устанавливается Министромъ финансовъ по представленіямъ соотвѣтствующихъ съѣздовъ.

§ 4. Съѣзды представителей ж. дорогъ составляются:

а) общій съѣздъ изъ предсѣдателя; представителей желѣзнодорожныхъ обществъ, назначаемыхъ правленіями и совѣтами управленій сихъ обществъ; изъ представителей казенныхъ ж. дорогъ, назначаемыхъ Временнымъ управленіемъ казенныхъ дорогъ и главнымъ штабомъ (по Закаспійской ж. дорогѣ); изъ представителей ж. дорогъ въ совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ и ихъ замѣстителей, и изъ завѣдывающаго дѣлами общаго съѣзда.

б) частные съѣзды — изъ предсѣдателей; представителей, входящихъ въ данное сообщеніе дорогъ, назначаемыхъ поименованными въ *п. а* желѣзнодорожными учрежденіями казенныхъ и частныхъ ж. дорогъ; изъ завѣдывающихъ дѣлами каждаго отдѣльнаго съѣзда или каждаго даннаго сообщенія и представителей тѣхъ перевозочныхъ предпріятій, которыя входятъ въ данное прямое сообщеніе.

§ 5. Назначаемые (§ 4) на съѣздъ представители ж. дорогъ считаются уполномоченными для разсмотрѣнія всѣхъ вопросовъ, включенныхъ первоначально въ программу.

§ 6. Во всѣхъ съѣздахъ, общихъ и частныхъ, участвуютъ, съ совѣщательнымъ голосомъ, представители отъ Министерства финансовъ и другихъ правительственныхъ вѣдомствъ, если таковыя будутъ для сего командированы.

§ 7. На всѣ съѣзды приглашаются, съ совѣщательнымъ голосомъ, представители заинтересованныхъ общественныхъ учрежденій и обществъ, существующихъ на основаніи утвержденныхъ для нихъ правительствомъ уставовъ и которыя имѣютъ цѣлью попеченіе о хозяйственныхъ интересахъ и объ удовлетвореніи нуждъ торговли и промышленности, если эти учрежденія и общества будутъ о томъ ходатайствовать.

Примѣчаніе. Подлежащія правительственныя вѣдомства могутъ назначать для участія на съѣздахъ, съ совѣщательнымъ голосомъ, упомянутыхъ представителей независимо отъ ходатайства о томъ со стороны заинтересованныхъ общественныхъ учрежденій и обществъ.

§ 8. Общимъ и частнымъ съѣздамъ представителей желѣзныхъ дорогъ предоставляется приглашать въ свои засѣданія компетентныхъ въ торговлѣ и промышленности лицъ, для разъясненія разныхъ спеціальныхъ вопросовъ.

§ 9. Предсѣдатели съѣздовъ избираются самими съѣздами; но Министру финансовъ предоставляется, при учрежденіи перечня имѣющихъ быть разсмотрѣнными на съѣздѣ вопросовъ, указать на тѣ изъ нихъ, кои должны быть разрѣшены подъ предсѣдательствомъ назначеннаго имъ лица. Въ такихъ случаяхъ съѣздъ раздѣляется на двѣ непосредственно слѣдующія одна за другою сессіи, изъ коихъ въ одной разсматриваются вопросы, подлежащіе разсмотрѣнію подъ предсѣдательствомъ избраннаго съѣздами, а въ другой — назначеннаго Министромъ финансовъ лица.

Примѣчаніе. Порядокъ слѣдованія сессій одна за другою можетъ быть указанъ Министромъ финансовъ.

§ 10. Завѣдывающіе дѣлами съѣздовъ по тарифнымъ вопросамъ выбираются соотвѣтственными съѣздами представителей дорогъ. Выборы завѣдывающихъ подлежатъ утвержденію Ми-

нистра финансовъ. Завѣдывающими дѣлами частныхъ съѣздовъ могутъ быть избираемы правленія и совѣты управленій желѣзнодорожныхъ обществъ, а равно Временное управленіе казенныхъ жел. дорогъ. Въ семъ случаѣ на съѣзды представителей, въ качествѣ лица завѣдывающаго дѣлами съѣзда, означенныя учрежденія назначаютъ уполномоченнаго на сіе представителя.

§ 11. Въ тѣхъ случаяхъ, когда завѣдывающимъ дѣлами международнаго сообщенія будетъ избрано правленіе иностраннаго перевозочнаго предпріятія, то русскія дороги обязаны изъ среды своей избрать, съ согласія Министра финансовъ, одну изъ участвующихъ въ данномъ сообщеніи дорогъ, на обязанности которой будутъ лежать всѣ обусловленныя настоящими правилами сношенія съ Министерствомъ финансовъ по дѣламъ даннаго сообщенія.

§ 12. Завѣдывающіе дѣлами съѣздовъ представителей жел. дорогъ по тарифнымъ вопросамъ (§ 10) обязаны выполнять въ точности всѣ требованія Министерства финансовъ (по Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ), основанныя на законѣ 8 марта 1889 года и рѣшеніяхъ учрежденій по тарифнымъ дѣламъ, указанныхъ въ семъ законѣ.

§ 13. Завѣдывающій дѣлами общаго съѣзда по тарифнымъ вопросамъ есть въ то-же время отвѣтственный редакторъ Сборника тарифовъ россійскихъ жел. дорогъ.

§ 14. На обязанности завѣдывающихъ дѣлами съѣздовъ лежитъ:

а) веденіе дѣлопроизводства и счетоводства соотвѣтствующихъ съѣздовъ и состоящихъ при отдѣльныхъ съѣздахъ учрежденій;

б) сношенія съ Министерствомъ финансовъ, желѣзными дорогами, а равно какъ съ упомянутыми въ §§ 6 и 7, такъ и иными частными обществами и лицами;

в) составленіе перечней вопросовъ, подлежащихъ обсужденію даннаго съѣзда; составленіе протоколовъ засѣданій съѣздовъ; представленіе этихъ перечней и протоколовъ въ Министерство финансовъ (по Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ); приведеніе въ исполненіе постановленій съѣзда, подлежащихъ непосредственному введенію въ дѣйствіе; представленіе въ Министерство финансовъ (по Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ) предположеній съѣзда, подлежащихъ утвержденію правительственныхъ учрежденій по тарифнымъ дѣламъ, и приведеніе въ исполненіе ихъ рѣшеній.

Примѣчаніе. Протоколы съѣздовъ по тарифнымъ вопросамъ международныхъ сообщеній, созываемыхъ въ Россіи, составляются на русскомъ языкѣ, и, сверхъ того, если въ томъ окажется надобность, то и на подлежащихъ иностранныхъ.

§ 15. Завѣдывающіе дѣлами съѣздовъ обязаны всѣ поступившіе для внесенія въ данный съѣздъ вопросы, въ періодъ времени отъ одного до другого съѣзда, включать въ перечни занятій предстоящихъ съѣздовъ, и не позже какъ за три недѣли до дня открытія съѣздовъ — такіе перечни представлять въ Министерство финансовъ и одновременно разсылать участвующимъ въ съѣздѣ жел. дорогамъ.

Къ упомянутымъ въ семъ параграфѣ перечнямъ должны быть приложены всѣ разработанные, по включеннымъ въ эти перечни вопросамъ, матеріалы и доклады по симъ вопросамъ, буде таковые имѣются.

§ 16. Всѣ послѣдующія распоряженія Министерства финансовъ объ утвержденіи или измѣненіи перечней занятій съѣздовъ, а равно объ очереди вопросовъ, подлежащихъ разсмотрѣнію съѣздовъ, сообщаются завѣдывающими дѣлами безотлагательно жел. дорогамъ, участвующимъ въ данномъ съѣздѣ, въ дополненіе къ разосланнымъ имъ перечнямъ,—и публикуются во всеобщее свѣдѣніе, съ означеніемъ дня открытія съѣзда въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“ и въ „Сборникѣ тарифовъ россійскихъ жел. дорогъ“.

§ 17. Тарифные съѣзды открываются завѣдывающими дѣлами оныхъ (§ 10), причемъ завѣдывающіе дѣлами предлагаютъ произвести выборы предсѣдателя и въ случаѣ назначенія Министромъ финансовъ особаго лица для предсѣдательствованія при разсмотрѣніи съѣздомъ отдѣльныхъ вопросовъ, доводятъ о семъ до свѣдѣнія съѣзда (§ 9 и примѣчаніе къ оному).

§ 18. Съѣзды представителей жел. дорогъ закрываются не ранѣе, какъ по окончаніи разсмотрѣнія тѣхъ вопросовъ, которые по указанію Министра финансовъ подлежатъ непремѣнному обсужденію до закрытія созваннаго съѣзда.

§ 19 Установленіе внутренняго распорядка съѣздовъ по тарифнымъ вопросамъ, при точномъ соблюденіи настоящихъ правилъ, предоставляется самимъ съѣздамъ. Постановленія же названныхъ съѣздовъ относительно ассигнованія и расходованія суммъ утверждаются въ установленномъ для расходованія желѣзными дорогами эксплоатаціонныхъ суммъ порядкѣ.

§ 20. Единогласныя по тарифнымъ вопросамъ постановленія съѣздовъ заносятся въ протоколы, съ подробною мотивировкою принятыхъ съѣздами рѣшеній.

Въ случаѣ разногласія, мнѣнія отдѣльныхъ представителей заносятся подробно въ протоколъ, съ указаніемъ присоединившихся къ онымъ членовъ съѣзда; подаваемыя во время съѣздовъ особыя мнѣнія съ могущими по онымъ послѣдовать объясненіями членовъ съѣзда,—прилагаются къ протоколу. Если какое-либо изъ желѣзнодорожныхъ обществъ пожелаетъ сдѣлать возраженія на постановленія съѣзда по закрытіи послѣдняго, то сіи возраженія представляются въ Министерство финансовъ (по Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ) съ соблюденіемъ порядка, указаннаго въ § 10 утвержденныхъ совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ 20 октября 1889 года правилъ относительно составленія, публикаціи и проч. тарифовъ.

§ 21. Выборы на съѣздахъ по тарифнымъ вопросамъ производятся закрытою баллотировкою. Въ семъ случаѣ всѣ вообще дороги,—какъ казенныя, такъ и частныя,—имѣютъ по одному голосу на каждыя сто верстъ протяженія, причемъ протяженія менѣе ста верстъ

принимаются за сто,— съ тѣмъ, чтобы опредѣленное такимъ образомъ число голосовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ не превышало половины общаго наличнаго числа голосовъ на съѣздѣ.

§ 22. Протоколы засѣданій съѣздовъ о предположеніяхъ представителей желѣзныхъ дорогъ по обсуждаемымъ на съѣздѣ вопросамъ представляются въ Министерство финансовъ немедленно по ихъ изготовленіи въ 10 экземплярахъ со всѣми приложеніями.

§ 23. Предположенія съѣзда, касающіяся желѣзнопорожныхъ тарифовъ, приводятся въ исполненіе въ порядкѣ и на точномъ основаніи утвержденныхъ 20 октября 1889 году Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ правилъ относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ, съ указаніемъ сроковъ, при семъ соблюдаемыхъ, и могущихъ послѣдовать къ симъ правиламъ дополненій и измѣненій.

§ 24. Настоящія правила распространяются и на съѣзды представителей жел. дорогъ по тарифнымъ вопросамъ международнаго сообщенія, когда завѣдывающимъ дѣлами онаго состоитъ одно изъ правленій россійскихъ жел. дорогъ.

Для съѣздовъ по прочимъ не тарифнымъ, конвенціоннымъ дѣламъ, были проектированы Министерствомъ путей сообщенія особыя правила, которыя затѣмъ были переданы на разсмотрѣніе XXXIV общаго съѣзда, засѣдавшаго съ 5 ноября 1891 года по 20 марта 1892 года.

Общій съѣздъ представилъ Министерству путей сообщенія свое по этому проекту заключеніе въ формѣ новаго проекта, который и находится на разсмотрѣніи сего Министерства. Въ этотъ проектъ входятъ лишь такія относительно общаго съѣзда постановленія, которыя предположены къ изданію правительствомъ, подобно правиламъ о съѣздахъ по дѣламъ тарифнымъ, причемъ касающіяся обоихъ общихъ съѣздовъ постановленія введены въ проектъ съ тѣми лишь различіями, которыя обусловливаются различіемъ предметовъ вѣдомства, сроковъ созыва съѣздовъ и подвѣдомственности съѣздовъ конвенціонныхъ Министерству путей сообщенія, а тарифныхъ—Министерству финансовъ.

Въ настоящее время, впредь до изданія проектированныхъ правилъ, Общій съѣздъ руководствуется упомянутымъ выше, состоявшимся на XXX общемъ съѣздѣ соглашеніемъ, по коему изъясненные вопросы разрѣшены въ томъ же приблизительно смыслѣ, какъ по утвержденнымъ Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ правиламъ.

Вообще дѣла общихъ съѣздовъ, конвенціонныхъ и тарифныхъ, вѣдаются „Завѣдывающимъ дѣлами Общаго съѣзда“. При немъ для сего состоятъ:

1) Канцелярія, для дѣлъ общихъ и эксплоатаціонныхъ по прямымъ между желѣзными дорогами сообщеніямъ; въ составъ канцеляріи входятъ также бухгалтерія, касса, библіотека и архивъ.

2) Отдѣлъ тарифный, вѣдающій дѣла тарифныя, по ихъ существу.

3) Отдѣлъ техническій, вѣдающій дѣла, касающіяся взаимнаго пользованія подвижнымъ составомъ и складовъ запасныхъ частей, а также дѣла по всѣмъ возбуждаемымъ въ общемъ съѣздѣ техническимъ вопросамъ, разсматриваемымъ въ особыхъ техническихъ коммиссіяхъ; при этомъ отдѣлѣ состоятъ три контролера-техника, для командировокъ на линіи желѣзныхъ дорогъ.

4) Отдѣлъ статистическій, ведущій общую статистику перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, на основаніи изданныхъ по сему предмету Министерствомъ финансовъ правилъ.

5) Редакція „Сборника тарифовъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ", выходящаго два раза въ недѣлю, въ коемъ обязательно печатаются всѣ вводимые въ дѣйствіе тарифы и, сверхъ того, правительственныя, относящіяся до желѣзныхъ дорогъ, распоряженія, а также объявленія отъ желѣзныхъ дорогъ и частныхъ лицъ.

Состоящія при Общемъ съѣздѣ учрежденія. При Общемъ съѣздѣ состоятъ:

1) Постоянная коммиссія Общаго съѣзда изъ семи лицъ, а именно: двоихъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ учрежденномъ при Министерствѣ путей сообщенія Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и троихъ представителей тѣхъ же желѣзныхъ дорогъ въ учрежденномъ при Министерствѣ финансовъ Совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ, изъ коихъ двое состоятъ только-что упомянутыми представителями въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, двоихъ замѣстителей этихъ представителей въ обоихъ совѣтахъ, одного представителя казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающаго дѣлами Общаго съѣзда, состоящаго непремѣннымъ членомъ этой коммиссіи.

Въ составъ Постоянной Коммиссіи входятъ также предсѣдатели съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ трехъ ихъ группъ, въ бытность въ Петербургѣ, и представители всѣхъ желѣзнодорожныхъ правленій, желающихъ командировать таковыхъ.

Постоянная коммиссія учреждена для коллегіальнаго разрѣшенія, въ промежуткахъ между общими съѣздами, вопросовъ, касающихся исполненія и толкованія изданныхъ съѣздомъ правилъ и постановленій, и для подготовки вносимыхъ въ общій съѣздъ дѣлъ, а также для разрѣшенія дѣлъ, по коимъ это предоставляется ей особыми постановленіями общихъ съѣздовъ.

2) Спеціальные съѣзды для разбора возникающихъ между желѣзными дорогами взаимныхъ претензій по недостачѣ или порчѣ грузовъ прямаго сообщенія, по разнаго рода денежнымъ разсчетамъ и т. п.

Соглашеніе о порядкѣ производства дѣлъ въ этихъ съѣздахъ еще не утверждено Министерствомъ путей сообщенія.

3) Техническія коммиссіи изъ представителей службъ подвижнаго состава, а также коммиссіи изъ представителей службъ движенія, контролей сборовъ и др., для спеціальной разработки вопросовъ, касающихся этихъ службъ.

4) Совѣщательные съѣзды представителей разныхъ службъ, для научной разработки желѣзнодорожныхъ вопросовъ, передаваемыхъ для такой разработки Министерствомъ путей сообщенія или Общимъ съѣздомъ, а также возбуждаемыхъ самими совѣщательными съѣздами. Эти съѣзды до сего времени собирались въ Москвѣ и состояли въ вѣдѣніи особаго избираемаго Общимъ съѣздомъ уполномоченнаго. Каждый такой совѣщательный съѣздъ устанавливаетъ программу вопросовъ для слѣдующаго съѣзда, причемъ отдѣльные члены съѣзда принимаютъ на себя трудъ разработки этихъ вопросовъ и представляютъ доклады свои слѣдующему съѣзду.

Примѣчаніе. Перечни вопросовъ, находившихся въ разсмотрѣніи означенныхъ техническихъ коммиссій и совѣщательныхъ съѣздовъ, составляютъ предметъ особаго приложенія къ настоящему „Очерку".

5) Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II, описанный въ III главѣ настоящаго отдѣла „Очерка".

Онъ управляется и ревизуется избранными общимъ съѣздомъ правленіями желѣзнодорожныхъ обществъ. Смѣты и отчеты его ежегодно представляются на утвержденіе Общаго съѣзда.

Расходы Общаго съѣзда и его учрежденій. По смѣтѣ на 1892 годъ, расходъ собственно по Общему съѣзду опредѣленъ въ слѣдующихъ цифрахъ:

Содержаніе личнаго состава канцеляріи, бухгалтеріи и кассы, библіотеки и архива и отдѣловъ тарифнаго и техническаго. . . 54.400 р.

Наемъ помѣщенія, его отопленіе и освѣщеніе, наемъ прислуги, печатаніе протоколовъ Общаго съѣзда и разныхъ коммиссій, печатаніе подготовительныхъ работъ къ засѣданіямъ Общаго съѣзда и его коммиссій и разные другіе общіе расходы . . . 34.580 „

88.980 р.

Сумма эта распредѣляется между всѣми дорогами пропорціонально ихъ валовымъ сборамъ за послѣднее трехлѣтіе, исчисленнымъ по общей статистикѣ Министерства путей сообщенія, и составляетъ на 273 милл. руб. валоваго дохода по 0,033 к. съ 1 р.

По той же смѣтѣ расходъ на содержаніе находящихся при Общемъ съѣздѣ или въ его вѣдѣніи учрежденій въ 1892 году опредѣленъ въ слѣдующихъ цифрахъ:

1) Постоянная коммиссія Общаго съѣзда . . . . . 15.000 р.

2) Статистическій отдѣлъ для веденія общей статистики перевозки грузовъ . . . . . 27.000 „

3) Склады запасныхъ вагонныхъ частей, нужные для общаго безперегрузочнаго сообщенія . . . . . 13.000 „

4) Техническіе совѣщательные съѣзды и субсидія на изданія VIII Отдѣломъ Императорскаго Русскаго Техническаго Общества журнала „Желѣзнодорожное Дѣло" . . . . . 12.000 „

и 5) Редакція Сборника тарифовъ . . . . . 14.400 „

Означенные здѣсь, въ первыхъ четырехъ пунктахъ, расходы распредѣляются между желѣзными дорогами пропорціонально валовымъ доходамъ, на томъ же основаніи, какъ и расходы по содержанію Общаго съѣзда, а расходы по изданію „Сборника тарифовъ"—пропорціонально числу выписываемыхъ дорогами экземпляровъ его.

Примѣчаніе. Сверхъ поименованныхъ расходовъ, имѣется расходъ на вознагражденіе представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Совѣтахъ по желѣзнодорожнымъ и тарифнымъ дѣламъ, 19.000 р., распредѣляемый только между частными желѣзными дорогами, также пропорціонально ихъ валовымъ доходамъ.

Смѣты на расходы Общаго съѣзда и его учрежденій ежегодно разсматриваются и утверждаются по соглашенію министровъ путей сообщенія и финансовъ.

Особо о съѣздахъ по группамъ желѣзныхъ дорогъ и отдѣльнымъ союзамъ или сообщеніямъ. Какъ упомянуто выше, съѣзды групповые по предметамъ занятій своихъ подраздѣляются, подобно общимъ съѣздамъ, на конвенціонные, претензіонные и тарифные. Тарифные групповые съѣзды руководствуются вышеприведенными правилами для съѣздовъ, утвержденными Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ, а прочіе—соглашеніями дорогъ, особыми для каждой группы.

Вслѣдствіе происшедшаго въ послѣднее время объединенія многихъ функцій групповыхъ конвенціонныхъ съѣздовъ и развитія, взамѣнъ сихъ функцій, дѣятельности Общаго съѣзда, дѣятельность названныхъ групповыхъ съѣздовъ весьма ослабѣла. Дѣятельность же групповыхъ претензіонныхъ съѣздовъ, съ установленіемъ спеціальныхъ съѣздовъ для разбора претензій при Общемъ съѣздѣ, должна прекратиться.

Расходы за 1891 годъ по содержанію групповыхъ съѣздовъ всѣхъ категорій, за исключеніемъ по II и III группамъ расходовъ на центральные пассажирскіе контроли (см. главу IV настоящаго отдѣла), были: въ I группѣ—17.096 р. 56 к., во II—32.972 р. и въ III—25.707 р., что, при протяженіи группъ I—10229 верстъ, II—10177 верстъ и III—15291 верста, составитъ на версту протяженія для I группы—1 р. 67 к., для II—3 р. 24 к. и для III—1 р. 68 к. Нѣкоторыя дороги входятъ въ двѣ и даже во всѣ эти группы, отчего сумма протяженія дорогъ, состоящихъ въ группахъ, превышаетъ протяженіе сѣти и что, безъ сомнѣнія, служило и служитъ залогомъ постепеннаго объединенія дѣла прямого сообщенія въ будущемъ.

Протяженіе сѣти дорогъ, несостоящихъ ни въ одной изъ группъ, равно 4752 верстамъ. Большинство ихъ или имѣетъ колею уже или шире нормальной или же не соединено съ сѣтью непрерывно, какъ Закавказская, Уральская-горнозаводская и Баскунчакская дороги.

Отдѣльныя сообщенія (или союзы) подраздѣляются на внутреннія и заграничныя, при чемъ послѣднія дѣлются еще на заморскія и сухопутныя.

Внутреннихъ, внѣ-групповыхъ сообщеній—31, въ томъ числѣ 7 такъ-называемыхъ варшавскихъ союзовъ.

Заморскихъ сообщеніи—10 и заграничныхъ сухопутныхъ—13.

Всѣ эти союзы руководствуются въ своихъ дѣйствіяхъ вышеупомянутыми законами о тарифныхъ учрежденіяхъ и тарифахъ, и расходы свои распредѣляютъ между участвующими дорогами на основаніи соглашеній, утвержденныхъ правительствомъ.

Перечень всѣхъ этихъ сообщеній публикуется пополугодно въ оффиціальномъ органѣ Общаго съѣзда „Сборникѣ тарифовъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ“.

Ст. 9. Магазинная часть на линіяхъ.

На эксплуатируемыхъ дорогахъ. Административное подчиненіе магазинной или матеріальной части не на всѣхъ эксплуатируемыхъ дорогахъ одинаково. На иныхъ магазинъ и всѣ его дѣйствія вполнѣ подчинены Управляющему дорогою, на другихъ — ему подчинена административно-іерархическая сторона дѣла, причемъ онъ только передаетъ мѣстному магазинному управленію къ исполненію рѣшенія по пріобрѣтенію, храненію и расходованію матеріаловъ, исходящія отъ правленія общества или центральнаго управленія дорогъ. Принятіе той или другой системы зависитъ отъ многихъ условій, изъ коихъ главнѣйшее — степень отдаленности дороги отъ мѣста пребыванія центральнаго управленія и отъ тѣхъ рынковъ, гдѣ могутъ быть пріобрѣтаемы необходимые предметы. Съ другой стороны, оно зависитъ и отъ самой линіи, — представляетъ-ли данная линія самостоятельное учрежденіе или-же она входитъ въ составъ сѣти дорогъ, находящихся въ завѣдываніи одного и того-же общества или центральнаго управленія, какъ Главное общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, общество Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ или Управленіе казенными желѣзными дорогами.

Вообще магазинныя управленія, мѣстныя и центральныя, предназначаются для заготовки потребныхъ для правильнаго и безостановочнаго хода всѣхъ отраслей эксплуатаціи дорогъ, запасовъ различнаго рода предметовъ и матеріаловъ, какъ-то: топлива, смазочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ, предметовъ для замѣны износившихся или испортившихся частей пути, подвижнаго состава, телеграфа и проч. Означенныя управленія обязаны удовлетворять главнымъ образомъ слѣдующимъ требованіямъ:

а) своевременному снабженію всѣхъ службъ дороги предметами и матеріалами ремонта и текущаго потребленія и

б) храненію запасовъ въ количествахъ дѣйствительно нужныхъ, по возможности, безъ всякаго отягощенія дороги непроизводительными затратами на запасы излишніе.

Своевременное снабженіе службъ дороги матеріалами вполнѣ зависитъ отъ заблаговременнаго составленія этими службами вѣдомостей всѣхъ предметовъ, требующихся въ данномъ операціонномъ году. Вѣдомости эти называются „матеріальными смѣтами“. Само собою разумѣется, что онѣ должны быть согласованы съ общею смѣтою на расходы по эксплуатаціи, а потому могутъ быть составлены лишь въ концѣ года, предшествующаго операціонному году, по утвержденіи общей смѣты; въ дѣйствительности же нерѣдко, вслѣдствіе поздняго утвержденія смѣтъ, онѣ составляются въ началѣ операціоннаго года. Магазинное управленіе, получивъ матеріальную смѣту, хотя бы въ январѣ, имѣетъ еще, въ большинствѣ случаевъ, возможность выбирать для заготовокъ наиболѣе удобное время, напр. для предметовъ, требующихъ гужевой подвозки, — зиму, а для составляющихъ морскіе или рѣчные грузы — навигацію.

Употребляемыя дорогами матеріальныя смѣты весьма различны по своему содержанію. Наиболѣе полная смѣта, принятая Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ слѣдующій заголовокъ:

1	2	3			4	5	6	7	8	9
№№ номенклатуры.	Единица мѣры.	Дѣйствительный расходъ матеріаловъ, употребленныхъ для эксплуатаціи дороги.			Средній годовой расходъ за три года. А.	Потребность на 189 г. по предположенію Управленія дороги. Б.	Постоянный минимальный запасъ, опредѣленный въ % къ среднему годовому расходу и количествомъ. В.	Сумма количествъ Б+В.	№№ по порядку.	Наименованіе предметовъ и матеріаловъ, равнымъ образомъ дополнительныя указанія въ отношеніи размѣровъ, типовъ, сорта и проч.
		Въ 189	Въ 189	Въ 189						
		Количество.			Количество.					

10	11	12	13	14		15		16		17
Наличный запасъ на 1 Іюля 189 г. Г.	Количество, имѣющее поступить съ 1 Іюля 1893 г. по 1 Января 1894 г. по выданнымъ заказамъ и заключеннымъ договорамъ. Д.	Предполагаемый наличный запасъ къ 1 Января 1894 г. $Г+Д-\frac{А}{2}$.	Слѣдуетъ заготовить въ смѣтномъ 1894 году $\frac{В}{\left(1+\frac{В}{100}\right)}-\left(Г+Д-\frac{А}{2}\right)$.	Единичныя цѣны, по которымъ пріобрѣтались матеріалы въ 1893 году. Е.		Произведеніе послѣднихъ двухъ графъ.		Сопоставленіе наличнаго запаса на 1 Января 1894 г. (гр. 12) съ постояннымъ минимальнымъ запасомъ (гр. 6).		ПРИМѢЧАНІЕ.
				Р.	К.	Р.	К.	Болѣе.	Менѣе.	Предполагаемые сроки поставки въ 1894 г. и прочія условія, а равнымъ образомъ предположеніе Управленія дороги о регулированіи постояннаго минимальнаго запаса.

Размѣры запасовъ въ магазинѣ сообразуются не только со смѣтными количествами ихъ и временемъ ихъ потребленія, но и съ выгодою ихъ заготовки и доставки въ то или другое время года. Въ этомъ отношеніи дороги не могутъ представлять однообразія и попытки нормировать запасы или матеріальные оборотные капиталы дорогъ назначеніемъ опредѣленной суммы на версту протяженія дороги, на версту поѣзда и т. п., до настоящаго времени не давали правильныхъ результатовъ, даже независимо отъ того, что иногда весьма значительную долю запасовъ составляютъ предметы, хотя и новые, но вышедшіе уже изъ употребленія на данной дорогѣ.

На каждой дорогѣ имѣются обыкновенно главный и нѣсколько второстепенныхъ складовъ матеріаловъ и запасовъ. Большею частью въ этихъ второстепенныхъ, филіальныхъ отдѣленіяхъ главнаго склада количество всякихъ запасовъ согласовано съ трехъ-мѣсячнымъ потребленіемъ прежнихъ лѣтъ и измѣняется для однихъ и тѣхъ же матеріаловъ или предметовъ между заранѣе указанными предѣлами, высшимъ и низшимъ. Смотритель каждаго склада при постепенномъ уменьшеніи запаса, не доводя его до низшей нормы, заблаговременно предъявляетъ въ главный складъ требованіе о присылкѣ или заказѣ недостающаго, израсходованнаго количества, дабы главный складъ и центральное магазинное управленіе могли сдѣлать нужную заготовку безъ замедленій въ ходѣ эксплуатаціи дороги.

Главные склады обыкновенно помѣщаются въ пунктахъ пребыванія управленій дорогъ; второстепенные же склады имѣются при мастерскихъ подвижнаго состава, при поровозныхъ депо, при конторахъ начальниковъ участковъ и дистанцій пути, при телеграфной мастерской и проч.

Наконецъ имѣются и третьестепенные склады—у начальниковъ станцій, дорожныхъ мастеровъ и т. п.

Администрація по топливу образуетъ или одно изъ отдѣленій общей магазинной части или же особую часть и имѣетъ назначеніемъ исключительно заниматься заготовкою, пріемкою и отправкою топлива по мѣстнымъ расходованіямъ и распредѣленіямъ всѣхъ его родовъ.

Число служащихъ при складахъ разныхъ разрядовъ различно, но вообще эти служащіе принадлежатъ, какъ и въ другихъ службахъ дороги, къ двумъ категоріямъ—распредѣлительной и учетной. Одни участвуютъ въ операціяхъ магазина по пріему и храненію матеріаловъ и предметовъ и по выдачѣ ихъ. Они принимаютъ и отпускаютъ матеріалы и предметы по письменнымъ приказамъ смотрителя магазина, ведутъ приходо-расходныя книги и отвѣчаютъ за цѣлость всего наличія, на нѣкоторыхъ дорогахъ не касаясь вовсе его стоимости. Другіе ведутъ учетъ этимъ операціямъ.

Примѣчаніе. Число служащихъ по магазинной или матеріальной части, какъ въ центральныхъ и мѣстныхъ управленіяхъ, такъ и при складахъ на линіяхъ эксплуатируемыхъ дорогъ, приведено въ таблицѣ на страницахъ 58 и 59 настоящей главы „Очерка“.

Смотритель главнаго склада при выдачѣ приказовъ руководствуется требованіями службъ дороги, надлежаще утвержденными, а на нѣкоторыхъ дорогахъ и матеріальною смѣтою, согласованною съ общею смѣтою расходовъ.

Даже и на тѣхъ дорогахъ, гдѣ магазинная часть поставлена независимо отъ другихъ активныхъ службъ, наравнѣ съ ними, всѣ дѣйствія ея подчиняются контролю со стороны этихъ службъ.

Отъ времени до времени производится фактическая повѣрка наличности матеріаловъ и запасовъ въ складахъ лицами или коммиссіями, назначаемыми управляющимъ дорогою или центральнымъ управленіемъ, при участіи или безъ участія представителей Государственнаго Контроля, смотря по условіямъ, въ которыя поставлены всѣ операціи дороги. Повѣрка эта облегчается въ значительной степени системою „ярлыковъ“.

Каждая партія предметовъ, поступающихъ въ складъ, снабжается отъ счетоводства магазина особою дощечкою, называемою „ярлыкомъ“, на которой четко выписано названіе и количество предметовъ. Ярлыкъ вывѣшивается въ складѣ на видномъ мѣстѣ вблизи самаго предмета; выдающій его служащій отмѣчаетъ на этомъ ярлыкѣ каждый отпускъ, въ минуту его совершенія, независимо отъ записи въ приходо-расходную книгу.

По израсходованіи же всего матеріала данной партіи, ярлыкъ представляется въ счетоводство для сличенія съ матеріальною книгою и уничтоженія.

По даннымъ Государственнаго Контроля, содержаніе магазинной части на линіяхъ, безъ стоимости самыхъ матеріаловъ и безъ содержанія магазинныхъ зданій и путей, въ 1890 году составляло:

	Въ среднемъ выводѣ		
	На версту дороги.		На общую поѣздо-вер.
	Руб.	Коп.	Коп.
а) На частныхъ дорогахъ:			
нетребующихъ приплатъ по гарантіи . .	143	57	2,3
нуждающихся въ этихъ приплатахъ . .	47	53	1,7
б) На казенныхъ дорогахъ:			
эксплуатируемыхъ непосредственно казною	59	20	1,9
находящихся въ арендѣ у частныхъ обществъ	10	85	0,8
По общему же итогу . .	93	99	2,0

Примѣчаніе. О счетоводствѣ и отчетности по матеріаламъ и запасамъ изложено въ IV главѣ сего отдѣла настоящаго „Очерка“.

На дорогахъ строющихся. Магазинная или матеріальная часть на желѣзныхъ дорогахъ сооружаемыхъ отличается отъ соотвѣтствующей части дорогъ эксплуатируемыхъ, вообще говоря, лишь временнымъ характеромъ своей организаціи исвоихъ помѣщеній.

Расходы на содержаніе магазинной части и складовъ сооружаемыхъ дорогъ опредѣляются дѣйствительною потребностью и количествомъ проходящихъ черезъ эти склады имущества и матеріаловъ. Обыкновенно:

стоимость имущества и матеріаловъ, прошедшихъ черезъ магазинъ,

отъ общей стоимости сооруженія дороги составляетъ . . отъ 32 до 36%
стоимость же содержанія магазинной части и складовъ, возрастая вмѣстѣ со стоимостью имущества и матеріаловъ, но не пропорціонально ей, составляетъ
на версту протяженія сооружаемой линіи . . . . „ 200 „ 350 руб.
отъ стоимости имущества и матеріаловъ, прошедшихъ черезъ склады . . . . . „ 1,5 „ 1,7%
отъ стоимости сооруженіи дороги . . . . . „ 0,33 „ 1,0%

Ст. 10. Служебныя, справочныя, учебныя и научныя руководства, изданія и сообщенія.

Общія положенія. Помимо общихъ причинъ, вызывающихъ, въ различныхъ странахъ большій или меньшій объемъ регламентацій сооруженія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, на русской сѣти проявляется вліяніе и тѣхъ особыхъ условій, которыми характеризуется русское желѣзнодорожное дѣло, возникшее большею частью по иниціативѣ частныхъ лицъ, но осуществленное почти всегда при особомъ правительственномъ содѣйствіи. Размѣръ этого содѣйствія обусловливаетъ непосредственно объемъ правительственнаго контроля и руководительства, внѣшнимъ проявленіемъ котораго служитъ совокупность административныхъ, техническихъ, хозяйственныхъ, контрольныхъ, стратегическихъ и полицейскихъ постановленій (положеній и правилъ *общаго характера*, изданныхъ правительствомъ или установленныхъ желѣзными дорогами на съѣздахъ или совѣщаніяхъ ихъ представителей, съ вѣдома и одобренія правительства. Въ дополненіе къ сему или же независимо отъ сего администраціи желѣзныхъ дорогъ, центральныя и мѣстныя, по собственной ихъ иниціативѣ издаютъ различныя разъясненія и инструкціи, опредѣляющія кругъ дѣйствій, предѣлы правъ, обязанностей и отвѣтственности желѣзнодорожныхъ служащихъ, *по каждой дорогѣ въ частности*; изъ этихъ инструкцій нѣкоторыя подлежатъ санкціи и правительственнаго надзора.

Во всякомъ случаѣ постановленія, инструкціи и правила обоихъ этихъ видовъ, взятыхъ вмѣстѣ, выражаютъ собою всѣ основанія дѣятельности русскихъ желѣзныхъ дорогъ со стороны закона и формы и, по многочисленности этихъ постановленій, инструкцій и правилъ, изданія сборниковъ или общихъ сводовъ ихъ признаются какъ руководителями, такъ и исполнителями желѣзнодорожнаго дѣла весьма полезными.

Съ другой стороны, то, что здѣсь разумѣется подъ руководствами научными, т. е. въ большей или меньшей степени удобныя для служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ научныя отдѣльныя или періодическія изданія, популярно излагающія сущность того или другого вопроса или сообщающія разныя новости по желѣзнодорожному дѣлу и разныя соображенія, основанныя на желѣзнодорожной практикѣ или къ ней приложимыя, у насъ весьма еще немногочисленны. Не велико также и число подписчиковъ на эти изданія. Если принять въ разсчетъ, что многіе инженеры и техники подписываются

на нѣсколько изданій каждый, то общее число подписчиковъ едва-ли достигнетъ 2 или $2^1/_2$ тысячъ лицъ. Очень можетъ быть, что отъ этого прямо зависитъ вышеупомянутая многочисленность поставленій, инструкцій и правилъ, или же наоборотъ — послѣдняя многочисленность препятствуетъ умноженія научныхъ изданій и числа ихъ читателей. Впрочемъ, въ болѣе населенныхъ центрахъ упомянутый недостатокъ изданій пополняется отчасти чтеніями и бесѣдами въ ученыхъ обществахъ и собраніяхъ.

Систематизованныя изданія общихъ постановленій, соглашеній и инструкцій. Примѣрами такихъ сборниковъ въ настоящее время, кромѣ издаваемыхъ Министерствомъ путей сообщенія, въ которыхъ все помѣщается въ хронологическомъ порядкѣ утвержденія, могутъ служить составленные Н. Л. Брюлемъ и И. И. Рихтеромъ.

О многихъ изъ дѣйствующихъ постановленій, инструкцій и правилъ было уже упомянуто въ предыдущихъ отдѣлахъ и въ главахъ настоящаго отдѣла „Очерка“. Здѣсь же приводятся лишь перечни узаконеній, распоряженій, инструкцій и правилъ, вошедшихъ въ названные сборники.

Нижеслѣдующій перечень заимствованъ изъ извѣстнаго „Систематическаго сборника дѣйствующихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ узаконеній и распоряженій правительства“, изданнаго Н. Л. Брюлемъ (С.-Петербургъ, 1889—1892 г.). Въ этомъ сборникѣ узаконенія и распоряженія раздѣлены на 12 отдѣловъ.

Отд. I. Общій уставъ россійскихъ жж. дорогъ, Приложеніе къ общему уставу. № 1. Указъ Правительствующаго Сената. О правѣ, предоставленномъ Министру п. с., временно утверждать правила въ развитіе устава. № 2. Перечень станцій, между которыми производится перевозка пассажировъ и багажа по билетамъ прямаго сообщенія. № 3. Перевозка грудныхъ дѣтей въ корзинахъ. № 4. Льготный проѣздъ офицеровъ. № 5. Росписаніе контрольныхъ желѣзнодорожныхъ станцій. № 6. Списокъ станцій желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ удаленіе пассажира изъ поѣзда не допускается. № 7. О вѣсахъ, гиряхъ и вѣсовыхъ помостахъ. № 8. О платформахъ, покровахъ и подстилахъ. № 9. Объ очередяхъ и преимуществахъ для нѣкоторыхъ грузовъ.

№ 10. О срокахъ доставки грузовъ. № 11. О накладныхъ. № 12. О полицейскихъ и акцизныхъ формальностяхъ и документахъ прилагаемыхъ къ накладнымъ: А) при перевозкѣ скота, Б) при перевозкѣ табака, В) при перевозкѣ спирта, Г) при перевозкѣ сахара. № 13. О производствѣ нагрузки. № 14. Объявленія о грузахъ прибывшихъ № 15. Выдача груза и разсчетъ провозной платы и другихъ сборовъ.

№ 16. Продажа невостребованныхъ грузовъ. № 17. Убыль въ вѣсѣ грузовъ. № 18. Порядокъ заявленія претензій и жалобъ потерпѣвшими убытокъ. № 19. Происшествія и несчастія. Дознанія, донесенія, слѣдствія и экспертиза о происшествіяхъ и наказанія за нарушеніе безопасности движенія. № 20. Охрана путей. № 21. Переходъ и перегонъ животныхъ черезъ полотно дороги. № 22. Пользованіе зданіями желѣзнодорожныхъ станцій. № 23. Жалобныя книги и жалобы. № 24. Полицейскія правила для публики во время пребыванія въ поѣздахъ. № 25. О порядкѣ содержанія пассажирскихъ вагоновъ.

№ 26. Помѣщеніе пассажировъ на время ремонта залъ. № 27. Содержаніе станцій и ихъ принадлежностей. № 28. О буфетахъ. № 29. Свѣжая вода на станціяхъ. № 30. Санитарныя мѣры: А) мѣры на случай появленія холеры, Б) санитарныя мѣры при перевозкѣ скота, В) дезинфекція вагоновъ изъ-подъ керосина и дегтя, Г) санитарныя мѣры при перевозкѣ рыбы, Д) дезинфекція вагоновъ изъ-подъ тряпья, Е) общія санитарныя мѣры на станціяхъ, Ж) поѣздки врачей, витеринаровъ и фельдшеровъ для подачи медецинской помощи, З) храненіе ядовъ въ станціонныхъ аптечкахъ. № 31. Устройство на станціяхъ пожарныхъ обозовъ и мѣры противъ пожаровъ. № 32. Содѣйствіе станцій тушенію пожаровъ. № 33. Вывѣшиваніе на станціяхъ для публики правилъ, распоряженій и объявленій. № 34. Мѣры порядка, благочинія, спокойствія, и общественной безопасности въ раіонѣ желѣзныхъ дорогъ. № 35. Содѣйствіе жандармскимъ чинамъ и другимъ должностнымъ лицамъ. № 36. Порядокъ обжалованія дѣйствій чиновъ жандармской полиціи. № 37. Списокъ главнѣйшихъ грузовъ, за ко-

торые дороги имѣютъ право требовать уплаты провозныхъ денегъ впередъ на станціи отправленія.

Отд. II. Соглашеніе о прямомъ сообщеніи между россійскими желѣзными дорогами.

Отдѣлъ III. Особыя условія, правила и положенія о перевозкахъ: Высочайшихъ Особъ,—должностныхъ лицъ при разъѣздахъ по служебной, общественной или собственной надобностямъ,—гробовъ съ покойниками, динамита, кожъ невыдѣланныхъ, минеральныхъ маслъ, минеральнаго топлива, опасныхъ (легковоспламеняющихся и взрывчатыхъ) предметовъ, пороха, принадлежащаго частнымъ лицамъ, почтъ, скота, битаго мяса, живой и битой птицы, лошадей, тряпья, хлѣба въ ссыпную, грузовъ, нагруженныхъ въ нѣсколько ярусовъ, грузовъ въ навалку, грузовъ, подлежащихъ таможеннымъ обрядностямъ, войскъ, грузовъ военнаго вѣдомства, арестантовъ.

Отдѣлъ IV. Тарифныя и коммерческія узаконенія. Основныя тарифныя узаконенія. О тарифахъ на хлѣбъ. Ссуды подъ хлѣбъ, склады и коммиссіонныя агентства для храненія и продажи хлѣба. Элеваторы. Дополнительные и всякіе другіе спеціальные сборы. Плата по вѣтвямъ. О тарифѣ на нѣкоторые отдѣльные предметы перевозки (жеребята, винный спиртъ, скотъ, лошади, молочные скопы, живая домашняя птица, нефтяные грузы, хмѣлевые саженцы, древесныя сѣмена и дубовые желуди, бумага и картонъ, земледѣльческія удобрительные туки, переселенцы, проводники грузовъ и т. д.).

Таблицы тарифныхъ постанціонныхъ разстояній всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, утв. по 1 января 1892 г.

Отдѣлъ V. Государственный сборъ съ пассажировъ и грузовъ большой скорости и гербовый сборъ, государственные налоги, сборъ съ акцій и пошлины.

Отдѣлъ VI. Администрація. Вопросы хозяйственные и внутреннихъ общихъ порядковъ на желѣзныхъ дорогахъ. Узаконенія и распоряженія общаго финансоваго характера. Заготовка разныхъ предметовъ и продажа старыхъ матеріаловъ. Пріобрѣтеніе въ наемъ подвижнаго состава. Смѣты и отчеты (форма смѣты со всѣми приложеніями). Осенніе осмотры ж. дорогъ. Отчисленіе по смѣтѣ (на содержаніе жандармской полиціи, на училища, на инспекцію, на инвалидный домъ). Штрафной капиталъ. Отчетность по переборамъ. Общія собранія акціонеровъ. Отчужденіе недвижимыхъ имуществъ. Переименованіе станцій и устройство полустанцій. Изданіе инструкцій для служащихъ. Выдача безплатныхъ билетовъ. Пенсіонная и сберегательновспомогательная касса частныхъ жел. дорогъ. О личномъ составѣ: совмѣщеніе государственной службы съ участіемъ въ частныхъ обществахъ; порядокъ и условія опредѣленія и пребыванія на службѣ въ частныхъ обществахъ инженеровъ путей сообщенія, воинскихъ чиновъ, прочихъ лицъ; желѣзнодорожные служащіе въ военное время, обмундированіе служащихъ, вызовъ ихъ къ суду, паспорта, претензіи, знаніе русскаго языка, награды, свѣдѣнія о личномъ составѣ. Представленіе срочныхъ донесеній о валовомъ сборѣ, о перевозкѣ грузовъ, о происшествіяхъ.

Отдѣлъ VII. Желѣзнодорожныя (правительственныя и частныя), административныя, контрольныя, совѣщательныя, учебно воспитательныя и благотворительныя установленія: *Вѣдомства путей сообщенія:* Учрежденія М-ва. Старшіе инспектора. Статистическій комитетъ. Совѣтъ М-ва пут. сообщ. Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Департаментъ жел. дорогъ. Временное управленіе казенныхъ жел. дорогъ. Начальники казенныхъ жел. дорогъ. Инспекція за частными жел. дорогами. Участковые инспектора. Заводская инспекція. Инспекція Императорскихъ поѣздовъ. Директора отъ М-ва п. с. въ правленіяхъ частныхъ ж. дорогъ. *Вѣдомства Министерства финансовъ:* Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ. Тарифный комитетъ. Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ. *Вѣдомства Министерства военнаго:* Отдѣлъ главнаго штаба по передвиженію войскъ и воен. грузовъ. Завѣдующіе передвиженіемъ войскъ. Коменданты желѣзнодорожныхъ станцій. *Вѣдомства Государственнаго контроля:* Департаментъ гражданской отчетности. Правила контрольной повѣрки и надзоръ за оборотами частныхъ и казенныхъ ж. д. и т. д. *Вѣдомства Министерства внутреннихъ дѣлъ:* Управленіе перевозки почтъ по жел. дорогамъ. Общій съѣздъ. Совѣщательные съѣзды техниковъ. Групповые съѣзды. Учебный отдѣлъ М-ва п. с. Желѣзнодорожныя техническія училища. Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II.

Отдѣлъ VIII. Ремонтъ пути и зданій. Раздѣлъ I. Правила содержанія и охраненія паровозныхъ жел. дорогъ.

Раздѣлъ II. Особыя распоряженія, относящіяся до службы пути и зданій. Предѣлы размѣровъ подвижнаго состава и приближенія строеній къ путямъ. Составленіе проектовъ. Мосты, трубы для пропуска воды подъ полотномъ. Станціи и станціонныя сооруженія. Разныя распоряженія. Срочныя донесенія.

Раздѣлъ III. Техническія условія изготовленія, испытанія, пріемки и заказа принадлежностей пути, а также нѣкоторыхъ строительныхъ матеріаловъ: рельсы, рельсовыя скрѣпленія,—желѣзо,—шпалы,—цементъ,—камень,—испытанія въ механической и химической лабораторіи института инженеровъ путей сообщенія.

Отдѣлъ IX. Движеніе. Раздѣлъ I. Правила движенія по желѣзнымъ дорогамъ (паровознымъ), открытымъ для общественнаго пользованія.

Раздѣлъ II. Особыя распоряженія, относящіяся до службы движенія. Наставленія для перевозки по жел. дорогамъ пѣхоты, кавалеріи и артиллеріи. Правила передачи и пользова-

ніе подвижнымъ составомъ правительственныхъ и частныхъ жел. дорогъ для перевозки воинскихъ чиновъ и тяжестей. Наставленіе нижнимъ чинамъ, исполняющимъ обязанности кондукторовъ. Условія коммиссіи. Инструкціи о нагрузкѣ товаровъ на открытомъ подвижномъ составѣ. Правила для переписи и разверстки вагоновъ. Правила производства періодическихъ повѣрокъ вѣсовъ. Разныя распоряженія. Срочныя донесенія.

Отдѣлъ X. Телеграфъ. Правила устройства, содержанія, ремонта и дѣйствія телеграфовъ жел. дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія. Инструкція инспекторамъ жел. дорогъ и начальникамъ телеграфныхъ округовъ по надзору за телеграфами жел. дорогъ. Техническія условія на поставку матеріаловъ для устройства и ремонта телеграфныхъ линій и проводовъ. Инструкція для контроля телеграфныхъ корреспонденцій на пограничныхъ станціяхъ. Инструкція лицамъ, командированнымъ для освидѣтельствованія телеграфовъ ж. д.

Отдѣлъ XI. Общее соглашеніе между русскими желѣзными дорогами о взаимномъ пользованіи товарными вагонами.

Отдѣлъ XII. Тяга и подвижной составъ. Правила содержанія и употребленія подвижнаго состава на паровозныхъ желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общественаго пользованія. Условія и порядокъ заказа и найма подвижнаго состава, а также пріобрѣтенія запасныхъ частей, топлива и нѣкоторыхъ другихъ матеріаловъ. Условія распредѣленія работы паровозовъ и паровозной прислуги. Постройка, ремонтъ, осмотръ и приспособленіе вагоновъ къ различнымъ спеціальнымъ перевозкамъ. Различныя техническія распоряженія. Срочныя донесенія.

Отдѣлъ XIII. Желѣзнодорожные сигналы.

Отдѣлъ XIV. Подъѣздные пути къ желѣзнымъ дорогамъ.

Что касается инструкцій, опредѣляющихъ кругъ дѣйствій, предѣлы правъ, обязанностей и отвѣтственности желѣзнодорожныхъ служащихъ на отдѣльныхъ дорогахъ въ частности, то число ихъ, въ особенности по *технической* части, весьма значительно и нѣтъ надобности даже поименовывать ихъ подробно.

Инструкціи эти утверждаются инспекторскою властью въ удостовѣреніе того, что въ нихъ не заключается ничего несогласнаго съ общими законами, постановленіями и распоряженіями правительства. До послѣдняго времени, т. е. до возложенія на управляющихъ дорогами инспекторскихъ обязанностей, спорные вопросы по предмету инструкцій, возникавшіе между управляющимъ дорогою и инспекторомъ, разрѣшались Министерствомъ путей сообщенія, съ обращеніемъ соотвѣтствующихъ инструкцій къ исполненію распоряженіемъ управляющихъ дорогами впредь до окончательнаго рѣшенія вопроса.

Число *хозяйственныхъ* (административныхъ, финансовыхъ и счетныхъ) инструкцій невелико вообще, хотя нѣкоторыя отдѣльныя дороги составляютъ въ этомъ отношеніи исключеніе. На казенныхъ же дорогахъ дѣйствуютъ большею частью инструкціи Харьково-николаевской дороги, составленныя, за нѣкоторыми исключеніями, еще при эксплуатаціи этой дороги частнымъ обществомъ. Вообще необходимо замѣтить, что какъ въ этомъ, такъ и во многихъ другихъ отношеніяхъ, различіе между внутренними распорядками казенныхъ и частныхъ дорогъ весьма незначительное.

Въ IV главѣ III отдѣла настоящаго „Очерка“ было указано на сдѣланную въ семидесятыхъ годахъ попытку обобщенія всѣхъ инструкцій на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и на неуспѣхъ этой мѣры. Объединеніе это однако достигнуто большею частью фактически, помощію заимствованія инструкцій однѣми дорогами у другихъ и благодаря частому перемѣщенію старшихъ служащихъ съ главныхъ на второстепенныя сѣти, и наоборотъ, и похвальному соревнованію между всѣми служащими, въ видахъ постоян-

наго усовершенствованія организаціи перевозной части и службы на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Такъ, И. И. Рихтеръ въ 1883 и 1891 гг. составилъ систематическіе своды положеній, правилъ и инструкцій, дѣйствующихъ на дорогахъ Николаевской и СПБ.-Варш. Своды эти составлены по слѣдующей программѣ.

1) Устройство, содержаніе и охраненіе пути и постоянныхъ сооруженій:
2) Устройство, содержаніе, охраненіе и дѣйствіе телеграфа и телефоновъ.
3) Устройство, содержаніе, охраненіе и дѣйствіе сигналовъ.
4) Устройство, содержаніе и охраненіе подвижнаго состава и пользованіе имъ.
5) Техническое движеніе.
6) Коммерческое движеніе.
7) Постановленія административно-полицейскія.
8) Личный составъ.
9) Счетоводство, отчетность и контроль по доходамъ.
10) Счетоводство, отчетность и контроль по расходамъ (денежнымъ и матеріальнымъ).
11) Счетоводство, отчетность и контроль по расходамъ магазиннаго управленія на пріобрѣтеніе запасовъ.
12) Налоги.
13) Правила отвѣтственности дороги и ея служащихъ.
14) Организація администраціи и распредѣленіе обязанностей между ея органами.
15) Желѣзнодорожныя техническія училища.
16) Правительственный надзоръ.

Это распредѣленіе не вполнѣ сходно съ распредѣленіемъ по Сборнику Н. Л. Брюля, но едва-ли можно сомнѣваться въ томъ, что, по еще большемъ фактическомъ объединеніи частныхъ инструкцій и правилъ, дѣйствующихъ на желѣзныхъ дорогахъ, должно составиться для этихъ инструкцій и правилъ и для предыдущихъ общихъ постановленій и распоряженій одно изданіе, удобное, сокращенное.

Учебныя и научныя руководства. Сюда относятся всѣ отдѣльныя изданія отъ катехизисовъ и популярныхъ сочиненій для низшихъ агентовъ до курсовъ Института инженеровъ путей сообщенія включительно. Такихъ изданій, касающихся желѣзнодорожной эксплуатаціи, за исключеніемъ курсовъ Института инженеровъ путей сообщенія и прочихъ высшихъ техническихъ училищъ (глава III, настоящаго отдѣла ст. 1-я Л.), у насъ еще немного. Изъ нихъ заявлены Учебному отдѣлу Министерства путей сообщенія слѣдующія:

1) Машинное дѣло на желѣзныхъ дорогахъ, Ричарда Коха. Перевелъ съ нѣмецкаго инженеръ-механикъ Цитовичъ. Выпускъ первый. 1883 годъ. Цѣна 2 р. 70 к.

2) Паровозъ. Курсъ 2-го техническаго класса техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, читанный въ Кременчугскомъ училищѣ преподавателемъ Воскобойниковымъ въ 1883—1884 учебномъ году.

*

3) Паровозъ. Составилъ инженеръ-технологъ Шотлендеръ. 1885 годъ. Цѣна 2 р. 50 к.

4) Паровозная механика и паровозы. Курсъ 3-го класса техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, читанный въ Кременчугскомъ училищѣ инженеромъ В. Арцишъ. 1885 годъ.

5) Курсъ желѣзнодорожнаго дѣла для техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ. Составилъ инженеръ П. М. Афросимовъ. 1885 годъ.

6) Руководство службы паровознаго машиниста. Составилъ инженеръ путей сообщенія А. К. Бемъ. Изданіе Учебнаго отдѣла Министерства путей сообщенія. 1886 годъ. Цѣна 1 р.

7) Эксплуатація желѣзныхъ дорогъ. Служба подвижнаго состава и тяги. Составилъ инженеръ Л. Ф. Шухтанъ. 1888 годъ.

8) Паровозъ—изъ юношескихъ воспоминаній. А. Бабикова. 1888 годъ. Цѣна 1 руб. 25 коп.

9) Курсъ желѣзныхъ дорогъ Я. Н. Гордѣенко. 1889 годъ. Цѣна 4 рубля.

10) Начало строительнаго искусства и курсъ желѣзнодорожнаго дѣла, удостоенный на конкурсѣ, объявленномъ Министерствомъ путей сообщенія, серебряной медали. Составилъ инженеръ путей сообщенія П. М. Афросимовъ. 1890 г. Цѣна 2 руб.

11) Практическое руководство желѣзнодорожнаго дѣла. Валуевъ. 1890 г. Выпуски 1 и 2. Цѣна 2 р. 20 к.

12) Другъ кочегара. Заблудовскаго и Таненбаума. 1892 г.

Затѣмъ слѣдуетъ упомянуть еще о литографированныхъ курсахъ инженера В. И. Троицкаго, читанныхъ имъ въ состоящей при Императорскомъ Русскомъ Техническомъ Обществѣ школѣ десятниковъ по строительному дѣлу, о проѣзжихъ и желѣзныхъ дорогахъ.

Органы свѣдѣній объ усовершенствованіяхъ въ сферѣ желѣзныхъ дорогъ. Подъ этимъ названіемъ разумѣются здѣсь какъ періодическія изданія по всѣмъ отраслямъ желѣзнодорожнаго хозяйства, такъ и собранія техниковъ разныхъ категорій и желѣзнодорожныхъ служащихъ для бесѣдъ по предметамъ того же хозяйства, въ обширномъ смыслѣ этого слова.

Въ предъидущей статьѣ настоящей главы было уже упомянуто о совѣщательныхъ техническихъ съѣздахъ, состоящихъ при Общемъ съѣздѣ представителей всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, и о перечнѣ вопросовъ разсмотрѣнныхъ этими совѣщательными съѣздами. Труды сихъ съѣздовъ издаются подъ названіемъ протоколовъ ихъ и составляютъ весьма цѣнный вкладъ въ техническую желѣзнодорожную литературу.

Здѣсь же умѣстно будетъ сказать нѣсколько словъ о часто упоминаемомъ въ настоящемъ „Очеркѣ“ Императорскомъ Русскомъ Техническомъ Обществѣ, а также и о другихъ учрежденіяхъ, содѣйствующихъ распространенію знаній о желѣзныхъ дорогахъ.

Названное общество имѣетъ свое центральное отдѣленіе въ Петербургѣ, состоящее изъ 9-ти отдѣловъ, въ томъ числѣ VIII, спеціально желѣзнодорожный, и изъ нѣсколькихъ провинціальныхъ отдѣленій, какъ, напр., въ Москвѣ,

Кіевѣ, Харьковѣ, Одессѣ, гдѣ техники разныхъ спеціальностей и желѣзнодорожные служащіе собираются для ознакомленія съ положеніемъ дѣлъ по ихъ спеціальностямъ и для совмѣстной научной или учебной работы. Учрежденіе VIII Отдѣла при Императорскомъ Русскомъ Техническомъ Обществѣ въ Петербургѣ произошло въ 1881 году. Отдѣлъ этотъ, руководимый съ самого основанія своего идеей свободнаго развитія русскаго желѣзнодорожнаго дѣла на почвѣ хозяйственной самостоятельности и при условіи постояннаго усовершенствованія его техническаго и административнаго строя, имѣетъ, подобно другимъ отдѣламъ и отдѣленіямъ названнаго Общества, свой органъ печати, журналъ „Желѣзнодорожное Дѣло", издаваемый при нравственной и матеріальной поддержкѣ со стороны какъ министровъ путей сообщенія и финансовъ, такъ и администрацій всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, и составляющій, вмѣстѣ съ „Журналомъ Министерства путей сообщенія" и кіевскимъ „Инженеромъ", главный источникъ свѣдѣній о желѣзнодорожномъ дѣлѣ въ Россіи и внѣ Россіи. Кромѣ того, VIII Отдѣлъ Императорскаго Русскаго Техническаго Общества устраиваетъ публичныя бесѣды для обсужденія вносимыхъ его членами и другими техниками на разсмотрѣніе Отдѣла спеціальныхъ докладовъ, касающихся всѣхъ сторонъ желѣзнодорожной эксплуатаціи, и не разъ уже разсматривалъ также вопросы, передаваемые на его заключеніе разными частями Министерства путей сообщенія и другими правительственными учрежденіями.

Подобное же значеніе для упомянутой цѣли должны имѣть учрежденія, возникшія въ С.-Петербургѣ сравнительно въ недавнее время, — „Собраніе инженеровъ путей сообщенія", которое издаетъ свой журналъ, „Извѣстія Собранія", и устраиваетъ иногда открытыя бесѣды по желѣзнодорожнымъ вопросамъ, и „Желѣзнодорожный клубъ", которому предоставлено его уставомъ, между прочимъ, устраивать чтеніе популярныхъ лекцій по разнымъ предметамъ и спеціальныя бесѣды по желѣзнодорожному дѣлу и имѣть читальню съ періодическими изданіями по тому же дѣлу, книгами, главнѣйшими журналами и газетами. Дѣйствія Желѣзнодорожнаго клуба однако слишкомъ еще непродолжительны и не могли еще выяснить его характера въ достаточной степени.

Слѣдуетъ отмѣтить здѣсь и объ учрежденіи открытыхъ чтеній объ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Николаевской Инженерной Академіи, въ Николаевской Академіи Генеральнаго Штаба, въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія и др.; на этихъ чтеніяхъ объясняются даже элементарныя понятія о желѣзнодорожной эксплуатаціи и объ обязанностяхъ службы движенія, столь мало еще усвоенныя у насъ публикой.

Къ сожалѣнію, всѣ эти собранія почти недоступны для служащихъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ внѣ Петербурга, а многія даже для служащихъ въ Петербургѣ, и о трудахъ сихъ собраній они могутъ узнавать лишь изъ печатныхъ изданій, также еще мало доступныхъ для большинства, да изъ газетъ, нелишенныхъ часто тенденціозности,

Утѣшительными исключеніями въ этомъ случаѣ представляются дѣятель-

*

ность инженеровъ управленія Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Кіевѣ, управленія Московско-Брестской желѣзной дороги въ Москвѣ и труды Московскаго и Одесскаго отдѣленій Императорскаго Русскаго Техническаго Общества по распространенію свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, а также устройство на нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ летучихъ библіотекъ, при содѣйствіи которыхъ служащіе получаютъ возможность знакомиться съ усовершенствованіями и въ другихъ сферахъ человѣческой дѣятельности.

Наконецъ нельзя не упомянуть здѣсь и о томъ благодѣтельномъ вліяніи, которое оказываютъ международные желѣзнодорожные конгрессы на нашъ желѣзнодорожный персоналъ и на весь экономическій и техническій строй нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Это сравнительно юное еще, но успѣвшее уже окрѣпнуть, учрежденіе пріобрѣло у насъ, по своимъ трудамъ и рѣшеніямъ, полное уваженіе, хотя и трудно, конечно, указать на отдѣльныя распоряженія или реформы, появившіяся на основаніи того или другого его постановленія, или по тому или другому докладу, имъ разсмотрѣнному.

Какъ въ другихъ странахъ, такъ и въ Россіи, международные желѣзнодорожные конгрессы исполняютъ роль демократизатора техническихъ познаній въ желѣзнодорожной сферѣ. Извлекая весьма многое изъ докладовъ отдѣльныхъ спеціалистовъ и обсуждая эти доклады, конгрессы распространяютъ, распредѣляютъ болѣе равномѣрно полезныя свѣдѣнія среди высшаго и средняго персонала желѣзнодорожныхъ линій и центральныхъ управленій ихъ, знакомаго съ дѣломъ, такъ сказать, лишь по своему проселку.

Отсутствіе у этого большинства возможности высшаго сравнительнаго критеріума восполняется международнымъ конгрессомъ желѣзныхъ дорогъ.

Разъ въ два или три года съѣзжаются труженики желѣзнодорожнаго дѣла то въ томъ, то въ другомъ пунктѣ Европы съ цѣлью взаимнаго обмѣна мнѣній и накопившагося за истекшій періодъ опыта своей нервно-напряженной дѣятельности; полною чашею черпаютъ они другъ у друга новыя познанія и новыя силы на дальнѣйшую работу и для дальнѣйшаго успѣха дѣла.

Исподоволь то въ томъ, то въ другомъ пунктѣ нашей сравнительно еще не густой сѣти желѣзныхъ дорогъ, то въ томъ, то въ другомъ мѣстѣ нашей страны примѣняются либо какое-нибудь новое остроумное приспособленіе, либо новый административный пріемъ —удешевленіе пассажирскаго движенія, круговыя поѣздки, международная конвенція по товарному движенію, примѣненіе тяжелыхъ или легкихъ рельсовъ, новыя системы сигнализаціи, удешевленные типы подъѣздныхъ путей и т. п., — и все это или почти все, безъ сомнѣнія, указано или, по крайней мѣрѣ, навѣяно конгрессомъ, этимъ авторитетнымъ выразителемъ научно-технической и административной желѣзнодорожной современности.

При этомъ пріятно припомнить, что и русскіе техники несомнѣнно внесли свою долю труда и опыта въ дѣло конгресса, какъ своими докладами на темы, распредѣляемыя постоянною коммиссіею конгресса, такъ и свѣдѣніями о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, сообщенными ими въ его засѣданіяхъ.

Отдѣла IV-го.

Глава II.

Надзоръ и особыя охранительныя учрежденія.

		стран.
Ст. 1.	Инспекція	1
	Общія положенія	1
	Центральная инспекція желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства путей сообщенія	2
	Директоры отъ Министерства путей сообщенія въ правленіяхъ желѣзнодорожныхъ обществъ	5
	Мѣстная инспекція при управленіяхъ эксплуатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ	9
	Мѣстная инспекція на сооружаемыхъ желѣзныхъ дорогахъ	15
	Заводская инспекція	15
Ст. 2.	Желѣзнодорожная полиція	15
Ст. 3.	Спеціальная охрана на нѣкоторыхъ пунктахъ дорогъ и въ поѣздахъ	18
	Охрана отъ похищенія товаровъ и частей подвижнаго состава и пути	18
	Охрана въ поѣздахъ	20
Ст. 4.	Пожарная организація	20
Ст. 5.	Метеорологическія станціи	27
Ст. 6.	Повѣрочныя лабораторіи	28
	Механическая лабораторія при Институтѣ и. п. с.	28
	Мѣстныя механическія лабораторіи	30
	Механическія лабораторіи общаго характера	31
	Химическія лабораторіи	32
	Фотографическія лабораторіи	33
Ст. 7.	Юрисконсультская часть	34
	Состояніе дѣлъ до 1878 года	34
	Законы 1878, 1882, 1885, 1886, 1887 и 1889 г. г.	37
	Нынѣшнее состояніе дѣлъ	41
	Составъ юрисконсультской части	44
Ст. 8.	Санитарная и врачебная часть	45
	Общія положенія	45
	Строющіяся дороги	46
	Эксплуатируемыя дороги	48

Глава II.

Надзоръ и особыя охранительныя учрежденія.

Въ этой главѣ первыя двѣ статьи обнимаютъ собою технической, контрольный и полицейскій надзоръ за желѣзными дорогами, причемъ технический и контрольный надзоръ названъ вообще инспекціею. Остальныя статьи содержатъ въ себѣ описаніе существующихъ на желѣзныхъ дорогахъ или для желѣзныхъ дорогъ охранительныхъ учрежденій въ отношеніи покражъ и нападеній, огня, метелей и ливней, качества матеріаловъ, состоянія работъ, судебныхъ исковъ и состоянія здоровья пользующихся желѣзными дорогами и желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ; причемъ послѣднял статья составляетъ какъ бы переходъ къ слѣдующей главѣ „Очерка“, о вспомогательныхъ учрежденіяхъ для служащихъ.

Ст. 1. Инспекція.

Общія положенія. Правительственный надзоръ за сооруженіемъ и эксплуатаціею желѣзныхъ дорогъ установленъ главнымъ образомъ со стороны Министерства путей сообщенія. Онъ возложенъ на центральную инспекцію желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи этого Министерства, на директоровъ отъ него же въ большинствѣ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ, на мѣстную инспекцію при управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ и на заводскую инспекцію.

Участіе другихъ вѣдомствъ въ этомъ надзорѣ ограничивается назначеніемъ директоровъ въ правленія обществъ и особыхъ постоянныхъ контролеровъ отъ Государственнаго контроля.

Правительственные директоры отъ сихъ вѣдомствъ имѣются въ правленіяхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ:

отъ Министерства финансовъ — Грязе-царицынской, Привисляпской, Юго-западныхъ и Главнаго общества; протяженіе этихъ дорогъ 6.180 верстъ; кромѣ того, названное Министерство можетъ назначить директора въ правленіе общества Ивангородо-домбровской желѣзной дороги, протяженіе которой 452 вер.;

отъ Министерства государственныхъ имуществъ — Донецкой и Ивангородо-домбровской; ихъ протяженіе 1.120 вер.;

*

отъ Министерства военнаго — Юго-западныхъ, протяженіе коихъ 2.733 версты, и можетъ быть назначенъ въ правленіе общества Ивангородъ-домбровской дороги;

отъ Государственнаго контроля — Главнаго общества; протяженіе 2.242 версты.

Постоянный же надзоръ отъ Государственнаго контроля, кромѣ имѣющагося, въ видѣ особыхъ учрежденій, на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, установленъ, чрезъ постоянныхъ контролеровъ, надъ оборотами обществъ желѣзныхъ дорогъ: Балтійской, Грязе - царицынской, Донецкой, Динабурго-витебской, Ивангородъ - домбровской, Козлово - воронежско - ростовской, Лозово-севастопольской, Московско-брестской, Оренбургской, Орловско-витебской, Привислянской и Риго-динабургской, общее протяженіе коихъ 6.802 версты.

Въ центральномъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣются постоянные члены отъ министерствъ финансовъ и внутреннихъ дѣлъ и члены отъ Министерства государственныхъ имуществъ и Государственнаго контроля, приглашаемые въ засѣданія въ подлежащихъ случаяхъ.

Директоры отъ другихъ вѣдомствъ въ правленіяхъ обществъ, какъ и члены отъ другихъ вѣдомствъ въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣютъ одинаковыя права съ директорами и членами отъ Министерства путей сообщенія, но, по существу самаго дѣла, дѣятельность свою посвящаютъ преимущественно соблюденію служебныхъ интересовъ представляемыхъ ими вѣдомствъ.

При всемъ этомъ, однако, простаго, вышеприведеннаго перечисленія учрежденій и представителей вѣдомствъ, наблюдающихъ за нашими желѣзными дорогами, достаточно для убѣжденія въ обширности и многосторонности надзора за ними, который, повидимому, составляетъ одну изъ характеристическихъ особенностей русскаго желѣзнодорожнаго дѣла.

Центральная инспекція желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства путей сообщенія. Центральная инспекція наблюдаетъ за исправнымъ состояніемъ желѣзныхъ дорогъ и за точнымъ и неуклоннымъ исполненіемъ правленіями обществъ и управленіями желѣзныхъ дорогъ дѣйствующихъ относительно эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ законовъ, правилъ, положеній, инструкцій и распоряженій Министерства.

Она состоитъ въ завѣдываніи главнаго инспектора, непосредственно подчиненнаго Министру путей собщенія.

Въ составъ инспекціи входятъ инспекторы и другіе чины по штату.

Нынѣ дѣйствующее положеніе объ этой инспекціи Высочайше утверждено лишь 16 Іюня 1892 года. До введенія его дѣятельность центральной инспекціи обусловливалась включенными въ Уставъ путей сообщенія, тома XII Свода законовъ, *положеніемъ о главномъ инспекторѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ*. Пункты этого положенія слѣдующіе:

«1) Главный инспекторъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ есть непосредственный помощникъ главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями по дѣламъ, относящимся до частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ государствѣ.

«2) Онъ разсматриваетъ всѣ представленія, предположенія, планы и проекты, передаваемые на его соображеніе, по назначенію главноуправляющаго путями сообщенія, которому пред-

ставляетъ свое по онымъ заключеніе. Заключенія эти излагаются предпочтительно въ видѣ разрѣшительныхъ отвѣтовъ или другихъ по роду дѣла исполнительныхъ бумагъ, либо сопровождаются проектами оныхъ.

«3) Главному инспектору подчиняются всѣ инспекторы частныхъ желѣзныхъ дорогъ и поручается какъ общее наблюденіе за исполненіемъ возложенныхъ на нихъ обязанностей, такъ и высшій надзоръ за самыми дѣйствіями правленій обществъ. На сей предметъ онъ не только имѣетъ право входить во всѣ дѣла, частнымъ инспекторамъ дорогъ предоставленныя, но во всѣхъ случаяхъ, гдѣ главноуправляющій путями сообщенія признаетъ это нужнымъ, облекается полнымъ правомъ, черезъ надлежащій осмотръ работъ, устройствъ, счетовъ и дѣлъ собрать или провѣрить тѣ свѣдѣнія, какія правительство сочтетъ для себя нужнымъ.

«4) О всѣхъ по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ дѣлахъ, свѣдѣніяхъ или предположеніяхъ, заслуживающихъ особаго вниманія, главный инспекторъ обязанъ доводить до свѣдѣнія главноуправляющаго, и посему предоставляется какъ ему обращаться съ требованіями нужныхъ свѣдѣній ко всѣмъ правленіямъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и симъ послѣднимъ относиться къ нему съ ихъ просьбами о посредствѣ или содѣйствіи. Вообще, одна изъ первыхъ обязанностей главнаго инспектора облегчать и упрощать до возможности взаимныя сношенія и содѣйствіе правленій частныхъ желѣзныхъ и правительственныхъ мѣстъ, сходно съ чѣмъ предоставляются ему надлежащія съ этими мѣстами сношенія.

«5) Для личнаго по возложенному на него надзору удостовѣренія и для разрѣшенія по вопросамъ, переходящимъ за предѣлы власти частныхъ инспекторовъ, главный инспекторъ объѣзжаетъ, по временамъ, линіи желѣзныхъ дорогъ, уже конченныхъ, или еще строющихся, и послѣ всякаго таковаго объѣзда представляетъ главноуправляющему отчетъ поѣздки, съ изложеніемъ разрѣшеній, имъ данныхъ и вопросовъ, требующихъ разрѣшенія главноуправляющаго.

Примѣчаніе. Главному инспектору частныхъ желѣзныхъ дорогъ предоставлено пользоваться безплатнымъ проѣздомъ по готовымъ участкамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ на томъ же основаніи, какъ и частнымъ инспекторамъ.

«6) Для содѣйствія въ исполненіи главнымъ инспекторомъ возлагаемыхъ на него обязанностей назначаются въ распоряженіе его, по мѣрѣ дѣйствительной надобности, два офицера, или болѣе, изъ корпуса инженеровъ путей сообщенія и нѣсколько кондукторовъ, а для письмоводства полагается секретарь, съ окладомъ и преимуществами, какія предоставлены тому же званію по Департаменту желѣзныхъ дорогъ. Главному инспектору частныхъ дорогъ въ дѣлахъ уголовныхъ и вообще о подвѣдомственныхъ ему нижнихъ чинахъ, предоставлена власть начальниковъ дивизій.

«7) Главному инспектору предоставляется требовать и получать изъ Департамента желѣзныхъ дорогъ всякія свѣдѣнія, до частныхъ желѣзныхъ дорогъ относящіяся, а сему послѣднему вмѣняется въ обязанность оказывать главному инспектору все содѣйствіе и пособіе, отъ него зависящее, при этомъ всякій излишній письменный обрядъ долженъ быть вовсе устраненъ.

«8) Вообще письменныя сношенія свои главный инспекторъ старается установить со всевозможнымъ упрощеніемъ и съ удаленіемъ всякаго напраснаго формализма, стремясь только къ достиженію главной цѣли его назначенія: внимательнаго наблюденія за порядкомъ, прочностью, правильностью и безопасностью частныхъ желѣзныхъ дорогъ и за возможнымъ оныхъ развитіемъ, соотвѣтственно видамъ правительства и пользамъ общимъ».

По этому положенію, главный инспекторъ являлся какъ бы вторымъ товарищемъ Министра путей сообщенія. Можетъ быть, вслѣдствіе этого обстоятельства должность главнаго инспектора не всегда замѣщалась, и инспекторы частныхъ желѣзныхъ дорогъ оставались, большею частью, въ подчиненіи Департаменту желѣзныхъ дорогъ. Съ другой стороны, постепенное увеличеніе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ уменьшеніемъ въ то же время сѣти частныхъ дорогъ, давно указывало на необходимость соотвѣтственныхъ измѣненій въ вышеприведенномъ положеніи.

До введенія новаго положенія должность главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ оставалась вакантною съ декабря 1888 года.

По нынѣ дѣйствующему положенію, обязательному для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, главный инспекторъ участвуетъ, на правахъ члена, въ засѣданіяхъ инженернаго совѣта по дѣламъ, касающимся желѣзныхъ дорогъ, и въ засѣданіяхъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ случаѣ невозможности принять участіе въ засѣданіяхъ сихъ учрежденій главный инспекторъ можетъ замѣнять себя однимъ изъ инспекторовъ.

По дѣламъ личнаго состава инспекціи желѣзныхъ дорогъ главному инспектору принадлежатъ права директора департамента.

Главный инспекторъ представляетъ Министру путей сообщенія заключенія относительно служебныхъ качествъ лицъ, избираемыхъ на казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ для замѣщенія должностей, опредѣленіе или утвержденіе въ коихъ зависитъ отъ Министра путей сообщенія, а равно и соображенія свои относительно тѣхъ изъ занимающихъ сіи должности лицъ, служебная дѣятельность которыхъ представляется неудовлетворительною. Въ случаяхъ неотложной надобности главный инспекторъ можетъ требовать немедленнаго удаленія служащихъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ лицъ, опредѣленіе которыхъ зависитъ отъ правленій и управленій дорогъ.

На обязанности инспекціи желѣзныхъ дорогъ лежитъ производство разслѣдованій по важнѣйшимъ несчастнымъ случаямъ и происшествіямъ на желѣзныхъ дорогахъ. Заключенія свои по всѣмъ сего рода случаямъ, требующимъ какихъ либо особыхъ мѣръ или распоряженій, главный инспекторъ представляетъ Министру путей сообщенія.

Осмотры желѣзныхъ дорогъ производятся главнымъ инспекторомъ и инспекторами, дѣйствующими подъ его руководствомъ и сообразно его указаніямъ.

Правленія и управленія желѣзныхъ дорогъ обязаны доставлять, по требованію инспекціи всѣ свѣдѣнія, до дорогъ относящіяся; главный инспекторъ и инспекторы имѣютъ право обозрѣвать всѣ дѣла, книги и документы правленій и мѣстныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ.

О всѣхъ замѣченныхъ отступленіяхъ отъ установленныхъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ законовъ, правилъ, положеній, инструкцій, смѣтъ и предписаній Министра путей сообщенія инспекторы сообщаютъ управляющимъ и начальникамъ дорогъ для немедленнаго устраненія отступленій и доносятъ о всѣхъ сдѣланныхъ ими распоряженіяхъ главному инспектору.

Главный инспекторъ, въ случаѣ неисполненія управленіями дорогъ требованій инспекціи, привлекаетъ виновныхъ къ судебной отвѣтственности.

Замѣчанія и соображенія инспекторовъ о необходимыхъ для поддержанія исправнаго состоянія дорогъ и для правильности и безопасности движенія мѣрахъ, не вытекающихъ изъ установленныхъ правилъ или требующихъ ихъ измѣненія, а равно и о необходимости производства работъ и расходовъ, не предусмотрѣнныхъ смѣтами, представляются главному инспектору для доклада Министру путей сообщенія.

Главный инспекторъ и инспекторы при исполненіи ихъ служебныхъ обязанностей пользуются безплатнымъ проѣздомъ по желѣзнымъ дорогамъ во всѣхъ поѣздахъ, безплатною передачею служебныхъ депешъ по телеграфу желѣзныхъ дорогъ, а также правомъ требовать безплатнаго предоставленія имъ для осмотра дорогъ особыхъ экстренныхъ поѣздовъ и дрезинъ.

Министру путей сообщенія предоставляется издавать инструкціи, опредѣляющія порядокъ дѣйствій инспекцій по исполненію лежащихъ на

ней обязанностей, а также отношенія оной къ центральнымъ и мѣстнымъ учрежреніямъ Министерства путей сообщенія.

Директоры отъ Министерства путей сообщенія въ правленіяхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Директоровъ отъ Министерства путей сообщенія не имѣется только при правленіяхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ: Боровичской, Варшаво-вѣнской, Динабурго-витебской, Курско-кіевской, Лодзинской, Митавской, Московско-казанской, Московско-курской, Московско-ярославо-вологодской, Новоторжской, Риго-динабургской, Риго-тукумской, Рыбинско-бологовской, Рязанско-уральской, Царскосельской, Шуйско-ивановской и Грязе-царицынской. Общее протяженіе этихъ дорогъ 4.950 вер. Въ Совѣтѣ же управленія Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ состоятъ отъ Министерства путей сообщенія два директора.

Директоры отъ Министерства путей сообщенія назначаются въ составъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ въ качествѣ членовъ правленій, съ правомъ совѣщательнаго голоса, для наблюденія за законностью дѣйствій правленій и общихъ собраній акціонеровъ. Сообразно съ симъ, директоры отъ Министерства путей сообщенія не пользуются распорядительною частью и къ кругу вѣдѣнія ихъ относятся надзоръ за дѣйствіями и распоряженіями: а) центральныхъ органовъ желѣзнодорожныхъ обществъ (правленій) и б) общихъ собраній акціонеровъ.

Для успѣшнаго выполненія падзора за дѣйствіями и распоряженіями правленія, директору отъ Министерства путей сообщенія предоставляется:

а) требовать предъявленія ему ежедневно, въ *помѣщеніи правленія*, всѣхъ входящихъ бумагъ вслѣдъ за прочтеніемъ ихъ предсѣдателемъ правленія. На бумагахъ этихъ директоръ отъ Министерства путей сообщенія дѣлаетъ подпись „читалъ“, проставляетъ число и подписываетъ фамилію. Входящія бумаги должны быть возвращены въ тотъ же день предсѣдателю правленія;

б) требовать непосредственно отъ начальниковъ отдѣльныхъ частей правленія предъявленія ему всякаго рода книгъ, дѣлъ и документовъ.

Извлеченіе изъ этихъ дѣлъ и документовъ потребныхъ данныхъ и справокъ лежитъ на личной обязанности директора отъ Министерства путей сообщенія. Если же ему представится необходимость обратиться къ кому либо изъ служащихъ въ правленіи за словесными разъясненіями или за письменными справками, то онъ заявляетъ о томъ предсѣдателю правленія для зависящихъ съ его стороны распоряженій. Если директоръ отъ Министерства путей сообщенія признаетъ нужнымъ возложить на кого либо изъ служащихъ порученіе, сопряженное съ командировкою внѣ предѣловъ города, въ коемъ помѣщается правленіе, то онъ долженъ заявить о томъ предсѣдателю правленія для внесенія вопроса о командировкѣ въ ближайшее засѣданіе правленія, причемъ, въ случаѣ утвердительнаго рѣшенія, правленіе снабжаетъ командируемаго инструкціею, въ коей опредѣляется цѣль командировки и права и обязанности командируемаго.

Директоръ отъ Министерства путей сообщенія, избѣгая, въ предѣлахъ возможности, письменныхъ сношеній, обязанъ во всѣхъ случаяхъ, признанныхъ имъ нужными, по всѣмъ безъ исключенія вопросамъ, входящимъ въ кругъ его вѣдѣнія, дѣлать заявленія предсѣдателю правленія и склонять его къ исполненію заявленія своего непосредственнымъ распоряженіемъ предсѣдателя или черезъ посредство правленія; при этомъ онъ можетъ назначать сроки для постановленія рѣшенія по сдѣланному заявленію. Въ случаѣ пропуска этого срока или отказа выполнить сдѣланное заявленіе, директоръ отъ Министерства путей сообщенія можетъ представить о томъ Департаменту желѣзныхъ дорогъ на зависящее распоряженіе, но не иначе какъ съ приложеніемъ и объясненія предсѣдателя или правленія, доставленныхъ въ назначенный директоромъ срокъ. Отступленія отъ этого общаго порядка направленія въ Министерство путей сообщенія представленій директора отъ Министерства путей сообщенія допускаются лишь въ случаѣ отказа предсѣдателя доставить директору, въ назначенный срокъ, объясненія, а равно во всѣхъ случаяхъ, когда представленіе директора отъ Министерства путей сообщенія имѣетъ конфиденціальный характеръ; предварительное предъявленіе предсѣдателю такого рода заявленій не обязательно для директора отъ Министерства путей сообщенія.

Въ силу возложенныхъ на него обязанностей и въ качествѣ члена коллегіальнаго учрежденія, онъ заявляетъ протесты и особыя мнѣнія по всѣмъ постановленіямъ правленія и общаго собранія, съ коими онъ несогласенъ.

Онъ наблюдаетъ, чтобы всѣ сношенія правленія съ правительственными мѣстами и лицами, съ управляющимъ дорогою и вообще всѣ письменныя сношенія правленія, за исключеніемъ лишь тѣхъ, кои имѣютъ справочное значеніе, дѣлались не иначе, какъ по законно-состоявшимся журнальнымъ постановленіямъ правленія или общихъ собраній акціонеровъ. Всѣ исходящія бумаги правленія (кромѣ справочныхъ), адресованныя въ Министерство путей сообщенія, должны быть подписаны директоромъ отъ Министерства путей сообщенія. Подпись эта помѣщается послѣ подписи предсѣдателя и директора отъ акціонеровъ и служитъ удостовѣреніемъ, съ одной стороны, что исполняемое постановленіе вошло въ законную силу, а съ другой, — что исполненіе согласовано съ вошедшимъ въ силу рѣшеніемъ. Изъ этого общаго порядка изъемлются лишь объясненія правленія на протесты и особыя мнѣнія директоровъ отъ Министерства путей сообщенія. Для удостовѣренія, что эти объясненія представляются на основаніи законно-состоявшихся постановленій правленія, послѣднее, взамѣнъ предъявленія объясненія своего къ подписи директору отъ Министерства путей сообщенія, прилагаетъ къ представленію своему въ Министерство засвидѣтельствованную копію съ журнальнаго постановленія правленія.

На обязанности директора отъ Министерства путей сообщенія лежитъ обревизованіе, не менѣе трехъ разъ въ годъ, всѣхъ кассъ и кассо-

выхъ книгъ правленія. Ревизіи кассъ правленія производятся при участіи предсѣдателя правленія, по крайней мѣрѣ одного директора отъ акціонеровъ и бухгалтера правленія. Если при ревизіи обнаружится неправильность веденія книгъ, несоотвѣтствіе денежныхъ суммъ съ записями, растрата или вообще какія-либо неправильности или злоупотребленія, то о семъ составляется протоколъ, который долженъ быть заслушанъ въ ближайшемъ засѣданіи правленія и представленъ правленіемъ, вмѣстѣ съ его объясненіями, въ Министерство путей сообщенія на зависящее распоряженіе.

Директоръ отъ Министерства путей сообщенія наблюдаетъ, чтобы залоги директорскіе, кандидатскіе, по подрядамъ, поставкамъ и др., а равно свободныя суммы спеціальныхъ капиталовъ (оборотнаго, запаснаго и др.) хранились въ Государственномъ банкѣ, его отдѣленіяхъ или въ другихъ кредитныхъ учрежденіяхъ, въ зависимости отъ указанія уставовъ. Требованія о выдачѣ залоговъ и суммъ изъ кредитныхъ учрежденій должны быть подписаны директоромъ отъ Министерства путей сообщенія.

Онъ наблюдаетъ, чтобы правленія своевременно вносили причитающіяся правительству суммы: чистаго дохода, государственнаго сбора, переборовъ тарифной платы, въ возмѣщеніе расходовъ казны по содержанію правительственнаго надзора и др.

Онъ обязанъ, не менѣе одного раза въ годъ, производить, при содѣйствіи директоровъ отъ акціонеровъ, ревизію дѣлъ правленія. Если при этомъ будетъ обнаружено въ чемъ-либо нарушеніе интересовъ правительства, то директоръ отъ Министерства путей сообщенія наблюдаетъ за внесеніемъ на разсмотрѣніе правленія мѣръ, необходимыхъ для устраненія замѣченныхъ недостатковъ.

Онъ наблюдаетъ, чтобы смѣты и отчеты были изготовляемы и разсматриваемы въ засѣданіяхъ правленія на столько заблаговременно, чтобы они могли быть внесены въ общія собранія акціонеровъ въ сроки, указанные для сего въ уставахъ. Директоръ отъ Министерства путей сообщенія въ правѣ требовать предъявленія ему для ознакомленія, проектовъ смѣты и отчетовъ до ихъ отпечатанія, а также внесенія на обсужденіе правленія замѣчаній его по проектамъ смѣтъ и отчетовъ. Подпись директора отъ Министерства путей сообщенія на смѣтахъ, отчетахъ и балансахъ не обязательна.

Онъ присутствуетъ при тиражѣ акцій и облигацій общества, наблюдаетъ за точнымъ выполненіемъ установленныхъ для сего правилъ и подписываетъ протоколы тиражей.

Онъ участвуетъ въ производимыхъ инспекторомъ дороги весеннихъ и осеннихъ осмотрахъ дороги. Если сверхъ этихъ періодическихъ поѣздокъ представится необходимость отлучиться на линію, то директоръ отъ Министерства путей сообщенія обязанъ испросить черезъ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ на то разрѣшеніе Министра путей сообщенія, съ объясненіемъ цѣли поѣздки. О всякой отлучкѣ директоръ отъ Министерства путей сообщенія доноситъ Департаменту желѣзныхъ дорогъ для зависящихъ распоряженій о назначеніи замѣстителя на время отсутствія директора.

По полученіи правленіемъ, вслѣдъ за окончаніемъ осенняго осмотра дороги, извѣщенія инспектора о количествѣ каждаго рода главнѣйшихъ ремонтныхъ матеріаловъ, предстоящихъ къ заказу, техническихъ условій заказа, особо по каждому роду матеріаловъ, а равно и о крайнихъ срокахъ, къ которымъ заказы должны быть выполнены,—директоръ отъ Министерства путей сообщенія наблюдаетъ, чтобы правленіе заключило контракты и условія въ указанные инспекторомъ сроки и чтобы въ контракты были включены всѣ условія, необходимыя для обезпеченія своевременности заказа и доброкачественности матеріаловъ. Если при этомъ правленіе встрѣтитъ какія-либо затрудненія, то директоръ отъ Министерства путей сообщенія требуетъ безотлагательнаго представленія возникшихъ затрудненій на разрѣшеніе Министерства путей сообщенія. Затѣмъ, надзоръ за выполненіемъ заказа въ сроки, указанные въ контрактахъ, а равно освидѣтельствованіе прочности и доброкачественности принятыхъ агентами общества матеріаловъ лежитъ, до употребленія ихъ въ дѣло, въ предѣлахъ фактической возможности, на инспекторѣ и на чинахъ инспекціи.

Директоръ отъ Министерста путей сообщенія присутствуетъ въ правленіи при вскрытіи предложеній соискателей на работы и поставки, а равно при производствѣ всѣхъ торговъ въ правленіи.

Онъ участвуетъ въ провѣркѣ директорами отъ акціонеровъ правъ акціонеровъ, заявленныхъ къ общему собранію, подписываетъ списокъ акціонеровъ, получившихъ право на участіе въ собраніи, и наблюдаетъ за точнымъ выполненіемъ опубликованной программы занятій собранія.

Въ обсужденіи вопросовъ въ общемъ собраніи, директоръ отъ Министерства путей сообщенія не участвуетъ, если на него не возложено особое по какому-либо вопросу порученіе отъ Министерства путей сообщенія.

Занимая равное съ инспекторомъ, въ служебномъ отношеніи, положеніе, онъ не имѣетъ права вмѣшательства въ распоряженіе инспектора по надзору за линіею желѣзной дороги и за дѣйствіями управленія желѣзной дороги.

Директоръ отъ Министерства путей сообщенія, избѣгая, въ предѣлахъ возможности, переписки съ инспекторомъ, знакомится съ состояніемъ и нуждами дороги и съ главнѣйшими вопросами дѣятельности управленія дороги, путемъ личнаго общенія съ инспекторомъ во время весеннихъ и осеннихъ осмотровъ дороги. Во время тѣхъ же осмотровъ, директоръ отъ Министерства путей сообщенія совѣщается съ инспекторомъ по важнѣйшимъ вопросамъ дѣятельности правленія, съ цѣлью установленія единообразныхъ взглядовъ на мѣропріятія директора отъ Министерства путей сообщенія и инспектора. Въ случаѣ разногласія между ними по какому-либо вопросу, касающемуся надзора, спорный вопросъ представляется въ Министерство.

Въ засѣданіяхъ правленія, директоръ отъ Министерства путей сообщенія обязанъ оказывать инспектору полную поддержку по всѣмъ возбужденнымъ инспекторомъ вопросамъ и мѣропріятіямъ, клонящимся къ

упорядоченію эксплуатаціи дороги и способствовать ускоренію разрѣшенія правленіемъ вопросовъ, возбуждаемыхъ инспекторомъ. Равнымъ образомъ и инспекторъ дороги обязанъ оказывать директору отъ Министерства путей сообщенія полную поддержку и содѣйствіе въ случаѣ обращенія къ нему директора.

Директоръ отъ Министерства путей сообщенія можетъ, во время нахожденія на линіи, участвовать при ревизіи инспекторомъ кассъ и кассовыхъ книгъ управленія, магазиннаго имущества и дѣлъ управленія. Сверхъ того ему предоставляется въ бытность на линіи и непосредственно знакомиться съ существующими на линіи порядками, съ документами, книгами и счетами управленія. Обо всѣхъ замѣченныхъ директоромъ недостаткахъ онъ сообщаетъ инспектору для зависящихъ съ его стороны распоряженій.

Присутствіе директора отъ Министерства путей сообщенія въ общемъ собраніи акціонеровъ и при производствѣ тиражей акцій и облигацій не лишаетъ права инспектора также присутствовать въ упомянутыхъ собраніяхъ и при тиражахъ.

Разномыслія между директорами отъ министерства путей сообщенія и инспекторами въ отношеніи предѣловъ ихъ власти разрѣшаются въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ Министерствомъ путей сообщенія.

Мѣстная инспекція при управленіяхъ эксплуатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ. До изданія Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ надзоръ за частными желѣзными дорогами былъ установленъ на основаніи статей 697—718 раздѣла III, части I, тома XII Свода законовъ и производился на каждой дорогѣ чрезъ особаго правительственнаго инспектора изъ инженеровъ путей сообщенія. Впослѣдствіи почти всѣ обязанности этого инспектора и вся регламентація отношеній между нимъ и правленіемъ общества желѣзныхъ дорогъ, обозначенная въ Сводѣ законовъ, вошли въ Общій уставъ.

Обязанности инспекторовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ исполняли всегда начальники этихъ дорогъ, по принадлежности.

Согласно Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, обязанности мѣстной инспекціи заключаются въ слѣдующемъ:

Ст. 4. Принятіе мѣръ къ возстановленію прерваннаго пассажирскаго движенія и пріема груза.

Ст. 44. Надзоръ за исправностью и достаточностью станціонныхъ вѣсовъ.

Ст. 48. Разрѣшеніе временной пріостановки пріема на станціяхъ всякихъ грузовъ при заполненіи назначенныхъ для склада грузовъ постоянныхъ сооруженій и приспособленныхъ дополнительныхъ складочныхъ помѣщеній.

Ст. 100. Надзоръ за правильностью отказа дорогами въ пріемѣ грузовъ въ случаяхъ вышеуказанныхъ.

Ст. 159. Пріемъ отъ пассажировъ и посторонникъ лицъ жалобъ объ

усмотрѣнныхъ безпорядкахъ или нарушеніи желѣзнодорожныхъ правилъ служащими дорогъ.

Ст. 165. Разрѣшеніе устройства переѣздовъ черезъ желѣзную дорогу.

Ст. 170. Утвержденіе цѣнъ продуктовъ и напитковъ, отпускаемыхъ изъ буфетовъ, буфетныхъ столовъ, прилавочекъ и лавочекъ.

Ст. 180 Наблюденіе за исполненіемъ со стороны желѣзныхъ дорогъ правилъ (ст. 165—179 Общаго устава) о содержаніи желѣзнодорожныхъ помѣщеній, объ устройствѣ и содержаніи переѣздовъ, о содержаніи и охранѣ дорогъ, принадлежностей ея и подвижнаго состава, о предупрежденіи пожаровъ въ поѣздахъ, о закрытіи станцій по случаю ремонта, о порядкѣ содержанія пассажирскихъ помѣщеній и буфетовъ, о качествѣ и цѣнахъ продуктовъ и напитковъ, о врачебно-санитарномъ и полицейскомъ надзорѣ за буфетами, о водѣ для питья на станціяхъ, объ устройствѣ пассажирскихъ вагоновъ, о подачѣ медицинскаго пособія публикѣ и служащимъ, о соблюденіи санитарныхъ мѣръ на станціяхъ, о снабженіи станцій огнегасительными инструментами, о содѣйствіи станцій тушенію пожаровъ въ окрестныхъ селеніяхъ и городахъ, о жалобныхъ книгъ и о вывѣшиваніи для публики правилъ о пребываніи на дорогахъ и въ поѣздахъ, равно и за исполненіемъ другихъ, относящихся до дорогъ, распоряженій, надлежащимъ порядкомъ изданныхъ, согласно нижеслѣдующимъ правиламъ:

1) Для наблюденія за правильностью, удобствомъ и безопасностію движенія по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, и вообще для надзора за дѣйствіями управленія оныхъ, учреждаются отъ правительства, Министромъ путей сообщенія, инспекціи, составъ коихъ опредѣляются штатами. Инспектору предоставляется полная власть, наблюдательная и предупредительная, но не распорядительная, такъ какъ самыя распоряженія и дѣйствія должны зависѣть лишь отъ управленія дороги.

2) Инспекторъ обязанъ слѣдить за опредѣленіями и распоряженіями правленія дороги и наблюдать, чтобы въ нихъ не было отступленій или уклоненій отъ утвержденнаго устава и отъ изданныхъ правительствомъ постановленій. По его требованію, правленіе должно доставлять всѣ свѣдѣнія, къ управленію дороги относящіяся; ему должны быть открыты всѣ журналы засѣданій, шнуровыя и счетныя книги и всѣ документы. Онъ присутствуетъ въ засѣданіяхъ общаго собранія акціонеровъ, можетъ подавать свои мнѣнія и, въ случаѣ нужды, требовать, чтобы оно было внесено въ журналъ засѣданія.

3) Требованія правительственныя сообщаются правленію дороги, смотря по удобству, или непосредственно, или чрезъ инспектора, но во всякомъ случаѣ послѣдній поставляется объ нихъ въ извѣстность, для надлежащаго наблюденія и, буде нужно, настоянія.

4) Инспекторъ наблюдаетъ: чтобы дорога и всѣ на ней сооруженія и приборы имѣли благонадежную прочность, содержались въ исправности, чистотѣ и удобномъ видѣ, для безостановочнаго по дорогѣ движенія; чтобы личный составъ для надзора за безопасностію движенія сего, былъ доста-

точенъ и благонадеженъ; чтобы ремонтъ дороги и всѣхъ сооруженій производился своевременно, тщательно и съ должною предусмотрительностію для безопасности поѣздовъ; чтобы станціи, со всѣми принадлежности, содержались въ исправности и чистотѣ, а станціонные дома имѣли приличное, по временамъ года, удобство для пассажировъ.

5) Инспекторъ требуетъ: чтобы подвижной составъ желѣзной дороги, какъ-то: паровозы, тендеры, вагоны и платформы были устроены прочно и благонадежно, по системамъ, уже испытаннымъ; чтобы паровозы снабжены были предохранительными и указательными приборами, тендеры тормозами, а вагоны пассажирскіе имѣли приличныя удобства для пассажировъ, и нужное число изъ нихъ имѣли тормоза; чтобы до употребленія въ дѣло все было испытано и испробовано; чтобы весь подвижной составъ содержался въ исправности, чистотѣ, и каждому паровозу, тендеру, оси вагонной и платформамъ велся счетъ верстъ, ими пройденныхъ; чтобы осмотръ спеціальными людьми и вторичное по мѣрѣ нужды испытаніе производилось исправно; чтобы ремонтъ подвижнаго состава производился своевременно, тщательно; чтобы число паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ разнаго рода соотвѣтствовало потребностямъ движенія по дорогѣ.

6) Инспекторъ наблюдаетъ: чтобы при составленіи поѣздовъ были приняты всѣ мѣры предосторожности для ихъ безопаснаго движенія, какъ въ отношеніи состава поѣзда, такъ и надзора за нимъ; чтобы до отправки поѣздовъ, всѣ части ихъ были тщательно осмотрѣны; чтобы распредѣленіе и отправленіе поѣздовъ было удобно для публики и безопасно для движенія; чтобы при слѣдованіи поѣздовъ по дорогѣ, скорость ихъ не превосходила положеннаго предѣла, и были соблюдаемы всѣ правила благоразумной осмотрительности для отклоненія несчастныхъ случаевъ; чтобы не было произвольныхъ остановокъ поѣздовъ; чтобы экстренные поѣзды допускались только въ случаѣ дѣйствительной необходимости, и ни въ какомъ случаѣ не нарушали порядка движенія постоянныхъ поѣздовъ; чтобы для отправленія рабочихъ поѣздовъ съ матеріалами, топливомъ и т. п., или отдѣльныхъ паровозовъ, выбиралось удобное время, такъ, чтобъ путь былъ совершенно очищенъ на четверть часа до ближайшаго поѣзда.

7) Инспекторъ долженъ неослабно требовать: чтобы служащимъ на дорогѣ въ такихъ должностяхъ, отъ которыхъ зависитъ безопасность и правильность движенія, выданы были утвержденныя инструкціи; чтобы люди неспособные, ненадежные, не были терпимы въ этихъ должностяхъ; чтобы допущенные къ этимъ обязанностямъ исполняли оныя съ совершенною точностію и строгостію; чтобы не было со стороны управленія никакихъ послабленій и чтобъ всякая неисправность, всякое упущеніе подвергалось положенному взысканію. Онъ долженъ наблюдать, чтобы машинисты и ихъ помощники имѣли надлежащія свѣдѣнія и опытность для хорошаго исполненія своихъ обязаностей и чтобы опредѣлялись на эти мѣста не иначе, какъ по надлежащемъ испытаніи на дѣлѣ. На обязанности Инспектора лежитъ тоже наблюденіе за точнымъ и своевременнымъ удовлетвореніемъ

условленною платою, служащихъ по дорогѣ и особенно рабочихъ на оной людей.

8) Инспекторъ заботится, чтобы управленіе дороги принимало всѣ зависящія мѣры для предупрежденія вреда отъ искръ паровозовъ, какъ пассажирамъ и перевозимымъ предметамъ, такъ и прилегающимъ къ дорогѣ строеніямъ и землямъ. Инспекторъ также наблюдаетъ за соблюденіемъ правилъ о постройкахъ вблизи линій желѣзныхъ дорогъ.

9) Инспекторъ лично присутствуетъ при всѣхъ испытаніяхъ сооруженій дороги и подвижнаго оной состава, и подписываетъ акты, при семъ составляемые. Онъ наблюдаетъ, чтобы возводимыя вновь сооруженія, или значительныя передѣлки на дорогѣ, производились согласно утвержденымъ Министерствомъ путей сообщенія проектамъ. Въ случаѣ несчастнаго происшествія, относящагося до движенія, или устройства пути и его принадлежностей, онъ немедленно и лично производитъ осмотръ и розысканіе.

10) Инспекторъ дѣлаетъ по временамъ, и не менѣе какъ каждые четыре мѣсяца, подробные осмотры дороги и ея сооруженій, подвижнаго состава, мастерскихъ и станціонныхъ зданій, со всѣми принадлежностями.

11) Инспекторъ имѣетъ личное право на безплатный проѣздъ по желѣзной дорогѣ во всякомъ поѣздѣ; сверхъ того, онъ имѣетъ право объѣзжать дорогу для осмотра на ручной телѣжкѣ или на особомъ поѣздѣ, по его требованію, получая какъ телѣжку съ рабочими, такъ и поѣздъ отъ управленія дороги безплатно.

12) Всѣ распоряженія правленія дороги или управляющаго оною, имѣющія прямое вліяніе на безопасность, правильность и удобство движенія, не могутъ быть приводимы въ исполненіе безъ вѣдома и согласія инспектора.

13) На обязанности инспектора лежитъ пріемъ и сопровожденіе въ поѣздѣ особъ Императорской фамили.

14. Инспекторъ долженъ имѣть надзоръ за тѣмъ, чтобы проѣзжающимъ по желѣзной дорогѣ пассажирамъ не было дѣлаемо никакихъ притѣсненій, и чтобы всѣ служащіе на дорогѣ обращались съ ними вѣжливо и предупредительно, онъ долженъ вліяніемъ своимъ предупреждать безпорядки, какія могли бы произойти отъ неисполненія пассажирами законныхъ требованій лицъ, служащихъ на дорогѣ, или отъ нарушенія постановленныхъ правилъ. Въ случаѣ ослушанія, буйства или неприличнаго поведенія кого либо изъ пассажировъ, онъ имѣетъ право, несмотря на званіе виновнаго, исключить его изъ поѣзда, или передать въ руки мѣстной полиціи; онъ долженъ требовать, чтобы люди въ нетрезвомъ состояніи, какого бы они сословія ни были, вовсе не были принимаемы въ поѣзды.

15. Инспекторъ обязанъ имѣть надзоръ, чтобы нагрузка и перевозка товаровъ и взиманіе платы за оные производились во всѣхъ отношеніяхъ правильно.

16. Инспекторъ находится въ непосредственномъ вѣдѣніи Департамента желѣзныхъ дорогъ, чрезъ который получаетъ дальнѣйшія наставленія

и вообще приказанія и постановленія правительства, относительно желѣзныхъ дорогъ.

17. Инспекторъ доноситъ Министру путей сообщенія о состояніи дороги, подвижнаго состава и движенія по оной по минованіи каждой трети, въ первыхъ числахъ слѣдующей; а къ 1 апрѣля каждаго года представляетъ полный обзоръ движенія по дорогѣ за истекшій годъ. Для составленія этого обзора, инспектору должны быть доставляемы изъ правленія дороги постепенно, въ теченіе года, всѣ нужныя свѣдѣнія. Онъ представляетъ Департаменту желѣзныхъ дорогъ акты освидѣтельствованія и испытанія разныхъ сооруженій и подвижнаго состава, а также испрашиваетъ чрезъ Департаментъ утвержденія инструкцій, составленныхъ въ правленіи дороги для тѣхъ изъ служащихъ при оной, коихъ обязанности имѣютъ вліяніе на безопасность и правильность движенія по дорогѣ, равно и утвержденія проектовъ новымъ сооруженіямъ, возводимымъ на дорогѣ, или значительнымъ передѣлкамъ по оной.

18. Инспекторъ обязанъ оказывать всякое содѣйствіе управленію дороги къ лучшему устройству движенія и содержаніе ея, и съ сею цѣлью быть посредникомъ и ходатаемъ за оное у мѣстныхъ правительственныхъ установленій.

19. Инспекторъ доноситъ непосредственно Министру путей сообщенія объ особенныхъ и несчастныхъ происшествіяхъ, о неисполненіи правленіемъ общества его требованій и о всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ полагается вступательство Министра полезнымъ для службы или для дороги.

20. Надлежащія предписанія къ развитію главныхъ основаній, въ семъ приложеніи заключающихся, предоставляются усмотрѣнію и распоряженію Министра путей сообщенія.

По сравненіи этихъ правилъ съ изложенными въ Сводѣ законовъ можно усмотрѣть пропускъ лишь одной статьи стараго закона, а именно ст. 716, по которой „Инспекторъ обязанъ оказывать всякое содѣйствіе управленію дороги къ лучшему устройству движенія и содержанія ея, и съ сею цѣлью быть посредникомъ и ходатаемъ за оное у мѣстныхъ правительственныхъ установленій“.

Лѣтъ десять тому назадъ статья эта вызывала въ исполнителяхъ недоумѣніе, которое, быть можетъ, и было причиной ея пропуска.

Въ настоящее время, однако, тѣхъ особыхъ инспекторовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, о которыхъ значится въ Сводѣ законовъ и въ Общемъ уставѣ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, не существуетъ. Именнымъ Высочайшимъ указомъ 16 іюня 1892 года обязанности этихъ инспекторовъ возложены на управляющихъ частными желѣзными дорогами, какъ объ этомъ было уже упомянуто въ предыдущей главѣ „Очерка“. Идея такого замѣщенія впервые явилась въ Министерствѣ путей сообщенія 20 лѣтъ тому назадъ, въ бытность министромъ графа А. П. Бобринскаго; но встрѣченныя затрудненія какъ въ самомъ Министерствѣ путей сообщенія, такъ и внѣ его, до настоящаго времени препятствовали ея осуществленію. Будущее не-

сомнѣнно укажетъ степень ея цѣлесообразности. Впрочемъ нельзя не отмѣтить здѣсь, что еще весьма недавно особая инспекція признавалась необходимою даже на Царскосельской желѣзной дорогѣ, управляющій которой всегда состоялъ на государственной службѣ.

Введеніе въ дѣйствіе новыхъ положеній объ инспекціи желѣзныхъ дорогъ, очевидно, кореннымъ образомъ измѣнило служебное положеніе управляющихъ желѣзными дорогами, предоставляя имъ, съ одной стороны, самостоятельное и отвѣтственное управленіе административною и техническою частями эксплуатаціи, а съ съ другой — возлагая на нихъ исполненіе большинства обязанностей, лежавшихъ дотолѣ на мѣстныхъ инспекціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Между прочимъ, на дорогахъ, въ составѣ членовъ правленія коихъ находятся директоры отъ Министерства путей сообщенія, управляющій дорогою долженъ будетъ, избѣгая по возможности переписки, совѣщаться съ ними по важнѣйшимъ вопросамъ управленія, съ цѣлью установленія единства взглядовъ на мѣропріятія по эксплуатаціи дороги. Управляющіе дорогами обязаны оказывать содѣйствіе директорамъ отъ Министерства путей сообщенія къ непосредственному ознакомленію ихъ на мѣстѣ съ существующими на линіи порядками, документами и счетоводствомъ управленія.

На дорогахъ, гдѣ установленъ правительственный контрольный надзоръ за оборотами общества, отношеніе управляющаго дорогою къ контрольному учрежденію, какъ инспектора дороги, опредѣляется также особыми установленными по сему предмету правилами.

Какъ ближайшимъ блюстителямъ интересовъ частныхъ обществъ, ввѣрившихъ имъ управленіе предпріятіями, управляющимъ желѣзными дорогами отнынѣ вмѣнено въ обязанность неусыпно памятовать, что желѣзныя дороги, служащія могущественнымъ орудіемъ развитія и благосостоянія страны, призваны удовлетворять потребностямъ государственной жизни и что, по новѣйшимъ воззрѣніямъ, правильно понятые интересы частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ не могутъ не совпадать съ интересами государственными уже потому, что лишь при такомъ совпаденіи желѣзнодорожныя предпріятія могутъ удовлетворять своему назначенію и быть прочно поставленными.

Сохраняя нормальныя отношенія подчиненности къ правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ, но пріобрѣтая въ то же время право непосредственно обращаться въ Министерство путей сообщенія по предметамъ своего вѣдѣнія, управляющіе желѣзными дорогами являются передъ правительствомъ непосредственно отвѣтственными за вполнѣ исправное состояніе дорогъ и за правильность и безопасность движенія и, вмѣстѣ съ тѣмъ, легко могутъ своею дѣятельностью возстановить силу пропущенной ст. 716 раздѣла III части I тома XII Свода законовъ.

На содержаніе правительственной инспекціи по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ ежегодно отчисляется частными желѣзными дорогами по $^1/_2\%$

съ ихъ валоваго дохода, что въ настоящее время составляетъ 1.005.000 рублей.

Мѣстная инспекція на сооружаемыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Сооруженіе частныхъ желѣзныхъ дорогъ производится подъ надзоромъ мѣстнаго правительственнаго инспектора, права и обязанности котораго опредѣляются особою инструкціею.

На содержаніе этого инспектора и состоящаго при немъ штата служащихъ назначается сумма по разцѣночной вѣдомости сооруженія каждой данной дороги.

Заводская инспекція. Надзоръ за правильнымъ изготовленіемъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей для казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ съ ноября 1885 г. возложенъ на образованную въ составѣ Министерства путей сообщенія заводскую инспекцію.

Заводская инспекція состоитъ въ вѣдѣніи главнаго заводскаго инспектора.

Непосредственное наблюденіе за правильнымъ изготовленіемъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей на заводахъ и пріемъ этихъ принадлежностей, по надлежащемъ испытаніи ихъ прочности, для передачи желѣзнымъ дорогамъ, возлагается на заводскихъ инспекторовъ.

Заводскимъ инспекторамъ, кромѣ штатнаго содержанія, выдается задѣльное вознагражденіе, въ зависимости отъ количества принятыхъ ими предметовъ, причемъ имъ назначается: по 15 руб. съ каждаго паровоза, по 5 руб. съ каждаго пассажирскаго вагона, по 2 руб. 50 коп. съ каждаго товарнаго вагона и платформы и по $^1/_{16}$ коп. съ каждаго пуда рельсовъ, скрѣпленій, запасныхъ частей и другихъ металлическихъ издѣлій. Когда общая сумма сего вознагражденія вмѣстѣ съ штатнымъ содержаніемъ инспектора достигнетъ 4.000 руб. въ годъ, то дальнѣйшее вознагражденіе исчисляется по приведеннымъ нормамъ въ половинномъ размѣрѣ.

Казенныя и частныя желѣзныя дороги, при сдачѣ имъ принятыхъ заводскими инспекторами желѣзнодорожныхъ принадлежностей, обязаны уплачивать въ пользу казны: а) по 60 руб. съ паровоза, б) по 20 руб. съ пассажирскаго вагона, в) по 10 руб. съ товарнаго вагона или платформы и г) по $^3/_8$ коп. съ каждаго пуда рельсовъ, скрѣпленій, запасныхъ частей подвижнаго состава и другихъ металлическихъ издѣлій. Общая сумма сбора за каждый отдѣльный заказъ не можетъ быть менѣе 25 руб.

Въ настоящее время возбужденъ вопросъ объ усиленіи штатовъ этой инспекціи, для избѣжанія, по возможности, случаевъ порученія одному инспектору наблюдать за нѣсколькими заводами, что оказывалось часто неудобоисполнимымъ.

Ст. 2. Желѣзнодорожная полиція.

Охраненіе внѣшняго порядка, благочинія и общественной безопасности при началѣ развитія нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ было возложено на

*

желѣзнодорожную полицію. Полиція эта состояла изъ жандармскаго полицейскаго управленія, подчиненнаго технической администраціи каждой желѣзной дороги, управляющій которой назначался правительствомъ (Царскосельская, Николаевская ж. д.). Затѣмъ, когда новыя дороги стали строиться частными обществами, жандармскія полицейскія управленія получили самостоятельность, съ подчиненіемъ ихъ только общему въ государствѣ учрежденію—управленію корпуса жандармовъ.

Согласно ст. 183—187, Общаго устава полицейскій надзоръ на желѣзныхъ дорогахъ организованъ на слѣдующихъ основаніяхъ.

183. Охраненіе внѣшняго порядка, благочинія и общественной безопасности въ раіонѣ дѣйствія жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ возлагается на чиновъ сихъ управленій, которые исполняютъ, въ семъ отношеніи, всѣ обязанности общей полиціи, пользуясь притомъ всѣми правами, ей присвоенными.

184. Раіонъ дѣйствій жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ простирается на все пространство земли, отчужденной подъ желѣзныя дороги, и на всѣ находящіяся на сей полосѣ постройки и сооруженія. Случаи, въ которыхъ, по мѣстнымъ условіямъ или въ виду особыхъ обстоятельствъ, дѣйствія чиновъ сихъ управленій распространяются за предѣлы означеннаго раіона, опредѣляются Министромъ внутреннихъ дѣлъ, по соглашенію съ Министромъ юстиціи.

Чины жандармскихъ полицейскихъ управленій жел. дорогъ по отношенію къ изслѣдованію преступленій и проступковъ, совершающихся въ раіонѣ ихъ дѣйствій, вполнѣ замѣняютъ общую полицію, посему имъ предоставляются всѣ ея права и возлагаются на нихъ всѣ ея обязанности.

185. Всѣ служащіе на желѣзныхъ дорогахъ обязаны: 1) оказывать чинамъ жандармскихъ полицейскихъ управленій содѣйствіе по исполненію лежащихъ на сихъ чинахъ обязанностей; 2) немедленно сообщать означеннымъ чинамъ о всѣхъ замѣченныхъ происшествіяхъ, заключающихъ въ себѣ признаки преступленія или поступка, и 3) доставлять, по требованіямъ желѣзнодорожной полиціи, свѣдѣнія, необходимыя для исполненія возложенныхъ на нее обязанностей.

186. Въ случаѣ отсутствія чиновъ жандармскихъ полицейскихъ управленій на мѣстѣ совершенія преступленія, служащіе на желѣзныхъ дорогахъ до прибытія жандармской полиціи, охраняютъ слѣды преступленія всѣми зависящими отъ сихъ лицъ способами.

187. Подробныя правила объ обязанностяхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ по оказанію содѣйствія чинамъ жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ, порядкѣ исполненія сихъ обязанностей, а также относительно правъ, которыми при этомъ пользуются упомянутые служащіе, утверждаются въ законодательномъ порядкѣ.

Спеціальный характеръ дѣятельности желѣзнодорожной полиціи вызываетъ необходимость нѣкоторой технической подготовки ея агентовъ къ

возможности судить о причинахъ различныхъ на дорогахъ случаевъ, зависящихъ отъ особенностей и условій желѣзнодорожныхъ порядковъ и сооруженій, и въ тоже время служить и желѣзнымъ дорогамъ, оберегая послѣднія отъ злоупотребленія и безпорядковъ.

Съ этою цѣлью преподаны правила, которыми жандармскіе чины обязаны руководствоваться при осмотрахъ мѣстностей и составленіи протоколовъ о несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Вотъ списокъ этихъ правилъ:

а) *Относительно пути.* Слѣдуетъ тотчасъ же осмотрѣть путь отъ машины по направленію, противуположному тому, въ какомъ она двигалась. Поэтому направленію необходимо осмотрѣть: не сорваны ли рельсы со шпалъ, не согнуты-ли рельсы и если согнуты, то въ какую сторону, не сломаны ли они и въ такомъ случаѣ, гдѣ именно—въ *стыкахъ* или въ иномъ мѣстѣ, какую поверхность представляютъ изломы — свѣжую, блестящую или давнюю, потускнѣвшую и ржавую, нѣтъ ли на рельсахъ, головкѣ, шейкѣ или бокахъ слѣдовъ *реборды* колеса, краски и именно какой, сбиты-ли головки *костылей*, или же костыли вырваны изъ шпалъ; есть ли въ стыкахъ всѣ болты; сколько на длину рельсъ приходится шпалъ, лежатъ ли они поверхъ балласта или погружены въ него, на сколько шпалы крѣпки, нѣтъ ли въ мѣстахъ, гдѣ вбиты костыли, гнилыхъ мѣстъ, нѣтъ ли на шпалахъ слѣдовъ шедшаго колеса или иного предмета, нѣтъ ли свѣжихъ вдавленій, поперечныхъ бороздъ и переломовъ.

Слѣдуя все далѣе, по вышеозначенному направленію, необходимо вымѣрить разстояніе между рельсами въ томъ мѣстѣ, гдѣ ни одного изъ вышеозначенныхъ измѣненій замѣчено не будетъ.

Такое же измѣреніе сдѣлать и на томъ пространствѣ пути, гдѣ усмотрѣны какія либо измѣненія, причемъ измѣрить разстояніе рельсовъ и тамъ, гдѣ они остались на мѣстахъ прикрѣпленія, и тамъ, гдѣ они сорваны; въ послѣднемъ случаѣ слѣдуетъ измѣрять разстояніе между внутренними костылями. Далѣе необходимо также обратить вниманіе на то, нѣтъ ли на всемъ протяженіи осмотрѣннаго пути, на самомъ полотнѣ или по обѣимъ сторонамъ его, какихъ либо частей машины или вагоновъ, какъ-то: рессоръ, осей, колесъ, бандажей и т. п., нѣтъ ли въ нихъ изломовъ и какого свойства, т. е. со свѣжими или давними поверхностями, также нѣтъ ли слѣдовъ прошедшаго по нимъ колеса и, вообще, нѣтъ ли другихъ предметовъ со слѣдами прошедшаго колеса.

Всѣ эти характеристическіе признаки должны быть записаны въ протоколъ осмотра мѣстности, которую, по возможности, слѣдуетъ изобразить на чертежѣ, приложенномъ къ протоколу. Затѣмъ, необходимо также осмотрѣть балластъ, т. е. измѣрить его толщину, и описать состояніе его: образуется ли онъ изъ сплошной, непрерывной и ровной массы, или же есть въ немъ перерывы, трещины, сдвиги, впадины и т. п., а также и замерзъ ли грунтъ, или онъ талый (если несчастіе было весною или зимою).

б) *Относительно машины.* Необходимо прежде всего осмотрѣть, въ какомъ положеніи находятся регуляторъ и рычагъ перемѣны движенія, открытъ-ли или закрытъ регуляторъ и поставленъ ли рычагъ на движеніе впередъ или назадъ, или же стоитъ на серединѣ; заторможень ли тормазъ тендера, цѣлы-ли башмаки, закрыты-ли краны водянаго уровня. Затѣмъ осмотрѣть рессоры, колеса, бандажи, оси, буксы, шатуны, кулисы и всѣ части движущагося механизма; не находится-ли въ нихъ гдѣ-либо переломовъ или надломовъ, и свѣжи есть, то каковы поверхности, свѣжія или давнія, нѣтъ-ли гдѣ стертой окраски и велико-ли пространство потертаго мѣста; далѣе необходимо провѣрить параллельность осей, посредствомъ измѣренія разстоянія соотвѣтствующихъ концовъ ихъ. Слѣдуетъ также обратить вниманіе на то, не искривлены-ли онѣ, а для этого необходимо измѣрить разстояніе между колесами по окружности ихъ. Въ заключеніе должно обратить вниманіе на то, цѣлы-ли цилиндры и есть-ли поврежденія въ другихъ частяхъ машины. Всякія, отдѣльно отъ машины найденныя части ея должны быть тщательно сохранены и, по возможности, осмотрѣны—нѣтъ-ли въ нихъ изломовъ, искривленій и иныхъ поврежденій, а также слѣдуетъ замѣтить состояніе буферовъ и цѣпей.

в) *Относительно вагоновъ.* Въ вагонахъ, сошедшихъ съ рельсовъ, необходимо осмотрѣть колеса, оси, буксы и измѣрить параллельность осей и ихъ прямолинейность указаннымъ выше порядкомъ. Въ вагонахъ же, снабженныхъ тормазами, какъ сошедшихъ, такъ и не сошедшихъ съ рельсовъ, осмотрѣть, заторможены-ли тормаза, цѣлы-ли башмаки, въ какомъ состояніи буфера и рессоры, а также, въ какомъ состояніи находится веревка, обыкновенно протягиваемая по всей длинѣ поѣзда: цѣла-ли она или порвана и, вообще, была-ли она на своемъ мѣстѣ.

г) *Вообще.* Все означенное описаніе различныхъ поврежденій должно быть сдѣлано только тогда, когда несчастіе произошло въ пути съ отдѣльнымъ поѣздомъ или машиною; ибо всѣ другія несчастія, происходящія или отъ встрѣчи двухъ поѣздовъ, или отъ настиганія одного

поѣзда другимъ, или, наконецъ, отъ передвиженій на станціяхъ (маневровъ) всегда бываютъ послѣдствіемъ нерадѣнія и неисполненія предписанныхъ правилъ со стороны служащихъ на желѣзной дорогѣ. Въ подобныхъ случаяхъ осмотръ мѣста несчастія, и вообще слѣдовъ этого несчастія, долженъ быть, по общимъ правиламъ, сдѣланъ непремѣнно; разница заключается только въ томъ, что, при несчастіяхъ отъ столкновеній поѣздовъ или отъ маневрированія машины на станціи, нѣтъ надобности описывать подробно поврежденія каждой части машины и вагоновъ, тогда какъ при несчастіи съ поѣздомъ въ пути это положительно необходимо; осмотръ же въ первомъ случаѣ долженъ, очевидно, заключать въ себѣ такого рода, напримѣръ, свѣдѣнія: какъ была стрѣлка поставлена, какъ слѣдуетъ поѣздъ по росписанію, сколько вагоновъ испорчено и т. п.

Независимо отъ всего сказаннаго, начальники жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ и начальники отдѣленій должны истребовать отъ управленій желѣзныхъ дорогъ необходимыя для руководства при производствѣ дознаній и слѣдственныхъ дѣйствій инструкціи: о движеніи поѣздовъ, о содержаніи пути, начальникамъ станцій, стрѣлочникамъ, составителямъ поѣздовъ, оберъ-кондукторамъ, дорожной стражѣ и телеграфу и т. п.

Начальники и всѣ чины жандармскаго полицейскаго управленія по служебнымъ надобностямъ имѣютъ безплатный проѣздъ на всѣхъ поѣздахъ по желѣзнымъ дорогамъ, причемъ офицеры этихъ управленій имѣютъ право, по выданнымъ имъ билетамъ, на провозъ безплатно 3-хъ пудовъ (49,14 килограмъ) багажа, а нижніе чины сихъ управленій — одного пуда (16,38 килограммъ).

На содержаніе жандармской желѣзнодорожной полиціи въ настоящее время расходуется желѣзными дорогами въ годъ 1.126.536 рублей, что составляетъ въ среднемъ по 42 р. 42 к. на версту протяженія дорогъ.

Ст. 3. Спеціальная охрана на нѣкоторыхъ пунктахъ дорогъ и въ поѣздахъ.

Охрана отъ похищенія товаровъ и частей подвижнаго состава и пути. Исключительныя условія многихъ мѣстностей Россіи, зависящія главнымъ образомъ отъ малой населенности раіоновъ, прилегающихъ къ желѣзнодорожнымъ линіямъ, и отъ значительнаго протяженія многихъ станцій, не всегда огражденныхъ прочными оградами, вызываютъ въ извѣстныхъ случаяхъ необходимость принятія особыхъ мѣръ съ цѣлью охраненія грузовъ и частей подвижнаго состава и пути отъ расхищенія злоумышленниками.

Мѣры эти заключаются въ учрежденіи или особыхъ полицейскихъ постовъ, или спеціальной стражи, или, наконецъ, въ соединеніи этихъ обѣихъ мѣръ. Напримѣръ, на С.-Петербургской и Московской станціяхъ Николаевской дороги охрана съ 1881 года организована на слѣдующихъ основаніяхъ:

§ 1. Съ цѣлью лучшей охраны С.-Петербургской пассажирской и товарной станцій, при возможномъ сокращеніи расхода, употребляемаго на этотъ предметъ, вся станціонная площадь со всѣми путями, дворами, пакгаузами и складами: раздѣляется на 9 участковъ и 4 полицейскихъ поста съ 12 полицейскими будками.

Надсмотрщики. § 2. На каждый участокъ назначается 2 надсмотрщика, которые смѣняются посуточно.

Надсмотрщики подчиняются непосредственно:

а) смотрителямъ дворовъ и ихъ помощникамъ;

б) начальникамъ конторъ;

в) начальнику маневровъ;

г) помощникамъ начальниковъ станцій;

д) начальникамъ станцій, а также лицамъ, поставленнымъ выше ихъ въ служебной іерархіи.

Въ свою очередь надсмотрщикамъ подчиняются:
а) составители поѣздовъ и прицѣпщики;
б) стрѣлочники;
в) сторожа;
г) рабочіе всѣхъ службъ въ предѣлахъ участка.

§ 3. Главная обязанность надсмотрщика въ часы его дежурства состоятъ, въ постоянномъ личномъ наблюденіи за сохранностью товаровъ, хранящихся въ открытыхъ складахъ и пакгаузахъ, за цѣлостью замковъ, и пломбъ на вагонахъ, воротахъ и калиткахъ, подвижнаго состава и принадлежностей зданій и путей, за порядкомъ и чистотою и за всѣми вообще дѣйствіями служащихъ и публики, обращающихся на дворахъ и путяхъ станціи. Для этой цѣли онъ обязанъ:

а) находиться всегда на путяхъ и дворахъ, совершая какъ можно чаще обходы, причемъ въ холодное время ему не возбраняется заходить въ стрѣлочныя и полицейскія будки для отогрѣванія;

б) недопускать пребыванія постороннихъ лицъ въ мѣстахъ, назначенныхъ исключительно для служебныхъ занятій и въ особенности на путяхъ станцій, имѣя особый надзоръ за всѣми подозрительными лицами.

в) слѣдить за разстановкою экипажей, пріѣзжающихъ на станціи съ товаромъ и вывозящихъ таковой со станціи;

г) наблюдать за правильнымъ размѣщеніемъ груженыхъ и порожнихъ вагоновъ на путяхъ станціи, за быстрою подачею и уборкою подвижнаго состава, за надлежащею группировкою товаровъ сложенныхъ въ открытыхъ складахъ, правильною ихъ увязкою брезентами, за очисткою дворовъ, платформъ, путей и стрѣлокъ и постоянной готовности и исправности пожарныхъ инструментовъ и сигналовъ;

д) руководить маневрами въ предѣлахъ участка и наблюдать за дѣйствіями составителей, сцѣпщиковъ, стрѣлочниковъ, сторожей и рабочихъ, отстраняя нетрезвыхъ, недопуская самовольныхъ отлучекъ, а на дежурствѣ куреніе табаку въ мѣстахъ, гдѣ оно недозволено, и т. п.

§ 4. Надсмотрщики принимаютъ необходимыя мѣры къ немедленному прекращенію замѣченныхъ неисправностей, обращаясь, въ случаѣ надобности, за содѣйствіемъ дежурныхъ городовыхъ и прочихъ служащихъ, которые обязаны оказать имъ всякое законное содѣйствіе.

§ 5. Въ случаѣ какихъ либо происшествій, надсмотрщикъ обязанъ немедленно явиться на мѣсто для принятія зависящихъ отъ него мѣръ, подачи необходимыхъ сигналовъ, вызова подлежащихъ служащихъ и собранія на мѣстѣ по горячимъ слѣдамъ всѣхъ необходимыхъ справокъ о причинахъ и обстоятельствахъ случая, для своевременнаго составленія установленнаго акта.

§ 6. При обходѣ станціи лицами выше ихъ стоящими въ служебномъ отношеніи, надсмотрщики обязаны являться къ нимъ для полученія приказаній.

§ 7. Надсмотрщики снабжаются духовыми рожками, для подачи, въ случаѣ надобности, сигнала тревоги и призыва на помощь, согласно положенія о сигналахъ.

Всякій агентъ, какой бы то ни было службы, не задержанный какими либо неотложенными занятіями услышавъ этотъ сигналъ, обязанъ явиться немедленно на мѣсто, подъ опасеніемъ строгой отвѣтственности. Обязанность эта прежде всего, относится до чиновъ полиціи.

Городовые. § 8. На каждый полицейскій подвижной постъ назпается по 3 городовыхъ.

Городовые распредѣляются по полицейскимъ будкамъ, по одному на будку, причемъ въ каждомъ подвижномъ постѣ одновременно дежурятъ 2 — одинъ въ качествѣ дежурнаго, другой—подчастка и третій отдыхаетъ. Во время отдыха, отлучка съ поста допускается лишь по особому разрѣшенію завѣдывающаго полицейскою командою.

§ 9. Дежурные и подчаски смѣняются каждые 8 часовъ.

§ 10, Городовые подчиняются непосредственно завѣдывающему полицейскою командою.

§ 11. Общія обязанности городовыхъ опредѣляются вообще общею инструкціею городовымъ С.-Петербургской полиціи, насколько таковая къ нимъ относиться можетъ.

Вообще же главныя обязанности ихъ заключаются въ:

а) надзоры за ввѣренными имъ постами и подачи помощи въ случаѣ призыва;

б) задержаніи подозрительныхъ лицъ и представленіи ихъ черезъ подчаска завѣдывающему полицейскою командою, для дальнѣйшаго ихъ направленія;

в) о всѣхъ замѣченныхъ неправильныхъ дѣйствіяхъ служащихъ на желѣзной дорогѣ, чины полиціи сообщаютъ черезъ завѣдывающаго командою начальнику С.-Петербургской пассажирской или товарной станціи, равнымъ образомъ служащіе на желѣзной дорогѣ, замѣтивъ допущенія со стороны городовыхъ, сообщаютъ о томъ завѣдывающему командою, черезъ посредство начальника пассажирской или товарной станціи.

§ 12. Пріемъ въ полицейскую команду производится исключительно по распоряженію полицейской власти, причемъ управленіе дороги имѣетъ право требовать удаленія со станціи лицъ нерадивыхъ, нетрезвыхъ и, вообще, не соотвѣтствующихъ назначенію.

Сторожа. § 15. Въ распоряженіе каждаго надсмотрщика, для усиленія надзора въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ въ этомъ оказывается особая необходимость, назначается извѣстное, утвержденное начальникомъ эксплоатаціи, число сторожей, независимо отъ городовыхъ и

опредѣленныхъ штатомъ привратниковъ. Распредѣленіе этихъ сторожей по участкамъ и постамъ предоставляется непосредственному усмотрѣнію начальника товарной станціи.

Затѣмъ увеличеніе числа сторожей допускается лишь въ случаѣ склада товара на открытыхъ мѣстахъ, въ случаѣ недостатка мѣста въ крытыхъ пакгаузахъ, причемъ на каждый сложенный на открытомъ мѣстѣ вагонъ будетъ положенъ извѣстный расходъ. Образованіе открытыхъ складовъ допускается лишь съ особаго каждый разъ разрѣшенія начальника эксплуатаціи.

Охрана въ поѣздахъ. Особое значеніе подобныя мѣры пріобрѣтаютъ на восточной окраинѣ государства, гдѣ желѣзнодорожная сѣть пролегаетъ нерѣдко въ пустынной мѣстности, населенной полудикими племенами, прибѣгающими иногда къ открытому нападенію на желѣзнодорожные поѣзды и личный составъ. На Закавказской дорогѣ, согласно требованію мѣстной власти, съ февраля текущаго 1892 года багажные и главные кондукторы пассажирскихъ поѣздовъ снабжены револьверами.

Ст. 4. Пожарная организація.

Составилъ инженеръ А. К. Гибшманъ.

Обезпеченіе желѣзныхъ дорогъ отъ пожаровъ озабочивало всегда и администрацію желѣзныхъ дорогъ и правительство. Существовавшія распоженія подтверждены Высочайше утвержденнымъ Общимъ уставомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ которомъ между прочимъ сказано:

Ст. 176. На каждой станціи должны находиться огнегасительные инструменты въ потребномъ числѣ и подлежащей исправности. Опредѣленіе рода и количества инструментовъ зависитъ отъ Министра путей сообщенія, который входитъ по сему предмету въ соглашеніе съ Министромъ внутреннихъ дѣлъ.

Ст. 177. Желѣзнодорожныя станціи обязаны оказывать содѣйствіе тушенію пожаровъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ и вблизи оныхъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда требуется для тушенія пожарная команда, перевезти ее съ первымъ поѣздомъ, если таковой отходитъ не позднѣе какъ черезъ полчаса послѣ полученія требованія, а въ противномъ случаѣ съ экстреннымъ поѣздомъ. Дорогамъ предоставляется оказывать эту помощь безплатно или за установленную плату.

Кромѣ общихъ мѣръ предосторожности, принимаемыхъ при постройкѣ зданій, желѣзнымъ дорогамъ вмѣнено въ обязанность:

А. По отношенію пути —

1) для предупрежденія пожаровъ на мостахъ, имѣть на всѣхъ значительныхъ мостахъ бочки или чаны, наполненные водою;
2) для предупрежденія лѣсныхъ пожаровъ: а) полосу отчужденія въ лѣсныхъ участкахъ содержать чистою отъ валежника, вереска, сухихъ листьевъ и лѣснаго муссора, а сухопостойныя деревья срубать, б) стоги сѣна, скирды хлѣба и склады легковоспламеняющихся предметовъ допускать только вблизи путевыхъ будокъ.

B. По отношенію къ зданіямъ —

1) для предупрежденія несчастій съ людьми во время пожаровъ, въ каждомъ двухъ-или многоэтажномъ домѣ имѣть двѣ постоянныя лѣстницы изъ несгораемаго матеріала, расположенныя въ нѣкоторомъ разстояніи одна отъ другой, а гдѣ устройство второй внутренней лѣстницы оказалось бы неудобнымъ, замѣнять ее наружною металлическою; приставныя же лѣстницы употреблять лишь какъ подспорье для спасанія людей, а главнымъ образомъ, какъ средство для тушенія пожаровъ въ недоступныхъ безъ сихъ лѣстницъ чердакахъ.

C. По отношенію подвижнаго состава —

1) согласно § 27 утвержденныхъ Министромъ путей сообщенія правилъ содержанія подвижнаго состава, снабдить каждый паровозъ приспособленіемъ для удержанія вылетающихъ изъ трубы и топки искръ;

2) согласно тѣмъ же правиламъ, приспособить паровозы для качанія воды, чтобы тушить пожаръ;

3) соблюдать введенныя постановленіемъ Министра путей сообщенія отъ 28 іюня 1890 года № 8.441 правила для предупрежденія пожаровъ въ желѣзнодорожныхъ поѣздахъ.

Циркуляръ этотъ изданъ вслѣдствіе нѣсколькихъ пожарныхъ случаевъ, бывшихъ въ 1889 и 1890 гг. въ поѣздахъ съ пассажирами, и, въ виду общаго интереса, приводится здѣсь безъ сокращеній.

Отопленіе вагоновъ. 1) Топки какой бы то ни было системы отопленія не должны помѣщаться въ непроходныхъ пассажирскихъ и арестантскихъ вагонахъ.

2) Полъ, потолокъ и стѣнки около топки должны быть обшиты желѣзомъ на войлокѣ.

3) Раздѣлка дымовыхъ трубъ при всякомъ родѣ отопленія вагоновъ, равно какъ и раздѣлка разводящихъ трубъ при отопленіи грѣтымъ воздухомъ, при пропускѣ трубъ чрезъ стѣны, полъ и потолокъ вагона, должна быть сдѣлана изъ несгораемаго матеріала и притомъ такъ, чтобы возможенъ былъ осмотръ раздѣлки безъ отсылки вагона въ мастерскую.

4) Топливо для вагоновъ должно помѣщаться въ особыхъ ящикахъ.

Освѣщеніе вагоновъ. 5) Внутреннее освѣщеніе вагоновъ минеральными маслами не допускается.

6) Освѣщеніе минеральными маслами фонарей поѣздной прислуги пассажирскихъ поѣздовъ воспрещается.

7) Приборы для освѣщенія вагоновъ должны быть заключены въ фонари, запираемые ключемъ, находящимся у поѣздной прислуги.

8) Надъ фонаремъ, отстоящимъ отъ потолка вагона менѣе чѣмъ на 1 футъ, должна быть устроена вытяжная труба.

9) Раздѣлка вытяжныхъ трубъ при пропускѣ ихъ чрезъ потолокъ должна быть устроена съ соблюденіемъ требованій ст. 3.

Мѣры общія. 10) Всѣ пассажирскіе и арестантскіе вагоны должны имѣть свободное сообщеніе съ сосѣдними вагонами.

11) Полы тормазныхъ площадокъ вагоновъ должны быть устроены сплошные, а не въ разбѣжку.

12) Запираніе на ключъ дверей въ устроенныхъ съ проходными дверями вагонахъ съ пассажирами, равно какъ и запираніе на ключъ боковыхъ дверей въ пассажирскихъ и товарныхъ вагонахъ, при перевозкѣ въ нихъ войскъ и пассажировъ, не допускается.

Примѣчаніе. На окончныхъ станціяхъ, для удобства контроля, разрѣшается запирать двери съ одной стороны вагона, но съ тѣмъ, чтобы таковыя были отперты передъ отходомъ поѣзда.

13) Употребленіе ваты для обивки стѣнъ и потолковъ вагоновъ и снабженіе вагоновъ джутовыми, кокосовыми и иными быстро воспламеняющимися занавѣсками, сторами или коврами не допускается.

14) Пространство, въ которое опускаются оконныя рамы, должно быть обдѣлано металломъ, съ отводомъ воды наружу, или снабжено приспособленіемъ для прикрытія его или для надлежащей его очистки отъ сору.

15) Употребленіе въ пассажирскихъ помѣщеніяхъ всякаго рода лампочекъ,—спиртовыхъ, бензинныхъ и другихъ, для разогрѣванія пищи и другихъ надобностей, — не допускается.

16) Каждая поѣздная бригада должна имѣть въ своемъ распоряженіи на поѣздѣ гидропультъ и не менѣе 2-хъ ведеръ.

17) Кондукторы обязаны обходить вагоны по нѣсколько разъ, какъ днемъ, такъ и ночью.

18) Поѣзднымъ ламповщикамъ и истопникамъ долженъ быть обезпеченъ отдыхъ не менѣе того, который указанъ § 7 Правилъ движенія; при постоянныхъ же и ежедневныхъ дежурствахъ до полусутокъ и болѣе; если большая часть сихъ дежурствъ приходится на ночное время, имъ долженъ быть предоставленъ суточный отдыхъ, по крайней мѣрѣ, разъ въ недѣлю; такой же отдыхъ долженъ предоставляться при постоянномъ ежедневномъ дежурствѣ по 16 часовъ; если же вслѣдъ за дежурствомъ не дается отдыха, равнаго числу часовъ дежурства, то непрерывный отдыхъ между дежурствами не долженъ быть менѣе 8 часовъ.

Въ отношеніи существующихъ способовъ для предупрежденія пожаровъ надо замѣтить, что

1) многія жилыя строенія на линіяхъ, независимо отъ мѣръ предосторожности, снабжены лѣстницами, дающими возможность дойти до верха крыши;
2) станціи и пакгаузы, хотя снабжены обязательно приспособленіями для тушенія пожаровъ, большею частью, неимѣютъ достаточно воды на всѣхъ огнеопасныхъ пунктахъ, а также персонала для предупрежденія несчастныхъ случаевъ;
3) мастерскія и паровозныя зданія тоже снабжены пожарными приспособленіями, но пожары въ мастерскихъ все-таки случаются и, въ большинствѣ случаевъ, происходятъ отъ неосторожнаго обращенія съ огнемъ вблизи дерева;
4) пожары въ поѣздахъ случаются весьма рѣдко; но такъ какъ здѣсь могутъ пострадать лица постороннія, то пожары въ поѣздахъ вызываютъ глубокое неудовольствіе въ странѣ; поэтому рядъ мѣръ предосторожности, который предвиденъ въ вышеприведенномъ постановленіи Министра путей сообщенія, отъ 28 іюня 1890 г. № 8.441, представляется совершенно необходимымъ.

Средства для тушенія пожаровъ, имѣющіяся въ распоряженіи дорогъ, въ вѣдѣніи какой бы службы они ни состояли, находятся на большинствѣ дорогъ, въ техническомъ отношеніи, подъ наблюденіемъ одного лица, которое или само, или при посредствѣ подчиненныхъ ему агентовъ, обязано періодически испытывать приборы и, въ случаѣ надобности, отдавать ихъ въ починку. Комплектъ противупожарныхъ приспособленій состоитъ обыкновенно изъ пожарныхъ трубъ, бочекъ, багровъ, ведеръ, лѣстницъ и проч. и описывать его здѣсь, очевидно, нѣтъ надобности.

Имѣющіяся на всѣхъ паровозахъ приспособленія для тушенія пожаровъ состоятъ въ томъ, что на какой либо части (инжекторѣ, кранѣ или другомъ мѣстѣ) водопровода, между котломъ и инжекторомъ, дѣлается надставка для навинчиванія пожарныхъ рукавовъ. На нѣкоторыхъ дорогахъ рукава эти наматываются на особые станки, находящіеся на паровозахъ, и бываютъ длиною до 70 метровъ и болѣе; нѣкоторыя же дороги снабжаютъ багажные вагоны пассажирскихъ поѣздовъ рукавами на длину поѣзда.

Примѣчаніе. О приспособленіяхъ для предупрежденія вылетанія искръ изъ паровозовъ сказано въ описаніи подвижнаго состава.

Нельзя однако не признать, что кромѣ причины, существующей и на заграничныхъ дорогахъ, — вылетанія искръ изъ проходящихъ паровозовъ,— огонь является у насъ, къ сожалѣнію, слишкомъ часто непрошеннымъ гостемъ: наши дороги пролегаютъ нерѣдко по малонаселеннымъ мѣстностямъ, а жилыя зданія и станціи въ сѣверной полосѣ построены большею частью изъ дерева; климатъ же нашъ требуетъ, чтобы строенія отапливались въ теченіе 6—7 мѣсяцевъ въ году. Всѣ эти условія способствуютъ распространенію пожаровъ. Для лучшей характеристики этого вопроса, на стр. 24—26 приведены двѣ вѣдомости, А и Б, о пожарахъ, бывшихъ въ послѣдніе пять лѣтъ на частныхъ и казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, дающія возможность выводовъ по различнымъ комбинаціямъ.

Что касается принятыхъ у насъ способовъ страхованія, какъ мѣръ, уменьшающихъ причиняемый пожарами ущербъ, то оказывается, что наши дороги въ этомъ отношеніи имѣютъ различные взгляды. Наибольшая сѣть — казенныя дороги — не страхуетъ своего имущества и никакого страховаго фонда не имѣетъ; слѣдующія за тѣмъ по величинѣ дороги— Юго-западныя и Главнаго общества — дѣлаютъ постоянное отчисленіе въ особый страховой фондъ; затѣмъ есть многія дороги, которыя страхуютъ себя противъ пожаровъ въ спеціальныхъ страховыхъ обществахъ; наконецъ есть дороги, установившія между собою взаимное страхованіе, а именно — Козлово-воронежская, Фастовская, Курско-харьково-азовская и Орловско-грязская, послѣднія двѣ до перехода ихъ въ казну.

Въ заключеніе и для пополненія этого краткаго описанія пожарныхъ устройствъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ не безполезно будетъ привести протоколъ VIII, желѣзнодорожной секціи съѣзда русскихъ дѣятелей по пожарному дѣлу, засѣдавшаго въ С.-Петербургѣ въ минувшемъ іюнѣ.

VIII Секція, по причинѣ незначительнаго количества поступившаго на ея разсмотрѣніе матеріала, имѣла всего одно засѣданіе, 20-го сего іюня. На этомъ засѣданіи было доложено, на основаніи оффиціальныхъ документовъ, о состояніи пожарной части на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и о средствахъ охраненія отъ огня ихъ сооруженій и поѣздовъ, а затѣмъ обсуждались тезисы, поступившіе чрезъ Совѣтъ Съѣзда, внесенные членомъ Секціи А. И. Островскимъ, инструкторомъ по пожарной части на Варшаво-вѣнской желѣзной дорогѣ.

Изъ 24-хъ внесенныхъ г. Островскимъ тезисовъ признаны относящимися къ VIII Секціи только 10; остальные же найдены подлежащими разсмотрѣнію IV Секціи (спеціально пожарной).

По содержанію разсмотрѣнныхъ VIII Секціею тезисовъ постановлено *о желательности:*

1) организаціи пожарной части на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ на основаніи одного общаго положенія, примѣненнаго на каждой дорогѣ къ ея условіямъ и особенностямъ;

2) назначенія на каждой дорогѣ завѣдывающаго пожарною частью изъ спеціалистовъ пожарнаго дѣла;

3) вознагражденія желѣзнодорожныхъ служащихъ, отличившихся на пожарахъ, изъ средствъ страховыхъ обществъ на дорогахъ, застраховывающихъ свое имущество, и изъ средствъ самихъ дорогъ, если онѣ имущество свое не страхуютъ;

4) установки при особо опасныхъ въ пожарномъ отношеніи пунктахъ и на станціяхъ, неимѣющихъ дежурныхъ паровозовъ и расположенныхъ близъ населенныхъ мѣстъ, на высокихъ столбахъ, колоколовъ для набата, отличныхъ отъ обыкновенныхъ станціонныхъ колоколовъ, или же установки на тѣхъ же пунктахъ другихъ призывныхъ сигналовъ большой силы;

5) сохраненія огнегасительныхъ снарядовъ въ отопляемыхъ помѣщеніяхъ, хотя бы въ пассажирскихъ зданіяхъ и товарныхъ конторахъ, въ постоянной исправности и готовности къ дѣйствію (бочки съ водой);

6) устройства, гдѣ требуется, поперекъ станціонныхъ путей мостковъ или дорогъ, удобныхъ для сообщенія наиболѣе опасныхъ въ пожарномъ отношеніи пунктовъ станцій съ помѣщеніемъ огнегасительныхъ снарядовъ, и незанятія этихъ дорогъ вагонами;

Вѣдомость А — пожарнымъ случаямъ, бывшимъ на 31 желѣзной дорогѣ

(Здѣсь же показаны Курско-харьково-азовская и Либаво-роменская желѣзныя дороги

Группа.	НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ.	Эксплуатаціонная длина.	Поѣздо-верстъ за 1891 г. (въ тысячахъ).	На станціяхъ.				
				въ зданіяхъ.				
				1887	1888	1889	1890	1891
I.	Боровичская	28	32	—	—	—	—	—
	Риго-тукумская	54	183	—	—	—	1	—
	Царскосельская	25	248	—	—	1	—	1
	Митавская	127	312	1	—	—	—	—
	Новгородская	157	334	1	—	1	1	1
	Новоторжская	243	469	—	—	—	3	1
	Рыбинско-бологовская	280	968	—	—	—	5	1
7	Итого по I группѣ	914	2.546	2	—	2	10	4
II.	Фастовская	334	987	—	1	—	—	—
	Риго-динабургская	231	1.038	1	1	—	—	—
	Варшаво-тересполь ская	369	1.309	—	—	—	—	—
	Ивангородо-домбровская	452	1.539	—	—	1	—	—
	Динабурго-витебская	244	1.686	1	1	1	2	—
	Московско-ярославо-вологодская	555	2.042	—	—	—	—	1
6	Итого по II группѣ	2.185	8.601	2	3	2	2	1
III.	Рязанско-козловская	305	2.072	—	—	—	3	—
	Лозово-севастопольская	644	2.244	—	1	—	—	1
	Курско-кіевская	439	2.267	—	—	—	—	—
	Балтійская	568	2.401	—	1	—	—	—
	Привислянская	507	2.470	3	4	—	—	—
	Грязе-царицынская	698	3.158	4	4	4	5	2
6	Итого по III группѣ	3.161	14.612	7	10	4	8	3
IV.	Владикавказская	905	3.424	2	4	2	5	4
	Орловско-витебская	488	3.498	4	1	1	1	5
	Козлово-воронежско-ростовская	780	4.157	1	2	—	2	2
	Московско-нижегородская	426	4.221	—	1	—	—	—
	Московско-курская	512	4.553	—	—	—	—	—
	Либаво-роменская	1.207	4.958	3	1	2	2	3
6	Итого по IV группѣ	4.318	24.811	10	9	5	10	11
V.	Курско-харьково-азовская	763	5.120	—	1	—	—	2
	Моршанско-сызранская	1.280	5.146	3	5	—	—	—
	Московско-брестская	1.032	5.684	—	—	—	2	—
	С.-Петербурго-варшавская	1.207	6.860	8	3	—	4	3
	Николаевская	609	7.412	5	4	2	4	4
	Юго-западныя	2.614	11.461	—	1	2	2	1
6	Итого по V группѣ	6.505	41.683	16	14	4	12	8
31	Всего	17.083	82.253	37	36	17	42	27
				159				

частныхъ обществъ въ пятилѣтіе съ 1887 по 1891 годъ включительно.

и по переходѣ ихъ въ казну, первой 1 февраля и второй 1 мая 1891 года).

ціяхъ:					Наличіи:										Итого всѣхъ случаевъ въ 5 лѣтъ.
въ подвижномъ составѣ.					въ зданіяхъ и сооруженіяхъ.					въ подвижномъ составѣ.					
1887	1888	1889	1890	1891	1887	1888	1889	1890	1891	1887	1888	1889	1890	1891	
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	8
—	—	—	2	—	—	—	—	3	4	—	—	—	—	—	27
—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	2	1	4	1	3	—	—	—	1	—	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2
1	1	—	—	—	2	3	4	1	4	—	—	—	2	—	28
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	12
—	—	—	2	—	—	—	—	3	1	—	—	—	1	—	26
1	1	1	2	—	1	1	—	3	2	1	3	—	1	—	49
—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	21
—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	15
—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	1	2	3	1	—	—	1	1	2	—	1	19
—	1	2	—	2	2	4	2	1	—	1	5	2	1	3	70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2
1	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—	—	14
1	—	—	6	—	3	—	—	—	—	2	—	—	21	—	35
2	6	8	5	—	1	—	—	—	—	9	8	19	2	—	78
4	2	—	3	6	—	1	1	2	3	4	4	4	7	3	63
—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	5	14
8	9	9	14	8	5	2	1	2	3	15	13	25	30	8	206
10	12	12	18	10	10	10	7	10	13	17	21	27	34	10	
62					50					109					380

Вѣдомость Б—пожарнымъ случаямъ, бывшимъ въ пятилѣтіе съ 1887 по 1891 годъ включительно, на 12 казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Группы.	Наименованіе дорогъ.	Эксплуатаціонная длина.	По отчету 1890 г. поѣздо-версть (въ тысячахъ).	Въ зданіяхъ, складахъ и т. п.					Въ поѣздахъ.					Итого.
				1887	1888	1889	1890	1891	1887	1888	1889	1890	1891	
I.	Баскунчакская	72	57	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	3
	Ливенская	57	93	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	3
	Муромская	106	100	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	2
	Самаро-златоустовская	753	572	—	—	2	2	3	—	—	—	2	1	10
	Псково-рижская	365	646	—	—	2	3	1	—	—	—	1	—	7
	Козл.-саратовская	442	1.469	3	—	1	6	3	—	3	—	—	2	18
6	Итого I гр.	1.795	2.937	3	2	6	13	8	1	3	—	3	4	43
II.	Уральская	1.016	2.243	1	8	4	3	3	—	4	2	—	—	25
	Екатерининская	491	2.425	5	4	3	2	2	—	1	—	—	1	18
	Полѣсскія	1.414	2.713	2	3	2	3	1	1	1	—	1	—	14
	Харьково-николаевская	1.031	3.138	5	3	2	2	3	1	2	—	2	1	21
	Сызрано-вяземская	1.280	5.146	—	—	—	34	17	—	—	—	9	3	63
	Закавказская	980	6.076	—	—	—	1	1	—	—	—	1	1	4
6	Итого II гр.	6.212	21.741	13	18	11	45	27	2	8	2	13	6	145
12	Всего	8.007	24.678	16	20	17	58	35	3	11	2	16	10	
						146					42			188

7) снабженія паровозовъ, приспособленныхъ къ тушенію пожаровъ, возможно длинными рукавами;

8) снабженія каждаго поѣзда, сверхъ имѣющихся на немъ, согласно правилъ, гидрополульта и ведеръ, еще двумя баграми, двумя лопатами и двумя швабрами;

9) снабженія отдѣльныхъ гидравлическихъ крановъ, на случай пожара, пеньковыми воронками съ рукавами для подачи воды въ двѣ стороны;

10) учрежденія на всѣхъ дорогахъ пожарныхъ поѣздовъ, надлежаще оборудованныхъ и всегда приготовленныхъ къ отправленію (съ дежурными или резервными паровозами).

Сверхъ сего, Секція желала бы *ходатайствовать:*

а) объ установленіи полнаго соотвѣтствія между потребностью каждаго опаснаго въ пожарномъ отношеніи района дорогъ и совокупностью отдѣляемыхъ для него противупожарныхъ средствъ, матерьяльныхъ и личныхъ;

б) о подчиненіи на каждой дорогѣ завѣдывающаго пожарною частью, спеціалиста по пожарному дѣлу, непосредственно начальнику (директору или управляющему) дороги, и

в) о подчиненіи противупожарныхъ средствъ каждаго опаснаго въ пожарномъ отношеніи района дороги одному начальнику, избранному изъ старшихъ служащихъ этого района, безъ различія службъ дороги, и о подчиненіи сего начальника, въ отношеніи пожарной части, завѣдывающему этою частью на всей дорогѣ.

Кромѣ тезисовъ г-на Островскаго, на обсужденіе VIII Секціи поступили: 1) представленное г-мъ Островскимъ положеніе объ устройствѣ пожарной части на Варшавско-вѣнской дорогѣ, только что введенное въ дѣйствіе, и 2) проектъ нормальнаго положенія о пожарной командѣ на желѣзной дорогѣ, представленный Н. Н. Рагозинымъ, начальникомъ участка

тяги и Виленскихъ мастерскихъ С.-Петербурго-варшавской желѣзной дороги, и полученный въ Секціи лишь 19-го сего іюня. Секція не нашла возможнымъ, по краткости оставшагося до закрытія Съѣзда времени, разсмотрѣть эти документы и постановила передать ихъ для напечатанія въ трудахъ Съѣзда, вмѣстѣ съ перечнемъ дѣйствующихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ положеній о пожарной части и стенограммою засѣданія Секціи 20 іюня, и просить Съѣздъ выразить гг. Островскому и Рагозину, составителямъ вышеозначенныхъ положеній, благодарность Съѣзда за представленіе ихъ.

Ст. 5. Метеорологическія станціи.

Сообщено Б. И. Срезневскимъ.

Независимо отъ барометровъ, обыкновенно употребляемыхъ инженерами службы пути для руководства въ отношеніи погоды, на желѣзныхъ дорогахъ, подверженныхъ снѣжнымъ заносамъ, для непосредственнаго указанія дорожнымъ мастерамъ и старшимъ артельнымъ рабочимъ измѣненій въ направленіи вѣтра, были установлены почти съ самаго открытія этихъ дорогъ для движенія и существуютъ понынѣ высокіе столбы съ флюгерами; это примитивное пособіе къ предсказанію погоды, совмѣстно съ наблюдаемымъ каждымъ, общимъ состояніемъ атмосферы, дозволяло названнымъ агентамъ иногда довольно удачно узнавать о близкомъ наступленіи метелей.

Съ конца 1890 года желѣзныя дороги получаютъ отъ Главной физической обсерваторіи въ С.-Петербургѣ систематическія предостереженія въ случаѣ ожиданія снѣжныхъ метелей и заносовъ. Изъ отчета, представленнаго Главною физическою обсерваторіею Министру путей сообщенія, явствуетъ, что въ зиму 1890—1891 г. отдѣльныя желѣзнодорожныя управленія получили въ суммѣ 328 предостереженій, изъ которыхъ 189 (58%) оказались удачными или отчасти удачными, 77 (23%) — опоздавшими и 50 (15%) — неудачными.

Въ настоящее время служба Главной физической обсерваторіи на пользу желѣзныхъ дорогъ связывается съ метеорологическою службою послѣднихъ. Именно, на желѣзныхъ дорогахъ организовано болѣе 300 наблюдательныхъ пунктовъ (приблизительно по одному на каждой дистанціи), на обязанности которыхъ лежитъ измѣреніе высоты снѣжнаго покрова зимою и запись случающихся снѣжныхъ бурь, заносовъ, ливней и вообще метеорологическихъ явленій, препятствующихъ правильности желѣзнодорожнаго движенія. Въ числѣ этихъ пунктовъ 20 снабжены дождемѣрами и исполняютъ обязанности метеорологическихъ станцій 3-го разряда, а 38 пунктовъ имѣютъ полное оборудованіе метеорологическихъ станцій 2-го разряда, т. е. располагаютъ барометромъ, психрометромъ въ соотвѣтственной клѣткѣ и будкѣ, гигрометромъ, флюгеромъ съ указателемъ силы вѣтра и термометромъ для наименьшихъ температуръ. Вотъ списокъ этихъ станцій:

Варшавско-вѣнской ж. д. — Влоцлавскъ и Зомбковицы (2).
Владикавказской ж. д. — Тихорѣцкая (3).
Грязе-царицынской ж. д. — Царицынъ и Иловля (5).
Закаспійской ж. д. — Кизилъ-Арватъ, Узунъ-Ада и Мервъ (8).
Курско-кіевской ж. д. — Коренево (9).
Лозово-севастопольской ж. д. — Лозовая (10).
Московско-брестской ж. д. — Минскъ, Вязьма и Борисовъ (13).

Московско-курской ж. д. — Поныри (14).
Московско-ярославской ж. д. — Ростовъ (15).
Николаевской ж. д. — Веребье (16).
Новоторжской и Ржево-вяземской ж. д. — Ржевъ (17).
Оренбургской ж. д. — Бузулукъ (18).
Орловско-витебской ж. д. — Рославль (19).
С.-Петербурго-варшавской ж. д. — Корсовка, Ковно и Игналино (22).
Полѣсскихъ ж. д. — Новозыбковъ и Мозырь (24).
Привислинской ж. д. — Холмъ (25).
Рыбинско-бологовской ж. д. — Бѣжецкъ (26).
Рязанско-козловской ж. д. — Козловъ и Рязань (28)
Уральской ж. д. — Чусовская, Бисеръ и Кизилъ (31).
Харьково-николаевской ж. д. — Кременчугъ, Тростянецъ и Долинская (34).
Шуйско-ивановской ж. д. — Кинешма (35).
Юго-западныхъ ж. д. — Старосельцы, Жмеринка и Здолбуново (38).

Ст. 6. Повѣрочныя лабораторіи.

Сообщено профессоромъ Н. А. Бѣлелюбскимъ.

Вопросъ объ оцѣнкѣ матеріаловъ, употребляемыхъ въ строительной и машинной практикѣ, а также при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, сталъ на очередь въ Россіи почти одновременно съ развитіемъ его за границей. Усиленная строительная дѣятельность, принадлежавшая въ особенности семидесятымъ годамъ и выразившаяся главнѣйшимъ образомъ въ развитіи желѣзнодорожной сѣти, должна была постепенно поселить въ техникахъ сознаніе необходимости контроля качествъ строительныхъ матеріаловъ, и это сознаніе тѣмъ болѣе упрочивалось, что въ то время слабое развитіе нашей заводской дѣятельности и особыя условія постройки дорогъ (безпошлинный ввозъ) содѣйствовали широкому приливу заграничнаго матеріала, весьма разнообразнаго по происхожденію и по своимъ качествамъ. Позднѣе явилась потребность въ контролѣ и надъ строительными работами, столь же независимомъ отъ личныхъ воззрѣній, какъ и контроль надъ матеріалами. Такимъ образомъ введены въ практику лабораторіи механическія, химическія и фотографическія.

Механическая лабораторія при Институтѣ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I. Въ тѣсной связи съ распространеніемъ потребности въ механическомъ контролѣ надъ матеріалами стоитъ развитіе Механической лабораторіи Института инженеровъ путей сообщенія, раньше существовавшей лишь какъ учебное пособіе и получившей болѣе широкое оборудованіе въ 1875 — 1877 гг., вслѣдствіе чего явилась возможность удовлетворять предложеніямъ практики испытаніями разнообразныхъ матеріаловъ, главнѣйшимъ образомъ камней, цементовъ и металловъ, а также содѣйствовать разработкѣ техническихъ условій пріемки матеріаловъ путемъ производства различнаго рода опытовъ съ подобною цѣлью и уча-

стіемъ завѣдывающаго Лабораторіею въ совѣщаніяхъ, коммиссіяхъ и съѣздахъ по вопросамъ, относящимся до пріемки и квалификаціи матеріаловъ. Оборудованіе Лабораторіи шло постепенно, по мѣрѣ имѣвшихся средствъ и выясненія необходимости введенія того или другого рода испытанія или пріобрѣтенія извѣстнаго прибора. Въ инвентарѣ Лабораторіи имѣются, между прочимъ: 1) гидравлическая универсальная машина Вердера, силою въ 100 тоннъ, снабженная разнообразными приспособленіями для производства качественныхъ пробъ по пріемкѣ матеріаловъ и для испытанія частей сооруженій, 2) машина Амслера — Gaffon'a, силою 30 тоннъ, для испытанія цементныхъ образцовъ на сжатіе, 3) коллекція приборовъ для полнаго испытанія вяжущихъ веществъ, 4) приборы французскаго типа для испытанія каменныхъ матеріаловъ на износъ (кругъ и барабанный приборъ Деваля), приводимые въ дѣйствіе газовой машиной въ 4 силы, 5) ящикъ для пробы камней на морозъ, 6) машина Thurston'a для скручиванія металлическихъ образцовъ и Hartig'a для испытанія на разрывъ бумаги, кожи, тонкой проволоки и т. п. Сверхъ того, имѣется коллекція приборовъ для опредѣленія деформацій въ испытываемыхъ образцахъ, а также въ сооруженіяхъ (мостахъ).

Въ теченіи настоящаго лѣта будетъ поставлена машина Мора и Федергафа съ автоматическою діаграммою для испытанія металловъ на разрывъ. Машина эта ставится на средства, ассигнованныя Общимъ съѣздомъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, по ходатайству Императорскаго Русскаго Техническаго Общества, въ виду работъ Коммиссіи сего Общества по изслѣдованію рельсовой и бандажной стали.

Съ самаго начала дѣятельности Лабораторіи, какъ станціи, въ нее поступали матеріалы почти ото всѣхъ болѣе или менѣе серьезныхъ сооруженій, что подтверждается хранящимися въ Лабораторіи коллекціями испытанныхъ матеріаловъ и отчетомъ Лабораторіи за первое десятилѣтіе, изданнымъ завѣдывающимъ ею, профессоромъ Бѣлелюбскимъ: „Laboratoire mécanique de l'Institut 1875—86“ (изданіе Института—сборникъ VII).

Къ первому десятилѣтію относятся, между прочимъ, испытанія желѣза и чугуна для мостовъ чрезъ рѣки Волгу, на Оренбургской желѣзной дорогѣ, Мсту — на Николаевской желѣзной дорогѣ и Неву — въ С.-Петербургѣ (на мѣстѣ Литейнаго), цементовъ различныхъ заводовъ и камней для тѣхъ же мостовъ.

Многочисленныя испытанія иностранныхъ и русскихъ цементовъ дали возможность изучить постепенно продуктъ русской промышленности, что̀ во многомъ содѣйствовало упроченію цемента русскихъ заводовъ, съ конца семидесятыхъ годовъ почти исключительно употребляемаго на работы по вѣдомству путей сообщенія.

Съ учрежденіемъ Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (1881 г.), дѣятельность Лабораторіи спеціально въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ возросла значительно. Почти весь цементъ, употребленный для постройки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, подвергался въ Лабораторіи Института пріемочному испытанію. Пріемка металловъ (желѣза сварочнаго и литаго, мѣди и проч.) обыкновенно производится на самыхъ заводахъ чрезъ

заводскихъ инспекторовъ, а въ Лабораторіи Института дѣлаются только контрольныя испытанія. Каменные матеріалы въ этой Лабораторіи испытывались также почти для всѣхъ значительныхъ сооруженій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Помимо этого, Лабораторія продолжаетъ производить испытанія матеріаловъ, поступающихъ отъ частныхъ лицъ и учрежденій (особенно цементъ, камень и кирпичъ для церквей, водопроводовъ, шоссейный камень для Департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, цементъ (контрольно) для портовыхъ работъ и т. п.). Лабораторія, чрезъ своего завѣдывающаго, принимала участіе въ разработкѣ техническихъ условій на пріемку цементовъ, сортоваго желѣза, литаго желѣза и проч. Между прочимъ, она исполнила большую серію опытовъ надъ сталью изъ рельсовъ и бандажей, изъятыхъ изъ употребленія на дорогахъ,—для коммиссіи Техническаго Общества (докладъ предсѣдателя коммиссіи инженера Верховскаго на Брюссельской сессіи конгресса). Лабораторія ввела пробу камней на морозъ и содѣйствовала децентрализаціи этой пробы на мѣста работъ *) Такъ, испытанія на мѣстѣ производились на Кавказѣ, при постройкѣ віадуковъ и тонеля Сурамской линіи, а также на Уфа-златоустской желѣзной дорогѣ.

Лабораторія принимаетъ участіе въ международныхъ конференціяхъ по однообразному испытанію матеріаловъ и завѣдывающій ею состоитъ членомъ постоянной коммиссіи этой конференціи. Постановленія конференціи въ отношеніи испытанія цементовъ, а также формъ металлическихъ образцовъ и т. п., вошли постепенно въ техническія условія, установленныя Министерствомъ путей сообщенія.

Въ послѣднее время Лабораторія произвела испытанія болѣе 600 образцовъ изъ шпальнаго дерева для доклада по этому вопросу на Петербургской сессіи международнаго желѣзнодорожнаго конгресса.

Мѣстныя механическія лабораторіи: заводскія, рабочія и при управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ. 1) Серьезнымъ подспорьемъ изученію и пріемкѣ заводскихъ матеріаловъ служатъ лабораторіи спеціальнаго характера, имѣющіяся почти на всѣхъ правильно поставленныхъ заводахъ, къ коимъ слѣдуетъ отнести почти всѣ цементные заводы, изготовляющіе портландъ-цементъ, а также извѣстные русскіе металлическіе заводы. Лабораторіи эти служатъ какъ для самихъ заводовъ, съ цѣлью постояннаго контроля качествъ производимаго ими продукта, такъ и для заводской правительственной инспекціи, которая на металлическихъ заводахъ имѣетъ постоянную организацію. Инвентарь цементныхъ заводскихъ лабораторій заключается обыкновенно изъ сбора приборовъ, соотвѣтствующихъ требованіямъ техническихъ условій пріемки портландъ-цементовъ, но на нѣкоторыхъ заводахъ имѣется и болѣе полный инвентарь, съ цѣлью не только контрольнаго, но и научнаго изслѣдованія цементовъ. Лабораторіи металлическихъ заводовъ снабжены главнѣйшимъ образомъ приборами, служащими для испытанія рельсовъ постоянною нагрузкою (прессъ) и ударною пробою (нормальный коперъ), а также для

*) См. докладъ объ этой пробѣ профессора Бѣлелюбскаго въ „Comptes rendus du congrés international des procedés de constructions“. Paris, 1889.

испытанія металлическихъ образцовъ на разрывъ. Изъ приборовъ для механическихъ испытаній встрѣчаются на металлическихъ заводахъ, между прочимъ, машины: a) братьевъ Tangy, b) Thomusset, c) Мора и Федергафа и d) Grafenstaden. Правительственная инспекція на металлическихъ заводахъ имѣетъ обязательный характеръ какъ для казенныхъ, такъ и для частныхъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего на заводахъ, исполняющихъ заказы для желѣзныхъ дорогъ (рельсы, мосты, котлы и пр.), постоянно производится большое количество механическихъ испытаній; въ отношеніи же пріемки цементовъ—эту роль въ значительной степени выполняетъ Механическая лабораторія Института инженеровъ путей сообщенія.

2) Для контроля матеріаловъ, идущихъ въ дѣло, пособіемъ сверхъ вышесказанныхъ испытательныхъ станцій служатъ еще *рабочія лабораторіи* постояннаго характера, имѣющіяся при управленіяхъ эксплуатирусмыхъ желѣзныхъ дорогъ, или временнаго характера, устраиваемыя на мѣстѣ работъ при возведеніи какого либо значительнаго сооруженія. Къ первымъ принадлежатъ, между прочимъ, механическая лабораторія при Управленіи Юго-западныхъ жж. дорогъ, снабженная машиною для производства испытаній металловъ, а также приборами для изслѣдованія цементовъ и другихъ вяжущихъ веществъ, и лабораторія при управленіи Орловско-витебской ж. дороги (цементы, кладка на морозъ и т. п.) и, кромѣ того, имѣющіяся на многихъ желѣзныхъ дорогахъ, казенныхъ и частныхъ, небольшія лабораторіи исключительно для контрольныхъ испытаній цементовъ.

Отчеты по испытаніямъ матеріаловъ въ механической лабораторіи Юго-западныхъ жж. дорогъ публикуются въ кіевскомъ журналѣ „Инженеръ“.

Къ лабораторіямъ временнаго характера должно отнести бывшія при производствѣ всѣхъ болѣе или менѣе значительныхъ сооруженій лаборатоpіи для контроля цемента, поступившаго въ многочисленныхъ партіяхъ на работы *). Такъ было при постройкахъ мостовъ черезъ рр. Волгу, Днѣпръ (въ Екатеринославѣ), Мсту на Николаевской ж. дорогѣ, также при постройкѣ Самаро-уфимской и другихъ жж. дорогъ. На Самаро-уфимской ж. дорогѣ, въ мастерскихъ извѣстнаго строителя мостовъ инженера Березина, изготовлявшихъ металлическія части мостовъ черезъ рр. Бѣлую, Уфу и др., имѣлась разрывная машина для испытанія металловъ, при помощи которой инженеромъ Вилейшисъ произведены были опыты надъ вліяніемъ способа приготовленія дыръ въ сварочномъ желѣзѣ **).

Организаціи мѣстныхъ лабораторій въ большинствѣ случаевъ Механическая лабораторія Института инженеровъ путей сообщенія оказывала содѣйствіе въ пріобрѣтеніи необходимыхъ приборовъ.

Механическія лабораторіи общаго характера, другихъ вѣдомствъ. Наличность результатовъ испытаній надъ цементомъ, сварочнымъ и литымъ

*) Тоже самое имѣетъ мѣсто и на работахъ по устройству всѣхъ портовъ въ Россіи.

**) Для полноты общей картины вопроса о работахъ механическихъ лабораторій слѣдуетъ упомянуть объ испытаніяхъ цементовъ, производившихся въ обширномъ размѣрѣ при постройкѣ Литейнаго черезъ р. Неву моста, объ изученіи растворовъ въ лабораторіи Николаевскаго порта и объ обширныхъ контрольныхъ испытаніяхъ цементовъ, ведущихся при постройкѣ обоихъ портовъ въ Либавѣ.

желѣзомъ, чугуномъ, мѣдью и пр., накопившихся въ Лабораторіи Института, въ заводскихъ и мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ и портовыхъ лабораторіяхъ, несомнѣнно и твердо упрочила право гражданства за матеріалами русскаго производства. Это доказывается и распространеніемъ механическихъ лабораторій въ другихъ вѣдомствахъ. Сюда относятся:

а) вновь устроенная механическая лабораторія въ Харьковскомъ Технологическомъ Институтѣ, имѣющая машину Вердера и приборы для испытанія вяжущихъ веществъ. Благодаря просвѣщенному отношенію къ дѣлу директора этого института В. Л. Кирпичева, установлено однообразіе приспособленій и пріемовъ въ означенной лабораторіи съ Механическою лабораторіею Института инженеровъ путей сообщенія;

б) лабораторія въ С.-Петербургскомъ Технологическомъ Институтѣ, имѣющая характеръ учебно-научный;

в) устраиваемая нынѣ въ Москвѣ цементная станція при Совѣтѣ Общества содѣйствія мануфактурной промышленности.

Наконецъ, слѣдуетъ упомянуть, что и въ нашихъ университетахъ проявилось стремленіе къ изученію матеріаловъ въ механическомъ отношеніи, а именно, въ университетахъ С.-Петербургскомъ (проф. Бобылевъ — металлы), Московскомъ (проф. Любавинъ — цементы) и Новороссійскомъ (проф. Всриго — цементы).

Обстоятельство это, какъ и весь настоящій обзоръ, выясняетъ, что вопросъ о контролѣ механическихъ свойствъ строительныхъ и машинныхъ матеріаловъ, какъ вообще, такъ и въ частности для желѣзнодорожныхъ цѣлей, стоитъ у насъ на довольно высокой ступени, причемъ и важнѣйшій въ этомъ дѣлѣ принципъ однообразнаго испытанія матеріаловъ повсемѣстно проведенъ съ достаточнымъ успѣхомъ.

Химическія лабораторіи. Испытательная химическая станція при Институтѣ инженеровъ путей сообщенія учреждена въ 1891 году и находится въ завѣдываніи магистра С.-Петербургскаго Университета С. Ф. Глинки. Станція эта помѣщается въ общемъ зданіи съ химическою учебною лабораторіею Института, которая уже давно существуетъ. Дѣятельность названной станціи направляется главнѣйшимъ образомъ на изученіе строительныхъ матеріаловъ (преимущественно цемента, извести, камня и желѣза); по другимъ же вопросамъ она можетъ заниматься лишь испытаніемъ свойствъ горючихъ матеріаловъ, воды и отчасти красокъ. Для испытанія смазочныхъ и освѣтительныхъ маслъ еще не имѣется необходимыхъ приборовъ.

Химическая станція Института служитъ также подспорьемъ механической лабораторіи для минералогическаго опредѣленія камней по текущимъ работамъ, а также, въ случаѣ надобности, химическаго анализа цементовъ.

Изъ мѣстныхъ химическихъ станцій извѣстна лабораторія Юго-западныхъ дорогъ (завѣдывающій Бардовскій), существующая болѣе 10-ти лѣтъ; въ ней обращено вниманіе на опредѣленіе свойствъ горючаго матеріала,

дѣлаются испытанія смазочныхъ и освѣтительныхъ маслъ, красокъ и другихъ предметовъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Вообще же для производства химическихъ изслѣдованій съ желѣзнодорожными цѣлями принято пользоваться химическими лабораторіями общаго или учебнаго характера. Такъ, въ Петербургѣ имѣются лабораторія Министерства финансовъ, соединенная съ Пробирною палатою, и химическія лабораторіи Горнаго Института, Технологическаго Института, Университета и Императорскаго Техническаго Общества и др.

Химическія изслѣдованія рельсовой и бандажной стали для Коммиссіи, учрежденной при Императорскомъ Русскомъ Техническомъ Обществѣ, производятся въ лабораторіи Министерства финансовъ.

Чаще всего въ дѣлѣ желѣзнодорожномъ требуется опредѣлить химическій анализъ матеріала рельсовъ, литаго желѣза, цементовъ и т. п. Въ подобныхъ случаяхъ, сверхъ выше поименованныхъ лабораторій, для сокращенныхъ опредѣленій, пользуются заводскими лабораторіями, какія всегда имѣются на заводахъ какъ металлическихъ, такъ и цементныхъ.

Съ учрежденіемъ химической станціи при Институтѣ, во многихъ случаяхъ будутъ обращаться къ ней, какъ это уже и теперь замѣчается.

Фотографическія лабораторіи. Вообще представляется весьма существеннымъ имѣть возможность подтверждать и провѣрять донесенія о работахъ, описанія мѣстности и изысканія съ помощью фотографіи. Въ виду этого, въ 1886 году при Институтѣ инженеровъ путей сообщенія была открыта фотографическая лабораторія, для ознакомленія студентовъ Института съ практическими пріемами фотографическихъ работъ. Кромѣ студентовъ, въ лабораторіи могутъ заниматься и инженеры путей сообщенія.

Главное вниманіе при преподаваніи обращается на изученіе негативнаго процесса. Способы печатанія только демонстрируются. Студенты, усерднѣе другихъ занимавшіеся въ теченіе курса фотографіею, получаютъ на лѣто въ пользованіе фотографическіе инструменты, благодаря чему ихъ отчеты о практическихъ занятіяхъ бываютъ иллюстрированы снимками собственной работы. Съ 1886 по 1892 годъ въ лабораторіи изучали фотографію болѣе 100 человѣкъ студентовъ и до 20 инженеровъ. Лабораторія оказывала содѣйствіе обращавшимся къ ней управленіямъ желѣзныхъ дорогъ и начальникамъ портовыхъ работъ по организаціи фотографическихъ работъ, рекомендуя опытныхъ фотографовъ и выбирая нужные инструменты.

Въ фотографической лабораторіи Института производятся и нѣкоторыя научныя работы, къ которымъ могутъ быть отнесены слѣдующія:

1) микрофотографированіе строительныхъ матеріаловъ;
2) опыты по изслѣдованію деформацій, происходящихъ въ пескѣ подъ вліяніемъ мѣстной на него нагрузки.

Послѣдніе опыты были произведены въ 1889 году завѣдывающимъ лабораторіею профессоромъ В. Курдюмовымъ и доказали справедливость предположеній его и инженера П. Янковскаго относительно вѣроятнаго вида кривыхъ, по которымъ происходитъ разрушеніе песчанаго слоя, подвергающагося

дѣйствію мѣстной вертикальной нагрузки. Объ этихъ изслѣдованіяхъ докладывалъ профессоръ Бѣлелюбскій на Парижскомъ конгрессѣ „Procédes de construction“ и докладъ этотъ напечатанъ въ Comptes rendus des travaux du congrés international des procédes des construction.

Изъ желѣзныхъ дорогъ постоянную, правильно организованную фотографическую лабораторію имѣютъ только Юго-западныя желѣзныя дороги, въ Кіевѣ. Временныя же лабораторіи, подъ завѣдываніемъ инженеровъ или студентовъ путей сообщенія, были устроены:

1) при постройкѣ дорогъ Ярославско-костромской, Самаро-уфимской, Ромны-кременчугской и обхода Сурамскаго перевала на Закавказской желѣзной дорогѣ и

2) при изысканіяхъ Средне-сибирской желѣзной дороги и главнаго Кавказскаго перевала (работалъ инженеръ Н. Виллеръ).

Особенный интересъ представляютъ работы инженера Виллера на Сурамскомъ перевалѣ, фотографіи туннельныхъ работъ, снятыя при вспышкахъ магнія.

На изысканіяхъ же главнаго Кавказскаго перевала пользовались, между прочимъ, и фотограмметріею, для чего былъ пріобрѣтенъ спеціальный фотографическій теодолитъ.

Ст. 7. Юрисконсультская часть.

Составилъ Л. Л. Щукинъ.

Состояніе дѣлъ до 1878 года. Въ настоящемъ обзорѣ нѣтъ возможности дать детальную разработку возникавшихъ въ дѣятельности русскихъ желѣзныхъ дорогъ юридическихъ вопросовъ и освѣтить ихъ точными цифрами. Эти послѣднія могутъ быть извлечены изъ отчетовъ мѣстныхъ управленій казенныхъ и правленій обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, но такое извлеченіе и приведеніе всего извлеченнаго въ систему потребовали бы весьма много времени и мѣста. Посему необходимо ограничиться лишь самою общею характеристикою вопросовъ, возникавшихъ въ желѣзнодорожной юридической практикѣ, исключительно по поводу эксплуатаціи дорогъ.

Всѣ эти вопросы, по самому существу дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, имѣющей постоянныя и непосредственныя отношенія къ публикѣ и грузоотправителямъ, сводились и сводятся главнымъ образомъ къ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за причиненные третьимъ лицамъ вредъ и убытки, а также къ закономѣрности разсчетовъ провозныхъ платъ и другихъ сборовъ. Очевидно, что регулированіе этихъ отношеній со стороны закона, выясненіе основаній, которыми они должны были опредѣляться, не могло осуществиться при самомъ возникновеніи первыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи; нужно было, чтобы сама жизнь указала необходимость какъ законодательныхъ нормъ, такъ и предметовъ, на которые должно быть обращено преимущественное вниманіе законодателя. Этимъ объясняется то обстоятельство, что до 1885 г., времени изданія Общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, за нѣкоторыми исключеніями, почти вовсе не существовало особыхъ законодательныхъ нормъ, регулирующихъ спеціально отношенія желѣзныхъ

дорогъ къ третьимъ лицамъ; отношенія эти нормировались почти исключительно отрывочными постановленіями, помѣщенными въ уставахъ разныхъ обществъ, преимущественно въ уставѣ Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, послужившемъ прототипомъ для всѣхъ остальныхъ, а затѣмъ общими положеніями гражданскихъ законовъ (т. X ч. I).

Такое отсутствіе точныхъ и ясныхъ нормъ могло, если не удовлетворять, то во всякомъ случаѣ быть терпимо лишь при маломъ развитіи торговаго оборота и ограниченности желѣзнодорожной сѣти, и каждый успѣхъ въ этомъ послѣднемъ отношеніи, безъ соотвѣтствующаго развитія законодательства въ уровень съ потребностями промышленности и торговли, долженъ былъ вызывать все болѣе и болѣе настойчивыя жалобы на неустойчивость судебныхъ рѣшеній по вопросамъ желѣзнодорожнаго права.

Дѣйствительно, до 80-хъ годовъ судебныхъ исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ почти не встрѣчается, или если какіе и были, то имѣли характеръ исключительный и не вызывали особаго къ себѣ вниманія ни общества, ни правительства. Съ наступленіемъ же 80-хъ годовъ, съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, при той самостоятельности, которая была предоставлена обществамъ въ опредѣленіи тарифовъ на перевозки и своихъ отношеній къ товароотправителямъ и пассажирамъ, при крайне разнообразныхъ тарифахъ и отсутствіи точно опредѣленныхъ правилъ введенія ихъ въ дѣйствіе и отмѣны дѣйствующихъ тарифовъ, а также при отсутствіи спеціальныхъ правилъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за личныя поврежденія пассажировъ, утрату и порчу грузовъ, все чаще и чаще являются попытки частныхъ лицъ искать удовлетворенія нарушенныхъ правъ своихъ въ судебныхъ учрежденіяхъ. Суды, съ своей стороны, столкнувшись съ этими новыми для нихъ исками, не имѣя для разбора ихъ никакихъ твердыхъ руководящихъ началъ, при разрѣшеніи спорныхъ дѣлъ, по необходимости руководствовались исключительно правилами о договорахъ, содержащимися въ X т. ч. I и вовсе не имѣющими въ виду опредѣленія отношеній къ третьимъ лицамъ, какъ желѣзныхъ дорогъ къ пассажирамъ и грузохозяевамъ. При такихъ условіяхъ суды ограничивались по искамъ о переборахъ и о вознагражденіи за утрату и порчу грузовъ лишь разрѣшеніемъ вопроса о томъ, насколько разнообразныя частныя соглашенія желѣзныхъ дорогъ съ отправителями и самые тарифы не противорѣчатъ положительно выраженнымъ требованіямъ подлежащихъ уставовъ и общимъ гражданскимъ законамъ. Тогда естественно возникли между желѣзными дорогами и грузоотправителями частные соглашенія объ освобожденіи первыхъ отъ отвѣтственности за порчу и гибель грузовъ, объ уступкахъ съ провозныхъ платъ и разныхъ сборовъ и т. п., и эти соглашенія признавались судами, какъ основанныя на свободной волѣ сторонъ и не сопровождавшіяся ни принужденіемъ, ни обманомъ, вполнѣ законными и обязательными; такъ что основаніемъ разрѣшенія споровъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, за отсутствіемъ спеціальныхъ опредѣленій закона, служило исключительно содержаніе накладныхъ и тѣхъ дополнительныхъ соглашеній, которыя желѣзныя дороги находили необходимымъ заключать съ товароотправителями. Почти тоже было и въ

случахъ причиненія пассажирамъ и третьимъ лицамъ личнаго вреда увѣчьемъ или смертью. Такъ, до 1878 г. законъ признавалъ желѣзныя дороги отвѣтственными лишь за такое несчастіе, которое оно произошло отъ причинъ, предусмотрѣнныхъ при отправленіи или движеніи поѣзда, но не отвращенныхъ принятіемъ надлежащихъ мѣръ, или когда вообще могло быть предусмотрѣно, но оставлено безъ вниманія, и такимъ образомъ ограничивалъ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ опредѣленными лишь случаями, причемъ вся тяжесть доказательствъ лежала на истцѣ.

Въ отношеніи установленія провозныхъ платъ, въ уставахъ желѣзнодорожныхъ обществъ оказывалась нѣкоторая неопредѣленность ихъ правъ и обязанностей. Хотя размѣры тарифныхъ ставокъ и предусматривались обыкновенно въ уставахъ желѣзныхъ дорогъ примѣнительно къ ставкамъ и классификаціямъ, допущеннымъ въ уставѣ Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, но таковые касались только максимальныхъ ставокъ, порядокъ же измѣненія тарифовъ ниже указаннаго максимума, а также условія отнесенія грузовъ, не поименованныхъ въ уставѣ Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, къ тому или другому классу, не были точно и ясно опредѣлены; дополнительные же сборы, за рѣдкими исключеніями, не были почти вовсе предусмотрѣны уставами. Обычное указаніе уставовъ, что увеличеніе тарифовъ можетъ быть допущено лишь съ разрѣшенія правительства, не установило въ то же время, что слѣдуетъ разумѣть подъ разрѣшеніемъ правительства, т. е. зависитъ ли такое разрѣшеніе лишь отъ высшей администраціи—въ данномъ случаѣ Министерства путей сообщенія,—или же для этого требуется законодательный актъ, а также необходимо ли на всякое измѣненіе тарифа положительное разрѣшеніе, или же достаточно только отсутствіе со стороны компетентной власти положительнаго запрещенія на введеніе предполагаемаго тарифа. Послѣдствіемъ этой неопредѣленности было фактическое введеніе въ дѣйствіе разнообразныхъ тарифовъ, какъ измѣненіемъ ставокъ, такъ и переводомъ товаровъ изъ одного класса въ другой, во многихъ случаяхъ безъ положительнаго утвержденія правительствомъ.

Вся совокупность этихъ условій давала благодарную почву грузоотправителямъ для предъявленія къ желѣзнодорожнымъ обществамъ самыхъ разнообразныхъ исковъ и претензій о переборахъ, въ большинствѣ случаевъ по причинѣ недостаточно точнаго опредѣленія закономъ тарифныхъ нормъ; суды же въ отношеніи опредѣленія тарифовъ склонялись къ мнѣнію, что всякое возвышеніе тарифовъ можетъ послѣдовать исключительно *съ положительнаго* разрѣшенія, если не законодательной власти, то во всякомъ случаѣ высшаго правительства, въ лицѣ Министерства путей сообщенія, а такъ какъ большая часть обществъ не имѣла такихъ положительныхъ разрѣшеній отъ правительства, то эти иски обыкновенно разрѣшались судебными учрежденіями не въ пользу желѣзныхъ дорогъ. Это послѣднее обстоятельство, въ свою очередь, породило цѣлую группу предпринимателей, которые, не имѣя никакого отношенія къ промышленности и торговлѣ, скупали у товароотправителей, по незначительнымъ цѣнамъ, старыя желѣзно-

дорожныя накладныя и предъявляли къ желѣзнымъ дорогамъ массу исковъ о переборахъ и убыткахъ.

Такое положеніе дѣла, не отвѣчающее ни справедливымъ интересамъ лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ, ни интересамъ послѣднихъ, обнаруженная неустойчивость судебной практики, вслѣдствіе отсутствія въ законѣ точныхъ руководящихъ нормъ, и допускавшаяся судами разнообразная подсудность одного и того же рода исковъ то общимъ судамъ, то судамъ коммерческимъ, руководствовавшимся рѣшеніями разныхъ высшихъ судовъ — первые указаніями Гражданскаго Кассаціоннаго Департамента Правительствующаго Сената, а вторые — 4-го Департамента Правительствующаго Сената, — не могли не обратить на себя вниманія Правительства.

Законы 1878, 1882, 1885, 1886, 1887 и 1889 годовъ. Правительство, озабочиваясь водвореніемъ большаго порядка въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, прежде всего обратило вниманіе на отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за поврежденіе здоровья и произвело въ 1878 году коренное измѣненіе въ дѣйствовавшемъ до того времени законѣ, возложивъ на желѣзныя дороги безусловную отвѣтственность передъ потерпѣвшимъ за всякое поврежденіе здоровья, причиненное при эксплуатаціи дорогъ. Этимъ закономъ дорога можетъ быть освобождена отъ гражданской отвѣтственности предъ потерпѣвшимъ лишь въ томъ случаѣ, если докажетъ невиновность своихъ агентовъ или воздѣйствіе непреодолимой силы, причемъ тѣмъ же закономъ установлена спеціальная годовая давность для подобнаго рода исковъ и воспрещены всякія предварительныя условія, направленныя къ освобожденію желѣзной дороги отъ отвѣтственности; самое же вознагражденіе назначается сообразно съ жалованіемъ потерпѣвшихъ вредъ: или а) въ видѣ единовременно выдаваемой суммы или же б) въ видѣ ежегоднаго или въ опредѣленные сроки уплачиваемаго пособія, размѣръ котораго, въ случаѣ обнаружившихся впослѣдствіи новыхъ обстоятельствъ, можетъ быть увеличиваемъ и уменьшаемъ по рѣшенію суда, вслѣдствіи просьбы стороны получающей или уплачивающей пособіе.

Такимъ образомъ былъ установленъ новый принципъ для разрѣшенія подобнаго рода дѣлъ, а именно, презумпція виновности желѣзной дороги, и вся тяжесть доказательства своей невиновности возложена на желѣзную дорогу, что вполнѣ гарантировало интересы потерпѣвшаго. Кассаціонный же департаментъ Правительствующаго Сената распространилъ эти основанія отвѣтственности желѣзной дороги за увѣчье и смерть, причиненныя при эксплуатаціи желѣзной дороги въ тѣсномъ смыслѣ, т. е. на желѣзнодорожныхъ путяхъ, и на случаи увѣчья и смерти рабочихъ и служащихъ въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ и заводахъ, чѣмъ поставилъ этихъ лицъ въ болѣе выгодныя условія, противъ рабочихъ и служащихъ на заводахъ и фабрикахъ, принадлежащихъ чисто коммерческимъ предпріятіямъ, гдѣ вина администраціи должна быть доказана истцомъ, т. е. пострадавшимъ. Наконецъ, тѣ же основанія были распространены Сенатомъ на отвѣтственность за утрату и порчу перевозимыхъ желѣзною дорогою грузовъ.

Почти одновременно съ обнародованіемъ указаннаго закона, желѣзнодорожная практика выдвинула къ разрѣшенію другой вопросъ, не менѣе существенный какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и для всѣхъ грузоотправителей, находящихся въ непрерывныхъ сношеніяхъ съ желѣзными дорогами,—вопросъ объ искахъ по сборамъ желѣзныхъ дорогъ за нагрузку, выгрузку и перегрузку.

Высочайше утвержденнымъ 26 ноября 1882 года положеніемъ Комитета Министровъ признано *за всѣми* желѣзными дорогами право на взиманіе дополнительныхъ сборовъ и предоставлено установить предѣльныя нормы этихъ сборовъ по соглашенію Министровъ финансовъ и путей сообщенія, на основаніи чего и былъ составленъ вступившій въ дѣйствіе въ томъ же году „Списокъ высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ“.

Но этимъ не могли ограничиться мѣры правительства, направленныя къ урегулированію юридической стороны желѣзнодорожнаго дѣла.

Почти полное отсутствіе законодательныхъ нормъ по вопросамъ желѣзнодорожнаго права вызывало настоятельную необходимость въ урегулированіи всего желѣзнодорожнаго дѣла изданіемъ такого законодательнаго акта, которымъ не только восполнялись бы тѣ или другіе пробѣлы уставовъ желѣзныхъ дорогъ, но и нормировалась бы вся совокупность отношеній желѣзныхъ дорогъ вообще, для устраненія постоянно возникающихъ недоразумѣній только по отсутствію подлежащаго закона.

Такимъ именно закономъ явился Общій уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 1885 г., выработанный предварительно Высочайше учрежденною Коммиссіею для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, подъ предсѣдательствомъ графа Э. Т. Баранова.

Не вдаваясь въ подробное изложеніе отдѣльныхъ постановленій Общаго устава, необходимо, однако, замѣтить, что имъ установлены между прочимъ, слѣдующія положенія: что перевозка пассажировъ, багажа и грузовъ, есть *не право, а обязанность* желѣзной дороги, открытой для пассажирскаго и товарнаго движенія, и что отказъ отъ исполненія означенныхъ обязанностей можетъ послѣдовать лишь въ точно опредѣленныхъ случаяхъ. Имъ же впервые были точнымъ образомъ опредѣлены отношенія пассажировъ и грузоотправителей къ желѣзной дорогѣ; указано, что провозная плата и дополнительные сборы исчисляются согласно законнодѣйствующимъ, опубликованнымъ тарифамъ и должны быть указаны въ накладной; воспрещено дѣлать грузоотправителямъ уступки (рефакціи) противъ дѣйствующихъ тарифовъ подъ условіемъ перевозки однимъ и тѣмъ же лицомъ извѣстнаго количества грузовъ, равно какъ предоставлять тѣмъ или другимъ грузоотправителямъ какія либо преимущества въ перевозкѣ независимо отъ тарифной платы; установлена особая отвѣтственность желѣзной дороги въ случаѣ невозвращенія переборовъ лицу, *съ котораго* они взяты, причемъ переборы, невостребованные въ теченіи давностнаго срока поступаютъ въ доходъ казны, а не общества, какъ это было до изданія устава; наконецъ, точно указано кто долженъ почитаться распорядителемъ груза, указаны моменты, съ которыхъ начинается и прекращается отвѣтственность желѣзной дороги за цѣ-

лость груза,—условія, при которыхъ дорога можетъ отъ такой отвѣтственности освободиться;—подсудность всѣхъ исковъ къ желѣзной дорогѣ общимъ судамъ, при чемъ судебныя дѣла казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ отличіе отъ дѣлъ всѣхъ прочихъ казенныхъ управленій, предоставлено оканчивать примиреніемъ и производить сокращеннымъ порядкомъ. Это послѣднее имѣетъ существенное вліяніе на скорость окончанія процесса, такъ какъ въ общемъ порядкѣ судебные сроки по дѣламъ казенныхъ управленій значительно удлинены сравнительно со сроками, установленными для частныхъ лицъ.

Изданіе означеннаго устава, регулирующаго юридическія отношенія желѣзной дороги къ лицамъ, пользующимся ея услугами, должно было неминуемо отразиться уменьшеніемъ той массы исковъ, которые вызывались отсутствіемъ законоположеній, нормирующихъ отношенія желѣзныхъ дорогъ, а самыя судебныя рѣшенія должны были получить болѣе ясныя и устойчивыя основанія.

Такъ, уже то постановленіе устава, коимъ обратное требованіе переборовъ предоставлено исключительно лицамъ, дѣйствительно ихъ уплатившимъ (ст. 72 Общ. уст.), устранило отъ этихъ дѣлъ группу предпринимателей, создавшихъ себѣ ремесло покупкою у грузоотправителей и получателей оптомъ всякаго рода желѣзнодорожныхъ накладныхъ не столько для дѣйствительнаго взысканія переборовъ, сколько для возбужденія разнаго рода исковъ, истекающихъ изъ случайныхъ неясностей тарифовъ и неточностей относящихся сюда законоположеній; лишеніе такихъ лицъ возможности продолжать свою профессію въ будущемъ несомнѣнно должно было внести бо̀льшій порядокъ во взаимныхъ разсчетахъ грузоотправителей съ желѣзными дорогами и значительно сократить число преувеличенныхъ и неосновательныхъ исковъ по переборамъ, обращенныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ.

Но если изданіемъ Общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а также закона 26 ноября 1882 г., упомянутаго выше, и устранялось значительное количество поводовъ, вызывавшихъ въ прежнее время нежелательныя недоразумѣнія въ желѣзнодорожной дѣятельности, а эта послѣдняя получила для дальнѣйшаго развитія своего болѣе или менѣе твердыя основанія, тѣмъ не менѣе эти законоположенія, имѣя дѣйствіе только на будущее время, не разрѣшали вопроса о сборахъ, взысканныхъ желѣзными дорогами раньше, до обнародованія сихъ законовъ, и вопросъ о томъ, должны ли таковые быть признаны законными вообще и въ какомъ размѣрѣ, оставался открытымъ. Между тѣмъ этого рода иски, къ которымъ примѣнялась общая 10-ти лѣтняя давность, а не годовая, установленная Общимъ уставомъ, продолжали предъявляться къ желѣзнымъ дорогамъ въ значительномъ количествѣ и это количество еще болѣе увеличилось и достигло своего крайняго предѣла по изданіи Общаго устава. Этимъ уставомъ, для предъявленія къ желѣзнымъ дорогамъ исковъ, основаніями которыхъ служили событія, послѣдовавшія ранѣе его обнародованія, былъ установленъ особый, годовой срокъ со дня обнародованія устава, истекавшій 16 іюня 1886 года, что и побудило всѣхъ лицъ, имѣющихъ какія либо требованія по старымъ накладнымъ, поспѣшить предъявленіемъ своихъ претензій. Такое положеніе дѣла грозило

желѣзнымъ дорогамъ значительнымъ ущербомъ, тѣмъ болѣе, что всѣ дополнительные сборы были въ свое время взысканы съ грузоотправителей за дѣйствительно оказанныя желѣзными дорогами услуги и если сборы эти являлись не вполнѣ правильными, то лишь съ формальной стороны, такъ какъ хотя они и не были въ свое время положительно утверждены правительствомъ, но все же большинство ихъ было заявлено Министерству путей сообщенія, куда проекты этихъ сборовъ представлялись желѣзнодорожными обществами предварительно введенія въ дѣйствіе; съ другой же стороны, самые переборы, если бы даже признать, что таковые были допущены, были грузоотправителями въ свое время покрыты переложеніемъ на стоимость товаровъ, и взысканіе переборовъ съ желѣзныхъ дорогъ производилось уже не грузоотправителями, а преимущественно скупщиками накладныхъ, никакихъ сборовъ по этимъ накладнымъ не уплатившими.

Всѣ эти условія побудили правительство въ 1886 и 1887 гг. положить конецъ подобнымъ искамъ, разъясненіемъ, вошедшимъ затѣмъ примѣчаніемъ къ ст. 69 Общаго устава, что утвержденными считаются всѣ таксы дополнительныхъ за нагрузку, выгрузку и перегрузку сборовъ, дѣйствовавшія на дорогѣ до 15 февраля 1883 г., проекты коихъ были представлены въ Министерство путей сообщенія и по которымъ не послѣдовало со стороны послѣдняго никакого возраженія, что срокомъ утвержденія такихъ таксъ считается день представленія ихъ на утвержденіе этого Министерства и что затѣмъ временно-утвержденными правительствомъ считаются тѣ изъ тарифовъ провозной платы и распредѣленій (классификаціи), проекты коихъ, представленные, на точномъ основаніи уставовъ, въ Министерство путей сообщенія, были введены въ дѣйствіе безъ прямаго ихъ утвержденія Министерствомъ и на которые не послѣдовало по 22 января 1887 г. никакихъ со стороны Министерства возраженій.

Наконецъ, закономъ 8 марта 1889 г. измѣненіе, установленіе и отмѣна тарифовъ предоставлены новымъ учрежденіямъ по тарифнымъ дѣламъ въ составѣ Министерства финансовъ и постановлено, что тарифы, введенные желѣзными дорогами съ вѣдома и разрѣшенія Министерства путей сообщенія до обнародованія положенія объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ, признаются законно дѣйствующими впредь до измѣненія или отмѣны ихъ установленнымъ порядкомъ. Положеніемъ объ этихъ учрежденіяхъ, о которыхъ подробнѣе изложено въ предыдущей главѣ настоящаго „Очерка“, руководительство дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по установленію тарифовъ, съ цѣлью огражденія интересовъ населенія, промышленности, торговли и казны, предоставлено правительству, и желѣзнымъ дорогамъ воспрещено введеніе предположенныхъ ими новыхъ или измѣненіе дѣйствующихъ тарифовъ безъ предварительнаго разсмотрѣнія ихъ въ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ; причемъ указано, что если въ теченіи 6 мѣсяцевъ со дня представленія дорогою проекта тарифа со стороны Министерства финансовъ не будетъ заявлено препятствій къ примѣненію тарифа, то онъ можетъ быть введенъ.

Этимъ положеніемъ завершился рядъ самыхъ существенныхъ законо-

положеній, направленныхъ къ урегулированію отношеній желѣзныхъ дорогъ въ обширномъ смыслѣ этого слова.

Нынѣшнее состояніе дѣлъ. Хотя послѣднія законоположенія и устранили главныя причины, вызывавшія, въ большинствѣ случаевъ, неосновательные иски къ желѣзнымъ дорогамъ, тѣмъ не менѣе количество исковъ, предъявляемыхъ и нынѣ къ желѣзнымъ дорогамъ, представляется весьма значительнымъ. Это объясняется существомъ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, многосторонностью и сложностью отношеній и частью процессуальными условіями. Такъ, и въ настоящее время желѣзныя дороги являются въ судъ почти исключительно въ качествѣ отвѣтчиковъ, причемъ предметы исковъ составляютъ, какъ и прежде, требованія вознагражденія за увѣчье, за утрату и порчу товаровъ и за переборы.

Что касается до перваго рода исковъ, то, казалось бы, что за разрѣшеніемъ закономъ принципіальнаго вопроса объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, количество этого рода исковъ могло бы значительно уменьшиться, такъ какъ размѣръ вознагражденія, по констатированіи заработка пострадавшаго, могъ бы быть легко установленъ мировымъ соглашеніемъ; но, къ сожалѣнію, въ этомъ отношеніи судебная практика не представляетъ того желательнаго единства, которое только и могло бы побудить стороны ко взаимнымъ уступкамъ. Нѣкоторые суды опредѣляютъ размѣръ убытка, въ случаѣ требованія истцами единовременнаго вознагражденія, а не пожизненныхъ періодическихъ платежей, 10-ти кратнымъ годовымъ заработкомъ пострадавшаго, что, при существующей сравнительной дешевизнѣ рабочихъ рукъ въ Россіи, колеблется около 1.500 — 2.000 руб.; другіе суды, преимущественно провинціальные, при подобномъ же требованіи истцовъ, присуждаютъ, въ видѣ единовременнаго вознагражденія, капиталъ, проценты съ котораго могли бы, изъ 5% годовыхъ, дать сумму, равную этому же ежегодному заработку, что, при тѣхъ же условіяхъ, какъ и выше, дастъ вдвое большую сумму, т. е. отъ 3.000—4.000 р. Это разнообразіе рѣшеній, очевидно, объясняется отсутствіемъ точныхъ по сему предмету указаній въ законѣ. Между тѣмъ такое разнообразіе въ рѣшеніи одного и того же вопроса, указывая на невыясненность со стороны судовъ основаній для разсчетовъ подобнаго рода убытковъ, вноситъ неравномѣрность отвѣтственности разныхъ обществъ, зависящую исключительно отъ случайной подсудности тому или другому суду, и въ тоже время затрудняетъ окончаніе подобнаго рода дѣлъ миромъ.

Хотя со стороны желѣзнодорожныхъ обществъ, во вниманіе къ тому, что, при послѣднемъ способѣ разсчета единовременнаго вознагражденія, истецъ въ сущности пользуется одновременно обѣими формами вознагражденія, предоставляемыми закономъ лишь на выборъ, единовременнымъ, въ видѣ присужденнаго капитала, и періодическими платежами, въ формѣ процентовъ съ этого капитала,—и были дѣлаемы попытки къ отмѣнѣ подобныхъ рѣшеній, посредствомъ обжалованія ихъ въ Правительствующемъ Сенатѣ, но эти попытки обществъ не увѣнчались успѣхомъ, — Сенатъ, въ качествѣ кас-

саціоннаго суда, нашелъ, что этотъ вопросъ касается существа дѣла, а потому и не подлежитъ его разсмотрѣнію.

Другимъ препятствіемъ къ окончанію дѣлъ миромъ, уже со стороны истцовъ, служитъ часто безусловная виновность самихъ пострадавшихъ, которые, ограничиваясь, въ виду существующаго закона, установленіемъ лишь факта поврежденія, находятъ для себя выгоднымъ предъявлять болѣе или менѣе безосновательные иски, въ надеждѣ, что желѣзная дорога не будетъ въ состояніи доказать полную невиновность своихъ агентовъ. Насколько потерпѣвшіе разсчитываютъ на невозможность для дороги доказать свою невиновность, усматривается изъ слѣдующихъ, взятыхъ на выдержку, дѣлъ, производившихся въ судахъ.—Крестьянинъ Ч. предъявилъ къ Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ искъ въ 3.000 руб. по поводу полученнаго увѣчья, обвиняя въ этомъ машиниста, не подавшаго своевременно свистковъ; между тѣмъ на судѣ выяснилось, что Ч., воспользовавшись тихимъ ходомъ поѣзда и увидѣвъ открытую дверь задняго вагона, пожелалъ вскочить въ вагонъ на ходу, но, оступившись, получилъ увѣчье; судъ въ искѣ Ч. отказалъ.— Потомственный почетный гражданинъ Р. предъявилъ къ желѣзной дорогѣ искъ въ 4.800 рублей по поводу полученнаго имъ, по собственной его неосторожности, порѣза пальца отъ стекла, разбитаго въ дверяхъ станціи; судъ въ искѣ Р. отказалъ. — Семья одного интелегентнаго лица г-на П., попавшаго подъ отходящій поѣздъ, на который онъ вскакивалъ съ пассажирской платформы на довольно уже быстромъ ходу его, предъявила къ дорогѣ гражданскій искъ въ суммѣ 50 тыс. р., признанный Окружнымъ судомъ въ суммѣ 20 тыс. р. и окончательно утвержденный Судебной Палатой въ той же уменьшенной суммѣ. Процессъ этотъ вчиненъ былъ, насколько извѣстно, даже не по иниціативѣ семьи, а иниціативой частнаго повѣреннаго, съумѣвшаго ловко подобрать такіе факты противъ желѣзной дороги, которые, не смотря на очевидную казуистику иска, лишили дорогу возможности окончательно доказать свою невиновность. По словамъ этого частнаго повѣреннаго, администрація дороги оказывалась виновною въ непринятіи мѣръ противъ выхода пассажировъ и публики на платформу послѣ третьяго звонка, въ непринятіи мѣръ къ удаленію столбовъ, поддерживающихъ крышу надъ платформой и помѣшавшихъ пострадавшему пассажиру своевременно вскочить на площадку удалявшагося вагона, и т. п. Жандармская же полиція, спеціально наблюдающая за невходомъ въ вагоны поѣздовъ, находящихся уже въ движеніи, въ этомъ процессѣ осталась внѣ обвиненія.

Насколько же бываютъ преувеличены вообще размѣры требуемаго пострадавшими вознагражденія, усматривается, между прочимъ, изъ того, что нѣкоторые, по поводу крушенія поѣзда на рѣкѣ Оптухѣ 11-го ноября 1891 г. на Орловско-грязской желѣзной дорогѣ, требовали вознагражденіе въ размѣрѣ даже до 100.000 руб., между тѣмъ какъ по настоящее время максимумъ присужденныхъ судами суммъ не превышаетъ 12.000 р.

Но здѣсь нельзя не замѣтить, что одною изъ причинъ многочисленности исковъ за случаи увѣчій и смерти являются недостаточное сознаніе среди пользующихся желѣзными дорогами необходимости точнаго исполненія

желѣзнодорожныхъ правилъ, ограждающихъ личную безопасность, и недостаточное знакомство, особенно среди низшихъ классовъ публики, съ этими правилами, объявляемыми обыкновенно лишь въ спеціальныхъ изданіяхъ и газетахъ.

Въ этомъ важномъ дѣлѣ могли бы, повидимому, помочь примѣры тѣхъ странъ, гдѣ законы, ограждающіе безопасность на желѣзныхъ дорогахъ, прочитываются въ сельскихъ сходахъ и даже въ церквахъ, или же примѣръ изданнаго у насъ, по поводу послѣдней эпидеміи, наставленія о мѣрахъ противъ ея распространенія. Изъ статистическихъ данныхъ, приведенныхъ въ III-й главѣ III-го отдѣла настоящаго „Очерка", видно, что за одиннадцать лѣтъ, съ 1880 по 1890 гг., пострадало при желѣзнодорожномъ движеніи всего 13.101 человѣкъ, изъ коихъ пассажировъ было 1.384 человѣка, или въ среднемъ по 126 въ годъ, и постороннихъ, т. е. не пассажировъ и не желѣзнодорожныхъ агентовъ, было 4.760, или въ среднемъ по 433 человѣка въ годъ. Всѣ эти числа, конечно, весьма не велики сравнительно съ количествомъ жертвъ, похищенныхъ у насъ эпидеміей, но и они составляютъ для желѣзныхъ дорогъ и населенія большое несчастіе и заслуживаютъ особаго вниманія, такъ какъ изъ означеннаго числа пострадавшихъ на желѣзныхъ дорогахъ пострадало по собственной винѣ или неосторожности пассажировъ болѣе 55% и постороннихъ болѣе 44%. Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за такіе случаи нисколько не способствуетъ увеличенію въ публикѣ и населеніи знанія и исполненія желѣзнодорожныхъ правилъ, предотвращающихъ несчастные случаи.

Еще большее разнообразіе судебныхъ рѣшеній замѣчается по тарифнымъ вопросамъ, что объясняется сложностью номенклатуры грузовъ и тѣмъ, что на каждой желѣзной дорогѣ существуютъ, помимо мѣстныхъ тарифовъ, еще тарифы прямаго сообщенія, зависящіе какъ отъ свойства груза, такъ и отъ направленія его перевозки. Такое свойство тарифовъ вызываетъ необходимость основательнаго знакомства желѣзнодорожныхъ агентовъ съ дѣйствующими тарифами всѣхъ дорогъ, а это вообще весьма затруднительно при отправкахъ на большія разстоянія, при пробѣгѣ грузовъ по нѣсколькимъ дорогамъ, изъ коихъ каждая имѣетъ свои тарифы; при такихъ условіяхъ нерѣдко возникаетъ особая трудность разобраться въ дѣлѣ даже лицу, близко знакомому съ тарифами, и тѣмъ болѣе суду.

Разнообразіе въ толкованіи тарифовъ тѣмъ значительнѣе, что масса дѣлъ, возникающихъ изъ переборовъ, по малоцѣнности своей разбирается не въ общихъ судахъ, а въ мировыхъ судебныхъ учрежденіяхъ. Съ изданіемъ въ 1891 году положенія о земскихъ начальникахъ, по силѣ котораго рѣшенія уѣздныхъ съѣздовъ въ кассаціонномъ порядкѣ разсматриваются не Правительствующимъ Сенатомъ, а особыми Губернскими присутствіями по принадлежности, это разнообразіе должно еще болѣе увеличиться, за отсутствіемъ для этого рода дѣлъ высшаго, объединяющаго практику суда. Разнообразная практика по толкованію тарифовъ, зависящая отчасти отъ указанныхъ выше процессуальныхъ условій, имѣетъ существенное вліяніе на малое сравнительно количество этого рода дѣлъ, оканчиваемыхъ примиреніемъ, что еще

болѣе затрудняется при перевозкахъ по прямому сообщенію, при которыхъ фактически ни одно дѣло не можетъ быть окончено безъ предварительнаго сношенія между всѣми дорогами, участвовавшими въ перевозкѣ. Тоже должно сказать и объ искахъ по утратамъ и порчамъ товаровъ. Эти три группы исковъ составляютъ главный контингентъ дѣлъ, по которымъ желѣзнымъ дорогамъ приходится отвѣчать предъ судомъ, и достигаютъ на дорогахъ съ большимъ движеніемъ до нѣсколькихъ тысячъ въ годъ.

Что касается до дѣлъ, въ которыхъ дороги являются въ качествѣ не отвѣтчиковъ, а истцовъ, то такихъ дѣлъ весьма немного не потому, чтобы права желѣзныхъ дорогъ рѣдко нарушались третьими лицами, а по причинамъ, лежащимъ въ самой постановкѣ этого рода дѣлъ.

Такъ, исковъ по недоборамъ сравнительно мало потому, что дорога, пользуясь предоставленнымъ ей правомъ удержанія груза до полнаго разсчета, взыскавъ съ грузополучателя исчисленный ею недоборъ, является затѣмъ уже отвѣтчицею по искамъ грузохозяевъ о переборѣ. Исковъ къ пассажирамъ за безбилетный проѣздъ, который представляется на нѣкоторыхъ дорогахъ явленіемъ довольно распространеннымъ и наносящимъ дорогѣ значительный ущербъ, вообще весьма мало, въ виду незначительности, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, суммы, подлежащей взысканію, но и затруднительности этого взысканія, такъ какъ дорога можетъ, въ силу закона, отыскивать эти суммы лишь въ общемъ порядкѣ гражданскаго судопроизводства, т. е. по мѣсту жительства отвѣтчика. Въ этомъ случаѣ, при громадныхъ разстояніяхъ въ Россіи и при уклоненіи пассажировъ отъ указанія своего постояннаго жительства, а иногда даже званія и фамиліи, дороги предпочитаютъ отказываться отъ своего права. Подобное положеніе дѣла можетъ быть исправлено лишь въ порядкѣ законодательномъ.

Составъ юрисконсультской части. Многочисленность и разнообразіе исковъ, предъявляемыхъ къ желѣзнодорожнымъ обществамъ, заставило послѣднія обратить самое серьезное вниманіе на правильную организацію защиты своихъ интересовъ на судѣ; эта организація въ настоящее время болѣе или менѣе однородна какъ въ частныхъ обществахъ, такъ и на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Защита интересовъ желѣзныхъ дорогъ, неисключая и казенныхъ, ввѣрена почти исключительно присяжнымъ повѣреннымъ, состоящимъ при правленіяхъ обществъ, при центральномъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и на линіяхъ; исключенія въ этомъ отношеніи замѣчаются лишь на дорогахъ малаго протяженія и незначительнаго движенія грузовъ, гдѣ должность повѣреннаго соединяется иногда съ обязанностью правителя дѣлъ, но и въ этомъ случаѣ послѣдній избирается преимущественно изъ лицъ, получившихъ юридическое образованіе.

Число состоящихъ при центральныхъ и мѣстныхъ управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ присяжныхъ повѣренныхъ находится въ полной зависимости отъ количества судебныхъ дѣлъ данной дороги. Но Общій уставъ желѣзныхъ дорогъ, желая облегчить истцамъ путь къ удовлетворенію ихъ требованій, предоставилъ имъ предъявлять иски, имѣющіе основаніемъ перевозку грузовъ,

пассажировъ, причиненіе личнаго вреда,—по своему усмотрѣнію: по мѣсту нахожденія или правленія или управленія дороги, станціи отправленія или назначенія или же по мѣсту причинившаго личный вредъ событія; желѣзныя же дороги, желающія сохранить за собою право регресса съ другихъ дорогъ, обязаны привлекать, въ качествѣ третьихъ лицъ, всѣ дороги, участвовавшія въ данной перевозкѣ. Эти условія, въ связи съ многочисленностью вообще судебныхъ дѣлъ, — вызываютъ необходимость значительнаго штата присяжныхъ повѣренныхъ какъ на линіяхъ, такъ и при центральныхъ управленіяхъ. Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, напр., имѣетъ въ настоящее время почти на каждой линіи отъ 1—3 повѣренныхъ и при центральномъ управленіи четырехъ присяжныхъ повѣренныхъ и одного помощника, а всего повѣренныхъ на веденіе судебныхъ дѣлъ, включая и состоящихъ на линіяхъ, до 20 лицъ, кромѣ агентовъ, коимъ поручается веденіе незначительныхъ дѣлъ по переборамъ, утратѣ и порчѣ грузовъ у мѣстныхъ мировыхъ судей, уѣздныхъ членовъ суда и т. п.; но и этотъ штатъ, въ виду упомянутаго выше, предоставленнаго истцамъ, широкаго права выбора того или другого суда для предъявленія исковъ, не вполнѣ достаточенъ и явка повѣреннаго въ судъ по каждому дѣлу представляется часто весьма затруднительною; по искамъ же о переборахъ, утратѣ и порчѣ грузовъ, гдѣ привлекаются въ качествѣ третьихъ лицъ дороги, отстоящія на значительномъ разстояніи отъ мѣстонахожденія суда, въ коемъ предъявленъ искъ, такая явка обыкновенно представляется для отдаленныхъ дорогъ даже совершенно невозможною. Поэтому естественно, что это положеніе дѣла, коренящееся въ самомъ законѣ, имѣетъ часто своимъ послѣдствіемъ разсмотрѣніе и разрѣшеніе дѣлъ безъ явки повѣреннаго той или другой дороги и не можетъ не отражаться значительнымъ ущербомъ на интересахъ дорогъ. Правда, желѣзныя дороги стараются устранить сказанныя неудобства особыми соглашеніями, въ силу которыхъ повѣренные одной дороги принимаютъ на себя защиту интересовъ другой, но и этотъ способъ оказывается на практикѣ мало удовлетворяющимъ цѣли, такъ какъ самое доставленіе всѣхъ необходимыхъ для защиты свѣдѣній и справокъ, за дальностью разстоянія, представляетъ значительныя затрудненія.

Слѣдуетъ однако надѣяться, что всѣ эти неудобства для желѣзныхъ дорогъ, какъ и приведенныя выше, скоро будутъ устранены или хотя ослаблены, вслѣдствіе увеличенія протяженія сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и большаго заинтересованія самой казны въ скорѣйшей и всесторонней разработкѣ желѣзнодорожнаго права и вслѣдствіе существованія уже особой правительственной коммисіи, имѣющей цѣлью пересмотръ Общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Ст. 8. Санитарная и врачебная часть.

Составилъ прив.-доц. д-ръ Г. М. Герценштейнъ.

Общія положенія. Санитарная организація на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ до настоящаго времени не объединена какими-нибудь общими основными началами. Фактически развитіе ея и лучшее ея оборудованіе поставлены въ полную зависимость отъ желѣзнодорожной администраціи. Предъявляемыя закономъ и циркулярами Министерства путей сообщенія требованія еще не ка-

саются той или другой формы организаціи, а только выполненія одной изъ ея профессіональныхъ функцій, какъ напримѣръ, опредѣленія дальтонизма у поступающихъ на службу, дезинфекціи тѣхъ или другихъ вагоновъ, принятія какихъ-либо мѣръ на случай появленія эпидемій и т. п. Тѣмъ не менѣе правительство никогда не считало заботы о нормированіи врачебно-санитарной организаціи на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ для себя чуждой.

Правленія обществъ и управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ, со своей стороны, побужденныя насущными потребностями служащихъ и пассажировъ, не оставляли заботы о медицинской части. Ограничившись вначалѣ приглашеніемъ небольшаго числа врачей и фельдшеровъ и удѣленіемъ небольшой суммы на медикаменты, частью изъ средствъ дорогъ, частью изъ вычетовъ со служащихъ, они постепенно расширяли врачебную организацію, увеличивали санитарный персоналъ, участки врачей уменьшали въ длину, устроивали больницы, собственныя аптеки, приглашали консультантовъ, спеціалистовъ по хирургіи и глазнымъ болѣзнямъ, санитаровъ, акушерокъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ выдвигались на очередь многія санитарно-гигіеническія требованія, улучшалась статистика заболѣваемости и въ настоящее время врядъли существуетъ хотя-бы одна дорога, которая не представляла бы болѣе или менѣе удовлетворительной врачебно-санитарной организаціи.

Въ Министерствѣ же путей сообщеія не разъ возникали проекты общаго врачебнаго устава для желѣзныхъ дорогъ какъ строющихся, такъ и открытыхъ для общественнаго пользованія. Уже при сооруженіи первой большой желѣзнодорожной линіи, Николаевской, правительствомъ было возложено на строителей попеченіе объ охраненіи здоровья рабочихъ.

Строющіяся дороги. На строющихся желѣзныхъ дорогахъ, естественно, программа дѣятельности врачебнаго персонала не можетъ не представлять рѣзкихъ отличій отъ дорогъ эксплуатируемыхъ, въ виду условій, съ которыми связано временное пребываніе рабочихъ на постройкѣ. Въ общемъ дѣятельность эта формулируется тремя главными цѣлями:

1) возможно полный надзоръ за гигіеническимъ благосостояніемъ рабочихъ;

2) подача легко больнымъ медицинской помощи на мѣстѣ и

3) немедленная эвакуація серьезно больныхъ въ ближайшіе лечебные пункты.

Знакомство съ качествомъ труда рабочихъ на строющихся желѣзныхъ дорогахъ и съ санитарными условіями его можно получить, между прочимъ, изъ отчетовъ Д. И. Менделѣева *).

Наибольшій контингентъ рабочихъ въ первое время постройки представляютъ *землекопы*, трудъ которыхъ несомнѣнно самый тяжелый въ физическомъ отношеніи: имъ приходится работать, подвергаясь всѣмъ внѣшнимъ

*) Отчетъ о состояніи врачебной и санитарной части на строющейся Екатерининской желѣзной дорогѣ за 1882 г. Екатеринославъ, 1883.

неблагопріятнымъ вліяніямъ погоды, въ дождь, холодъ и слякоть или въ знойное лѣто. Такъ-называемымъ *тачечникамъ* приходится расходовать свои силы на выемку и перевозку земли, количество которой на одного человѣка въ день равняется отъ 0,11 для весьма слабыхъ до 0,75 кубич. сажени для самыхъ сильныхъ и искусныхъ. Точно также тяжелъ трудъ *каменьщиковъ*, такъ какъ, работая на открытомъ воздухѣ, они весь строительный матеріалъ — гранитъ, бутовый камень, кирпичъ, песокъ, цементъ и воду — переносятъ на себѣ, по стремянкамъ, не рѣдко на высоту 8—9 сажень. *Кессонщики* работаютъ при наиболѣе неблагопріятныхъ условіяхъ: физическій трудъ ихъ, равный труду землекоповъ, производится въ тепломъ и сжатомъ воздухѣ кессоновъ, сильно насыщенномъ водяными парами, выдѣленіями рабочихъ и чадомъ стеариновыхъ свѣчей. Иногда самый грунтъ выдѣляетъ нѣкоторое количество вредныхъ газовъ, которые, несмотря на постоянный притокъ свѣжаго воздуха, не могутъ быть имъ окончательно вытѣснены. Работать приходится иногда при давленіи свыше двухъ атмосферъ. Кромѣ того, полутьма и проникающія въ кессонъ снизу грязь и вода еще болѣе ухудшаютъ условія работы. Температура внутри кессона всегда выше наружной, и рабочіе тамъ всегда обливаются потомъ; поэтому, при выходѣ изъ кессона, они легко подвергаются простудѣ.

Изъ другихъ видовъ работы отличается опасностью для здоровья — работа *каменотесовъ*, такъ какъ неизбѣжнымъ послѣдствіемъ при ней — пыль и осколки, нерѣдко попадающія въ глаза.

Условія санитарнаго состоянія рабочихъ на строющихся дорогахъ ухудшаются еще тѣмъ, что имъ приходится жить и работать въ мѣстахъ ненаселенныхъ, въ наскоро сколоченныхъ баракахъ или въ землянкахъ, при постройкѣ которыхъ имѣется непремѣнно въ виду не только быстрота этой постройки, но и то, что съ окончаніемъ работъ на одномъ участкѣ, рабочіе передвигаются на другой и т. д. Если же къ этому присоединяются неудовлетворительное продовольствіе и содержаніе, то болѣзненность и смертность среди рабочихъ на строющейся дорогѣ достигаютъ необычайно высокихъ цифръ.

Обыкновенно помѣщеніе, содержаніе и продовольствіе рабочихъ, а иногда и медицинская имъ помощь, входятъ въ число обязанностей подрядчиковъ, ихъ нанявшихъ, и управленіе работами имѣетъ за исполненіемъ этихъ обязанностей неослабный надзоръ; но во многихъ случаяхъ содержаніе медицинской части оставалось въ непосредственномъ завѣдываніи управленія работами, съ удержаніемъ для сего съ подрядчиковъ условленнаго процента отъ подрядныхъ суммъ. Такой именно порядокъ установленъ на строющихся казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и, по общимъ отзывамъ, тамъ рабочіе обезпечены широкою медицинскою помощью, посредствомъ многочисленнаго врачебнаго персонала и значительнаго числа больницъ.

Согласно утвержденному 2 іюля 1886 года положенію о врачебной службѣ на эксплуатируемыхъ и строющихся казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, строющіяся дороги во врачебномъ отношеніи дѣлятся на участки, про-

тяженіемъ не превосходящіе 75 верстъ и подраздѣляющіеся на фельдшерскіе околодки по усмотрѣнію старшаго врача. При больницѣ на 20—25 кроватей полагаются: 1 врачъ, 2 фельдшера, 3 служителя, 2 сидѣлки, 1 поваръ, 1 дворникъ и 2 прачки. Въ каждомъ участкѣ должна быть повивальная бабка.

Въ слѣдующей таблицѣ, согласно отчетныхъ данныхъ, указана организація санитарной части, бывшая на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ во время сооруженія ихъ распоряженіемъ казны.

Наименованіе дорогъ.	Протяженія.	Число						
		Участк.	Врачей.	Фельдшеровъ.				
				Старш.	Младш.	Разъѣзд.	Студентовъ.	Больницъ.
Барановичи-Бѣлостокская	196	3	4	3	3	5	2	3
Гомель-Брянская	256	3	9	19				3
Лунинецъ-Гомельская	283	4	6	4	4	7	—	4
Брестъ-Холмская	107	1	3	2	2	3	—	1
Ржево-Вяземская	115	1	1	2	3	—	—	—

Эксплуатируемыя дороги. Болѣе 20 лѣтъ тому назадъ, состоявшій при Министерствѣ путей сообщенія докторъ Визель представилъ законченный проектъ нормальнаго устройства врачебной службы на желѣзныхъ дорогахъ. Въ Общемъ уставѣ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ предусмотрѣна обязанность устройства врачебной части на каждой дорогѣ. Затѣмъ, въ 1886 г. засѣдала „Высочайше учрежденная коммиссія для составленія проектовъ положеній объ устройствѣ врачебно-санитарной части на желѣзныхъ дорогахъ“ подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Кетрица.

Коммиссіею этою представлены проекты: 1) положенія о врачебно-санитарной службѣ; 2) положенія о перевозкѣ домашнихъ животныхъ и нѣкоторыхъ продуктовъ, отъ нихъ получаемыхъ; 3) правилъ о врачебномъ освидѣтельствованіи служащихъ на дорогахъ и 4) объ устройствѣ врачебной помощи въ пассажирскихъ поѣздахъ. Сущность ихъ сводится къ слѣдующему.

I. а) Желѣзныя дороги обязаны за свой счетъ оказывать врачебное пособіе всѣмъ пострадавшимъ на нихъ отъ несчастныхъ случаевъ желѣзнодорожныхъ служащимъ, постояннымъ и временнымъ рабочимъ, семействамъ ихъ и поденнымъ рабочимъ. Врачебную службу каждой дороги составляютъ врачи, фельдшера, повивальныя бабки, низшіе санитарные служащіе, прислуга и провизоры. Непосредственное завѣдываніе и распоряженіе врачебной службой возлагается на главнаго врача дороги, избираемаго правленіемъ общества дороги и подчиненнаго ея управляющему. Каждая дорога, соотвѣтственно своему протяженію, мѣстнымъ условіямъ, числу служащихъ и рабочихъ, раздѣляется на участки, причемъ протяженіе участка не должно превышать 100 верстъ и должно соотвѣтствовать населенію не свыше 1.500 человѣкъ, имѣющихъ право на врачебное пособіе; на желѣзнодорожныя станціи, заводы или

мастерскія, съ населеніемъ отъ 1.500 до 2.500 человѣкъ, должны быть назначаемы отдѣльные врачи. Врачу, завѣдывающему больницей на 20—25 кроватей, не можетъ быть поручаемъ участокъ свыше 50 верстъ.

б) Главный врачъ обязанъ слѣдить, чтобы всѣ медикаменты и средства, необходимые для подачи врачебной помощи, имѣлись постоянно въ достаточномъ количествѣ и чтобы свидѣтельствались служащіе, поступающіе на службу; онъ производитъ осмотры дороги и долженъ изучать ее въ медико-топографическомъ отношеніи, обращая особое вниманіе на мѣстности, представляющія какія-либо вредныя въ санитарномъ отношеніи вліянія. Онъ наблюдаетъ за качествомъ продовольствія пассажировъ изъ желѣзнодорожныхъ буфетовъ и за состояніемъ здоровья буфетной прислуги; даетъ заключеніе въ санитарномъ отношеніи о предполагаемыхъ постройкахъ больницъ, мастерскихъ, жилыхъ зданій и т. под., наблюдаетъ за санитарнымъ состояніемъ казармъ, бань, прачешныхъ, колодцевъ и др. источниковъ водоснабженія, слѣдитъ за содержаніемъ отхожихъ мѣстъ, помойныхъ ямъ, дворовъ при жилыхъ и иныхъ зданіяхъ и указываетъ на необходимыя во всемъ этомъ улучшенія; вмѣстѣ съ тѣмъ онъ доводитъ до свѣдѣнія начальства дороги о найденныхъ имъ вредныхъ условіяхъ быта служащихъ и рабочихъ, а также о случаѣ превышенія установленной нормы рабочихъ часовъ. Организуетъ оспопрививаніе, принимаетъ мѣры противъ распространенія сифилиса и слѣдитъ, чтобы товарные сараи, платформы, дворы, складочныя мѣста, платформы и дворы для нагрузки и выгрузки скота съ ихъ принадлежностями, товарные вагоны и вагоны для перевозки покойниковъ, какъ и вообще территорія желѣзной дороги, содержались постоянно при соблюденіи всѣхъ необходимыхъ гигіеническихъ и санитарныхъ мѣръ.

в) Участковые врачи свидѣтельствуютъ состояніе зрѣнія, слуха и общаго здоровья лицъ, поступающихъ на службу и состоящихъ на службѣ; свидѣтельствуютъ неменѣе четырехъ разъ въ годъ рабочихъ при мастерскихъ, живущихъ въ линейныхъ казармахъ, а буфетную и кухонную прислугу не менѣе одного раза въ мѣсяцъ; оказываютъ врачебное пособіе заболѣвшимъ, для чего принимаютъ ихъ на мѣстѣ своего жительства, объѣзжаютъ не менѣе одного раза въ недѣлю станціи своего участка и выѣзжаютъ всякій разъ, въ случаѣ вызова, къ тяжело больному. При каждомъ участковомъ врачѣ полагается не менѣе двухъ фельдшеровъ и одной акушерки.

При каждой дорогѣ должны быть устроены больницы и пріемные покои, причемъ общее число больничныхъ коекъ не должно быть менѣе 1% всего числа служащихъ и рабочихъ, имѣющихъ право на безплатное больничное леченіе на счетъ дороги.

Въ видахъ врачебной помощи при несчастныхъ случаяхъ, во всѣхъ мѣстахъ жительства желѣзнодорожныхъ врачей, должны находиться ящики для подачи помощи, съ перевязочнымъ матеріаломъ на 50 чел., ампутаціоннымъ наборомъ и внутренними оживляющими средствами, и неменѣе 5-ти носилокъ. Такіе же ящики, но меньшихъ размѣровъ, должны находиться на всѣхъ прочихъ станціяхъ и во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ.

*

Для перевозки пострадавшихъ при несчастныхъ случаяхъ должно быть на каждой дорогѣ заранѣе приспособлено извѣстное число вагоновъ III класса.

При появленіи спорадическихъ случаевъ заболѣваній какою либо заразительною болѣзнью, участковый врачъ принимаетъ всѣ необходимыя мѣры осторожности, разобщаетъ заболѣвшихъ, поддерживаетъ чистоту воздуха въ помѣщеніи, воспрещаетъ доступъ лишнимъ постороннимъ посѣтителямъ, тщательно дезинфекцируетъ помѣщеніе больнаго, его бѣлье, а въ случаѣ надобности, и его испражненія.

При появленіи эпидемій, онъ принимаетъ необходимыя административно-санитарныя мѣры для прекращенія ея.

г) Перевозка по желѣзнымъ дорогамъ заразительныхъ больныхъ въ лазареты совершается въ спеціально приспособленныхъ для этого или иныхъ вагонахъ, допускающихъ скорое, удобное и совершенное обеззараженіе.

По выздоровленіи или смерти страдавшихъ заразительной болѣзнью производится обеззараженіе всѣхъ помѣщеній, въ которыхъ находились заразные больные, а равно и вещей, при нихъ находившихся.

При появленіи эпидеміи въ мѣстѣ нахожденія желѣзнодорожнаго училища, учебныя занятія въ немъ прекращаются.

При перевозкѣ войскъ въ воинскихъ поѣздахъ, обеззараживаются паромъ или горячею водою вагоны, служившіе для перевозки больныхъ военныхъ чиновъ, а также и здоровыхъ, слѣдовавшихъ изъ неблагополучныхъ по эпидеміи мѣстностей.

II. Въ цѣляхъ предупрежденія эпизоотій, крупный рогатый скотъ, мясо, невыдѣланныя кожи, кости, костяныя стружки, рогъ, шерсть, щетина, волосъ и нетопленое сало перевозятся по желѣзнымъ дорогамъ послѣ предварительнаго осмотра ветеринарами.

Нагрузка и выгрузка домашнихъ животныхъ производится только на назначенныхъ для того станціяхъ; животныя перевозятся въ спеціально приспособленныхъ для этого вагонахъ. При обнаруженіи заразительной болѣзни, явно больныя животныя къ нагрузкѣ недопускаются.

Вагоны, служащіе для перевозки животныхъ и продуктовъ, подлежатъ обязательному обеззараженію въ теченіи указаннаго срока. Обеззараженіе вагоновъ производится паромъ и горячей водой. Если-бы при осмотрѣ скота или продуктовъ было обнаружено, что они заражены сибирскою язвой, сапомъ или иною болѣзнью со столь-же стойкою заразой, то, по заявленію о семъ ветеринара, вагоны, въ коихъ они перевозились, должны быть подвергнуты, кромѣ обеззараженія паромъ или горячею водою, еще и двукратной промывкѣ растворомъ сулемы (3 ч. на 1.000 ч. воды), причемъ промежутокъ между первой и повторительной промывками опредѣляется въ 3 часа. Для обеззараженія вагоновъ на желѣзныхъ дорогахъ должны быть устроены промывочныя станціи. Рабочіе, производящіе очистку и промывку вагоновъ, снабжаются отъ желѣзной дороги особыми парусинными плащами, надѣваемыми поверхъ платья во время работы. По окончаніи работы плащи

эти подвергаются каждый разъ дѣйствію высокой температуры, въ 100° Ц., а обувь рабочихъ смазывается дегтемъ.

Обеззараженію подвергаются также: 1) всѣ вещи и предметы, служившіе для кормленія, водопоя, привязи животныхъ и для прочихъ надобностей, во время перевозки ихъ; 2) оберточные и укупорные матеріалы, бывшіе въ употребленіи при перевозкѣ животныхъ продуктовъ, если только эти матеріалы не предназначены для дальнѣйшей транспортировки продуктовъ, и 3) вставныя рѣшетки, скребни, лопаты, метлы и прочія принадлежности, служившія при нагрузкѣ и выгрузкѣ животныхъ и ихъ продуктовъ, а равно при очисткѣ и обеззараженіи вагоновъ. Навозъ и соръ, вычищенные изъ вагоновъ, служившихъ для перевозки скота, изгороди для мелкаго скота и вообще всѣ остатки отъ перевозки животныхъ и ихъ продуктовъ должны быть на станціяхъ выгрузки зарываемы или сожигаемы.

III. Въ видахъ обезпеченія безопасности движенія по желѣзнымъ дорогамъ, на сколько она зависитъ отъ состоянія здоровья служащихъ, лица, поступившія на службу подвергаются врачебному освидѣтельствованію съ цѣлью предотвращенія пріема людей, одержимыхъ физическими недостатками или болѣзнями, препятствующими исправному отправленію обязанностей. Такому освидѣтельствованію подлежатъ: машинисты, кочегары, начальники станцій, составители поѣздовъ, завѣдывающіе маневрами, сцѣпщики, кондукторы, стрѣлочники, сигналисты, путевые, переѣздные и мостовые сторожа.

При освидѣтельствованіи обращается особенное вниманіе на то, чтобы лица, имѣющія поступить на желѣзнодорожную службу, обладали способностью распознавать оптическіе и акустическіе сигналы, а также достаточною силою и выносливостью. Безусловно воспрещается принимать на желѣзнодорожную службу одержимыхъ слабоумiемъ, умопомѣшательствомъ, хроническимъ алкоголизмомъ, а также нервными болѣзнями, связанными съ временною потерею сознанія, съ недостатками, нарушающими подвижность отдѣльныхъ частей тѣла, каковы искривленія позвоночника или конечностей, неподвижность суставовъ, параличи глазныхъ или иныхъ мышцъ, грыжи, смѣщенія внутренностей. Отъ паровозныхъ машинистовъ, кочегаровъ и др. требуются: полная острота зрѣнія на оба глаза, полная способность распознаванія цвѣтовъ оптическихъ сигналовъ, на разстояніе не менѣе 300 саженъ, и полная острота слуха на оба уха въ отношеніи сигнальныхъ рожковъ или свистковъ, на растояніи не менѣе 500 саженъ.

Должностныя лица, оказавшіяся послѣ принятія ихъ на службу одержимыми болѣзнями, которыя не могли быть распознаны при предварительномъ освидѣтельствованіи, но препятствующими исполненію ихъ обязанностей, подлежатъ переводу на другія должности или увольненію. Состояніе ихъ зрѣнія и слуха повѣряется ежегодно. Такому-же переосвидѣтельствованію зрѣнія, слуха и общаго состоянія подлежатъ они послѣ перенесенія различныхъ заболѣваній. Во всѣхъ случаяхъ, въ которыхъ освидѣтельствованіе влечетъ за собой увольненіе должностнаго лица отъ службы, освидѣтельствованіе по заявленію неудовольствія увольняемаго, должно быть повторено.

Наконецъ IV. Для обезпеченія врачебной помощи пассажирамъ въ поѣздахъ, въ каждомъ пассажирскомъ поѣздѣ долженъ находиться сопровождающій его фельдшеръ-кондукторъ. Число фельдшеровъ-кондукторовъ для сопровожденія пассажирскихъ поѣздовъ на каждой дорогѣ должно соотвѣтствовать числу пассажирскихъ кондукторскихъ бригадъ, полагая по одному на каждую; кромѣ того, на случай сопровожденія экстренныхъ поѣздовъ, а также на случай болѣзни очереднаго фельдшера-кондуктора, должны быть запасные фельдшера-кондукторы, не менѣе одного на каждыя 10 бригадъ, которые и входятъ въ составъ своей бригады.

При фельдшерѣ кондукторѣ долженъ находиться ящикъ съ предметами для первоначальной хирургической и медицинской помощи и носилки. Онъ обязанъ являться на всякій призывъ внезапно заболѣвшихъ въ поѣздѣ лицъ и предоставлять имъ необходимые медикаменты.

Этотъ всесторонне разработанный проектъ, хотя и неполучившій законодательной санкціи, послужилъ главнымъ основаніемъ существующей въ настоящее время организаціи врачебно-санитарной части на русскихъ жел. дорогахъ.

Въ слѣдующей таблицѣ приведены свѣдѣнія о расходахъ дорогъ на медицинскую часть, съ распредѣленіемъ дорогъ на группы, въ зависимости отъ средняго расхода на одного служащаго.

Группа.	Наименованіе дорогъ, вошедшихъ въ группу.	Эксплуатаціонная длина дороги. (Въ скобкахъ для выводовъ).	Общее число служащихъ.	Расходъ на медицинскую часть.	На версту дороги.	Расходъ на одного служащаго.
				Руб.	Руб.	Руб.
1	Рыго-динабургск., Лодзинск., Новоторжск., Московск.-брестск., Московск.-рязанск., Московск.-ярослав.-вологодск., Рыго-тукумск., Московск.-курская и Орловск.-грязск.	3.185 (3.191)	35.311	112.523	35,26	3,19 (отъ 2,03 до 3,47)
2	Динабурго-витебск., Николаевская, Спб.-Варшавск., Рыбинско-бологовская, Балтійская, Московск.-нижегород., Фастовская, Орловск.-витебск. и Варшаво-вѣнская	4.619 (4.614)	58.191	235.023	50,94	4,04 (3,51—4,45)
3	Ковлово-воронежско-ростовская, Курско-харьково-азовск., Сызрано-вяземск., Юго-западныя, Привислянская, Рязанск.-козловская, Новгородск., Курско-кіевск. и Варшаво-тереспольская	7.107 (6.847)	66.529	313.482	45,78	4,71 (4,49—5,05)

				Руб.	Руб.	Руб.
4	Донецкая, Козлово-саратовская, Ивангородо-домбровск., Грязе-царицынск., Шуйско-ивановская, Митавская, Харьково-николаевск., Оренбургск., Либенская и Уральская	5.169	39.173	215.921	47,77	5,26 (5,09—6,14)
5	Лозово-севастопольск., Либаво-роменск., Владикавказск., Екатерининск., Муромск., Полѣсскія, Псково-рижск., Самаро-златоустовск., Закавказск. и Баскунчакская	6.937 (6.852)	47.324	384.605	56,13	8,13 (6,69—19,1)
	ВСЕГО для всѣхъ 47 дорогъ . . .	27,017 (26.673)	247.228	1.261.554	47,29	5,10

Сообразно возможности удовлетворенія ежедневнаго требованія врачебной помощи, дороги раздѣляются на врачебные участки весьма различныхъ протяженій, отъ 30 до 160 вер., въ зависимости отъ мѣстныхъ условій каждой изъ нихъ. Каждый участокъ ввѣряется вѣдѣнію врача, въ помощь которому формируется второстепенный врачебный персоналъ, состоящій изъ лекарскихъ помощниковъ, фельдшеровъ и акушерокъ. Они обязаны оказывать медицинскую помощь пассажирамъ и служащимъ, какъ въ желѣзнодорожныхъ амбулаторіяхъ, такъ и на дому, снабжая ихъ также необходимыми лекарствами за счетъ дороги. Въ первомъ случаѣ агенты, для обращенія къ врачу, получаютъ отъ соотвѣтствующаго начальства своей службы бюллетени, которые, вмѣстѣ съ тѣмъ, даютъ право на безплатный проѣздъ и на освобожденіе отъ службы, по отмѣткамъ врача, въ теченіе опредѣленнаго времени, согласно существующимъ на каждой дорогѣ правиламъ. Тяжело больныхъ, какъ служащихъ, такъ и членовъ ихъ семействъ, врачи обязаны пользовать у нихъ на дому, каждый разъ по особому вызову черезъ соотвѣтствующую службу. Для исполненія сего, равно какъ при періодическихъ осмотрахъ всѣхъ помѣщеній и при всякаго рода несчастіяхъ на дорогѣ съ людьми, медицинскій персоналъ пользуется правомъ свободнаго проѣзда во всѣхъ пассажирскихъ, товарныхъ, служебныхъ и рабочихъ поѣздахъ. Кромѣ того, въ экстраординарныхъ случаяхъ врачи пользуются экстренными поѣздами. Весь медицинскій персоналъ непосредственно подчиненъ главному врачу и управляющему дороги.

Что касается устройства самой службы, то она организована преимущественно по смѣшанной станціонарно-разъѣздной системѣ; для станціонар-

наго пользованія больныхъ имѣются на нѣкоторыхъ дорогахъ лазареты и врачебные кабинеты съ аптеками, наборомъ хирургическихъ инструментовъ и носилками для увѣчныхъ и раненыхъ.

Въ каждомъ пассажирскомъ поѣздѣ имѣются ящики со средствами первой помощи.

Даже при отсутствіи эпидемическихъ заболѣваній, производятся ежемѣсячные осмотры пищевыхъ продуктовъ особой коммиссіей, въ составъ которой входитъ и врачъ; точно также ежемѣсячно осматриваются буфетная, кухонная прислуга и рабочіе (въ отношеніи сифилиса и др.).

При появленіи эпидемій принимаются соотвѣтственныя мѣры, какъ напримѣръ, оспопрививаніе, изоляція, дезинфекція. Производятся химическіе анализы воды для питья.

Считаемъ не лишнимъ указать здѣсь на объявленныя Министромъ путей сообщенія 27 іюня 1892 г. къ исполненію санитарныя мѣры по желѣзнымъ дорогамъ въ виду появленія холеры, заключающіяся въ слѣдующемъ.

Каждое желѣзнодорожное правленіе обязано образовать изъ высшихъ служащихъ санитарныя коммиссіи и подкоммиссіи и командировать въ Петербургъ одного врача и пять станціонныхъ служащихъ, по возможности, фельдшеровъ, для ознакомленія въ Институтѣ экспериментальной медицины съ различными способами дезинфекціи и съ уходомъ за больными.

На узловыхъ станціяхъ долженъ производиться обходъ пассажирскихъ вагоновъ прибывшаго поѣзда врачебнымъ персоналомъ для опроса пассажировъ и, въ случаѣ необходимости, для удаленія сомнительныхъ больныхъ изъ поѣзда.

Прямое безпересадочное движеніе пассажировъ временно пріостанавливается.

Мягкія сидѣнья въ вагонахъ снабжаются чехлами, которые, въ случаѣ обнаруженія въ поѣздѣ холернаго больнаго, должны быть выстираны и тщательно продезинфекцированы.

Въ пунктахъ, избранныхъ санитарными коммиссіями, въ разстояніяхъ приблизительно 100 верстъ одинъ отъ другого, заготовляются всѣ необходимые матеріалы для постройки временныхъ пріютовъ и пріюты эти возводятся по первому о томъ приказанію.

Въ хвостѣ каждаго пассажирскаго поѣзда долженъ находиться санитарный вагонъ, сопровождаемый фельдшеромъ, для помѣщенія въ этомъ вагонѣ пассажировъ и служащихъ, заболѣвшихъ холерою въ пути.

Дезинфекціонныя средства, какъ равно и медикаменты, необходимые для поданія помощи заболѣвшимъ въ поѣздахъ и на линіи, должны быть заготовлены по приблизительному разсчету на два мѣсяца.

Кромѣ того, опубликовано, для распространенія между служащими и рабочими, наставленіе о предохраненіи отъ зараженія холерою и для принятія, въ случаѣ заболѣванія ею, необходимыхъ мѣръ до прибытія врача.

Въ основаніе организація медицинской службы на казенныхъ дорогахъ принято „Положеніе о врачебной службѣ на эксплуатируемыхъ и строющихся казенныхъ дорогахъ“, выработанное съѣздомъ врачей и представителей казенныхъ жел. дорогъ, при участіи приглашенныхъ спеціалистовъ, въ мартѣ 1886 г., подъ предсѣдательствомъ генерала Е. В. Богдановича, и утвержденное Министромъ путей сообщенія 2 іюля 1886 г. На этихъ дорогахъ участки врачей также различной длины, но въ среднемъ одинъ врачъ приходится на 125 верстъ и на 740 служащихъ, т. е. число больныхъ на одного врача не велико, но средняя величина участковъ превышаетъ крайній предѣлъ, указанный коммиссіей инженера Кетрица, а также и съѣздомъ врачей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Болѣе наглядное представленіе о положеніи врачебной части на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ можно получить изъ нижеприведенной таблицы, въ которой сгруппированы данныя за 1890 г. о расходѣ на медицинскую

часть по группамъ дорогъ, свѣдѣнія о числѣ служащихъ на дорогахъ вообще и врачебнаго персонала въ частности, равно какъ числа врачебныхъ участковъ, больницъ и больныхъ. Дороги въ таблицѣ расположены въ восходящемъ порядкѣ средняго размѣра расхода на одного больнаго.

Группа.	Наименованіе дорогъ, вошедшихъ въ группу.	Эксплоатаціонная длина дорогъ. (Въ скобк. для вывод.)	Общее число служащихъ.	Число врачебныхъ участковъ.	Общ. число врачей.	Число фельдшеровъ	Число акушер. и др. санитар. перс	Число больницъ.	Число получивш. врачебную помощь.	Изъ нихъ пользовалось въ больниц.	Расходъ на медицинскую часть.	Расходъ на одного, получившаго врачебную помощь.
											Руб.	Руб.
1	Муромск., Орловск.-грязск., Оренбургск., Козлов.-воронеж.-ростовская и Козлово-саратовская. . .	2.125	20.488	20	21	39	6	2	96.096	1.123	96.976	1,01 (отъ 0,66 до 1,12)
2	Рязанско-козловск., Сызран.-вяземск., Спб.-Варшавск., Лозово-севастоп. и Самаро-златоустовская. . . .	4.082	38.848	31	39	72	18	7	142.719	1.140	172.294	1,21 (1,13—1,29)
3	Московско-нижегородская, Екатерининская, Николаевская, Уральская и Москов.-ярослав.-вологодская	3.097	35.381	26	35	63	22	6	111.222	1.958	166.020	1,49 (1,34—1,62)
4	Донецкая, Курско-харьково-азовск., Харьк.-николаевская, Закавказск. и Привислянск. .	3.948	33.889	27	37	79	14	9	124.618	4.101	220.848	1,77 (1,63—1,83)
5	Варшаво-терес польская, Баскунчакская, Полѣсскія, Либаво-роменск., Ливенск. и Псков.-рижская	3.484	22.216	26	32	67	14	4	57.595	483	159.518	2,77 (2,39—3,61)
	ВСЕГО для 26 дорогъ .	16.736	145.822	130	164	320	74	28	532.250	8.805	815.656	1,55

Таблица эта составлена на основаніи подлинныхъ отчетовъ дорогъ за 1890 годъ. Изъ нея видно, что средняя длина врачебнаго участка для всѣхъ этихъ дорогъ, взятыхъ вмѣстѣ, равна 129 верстамъ или же 129,5 верстамъ, если не считать дороги Муромскую и Ливенскую короткаго протяженія. Число врачей болѣе числа врачебныхъ участковъ на 25%. Если сумму числа фельдшеровъ съ числомъ прочаго, кромѣ врачей, персонала, т. е. 394, раздѣлить на сумму изъ числа участковъ и числа больницъ, т. е. 158, то получится частное 2,5, показывающее, что означен-

наго персонала имѣется на каждомъ участкѣ и при каждой больницѣ отъ 2 до 3 человѣкъ. Число пользовавшихся врачебною помощью или число заболѣваній въ 3,6 раза болѣе общаго числа служащихъ. Число пользовавшихся въ больницахъ составляетъ отъ общаго числа служащихъ 6%, а отъ числа заболѣваній 1,6%.

Примѣчаніе. Дороги, не имѣющія своихъ больницъ, помѣщаютъ больныхъ въ городскія и земскія больницы, по особымъ о томъ соглашеніямъ.

Несомнѣнно, что ни одна европейская страна такъ не нуждается въ систематизованной организаціи врачебной службы на желѣзныхъ дорогахъ, какъ Россія, въ виду исключительныхъ условій ея медицинскаго строя. Врачей у насъ вообще мало и они распредѣлены преимущественно въ большихъ городахъ. Съ другой же стороны, громадная часть русскихъ путей сообщенія проходитъ по мало населеннымъ мѣстностямъ; большинство станцій расположено внѣ городовъ и крупныхъ поселеній и врачебная помощь заболѣвшимъ на этихъ станціяхъ желѣзнодорожнымъ служащимъ была бы, помимо существующей врачебной желѣзнодорожной организаціи, недоступна. Вслѣдствіе же суроваго климата большей части страны и при громадномъ и почти постоянномъ напряженіи физическихъ и нравственныхъ силъ своихъ, желѣзнодорожные агенты должны давать высокій % заболѣваемости. Статистика этой заболѣваемости въ Западной Европѣ и отчасти въ Россіи служитъ тому подтвержденіемъ. Изъ послѣдней таблицы видно, что среднимъ числомъ каждый служащій болѣлъ въ теченіи года 3,6 разъ. Затруднительность удовлетворительной организаціи медицинской помощи на желѣзныхъ дорогахъ обусловливается еще и тѣмъ, что служащіе раскинуты, сравнительно съ городскими условіями, на громадномъ протяженіи и что въ такомъ случаѣ отъ момента заболѣванія до момента полученія медицинской помощи должно пройдти весьма много времени; для посѣщенія больныхъ, врачъ долженъ каждый разъ совершить длинное путешествіе съ его мѣста жительства и въ этомъ отношеніи положеніе желѣзнодорожнаго участковаго врача походитъ на положеніе уѣздныхъ врачей въ большихъ губерніяхъ, будучи впрочемъ въ такой же степени лучше послѣдняго, въ какой проѣздъ по желѣзной дорогѣ удобнѣе проѣзда по дорогамъ шоссейнымъ и грунтовымъ. Но задачи врачебнаго желѣзнодорожнаго персонала не могутъ ограничиваться подачей помощи заболѣвшимъ и даже пострадавшимъ на желѣзныхъ дорогахъ. Имѣющіеся въ нашей литературѣ труды (Порай-Кошицъ, Вырубовъ, Эрисманнъ и друг.), а главнымъ образомъ труды коммиссіи инженера Кетрица и генерала Богдановича, выяснили, что санитарная организація на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ должна имѣть въ виду и другія, болѣе широкія цѣли.

Для довершенія санитарной организаціи какъ въ этомъ отношеніи, такъ и вообще, въ прошломъ году была учреждена новая коммиссія о врачебной части, подъ предсѣдательствомъ д. с. с. инженера Венгржиновича. Законченный ею трудъ представленъ Министру путей сообщенія въ прошломъ же году.

Отдѣла IV-го

Глава III.

Вспомогательныя учрежденія для служащихъ.

СТРАН.

Общія положенія 1

Ст. 1. Учебная часть 1

А. Высшія техническія учебныя заведенія 1

Институтъ инженеровъ путей сообщенія 2
С.-Петербургскій Практическій Технологическій Институтъ 2
Харьковскій Практическій Технологическій Институтъ 4
Императорское Московское техническое училище 4
Рижское политехническое училище 5
Другія высшія учебныя заведенія. 6

Б. Низшія техническія учебныя заведенія 6

Александровское Елецкое ремесленное училище 7
Дельвиговское техническое училище. 10
Техническое училище Московско-Рязанской желѣзной дороги 11
Послѣдующее учрежденіе желѣзнодорожныхъ училищъ 11
Училищный фондъ 14
Общій обзоръ организаціи училищъ 14
Достигнутые результаты 21

В. О среднихъ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ 22

Г. Школы общеобразовательныя 24

Ст. 2. Пенсіонныя, вспомогательно- и ссудо-сберегательныя и эмеритальная кассы 24

а) Пенсіонныя и вспомогательно-сберегательныя кассы 24

Прежнія кассы 24
Проекты нормированія кассъ 26
Высочайше утвержденныя 30 мая 1888 г. положенія 28
Начало дѣйствія новыхъ положеній 31
Основанія ликвидаціи прежнихъ кассъ 32

б) Ссудо-сберегательныя кассы и товарищества 34

в) Эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія 36

стран.

Ст. 3. Потребительныя товарищества 38

Ст. 4. Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II. 45

Происхожденіе и уставъ 45
Начало дѣйствій 46
Московское отдѣленіе 46
Западное отдѣленіе 48
Полтавское отдѣленіе 48
Капиталъ 49
Подробности призрѣнія 50

Глава III.

Вспомогательныя учрежденія для служащихъ.

Общія положенія.

Изъ приведеннаго передъ симъ содержанія настоящей главы „Очерка“ видно, какія именно учрежденія сюда входятъ.

Возникновеніе всѣхъ этихъ учрежденій обязано иниціативѣ или желѣзнодорожныхъ обществъ, или отдѣльныхъ лицъ, выдающихся дѣятелей въ русскомъ желѣзнодорожномъ мірѣ, или же самихъ служащихъ, и вызвано естественнымъ ходомъ вещей.

Нѣкоторыя изъ этихъ учрежденій (учебная часть и Инвалидный домъ) вполнѣ оригинальныя, достигли, повидимому, обезпеченнаго развитія и составляютъ одну изъ особенностей русскаго желѣзнодорожнаго дѣла; остальныя же подобны существующимъ на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ и частью находятся еще въ періодѣ реформъ, частью же еще мало усвоены русскими дорогами въ количественномъ отношеніи.

Ст. 1. Учебная часть.

Въ исторіи построенія, развитія и содержанія сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ выдающееся значеніе принадлежитъ скромной дѣятельности учебныхъ заведеній, въ которыхъ подготовляются наши дѣятели желѣзнодорожной спеціальности. Заведенія эти могутъ быть раздѣлены на высшія, низшія и среднія. Къ числу первыхъ принадлежатъ Институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го, С.-Петербургскій и Харьковскій технологическіе институты, Императорское Московское техническое училище, Рижское политехничетkое училище и другія технческія учебныя заведенія, подготовляющія инженеровъ; къ числу вторыхъ — техническія желѣзнодорожныя училища и, отчасти, общеобразовательныя школы, подготовительныя для дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ. Среднихъ техническихъ учебныхъ заведеній въ Россіи пока не имѣется.

А. Высшія техническія учебныя заведенія.

Институтъ инженеровъ путей сообщенія. Институтъ Императора Александра I-го, основанный въ 1823 году, имѣвшій первымъ своимъ инспекторомъ знаменитаго Бетанкура, воспиталъ въ своихъ стѣнахъ нѣсколько поколѣній инженеровъ, между которыми не мало именъ, извѣстныхъ не только въ Россіи, но и на Западѣ. Лучшія и капитальнѣйшія сооруженія на нашихъ путяхъ сообщенія служатъ живыми и краснорѣчивыми памятниками глубокихъ знаній, энергіи и творческихъ способностей этихъ знаменитыхъ инженеровъ.

Первая изъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ значительнаго протяженія, Николаевская, построена по проектамъ инженеровъ-питомцевъ Института и ихъ трудами. И въ дальнѣйшемъ развитіи нашей желѣзнодорожной сѣти, при постройкѣ новыхъ рельсовыхъ путей, въ организаціи управленія и хозяйства желѣзныхъ дорогъ, а равно и техническихъ службъ ихъ, главными дѣятелями были инженеры путей сообщенія.

До постройки Николаевской желѣзной дороги Институтъ Императора Александра I-го готовилъ преимущественно спеціалистовъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, но съ такой научно-технической подготовкой, что питомцамъ этого учрежденія не трудно было освоиться съ основаніями и желѣзнодорожной техники.

Въ настоящее время огромное большинство управляющихъ русскими желѣзными дорогами, начальниковъ службъ и другихъ высшихъ агентовъ желѣзнодорожной администраціи—бывшіе воспитанники и студенты Института.

Преобразованіе Института сообразно новымъ требованіямъ, съ пополненіемъ его курсовъ предметами и отдѣлами желѣзнодорожной спеціальности, началось съ первой половины шестидесятыхъ годовъ. Достойно замѣчанія, что въ 1861 году курсъ о желѣзныхъ дорогахъ составлялъ, по объему, не болѣе 16-ти страницъ настоящаго „Очерка“; съ нынѣшняго же года въ Институтѣ будутъ три каѳедры для лекцій о желѣзныхъ дорогахъ и полный курсъ о нихъ, надо полагать, превзойдетъ объемъ „Очерка“ раза въ полтора или въ два.

О другихъ подробностяхъ этого высшаго заведенія, хорошо извѣстнаго и за границею здѣсь нѣтъ надобности говорить. Желающіе ознакомиться съ нимъ ближе могутъ обратиться къ изданному въ 1883 году „Очерку развитія Института инженеровъ путей сообщенія“, а за программами курсовъ и въ самый Институтъ.

С.-Петербургскій Практическій Технологическій Институтъ. Мысль объ основаніи въ С.-Петербургѣ Технологическаго Института принадлежитъ Министру финансовъ, графу Канкрину, въ первые годы царствованія Императора Николая I. 28-го ноября 1828 года воспослѣдовало Высочайшее утвержденіе основнаго положенія объ этомъ Институтѣ.

Въ то время и идеи о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи еще не было, а потому въ статьѣ 1-й означеннаго положенія говорится лишь, что „цѣль Практическаго Технологическаго Института есть та, чтобы приготовить людей,

имѣющихъ достаточныя теоретическія и практическія познанія, для управленія фабриками или отдѣльными частями оныхъ".

Торжественное открытіе этого Института произошло 11 октября 1831 года. Въ первые годы своего существованія, Институтъ подготовлялъ своихъ питомцевъ исключительно къ заводской и фабричной дѣятельности, а отчасти и къ горнозаводской, въ качествѣ и со званіями мастеровъ, ученыхъ мастеровъ и горныхъ кондукторовъ I и II классовъ.

Когда, въ сороковыхъ годахъ, новый способъ сообщенія, въ видѣ паровыхъ желѣзныхъ дорогъ, проникъ и въ Россію и началось сооруженіе С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги, нынѣ Николаевской, питомцы Технологическаго Института получили возможность примѣнять добытыя ими познанія и въ этой новой сферѣ технической дѣятельности, и 1845 годъ слѣдуетъ считать эрою прямаго и непосредственнаго отношенія С.-Петербургскаго Практическаго Технологическаго Института къ желѣзнымъ дорогамъ.

Развивавшееся изъ-года-въ-годъ преподаваніе спеціальныхъ предметовъ въ Институтѣ, соотвѣтственно современнымъ требованіямъ промышленности и техники въ широкомъ смыслѣ слова, привело къ новому, Высочайше утвержденному положенію объ Институтѣ, введенному въ дѣйствіе съ 1-го августа 1862 года; въ немъ опредѣлялось, что С.-Петербургскій Практическій Технологическій Институтъ есть спеціальное высшаго разряда учебное заведеніе, имѣющее цѣлью образованіе искусныхъ и свѣдущихъ людей по технической части для устройства фабрикъ, заводовъ и вообще промышленныхъ предпріятій и для управленія оными. Оканчивающимъ курсъ наукъ въ Институтѣ присвоивалось званіе, смотря по успѣхамъ, технолога I-го или 2-го разряда, а по защитѣ особой диссертаціи—званіе инженеръ-технолога. Впослѣдствіи была учреждена при Институтѣ особая ученая степень магистра технологіи (механической или химической), но ею воспользовались весьма немногія лица, такъ какъ практическая дѣятельность технологовъ, всецѣло поглощающая все время, лишала возможности заниматься разработкою научныхъ вопросовъ.

По положенію отъ 31 мая 1872 года, Институтъ былъ вновь преобразованъ, причемъ учрежденъ былъ пятилѣтній курсъ, съ прибавленіемъ трехъ спеціальныхъ каѳедръ.

Чтеніе курса паровозовъ было поручено состоявшему въ то время адъюнктъ-профессоромъ Николаевской Инженерной Академіи военному инженеру Н. П. Петрову, который и по нынѣ читаетъ основную часть этого курса, а именно—о сопротивленіи поѣзда на желѣзной дорогѣ.

Введеніе курса паровозовъ, въ связи со спеціализаціею занятій по составленію проектовъ на послѣднемъ, пятомъ курсѣ Института,—т. е. когда отъ лицъ, желавшихъ себя посвятить службѣ на желѣзныхъ дорогахъ, требовалось составленіе детальнаго проекта паровоза, удовлетворяющаго извѣстнымъ условіямъ или заданіямъ,—а также въ связи съ практическими занятіями слушателей Института по отдѣлу подвижнаго состава и тяги на желѣзныхъ дорогахъ, давало оканчивающимъ курсъ такую солидную подготовку по этой части, что они сразу получали отвѣтственныя техническія должности на

желѣзныхъ дорогахъ, какъ то, начальниковъ малыхъ (оборотныхъ) депо, помощниковъ начальниковъ большихъ (основныхъ) депо, мастеровъ различныхъ цеховъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ и т. п.

Вмѣстѣ съ развитіемъ и возвышеніемъ учебной части въ Институтѣ, состоялось 2 ноября 1876 года Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта о дарованіи большихъ правъ оканчивающимъ въ Институтѣ курсъ; а именно, взамѣнъ прежнихъ званій технолога I и II разрядовъ, разрѣшено присвоивать лицамъ, окончившимъ полный курсъ наукъ, сообразно успѣхамъ ихъ, степень инженеръ-технолога или званіе технолога; равнымъ образомъ лицъ, прошедшихъ пяти-лѣтній курсъ наукъ въ Институтѣ и получившихъ званіе технолога I рязряда, разрѣшено переименовывать въ инженеръ-технолога. Въ отношеніи правъ государственной службы, окончившіе курсъ въ Институтѣ были приравнены къ кандидатамъ и дѣйствительнымъ студентамъ Императорскихъ Россійскихъ Университетовъ.

По воспослѣдовавшему 16 мая 1876 года Высочайше утвержденному мнѣнію Государственнаго Совѣта, окончившимъ въ Институтѣ полный курсъ наукъ дано право возводить фабричныя и заводскія зданія съ ихъ принадлежностями и жилыя помѣщенія, въ непосредственной связи съ ними находящіяся, а также производить строительныя работы, состоящія въ вѣдѣніи и подъ надзоромъ Министерства путей сообщенія, и занимать по сему Министерству должности, съ коими соединено производство строительныхъ работъ. Этотъ новый законъ окончательно упрочилъ положеніе технологовъ на желѣзныхъ дорогахъ и въ настоящее время служба подвижнаго состава и тяги находится преимущественно въ рукахъ технологовъ, такъ какъ, въ общемъ, на службѣ желѣзныхъ дорогъ состоитъ уже около *двухсотъ* лицъ, окончившихъ курсъ въ С.-Петербургскомъ Технологическомъ Институтѣ.

Въ настоящее время, изъ 47 русскихъ желѣзныхъ дорогъ, на 24-хъ главными инженерами службы тяги и подвижнаго состава, т. е. начальниками этой службы, состоятъ лица изъ окончившихъ курсъ въ этомъ Институтѣ; на 7-ми дорогахъ должности эти заняты инженерами путей сообщенія, на 9-ти — лицами получившими инженерное образованіе за границею, на 1—окончившему курсъ въ Московскомъ Техническомъ училищѣ, на 1—въ Институтѣ гражданскихъ инженеровъ и на 5-ти получившими стороннее практическое образованіе.

Слѣдуетъ, по справедливости, указать на то, что С.-Петербургскій Практическій Технологическій Институтъ, въ свое 55-ти лѣтнее существованіе, далъ желѣзнымъ дорогамъ, а слѣдовательно и государству, не мало полезныхъ дѣятелей по указанной отрасли техники, которые съумѣли поставить механическую часть на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ на степень, во многомъ не уступающую положенію означенной части за границею.

Харьковскій Практическій Технологическій Институтъ открытъ лишь въ 1885 году. Имѣетъ уставъ, тождественный съ уставомъ С.-Петербургскаго Технологическаго Института. Результаты дѣятельности ожидаются.

Императорское Московское техническое училище. Московское Императорское техническое училище преобразовано въ высшее техническое учебное заведеніе изъ бывшаго „Ремесленнаго училища вѣдомства IV отдѣленія

Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи. Этимъ преобразованіемъ училище главнымъ образомъ обязано иниціативѣ и трудамъ бывшаго его директора, извѣстнаго ученаго и дѣятеля по профессіональному образованію В. К. Делла-Воса.

Въ 1889 г., училище перешло въ Министерство народнаго просвѣщенія.

Учебный курсъ этого училища, по объему, соотвѣтствуетъ курсу С.-Петербургскаго Технологическаго Института, съ небольшими отличіями въ частностяхъ, и подраздѣляется на спеціальности механико-строительную и и химико-техническую. Сообразно съ этимъ, окончившіе полный курсъ училища получаютъ аттестаты на званія инженеръ-механиковъ и инженеръ-технологовъ.

По представленіи и одобреніи Совѣтомъ училища научнаго сочиненія, относящагося къ области техники, окончившіе курсъ инженерами могутъ получить званіе ученаго инженеръ-механика или инженеръ-технолога.

До 1889 года училище выпускало также и, такъ называемыхъ, ученыхъ мастеровъ, прослушавшихъ лишь практическіе курсы и усвоившихъ основательно какое либо мастерство.

Очень важною особенностью Императорскаго Московскаго техническаго училища было значительное развитіе практическихъ занятій учащихся. Учащіеся по механическому отдѣленію серьезно изучаютъ мастерства столярное и токарное по дереву, слесарное и токарное по металлу, кузнечное, модельное и литейное.

Программы мастерства, практикуемыя въ училищѣ и обратившія на себя всеобщее вниманіе на всемірныхъ выставкахъ Филадельфійской 1876 г. и Парижской 1878 г., разработаны и установлены по мысли и подъ руководствомъ В. К. Делла-Воса.

При училищѣ и въ тѣсной связи съ нимъ существуетъ механическій заводъ съ паровымъ двигателемъ, хорошо оборудованный и исполняющій многочисленные частные заказы. На этомъ заводѣ, ученики старшихъ классовъ, прошедшіе учебныя программы мастерства, работаютъ подъ руководствомъ своихъ профессоровъ и подъ ближайшимъ наблюденіемъ механика завода.

Училище всегда оказывало самую энергическую и дѣятельную заботливость о предоставленіи своимъ питомцамъ мѣстъ и занятій, на которыхъ они могли бы выдвинуться на поприщѣ избранной спеціальности; особенно много и успѣшно помогалъ этому В. К. Делла-Восъ, который, имѣя обширныя знакомства среди представителей крупной промышленности и желѣзнодорожныхъ обществъ, пользовался этимъ и направлялъ окончившихъ курсъ училища на постройку желѣзныхъ дорогъ, водопроводовъ и другихъ сооруженій, на желѣзнодорожную службу, на фабрики и заводы. Въ настоящее время значительное число воспитанниковъ Императорскаго техническаго училища служатъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, преимущественно по тракціи и подвижному составу.

Рижское Политехническое училище. Открыто въ 1866 году и содержится на средства Рижскаго биржеваго комитета. Имѣетъ 4-хъ лѣтній курсъ

наукъ. Организовано по образцу высшихъ техническихъ школъ въ Германіи и имѣетъ нѣсколько отдѣленій, по спеціальностямъ, изъ которыхъ инженерное и инженеръ-механическое даютъ, по преимуществу, техниковъ для желѣзныхъ дорогъ Прибалтійскаго и Привислинскаго районовъ.

Оканчивающіе въ этомъ училищѣ курсъ наукъ не получаютъ права на чинъ государственной службы, предоставляемаго окончаніемъ курса въ вышеприведенныхъ высшихъ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ. Въ этомъ обстоятельствѣ можно усмотрѣть отчасти признакъ приближенія Рижскаго Политехническаго училища къ разряду среднихъ учебныхъ заведеній.

Другія высшія учебныя заведенія. Вышеприведенныя краткія разъясненія о высшихъ техническихъ заведеніяхъ, дающихъ въ совокупности до 100 высшихъ техниковъ и инженеровъ въ годъ, способныхъ къ занятію соотвѣтственныхъ должностей на желѣзныхъ дорогахъ, достаточно убѣждаютъ въ обезпеченности нашей желѣзнодорожной сѣти высшими техниками.

Кромѣ означенныхъ заведеній, доставляютъ кандидатовъ на техническія и административныя должности по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ также Николаевская инженерная академія, Институтъ гражданскихъ инженеровъ и, въ незначительномъ числѣ, Горный институтъ. Университеты также даютъ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ довольно большое число высшихъ служащихъ, а именно, по службѣ движенія, въ желѣзнодорожныхъ управленіяхъ и на должностяхъ юрисконсультовъ.

Примѣчаніе. Высочайшимъ повелѣніемъ 28 февраля 1892 года, Министру путей сообщенія предоставлено право присвоивать званіе инженера путей сообщенія состоящимъ на службѣ по вѣдомству Министерства путей сообщенія техникамъ, окончившимъ курсъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ и пріобрѣвшихъ право производства строительныхъ работъ.

Б. Низшія техническія учебныя заведенія — желѣзнодорожныя училища.

Техническія желѣзнодорожныя училища суть учебныя заведенія совершенно новаго, своеобразнаго типа, существующаго только у насъ въ Россіи. Возникновеніе этого рода училищъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ объясняется обстоятельствами, имѣющими близкое отношеніе къ исторіи развитія нашей желѣзнодорожной сѣти.

Въ эпоху наиболѣе усиленной постройки новыхъ желѣзнодорожныхъ путей, открывавшіяся для общественнаго пользованія русскія желѣзныя дороги чувствовали сильный недостатокъ въ опытныхъ и знающихъ свое дѣло машинистахъ, дорожныхъ мастерахъ и другихъ второстепенныхъ техникахъ желѣзнодорожной службы. Въ Россіи до того времени не было никакихъ училищъ и никакихъ вообще учрежденій, въ которыхъ бы могли подготовляться такіе техники. По этому нерѣдо обращались къ иностраннымъ техникамъ, незнакомымъ ни съ нашею жизнію, ни съ нашимъ языкомъ, а иногда и съ климатомъ, и неудобнымъ для насъ во многихъ отношеніяхъ. Да и такіе техники шли къ намъ неохотно. Чаще-же приходилось брать еле-

грамотныхъ русскихъ ремесленниковъ, неимѣющихъ никакого понятія ни о паровозной машинѣ, ни о желѣзнодорожныхъ сооруженіяхъ, и изъ этихъ лицъ подготовлять техниковъ желѣзнодорожной службы низшихъ ранговъ. А между тѣмъ отъ способности, умѣнья и знанія такихъ лицъ, отъ ихъ бдительности и заботливости, главнымъ образомъ, зависитъ какъ исправное состояніе пути и сооруженій, подвижнаго состава и тяги, такъ и правильность и безопасность передвиженія грузовъ и пассажировъ по рельсовымъ путямъ.

Въ виду этого, естественно, должна была явиться мысль о созданіи какихъ либо учрежденій, въ которыхъ могли бы подготовляться техники, способные заполнить столь значительный недостатокъ въ желѣзнодорожной администраціи. Такая мысль и была высказана въ 1868 году, на торжествѣ открытія Орловско-витебской желѣзной дороги, инженеромъ генералъ-лейтенантомъ барономъ А. И. Дельвигъ о желательности учрежденія спеціальныхъ училищъ для подготовленія низшихъ техниковъ желѣзнодорожной службы, недостатокъ которыхъ составляетъ одинъ изъ наиболѣе сильныхъ тормазовъ къ правильному устроенію этой службы на нашихъ дорогахъ.

Заслуга перваго осуществленія этой мысли всецѣло принадлежитъ извѣстному строителю желѣзныхъ дорогъ С. С. Полякову, который въ 1869 году, на свои средства, устроилъ при Елецкихъ мастерскихъ Орловско-грязской желѣзной дороги первое такое училище, подъ названіемъ „Александровскаго ремесленнаго училища“.

Александровское Елецкое ремесленное училище. Уставъ этого училища былъ утвержденъ въ томъ же 1869 году Министромъ путей сообщенія.

Училище предназначалось для подготовленія „ремесленниковъ желѣзнодорожнаго дѣла, особенно: машинистовъ, дорожныхъ и мостовыхъ мастеровъ и телеграфистовъ“. Оно заслуживаетъ болѣе подробнаго описанія.

Учебный курсъ училища по первоначальному плану установленъ пятилѣтній, причемъ первые три года обученія опредѣлены на прохожденіе общеобразовательнаго курса въ объемѣ программы уѣздныхъ училищъ, а остальные два — на спеціальное изученіе ремеслъ.

Учащіеся, большинство коихъ были круглые сироты или дѣти изъ семей самаго бѣднаго состоянія, пользовались въ училищѣ полнымъ содержаніемъ.

Управленіе училищемъ было ввѣрено Попечительном усовѣту, состоявшему, подъ предсѣдательствомъ учредителя, изъ управляющаго Орловско-грязской желѣзной дороги и двухъ выборныхъ изъ числа членовъ-сотрудниковъ, а ближайшее завѣдываніе поручено смотрителю.

Средства училища состояли:

а) изъ % съ капитала въ 30.000 р., пожертвованнаго С. С. Поляковымъ;

б) изъ ежегодныхъ взносовъ того же Полякова;

в) изъ ежегодныхъ взносовъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, и

г) изъ пожертвованій разныхъ лицъ.

Въ теченіе перваго года существованія училища выяснилась необходимость нѣкоторыхъ измѣненій въ принятомъ учебномъ планѣ.

2-й годъ своего существованія (1870/71-й) училище начало въ составѣ трехъ курсовъ: подготовительнаго, спеціальнаго и практическаго. Первый курсъ назначался для довершенія общаго образованія учащихся (въ объемѣ программы уѣздныхъ училищъ); второй — для обученія ихъ предметамъ: прикладнымъ и спеціальнымъ, а третій — для спеціальнаго изученія мастерства и ѣзды на паровозахъ (въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ и депо).

Точнаго опредѣленія времени для прохожденія учащимися каждаго изъ трехъ курсовъ не было и учащіеся переводились въ слѣдующій высшій курсъ по достаточномъ усвоеніи знаній курса предшествующаго.

Окончившихъ полный курсъ назначали на 2 мѣсяца на маневренные паровозы машинистами, послѣ чего, по особому экзамену, имъ выдавались аттестаты на званіе машиниста или помощника машиниста.

За работы учениковъ, исполненныя ими въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, назначалась особая плата, часть которой выдавалась на руки ученикамъ, а остальная обращалась на нужды училища, преимущественно на расширеніе и оборудованіе училищныхъ мастерскихъ.

Въ 1870/71 учебномъ году былъ образованъ Училищный совѣтъ, въ составѣ: инспектора (правительственнаго), смотрителя и преподавателей — для коллегіальнаго обсужденія вопросовъ хозяйственныхъ и учебно-воспитательныхъ; въ этомъ же году были выработаны и установлены программы предметовъ учебнаго курса, устроены и оборудованы училищныя мастерскія для занятій учениковъ первыхъ двухъ классовъ и введено преподаваніе гимнастики.

Къ началу третьяго года своего существованія (1871/72 г.) Александровское училище уже вступаетъ на путь спокойнаго, постепеннаго довершенія своего устройства и неторопливаго, органическаго развитія своей дѣятельности.

Благодаря щедрымъ пожертвованіямъ учредителя и заботливости Попечительнаго Совѣта, училище въ первые же годы своего существованія стало обстроиваться и въ настоящее время на отведенномъ ему Орловско-грязскою дорогою мѣстѣ выросъ цѣлый рядъ зданій, въ которыхъ свободно и удобно размѣстились и классныя комнаты, и учебные кабинеты, и помѣщенія пансіона, и квартиры служащихъ.

Въ одномъ изъ зданій, принадлежащихъ училищу, устроена домовая православная церковь, прихожанами которой состоятъ и многочисленные служащіе на станціи, въ Елецкихъ мастерскихъ и депо Орловско-грязской желѣзной дороги.

Передъ лицевыми фасадами главныхъ зданій густо разросся довольно обширный садъ, насажденный руками учащихся.

Училище въ настоящее время обладаетъ всѣми необходимыми учебными пособіями и библіотекой.

Особенное вниманіе Попечительнаго совѣта всегда обращалось на подборъ ближайшихъ сотрудниковъ училища. Въ смотрители избирались лица съ педагогическою и хозяйственно-административною опытностію; препода-

ваніе же поручалось наиболѣе опытнымъ учителямъ мѣстныхъ учебныхъ заведеній и желѣзнодорожнымъ служащимъ — спеціалистамъ по разнымъ отраслямъ желѣзнодорожной техники.

Къ началу $18^{78}/_{79}$ учебнаго года, т. е. ко времени, когда Министерство путей сообщенія стало принимать мѣры къ обобщенію основаній устройства техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, ко введенію въ нихъ однообразнаго учебнаго плана и программъ преподаванія, Александровское Елецкое училище уже окончательно установилось на слѣдующемъ учебномъ планѣ:

1) Въ училище принимались молодые люди съ знаніями курса уѣздныхъ училищъ.
2) Учебный курсъ установленъ трехъ-годичный:
   а) въ 1-мъ классѣ преподавались: Законъ Божій, русскій языкъ, исторія и географія Россіи, ариѳметика, геометрія, начальныя понятія изъ химіи, телеграфія (практическая), черченіе, ремесла и гимнастика;
   б) во 2-мъ классѣ: Законъ Божій, русскій языкъ, алгебра, геометрія, тригонометрія, физика, начальныя основанія механики, строительное искусство и желѣзнодорожное дѣло, телеграфія (теоретическая), черченіе, ремесла и гимнастика;
   в) въ 3-мъ классѣ: — Законъ Божій, тригонометрія и практическія занятія по математикѣ, паровозная механика, строительное искусство, нивеллировка, телеграфія, черченіе и начертательная геометрія, ремесла и гимнастика.

Курсъ 3-го класса заканчивался въ 1-мъ полугодіи и съ 1-го февраля, по выдержаніи окончательнаго экзамена въ теоретическихъ предметахъ, ученики этого класса назначались на практическія занятія избравшіе строительную спеціальность — на работы по ремонту пути, а готовящіе себя къ службѣ тракціи — въ желѣзнодорожныя мастерскія и на паровозы. По выдержаніи особаго испытанія въ пріобрѣтенныхъ на этихъ занятіяхъ познаніяхъ, ученики получали установленныя свидѣтельства объ окончаніи ими курса.

Главную и интереснѣйшую особенность этого учебнаго плана составляетъ распредѣленіе и прохожденіе спеціальныхъ предметовъ по классамъ.

Въ первомъ классѣ наибольшее вниманіе обращалось на телеграфію, причемъ учащіеся практически знакомились съ устройствомъ телеграфа, съ работами по установкѣ и ремонту телеграфныхъ линій, и упражнялись въ подачѣ и пріемкѣ депешъ.

Во второмъ классѣ, по предмету строительнаго искусства и желѣзнодорожнаго дѣла, проходились всѣ важнѣйшія работы по сооруженію и ремонту пути и зданій, и такимъ образомъ учащіеся заканчивали курсъ тѣхъ практическихъ знаній, которыя необходимы для службы пути и зданій на должностяхъ низшихъ техниковъ.

Въ курсѣ третьяго класса пополнялись и расширялись знанія по телеграфіи и желѣзнодорожному дѣлу и проходился полный курсъ паровозной механики.

При такомъ распредѣленіи преподаванія ученики, усвоившіе себѣ знанія, преподанныя въ первомъ классѣ, и почему либо не могущіе продолжать обученія, уже имѣли достаточную подготовку для поступленія на службу телеграфа; окончившіе курсъ первыхъ двухъ классовъ могли поступать и на службу телеграфа, и на службу пути и зданій, а окончившимъ полный училищный курсъ—открывалась дорога на всѣ главнѣйшія техническія службы, не исключая и тракціи.

Но этимъ еще не ограничивались заботы училища и о своихъ малоспособныхъ и неудачныхъ учсникахъ; въ немъ допускались и такъ называемые практиканты, которые со втораго года обученія освобождались отъ уроковъ по научнымъ предметамъ и спеціально занимались ремеслами. Эти ученики получали особыя свидѣтельства, съ удостовѣреніемъ въ знаніи ими извѣстнаго ремесла.

Такимъ образомъ, Александровское Елецкое училище́ почти не знало такъ называемыхъ педагогическихъ отбросовъ; всѣ его питомцы, даже удовлетворительно усвоившіе хотя бы только курсъ I-го класса, выходили съ знаніями и умѣньями, съ которыми они безъ труда могли найти себѣ вѣрный заработокъ.

До $18^{90}/_{91}$ учебнаго года училище выпустило:

а) съ аттестатами, выданными по прослуженіи 2-хъ лѣтъ на дѣйствительной желѣзнодорожной службѣ . . . 220 челов.

б) со свидѣтельствами объ окончаніи курса . . . . . 453 „

Въ числѣ лицъ, принимавшихъ наиболѣе дѣятельное и полезное участіе въ устроеніи и направленіи Александровскаго-Елецкаго училища, кромѣ учредителя *С. С. Полякова*, пожертвовавшаго на это дѣло изъ личныхъ своихъ средствъ болѣе 100.000 руб. и до самой смерти принимавшаго живое участіе въ нуждахъ училища, слѣдуетъ упомянуть членовъ попечительнаго совѣта *Г. Х. Мейена*, *В. В. Горшевскаго* и *І. И. Богдановича*, секретаря совѣта *Некрасова*, и особенно бывшаго въ послѣдніе 9 лѣтъ начальника училища, генералъ-маіора *И. А. Коломнина*, которому училище обязано образцовымъ порядкомъ веденія хозяйственной части, дружескою сплоченностію кружка ближайшихъ сотрудниковъ училища и благотворнымъ воспитательнымъ направленіемъ учащихся.

Дельвиговское техническое училище. Въ 1872 году открыто въ Москвѣ техническое желѣзнодорожное училище, учрежденное въ честь инженера путей сообщенія, генералъ-лейтенанта, барона А. И. Дельвигъ, на собранный по подпискѣ почитателями заслугъ его капиталъ въ 141.500 р. Впослѣдствіи къ этому капиталу присоединились и другія пожертвованія на сумму болѣе 100.000 р., такъ что неприкосновенный капиталъ этого училища въ настоящее время составляетъ около 250.000 р.

На особыя пожертвованія самого барона Дельвигъ и другихъ лицъ пріобрѣтенъ для училища участокъ земли, на которомъ выстроенъ двухъэтажный каменный домъ для помѣщенія классовъ и мастерскихъ и особый флигель для помѣщенія общежитія имени баронессы А. А. Дельвигъ — на 20 человѣкъ.

Учебный планъ этого училища, установленный уставомъ, утвержденнымъ Министромъ путей сообщенія въ 1871 году, остался безъ измѣненія до настоящаго времени.

Согласно этому плану, въ училище принимаются грамотные мальчики всѣхъ сословій; курсъ ученія пятилѣтній, причемъ первые три класса общеобразовательные, а послѣдніе два спеціальные.

Занятія ремеслами, столярнымъ, слесарнымъ и кузнечнымъ, начинаются со 2-го года обученія и продолжаются до конца курса.

Ученики, окончившіе курсъ, распредѣляются для обязательной 2-хъ лѣтней практики на Московско-ярославскую и др. желѣзныя дороги.

При училищѣ, со времени его открытія, существуетъ столовая и кухня для продовольствія обѣдами учениковъ за небольшую плату.

Техническое училище Московско-рязанской желѣзной дороги. Въ томъ же 1872 году было открыто въ Москвѣ техническое желѣзно-дорожное училище обществами Московско-рязанской и Ряжско-моршанской желѣзныхъ дорогъ.

По уставу, утвержденному Министромъ путей сообщенія въ 1874 г., учебный курсъ этого училища подраздѣленъ на 4 класса, изъ коихъ 1-й приготовительный, а остальные три спеціальные, назначенные для преподаванія предметовъ желѣзнодорожной спеціальности и изученія мастерствъ столярнаго, слесарнаго и кузнечнаго.

При училищѣ имѣется общежитіе на 30 человѣкъ, преимущественно для дѣтей служащихъ на Московско-рязанской и Ряжско-моршанской желѣзныхъ дорогахъ.

Послѣдующее учрежденіе желѣзнодорожныхъ училищъ. Въ послѣдующіе затѣмъ годы желѣзподорожныя общества продолжали открывать такія же училища на различныхъ пунктахъ нашей желѣзнодорожной сѣти.

Слѣдующая таблица показываетъ открытіе этихъ училищъ, начиная съ 1869 по 1890 годъ.

Всего съ 1869 по 1890 г. открыто было 35 техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, изъ коихъ, по недостатку средствъ, въ разное время закрыто 6 училищъ (Нижегородское, Мало-вишерское, С.-Петербургское, Александровско-заводское, Либавское и Козловское). Училища же Ольвіопольское (Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ) и Люблинское переведены: первое въ Кіевъ, а второе въ Холмъ.

Въ настоящее время техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ на нашей сѣти имѣется всего 29.

Всѣ техническія желѣзнодорожныя училища, на основаніи закона 1869 г., опредѣляющаго общій порядокъ открытія техническихъ и ремесленныхъ училищъ на желѣзныхъ дорогахъ, подчинены вѣдомству Министерства путей сообщенія, которому предоставлено и утвержденіе уставовъ этихъ учебныхъ заведеній.

Время открытія.	Наименованіе училищъ.	Кѣмъ учреждено.	Мѣсто нахожденія училищъ.	Средства содержанія.
1869	*Александровское Елецкое.*	Ком. Сов. С. С. Поляковымъ.	г. Елецъ.	Училище устроено на средства Полякова, содержится на взносы самого Полякова, Орловско-грязск. желѣзной дороги, Попечительнаго Совѣта, служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ и другихъ лицъ.
1872	*Дельвиговское.*	Попечительнымъ Совѣтомъ изъ представителей строителей ж. дорогъ.	г. Москва.	На средства жертвователей.
—	*Московско-Рязанское.*	Обществами Московско-рязанской и Ряжско-моршанской ж. дорогъ.	г. Москва.	На средства обществъ.
1873	*Ковровское* (преобразованное изъ начальной школы для дѣтей желѣзнодорожныхъ служащ. при ковровскихъ мастерскихъ).	Главнымъ Обществомъ Россійскихъ ж. дорогъ.	ст. Ковровъ Московск.-Нижегор. ж. дороги.	Изъ эксплуатаціонныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ означенныхъ обществъ.
—	*Ольвіопольское.*	Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли и Одесскою ж. дорогою.	ст. Ольвіополь (Голта).	
—	*Одесское.*		г. Одесса.	
1874	*Харьковское.*	Обществомъ Курско-харьково-азовской ж. дороги.	г. Харьковъ.	
—	*Рославльское.*	Обществомъ Орловско-витебской ж. дороги.	г. Рославль.	
1875	*Варшавское 1-е.*	Обществами Варшавско-вѣнской и Варшавско-бромбергской ж. дорогъ.	г. Варшава.	
1877	*Козловское.*	Обществомъ Рязанско-козловской ж. дороги.	г. Козловъ.	
1878	*Александровское-заводское.*	Главнымъ Обществомъ Россійскихъ ж. дорогъ.	подъ Петербургомъ на Александровскомъ заводѣ.	
—	*Мало-Вишерское.*	Тѣмъ же Обществомъ.	ст. М. Вишера Николаевск. ж. дороги.	

Время открытія.	Наименованіе училищъ.	Кѣмъ учреждено.	Мѣсто нахожденія училищъ.	Средства содержанія.
1878	*Воронежское.*	Обществомъ Козлово-воронежско-ростовской ж. дороги.	г. Воронежъ.	Изъ эксплуатаціонныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ означенныхъ обществъ.
—	*Варшавское 2-е.*	Обществомъ Варшавско-терешольской ж. дороги.	г. Варшава.	
—	*Борисоглѣбское.*	Обществомъ Грязе-царицынской ж. дороги.	г. Борисоглѣбскъ.	
	Московско-брестское.	Обществомъ Московско-брестской ж. дороги.	г. Москва.	
—	*Михайловское-тифлисское.*	Обществомъ Поти-тифлисской ж. дороги, при содѣйствіи кавказскаго отдѣла Императорскаго Техническаго Общества.	г. Тифлисъ.	
—	*Люблинское.*	Обществомъ Привислянской ж. дороги.	г. Люблинъ.	
—	*Кременчугское.*	Обществомъ Харьково-николаевской ж. дороги.		
—	*Калужское.*	Обществомъ Ряжско-вяземской ж. дороги.	г. Калуга.	
—	*Либавское.*	Обществомъ Либаво-роменской ж. дороги.	г. Либава.	
—	*Гомельское.*		г. Гомель.	
1879	*Бологовское.*	Главнымъ Обществомъ Россійскихъ ж. дорогъ.	ст. Бологое Николаевской ж. д.	
—	*Виленское.*		г. Вильно.	
—	*С.-Петербургское.*		г. С.-Петербургъ.	
—	*Тульское.*	Обществомъ Московско-курской ж. дороги.	г. Тула.	
1880	*Пензенское.*	Обществомъ Моршанско-сызранской ж. дороги.	г. Пенза.	
—	*Луганское.*	Обществомъ Донецкой ж. дороги.	ст. Луганскъ.	
—	*Ревельское.*	Обществомъ Балтійской ж. дороги.		
1881	*Пермское.*	Обществомъ Уральской ж. дороги.	г. Пермь.	
1890	*Конотопское.*	Обществомъ Курско-кіевской ж. дороги.	г. Конотопъ.	

Училищный фондъ. Въ ноябрѣ 1869 года отъ правленія общества Волго-донской желѣзной дороги поступило къ Министру путей сообщенія ходатайство о дозволеніи открыть при желѣзной дорогѣ училище на счетъ эксплуатаціоннаго дохода, вмѣсто случайнаго пожертвованія, а вслѣдъ затѣмъ — такое же ходатайство отъ общества Курско-харьково-азовской желѣзной дороги, по съ указаніемъ и вида, и размѣра расхода на училище, именно, ежегоднаго отчисленія изъ эксплуатаціонныхъ доходовъ по 15 руб. съ каждой версты протяженія дороги.

Эти ходатайства, преимущественно послѣднее, подали исправлявшему должность Министра путей сообщенія, графу Бобринскому 2-му, мысль обобщить учрежденіе желѣзнодорожныхъ училищъ на счетъ эксплуатаціонныхъ средствъ дорогъ. Съ этою цѣлью онъ вошелъ въ соглашеніе съ Министромъ финансовъ (въ 1870 году), о предоставленіи права всѣмъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, пользующимся правительственною гарантіею, отчислять ежегодно изъ валоваго дохода по 15 рублей съ версты протяженія эксплуатируемыхъ путей, прежде опредѣленія чистой прибыли отъ эксплуатаціи, для устройства и развитія техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ.

На основаніи такого соглашенія, исправлявшій должность Министра путей сообщенія обратился ко всѣмъ правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ съ приглашеніемъ воспользоваться такимъ разрѣшеніемъ.

Изъ всѣхъ, существовавшихъ тогда желѣзнодорожныхъ обществъ только четыре не воспользовались этимъ предложеніемъ, именно — общества желѣзныхъ дорогъ Риго-динабургской, Динабурго-витебской, Риго-больдераасской и Бресто-граевской. Остальныя выразили согласіе на упомянутое отчисленіе въ формѣ постановленій общихъ собраній акціонеровъ, а нѣкоторыя приступили и къ производству самыхъ отчисленій. Несогласіе названныхъ четырехъ обществъ можетъ быть объяснено существованіемъ, уже въ то время, Рижскаго Политехническаго училища, о которомъ сказано выше.

Съ этого времени было принято за правило, при утвержденіи новыхъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ или измѣненіи существующихъ, включать въ уставъ обязательство отчисленія 15 рублей поверстнаго сбора на техническія желѣзнодорожныя училища.

Въ 1871 году Министръ финансовъ изъявилъ согласіе на производство такого же сбора съ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Общая сумма 15-ти рублеваго поверстнаго сбора съ желѣзныхъ дорогъ въ 1870 году была исчислена въ 43.941,31 руб.

Въ настоящее время этотъ сборъ достигаетъ 409.770 руб. въ годъ.

Такимъ образомъ создался опредѣленный и вполнѣ надежный источникъ для развитія и упроченія техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ.

Общій обзоръ организаціи училищъ. Въ исторіи возникновенія, устройства и развитія техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ слѣдуетъ отмѣтить три важнѣйшіе періода.

Первый періодъ начинается съ открытія перваго Александровскаго Елецкаго техническаго желѣзподорожнаго училища и кончается утвержденіемъ

Министромъ путей сообщенія, въ 1879 году, общихъ основаній устройства техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, распредѣленія занятій и программъ преподаванія. Этотъ періодъ характеризуется проявленіемъ наибольшей инициативы строителей желѣзныхъ дорогъ и представителей желѣзнодорожныхъ обществъ въ дѣлѣ устройства и направленія такихъ училищъ.

Во второмъ періодѣ развитія этого дѣла, съ 1879 по 1886 годъ, Министерство путей сообщенія принимаетъ усиленныя мѣры къ надзору за училищами, къ изученію ихъ фактическаго состоянія и дѣятельности и къ подчиненію ихъ установленнымъ началамъ организаціи и общему для всѣхъ учебному плану.

Третій періодъ начинается съ изданія новаго положенія о желѣзнодорожныхъ училищахъ въ 1886 году и закона объ образованіи училищнаго фонда и установленіи системы управленія училищами.

Устройство техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ въ первое время ихъ существованія представляло слѣдующія общія черты:

а) Назначеніе училищъ — подготовленіе низшихъ техниковъ желѣзнодорожной службы, преимущественно изъ дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ.

б) Пріемный возрастъ отъ 12 — 18 лѣтъ, требованія вступительныхъ знаній колеблятся между грамотностію, съ знаніемъ 4-хъ ариѳметическихъ дѣйствій, и курсомъ уѣзднаго училища.

в) Продолжительность полнаго курса преимущественно пятилѣтняя; изъ нихъ два приготовительныхъ (общеобразовательныхъ) и три техническихъ класса.

г) Предметы преподаванія: законъ Божій, русскій языкъ, ариѳметика, алгебра, геометрія, физика, механика, желѣзнодорожная техника, строительное искусство, черченіе, чистописаніе и ремесла: столярное, слесарное и кузнечное. Въ нѣкоторыхъ училищахъ, кромѣ сего, преподаются: тригонометрія, химія, географія, русская исторія, бухгалтерія, рисованіе, церковное пѣніе и гимнастика.

д) Полученіе аттестата почти всюду обусловливается обязательною практикою на желѣзнодорожной службѣ, отъ одного до двухъ лѣтъ.

е) Управленіе училищами ввѣряется училищному совѣту и попечителю, избираемому правленіями желѣзнодорожныхъ обществъ; въ училищахъ Александровскомъ Елецкомъ и Дельвиговскомъ попечители пожизненные (С. С. Поляковъ и баронъ А. И. Дельвигъ); ближайшее завѣдываніе училищами поручается смотрителямъ, которые только въ единичныхъ случаяхъ пользуются правами самостоятельныхъ руководителей дѣла.

Уже въ 1870 году Министерство путей сообщенія начало интересоваться подвѣдомственными ему техническими желѣзнодорожными училищами. Представляемые на его утвержденіе проекты уставовъ разсматриваются съ большимъ (чѣмъ прежде) вниманіемъ, а въ нѣкоторыхъ изъ нихъ дѣлаются болѣе или менѣе существенныя поправки и измѣненія; усиливается мѣстный правительственный надзоръ чрезъ правительственныхъ наблюдателей

(желѣзнодорожныхъ инспекторовъ или ихъ помощниковъ), для руководства которыхъ въ 1877 году издается особая инструкція; командируются компетентныя лица для ознакомленія съ существующими училищами и сообщеніе точныхъ свѣдѣній о состояніи ихъ.

Къ концу 1878 г. Министерство, по мысли бывшаго тогда Министра путей сообщенія генералъ-адъютанта К. Н. Посьетъ, приходитъ къ необходимости вмѣшаться въ дѣло устроенія и направленія подвѣдомственныхъ ему новыхъ учебныхъ заведеній и создать нѣкоторые регуллятивы, которые устранили бы существующую шаткость и разнообразіе въ ихъ устройствѣ и направленіи дѣятельности и направили бы ихъ согласно предположенной цѣли.

Въ ряду отдѣльныхъ распоряженій, изданныхъ въ періодъ времени отъ 1870 по 1878 годъ, были установлены общія основанія устройства училищъ и нѣкоторыя подробности, касающіяся учебно-воспитательной дѣятельности оныхъ.

Исключеніе было допущено только для училищъ Александровскаго-Елецкаго и Дельвиговскаго: для перваго — во вниманіе къ симпатичнымъ особенностямъ установившагося въ немъ учебнаго плана и чисто практическому направленію его учебно-воспитательной дѣятельности; для втораго же—потому, что это училище содержалось исключительно на средства частныхъ жертвователей и было руководимо такимъ знатокомъ желѣзнодорожнаго дѣла, какимъ былъ покойный баронъ Дельвигъ.

Уважая и цѣня починъ и труды частныхъ жертвователей и представителей обществъ, Министерство путей сообщенія желало сохранить все существенное въ устройствѣ и дѣятельности существующихъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ и находило необходимымъ лишь устранить то, что явно не соотвѣтствовало задачамъ и цѣлямъ этихъ учебныхъ заведеній, а главное охранить ихъ отъ рискованныхъ опытовъ примѣненія личныхъ взглядовъ въ дѣлѣ направленія учебно-воспитательной дѣятельности.

Поэтому, прежде установленія какихъ либо общихъ требованій по отношенію къ существующимъ техническимъ желѣзнодорожнымъ училищамъ, Министерство пожелало выслушать заявленія по этому дѣлу и въ декабрѣ 1878 года созвало съѣздъ ближайшихъ сотрудниковъ училищъ, которому предложено было высказаться по нѣкоторымъ важнѣйшимъ вопросамъ устройства техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ и проектировать программы предметовъ учебнаго курса.

Въ 1879 году были установлены общіе для всѣхъ училищъ учебный планъ, распредѣленіе учебнаго времени и программы преподаванія и съ того времени Министерство путей сообщенія стало уже близко слѣдить за состояніемъ и дѣятельностію училищъ, постепенно подчинять ихъ своему руководительному вліянію и наблюдать за расходованіемъ 15 р.-го поверстнаго сбора.

Въ 1880 году при Министерствѣ учреждена должность ревизующаго техническія желѣзнодорожныя училища, на которую приглашено лицо съ высшимъ техническимъ образованіемъ и педагогическою опытностью. На ревизующаго, между прочимъ, было возложено подробное обслѣдованіе всѣхъ

существовавшихъ тогда училищъ и собраніе данныхъ о состояніи и дѣятельности ихъ.

Съ 1879 года Министерство принимаетъ мѣры къ установленію отчетности въ расходованіи средствъ 15 р. сбора, въ особенности тѣхъ, кои отчисляются желѣзными дорогами, гарантированными Правительствомъ. Распоряженіемъ-же отъ 12 февраля 1881 года, Министерство, въ подтвержденіе своего циркуляра 1869 г., потребовало отъ желѣзнодорожныхъ обществъ, чтобы они доставляли въ установленные сроки отчетныя вѣдомости о состояніи средствъ 15 р. сбора, а остаточные капиталы передавали на храненіе въ мѣстныя казначейства.

Расходы на постройку зданій и годичныя смѣты на содержаніе училищъ, состоящихъ при дорогахъ, пользующихся правительственной гарантіей, стали представляться желѣзнодорожными обществами на предварительное разсмотрѣніе и одобреніе Министерства путей сообщенія.

Въ это же время созрѣла мысль о необходимости установленія системы управленія училищами, а равно и общаго для всѣхъ училищъ положенія.

Въ 1885 г., выработанный въ Министерствѣ проектъ положенія о техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ былъ переданъ на обсужденіе особой комиссіи, подъ предсѣдательствомъ бывшаго тогда директора Канцеляріи министра, Ѳ. П. Неронова, съ участіемъ чиновъ учебнаго дѣлопроизводства, лица, ревизующаго техническія желѣзнодорожныя училища, представителей желѣзнодорожныхъ обществъ и ближайшихъ сотрудниковъ училищъ. Многіе изъ взглядовъ, высказанныхъ въ означенной коммисіи, послужили основаніемъ къ болѣе или менѣе существеннымъ измѣненіямъ первоначальнаго проекта.

7-го апрѣля 1886 года удостоилось Высочайшаго одобрѣнія мнѣніе Государственнаго Совѣта:

а) о передачѣ въ непосредственное вѣдѣніе Министерства путей сообщенія всѣхъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, устроенныхъ и содержимыхъ на средства 15-ти р. поверстнаго сбора желѣзнодорожными обществами, кои пользовались правительственною гарантіею;

б) о передачѣ всего имущества училищъ означенныхъ обществъ, неизрасходованныхъ остатковъ 15-ти р. сбора съ эксплуатируемыхъ ими желѣзныхъ дорогъ, а равно и всѣхъ текущихъ и будущихъ поступленій этого сбора—въ училищный фондъ, составляющій спеціальныя средства Министерства путей сообщенія.

Вмѣстѣ съ этимъ удостоились Высочайшаго утвержденія Положеніе и штатъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ и штаты учебнаго отдѣла и инспекціи.

Попечительнымъ совѣтамъ Александровскаго Елецкаго и Дельвиговскаго училищъ, а равно и желѣзнодорожнымъ обществамъ, не пользовавшимся правительственною гарантіею эксплуатируемыхъ ими дорогъ, предоставлено оставить содержимыя ими училища на прежнемъ основаніи или же передать ихъ Министерству путей сообщенія, по соглашенію съ послѣднимъ.

На основаніи этого закона, 16 изъ существовавшихъ тогда 28-ми тех-

ническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ были тотчасъ приняты въ непосредственное вѣдѣніе Министерства путей сообщенія, причемъ обществами были переданы: а) наличные остаточные капиталы училищнаго фонда, б) имущество училищъ и в) ежегодныя отчисленія 15-ти р. сбора.

Въ настоящее же время остаются въ завѣдываніи частныхъ обществъ и попечительнаго совѣта только три училища: Дельвиговское, Московско-рязанское и Варшавско-вѣнское.

Примѣчаніе. Александровское Елецкое желѣзнодорожное училище подчинено общему положенію вслѣдъ за переходомъ Орловско-грязской желѣзной дороги въ казну, въ текущемъ году.

Согласно новому положенію о техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ:

а) назначеніе училищъ осталось тоже, какое и было, именно: подготовленіе второстепенныхъ техниковъ желѣзнодорожной службы, преимущественно изъ дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ;

б) пріемный возрастъ: отъ 14 до 18 лѣтъ, а образовательный цензъ — окончаніе полнаго курса уѣздныхъ, городскихъ 2-хъ и 3-хъ классныхъ училищъ Министерства народнаго просвѣщенія, 2-хъ классныхъ сельскихъ и церковно-приходскихъ школъ; пріемъ допускается только въ I классъ;

в) курсъ ученія 5-ти-лѣтній, изъ нихъ 3 года класснаго ученія въ училищѣ, а остальные 2 на желѣзнодорожной практикѣ;

г) предметы преподаванія: Законъ Божій, первоначальная математика съ основаніями практическаго счетоводства и съ землемѣріемъ, общія понятія физики и практическія свѣдѣнія изъ телеграфіи, краткій курсъ общей и прикладной механики, краткій курсъ обработки металловъ и дерева, начальныя практическія свѣдѣнія по строительному искусству, практика желѣзнодорожнаго дѣла, черченіе начальное и спеціальное, отъ руки и помощію инструментовъ, а также чистописаніе; ремесла: слесарное, кузнечное и столярное; гимнастика и пѣніе,

д) по окончаніи курса класснаго ученія, ученики получаютъ установленныя о томъ свидѣтельства, а окончившимъ 2 лѣтнюю практику и получившимъ удовлетворительные отзывы желѣзнодорожнаго начальства, взамѣнъ свидѣтельствъ, выдаются аттестаты,

е) попеченіе о благоустройствѣ училищъ въ хозяйственномъ отношеніи возложено на попечителя, избираемаго правленіями желѣзнодорожныхъ обществъ и утверждаемаго на 3 года Министромъ путей сообщенія; на попечителя же возложена забота объ оканчивающихъ курсъ практикантахъ: о распредѣленіи ихъ на мѣста и занятія желѣзнодорожной службы и наблюденіи за ихъ занятіями попечителю предоставлено входить съ представленіями въ Учебный Отдѣлъ по вопросамъ, касающимся училищъ;

ж) непосредственное управленіе училищами ввѣрено начальникамъ, которымъ предоставлено и избраніе преподавателей и другихъ служащихъ (утверждаемыхъ въ должностяхъ Министромъ путей сообщенія);

з) при каждомъ училищѣ имѣются педагогическое совѣщаніе для завѣдыванія учебно-воспитательною частію и хозяйственный комитетъ для управленія хозяйствомъ училища.

Педагогическое совѣщаніе состоитъ подъ предсѣдательствомъ начальника изъ преподавателей, а хозяйственный комитетъ—подъ предсѣдательствомъ попечителя изъ начальника, его помощника (инспектора) и 2-хъ членовъ изъ состава преподавателей.

Всѣ техническія желѣзнодорожныя училища, не исключая и находящихся въ завѣдываніи попечительныхъ совѣтовъ и желѣзнодорожныхъ обществъ, подраздѣлены на два округа: сѣверо-восточный и юго-западный, изъ коихъ каждый ввѣренъ особому окружному инспектору.

Окружный инспекторъ, имѣя непосредственный, личный надзоръ за всѣми училищами ввѣреннаго ему округа наблюдаетъ за точнымъ исполненіемъ закона и всѣхъ относящихся къ училищамъ распоряженій Министерства путей сообщенія; онъ руководитъ подчиненными ему начальниками и направляетъ дѣятельность училищъ къ предназначенной цѣли, согласно существующимъ по сему предмету постановленіямъ Министерства путей сообщенія.

Общее руководство училищами вѣдомства путей сообщенія возложено на Учебный Отдѣлъ, въ которомъ сосредоточено все дѣлопроизводство по означеннымъ учрежденіямъ и которому подчинены окружные инспекторы.

При Учебномъ Отдѣлѣ состоитъ Учебный комитетъ для обсужденія общихъ вопросовъ, касающихся техническихъ училищъ вѣдомства путей сообщенія.

Такимъ образомъ, закономъ 1886 года создана система управленія училищами, сосредоточившая распорядительную власть, равно какъ и средства училищнаго фонда, въ непосредственномъ вѣдѣніи Министерства путей сообщенія и его органовъ.

Учебный планъ, характеръ и направленіе преподаванія подверглись при этомъ существеннымъ измѣненіямъ.

Курсъ ученія значительно сокращенъ и упрощенъ въ отдѣлѣ теоретическаго преподаванія, но за то расширенъ въ отдѣлѣ практическихъ упражненій и работъ.

Общее число часовъ, назначенныхъ на классныя занятія, уравновѣшено съ числомъ часовъ, опредѣленныхъ на практическія занятія и работы въ мастерскихъ.

Учебному курсу приданъ характеръ исключительно спеціальный, причемъ изъ общеобразовательныхъ предметовъ оставленъ только Законъ Божій; алгебра и тригонометрія (преподававшіяся въ нѣкоторыхъ училищахъ) исключены изъ состава курса; ариѳметика преподается въ формѣ искусства вычисленій; геометрія—въ практическомъ изложеніи и упражненіяхъ въ рѣшеніи задачъ; физика, общая и прикладная механика проходятся только въ главнѣйшихъ началахъ и въ формѣ описательной и наглядной; технологія замѣнена краткими свѣдѣніями объ обработкѣ металловъ и дерева, а строительное искусство проходится въ видѣ краткаго курса практическихъ свѣдѣній по этому предмету; желѣзнодорожное дѣло, паровозная механика и черченіе преподаются въ училищахъ съ наибольшею обстоятельностью, но также въ

*

формѣ наглядно описательной и безъ теоретическихъ выкладокъ и доказательствъ.

Главное вниманіе въ преподаваніи спеціальныхъ предметовъ обращено на то, чтобы ученики ясно представляли себѣ изучаемые механизмы и сооруженія и пріобрѣтали знаніе пріемовъ обращенія съ ними, ухода за ними, управленія ими; съ этою цѣлію училищамъ дана была возможность обзавестись необходимыми наглядными пособіями: моделями, чертежами, стѣнными рисунками и таблицами. Благодаря участію желѣзнодорожной администраціи къ училищамъ, послѣднимъ предоставлено въ пользованіе по полному набору главнѣйшихъ частей паровозной машины (изъ запасныхъ).

По всѣмъ предметамъ класснаго преподаванія изданы подробныя программы и приняты мѣры къ составленію и изданію учебниковъ по спеціальнымъ предметамъ. До настоящаго времени уже изданы Министерствомъ печатныя учебныя руководства по механикѣ: общей, прикладной и паровозной: по строительному искусству и желѣзнодорожному дѣлу и по обработкѣ дерева.

Въ видахъ наилучшей постановки преподаванія мастерства, училищныя мастерскія были приспособлены и оборудованы, а гдѣ оказалось необходимымъ, перестроены и расширены.

Для общаго руководства дѣломъ преподаванія мастерствъ въ желѣзнорожныхъ училищахъ приглашенъ особый инструкторъ, практически знакомый съ дѣломъ и обладающій опытностію въ преподаваніи ремеслъ.

Установлены учебныя программы преподаванія мастерствъ, по коимъ учащіеся на упражненіяхъ въ обработкѣ кусковъ дерева и металла, при постепенно усложняющихся условіяхъ работы и требованіяхъ точности и чистоты отдѣлки, знакомятся съ употребленіемъ инструментовъ и всѣми важнѣйшими пріемами работы.

Обученіе столярному и кузнечному мастерствамъ ограничивается этой учебной программой; по слесарному же мастерству ученики (III-го класса) занимаются слесарно-сборочными работами, на которыхъ знакомятся съ пріемами расчерчиванія, пригонки, притирки и сборки частей паровозной машины и другихъ механизмовъ.

Уроки по предметамъ класснаго ученія распредѣляются между штатными преподавателями, а преподаваніе мастерствъ возложено на завѣдывающаго учебными мастерскими и его помощника. Преподаватели избираются изъ инженеровъ или лицъ получившихъ высшее техническое или математическое образованіе. Во всякомъ училищѣ имѣется, по крайней мѣрѣ, одинъ преподаватель инженеръ, которому и поручается преподаваніе техническихъ предметовъ. Завѣдывающій мастерскими и его помощникъ избираются изъ лицъ высшаго или средняго техническаго образованія, хорошо практически изучившихъ мастерства и знакомыхъ съ установленною учебною программою этого предмета.

Вышеочерченный новый учебный планъ и программы предметовъ преподаванія введены уже во всѣхъ училищахъ, не исключая и остающихся въ непосредственномъ вѣдѣніи желѣзнодорожныхъ обществъ. Исключеніе составлятъ только Дельвиговское училище, которому предоставлено руководствоваться учебнымъ планомъ, установленнымъ его старымъ уставомъ.

Воспитательное направленіе учащихся поставлено въ соотвѣтствіе съ требованіями той службы, которую придется нести на желѣзныхъ дорогахъ питомцамъ училищъ.

Ученики сами убираютъ классныя комнаты и мастерскія, принимаютъ участіе въ работахъ по уборкѣ и содержанію въ чистотѣ двора, и насколько позволяетъ время, и въ ремонтѣ помѣщеній и инвентаря; ихъ стараются пріучить не бояться никакого труда, даже чернаго и пачкотливаго. Особенное вниманіе обращается на пріученіе учащихся къ дисциплинѣ, которая въ желѣзнодорожныхъ училищахъ поставлена также сильно и строго, какъ въ военно-учебныхъ заведеніяхъ. Для учениковъ установлена форменная одежда военнаго покроя, а къ ближайшему надзору за учащимися привлечены военные офицеры (изъ отставныхъ или запасныхъ), обучающіе строю и гимнастикѣ.

При 14-ти техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ имѣются общежитія, въ коихъ пользуются содержаніемъ и помѣщеніемъ около 500 воспитанниковъ. Общежитія эти содержатся управленіями желѣзныхъ дорогъ или частными попечительствами.

Достигнутые результаты. По даннымъ управленій желѣзныхъ дорогъ, число служащихъ изъ окончившихъ курсъ желѣзнодорожныхъ училищъ, находилось на низшихъ техническихъ должностяхъ

въ	1887	году (въ годъ реформы) было	1.275
„	1888	„	1.682
„	1889	„	1.958
„	1890	„	2.363
„	1891	„	2.955

Такимъ образомъ, за 5 лѣтъ число питомцевъ желѣзнодорожныхъ училищъ, служащихъ на дорогахъ, увеличилось на 1.680 человѣкъ, т. е. больше чѣмъ вдвое, причемъ въ 1887 году принято въ училища 407 чел., въ 1888—276 чел., въ 1889 г.—405 чел. и въ 1890 г.—512 человѣкъ.

Эти цифры имѣютъ тѣмъ большее значеніе, что за послѣдніе изъ указанныхъ годовъ выпуски были очень небольшіе, что происходило отъ временнаго уменьшенія числа вновь поступающихъ (съ 1886 года), вызваннаго повышеніемъ пріемнаго образовательнаго ценза. Онѣ убѣждаютъ, что съ каждымъ годомъ число желѣзнодорожныхъ служащихъ изъ питомцевъ училищъ увеличивается и что существующія желѣзнодорожныя училища готовятъ людей, дѣйствительно необходимыхъ желѣзнымъ дорогамъ.

Такіе результаты организаціи училищъ обязываютъ упомянуть здѣсь о дѣятеляхъ, наиболѣе послужившихъ дѣлу устроенія и развитія техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, съ одной стороны, о представителяхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и жертвователяхъ, которымъ принадлежитъ и починъ, и первоначальное руководство новыми учрежденіями, съ другой, представителяхъ о правительственной власти и Министерства путей сообщенія, сочувственно откликнувшихся на доброе начинаніе, понявшихъ всю важность новыхъ учрежденій, не упустившихъ времени и благопріятныхъ обстоятельствъ для оказанія этому дѣлу необходимой поддержки, во время позаботившихся о необходимомъ упорядоченіи и укрѣпленіи его положенія на прочномъ законномъ основаніи.

Изъ дѣятелей первой категоріи былъ ужъ названъ выше извѣстный желѣзнодорожный дѣятель и строитель желѣзныхъ дорогъ С. С. Поляковъ, учредившій на свои средства первое техническое желѣзнодорожное училище и повліявшій, въ качествѣ крупнаго акціонера

различныхъ желѣзныхъ дорогъ, на устроеніе другихъ училищъ; но слѣдуетъ поименовать и тѣхъ многочисленныхъ представителей желѣзнодорожныхъ обществъ и желѣзныхъ дорогъ, которые были первыми работниками въ дѣлѣ устроенія и первоначальнаго направленія училищъ, — число же ихъ весьма велико. Такъ были симпатичны желѣзнымъ дорогамъ эти училища.

Въ числѣ лицъ второй категоріи техническія желѣзнодорожныя училища многимъ обязаны прежде всего извѣстному желѣзнодорожному дѣятелю, выдающемуся русскому инженеру путей сообщенія, генералъ-лейтенанту барону Дельвигъ, о которомъ было упомянуто выше и который способствовалъ возникновенію первыхъ учрежденій этого рода; затѣмъ управлявшему Министерствомъ путей сообщенія, графу Владиміру Алексѣевичу Бобринскому, которому принадлежитъ осуществленіе мысли объ обезпеченіи училищъ средствами къ существованію и развитію, путемъ установленія 15-ти рублеваго поверстнаго сбора съ желѣзныхъ дорогъ и, наконецъ, бывшему Министру путей сообщенія генералъ-адъютанту Константину Николаевичу Посьетъ, который, въ теченіи 14 лѣтняго управленія Министерствомъ, всегда оказывалъ самое живое и дѣятельное участіе къ училищамъ и заботился объ ихъ умноженіи и преуспѣяніи.

По личному почину К. Н. Посьетъ, Министерство путей сообщенія стало интересоваться училищами, изучать ихъ нужды, устройство и направленіе дѣятельности; позаботилось объ установленіи общаго учебнаго плана и программы преподаванія и, наконецъ, исходатайствовало въ законодательномъ порядкѣ установленіе системы управленія училищами и новаго положенія объ этихъ учебныхъ заведеніяхъ.

Ближайшими и наиболѣе вліятельными помощниками К. Н. Посьетъ въ дѣлѣ устроенія училищъ были: вначалѣ В. М. Жемчужниковъ (бывшій директоръ Департамента общихъ дѣлъ), а потомъ съ 1881 — 1890 годъ В. К. Делла-Восъ, которому принадлежитъ разработка всѣхъ проектовъ законовъ и постановленій Министерства, касающихся техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, и подъ ближайшимъ руководствомъ котораго произведена реформа 1886 года, приведшая все это дѣло въ стройную систему, поставившую его на прочномъ законномъ основаніи и обезпечившую отъ случайностей.

В. О среднихъ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ.

Наши высшія техническія учебныя заведенія подготовляютъ въ настоящее время достаточное число инженеровъ, коими замѣщаются высшія технические должности какъ при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, такъ и при ихъ эксплуатаціи. Техническія желѣзнодорожныя училища съ каждымъ годомъ увеличиваютъ число второстепенныхъ техниковъ-мастеровъ по различнымъ спеціальностямъ желѣзнодорожнаго дѣла, и можно надѣяться, что въ очень недалекомъ будущемъ всѣ должности низшихъ техниковъ желѣзнодорожной службы можно уже будетъ замѣщать окончившими курсъ въ этихъ учебныхъ заведеніяхъ. Но означенными двумя категоріями желѣзнодорожныхъ техниковъ еще не исчерпываются всѣ виды необходимыхъ для желѣзныхъ дорогъ работниковъ. Знанія и умѣнія инженера слишкомъ отличаются отъ знаній и умѣній низшаго техника, разстояніе между ихъ положеніями на службѣ и на постройкѣ слишкомъ значительно. Хотя наиболѣе способные изъ питомцевъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ въ настоящее время и занимаютъ мѣста начальниковъ депо, ихъ помощниковъ, помощниковъ начальниковъ дистанцій, а равно при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, но, очевидно, что образованіе и подготовка этихъ лицъ не вполнѣ соотвѣтствуетъ такому служебному положенію. Правда, на мѣста ближайшихъ помощниковъ строителей, начальниковъ оборотныхъ депо, помощниковъ начальниковъ коренныхъ депо и т. д. охотно идутъ молодые инженеры, но эти послѣдніе еще не имѣютъ достаточной опытности, смотрятъ на такое служебное положеніе, какъ на переходную ступень къ высшимъ, болѣе самостоятельнымъ должностямъ и остаются на нихъ недолго. А между тѣмъ, именно отъ этихъ помощ-

никовъ инженеровъ, непосредственныхъ производителей строительныхъ работъ, ближайшихъ завѣдывающихъ и механизмами, и сооруженіями на дорогѣ, необходимо требовать опытности, знанія дѣла и привычки къ нему.

Въ виду этого въ Министерствѣ путей сообщенія въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ былъ поднятъ вопросъ объ учрежденіи особаго института техниковъ путей сообщенія, которымъ было бы предоставлено и право производства строительныхъ работъ на путяхъ сообщенія.

Такія лица, не имѣя ни правъ, ни данныхъ для быстраго и значительнаго повышенія по службѣ, представятъ прочный и надежный элементъ на мѣстахъ ближайшихъ помощниковъ инженеровъ и своимъ знаніемъ дѣла, привычкой къ нему и опытностію внесутъ въ строительную и эксплуатаціонную технику, именно то, чего теперь не достаетъ у насъ.

8 февраля 1888 года состоялось утвержденіе въ законодательномъ порядкѣ положенія о такихъ техникахъ.

На основаніи этого положенія, въ званіи техника путей сообщенія утверждаются лица, выдержавшія особо установленный экзаменъ въ знаніи строительной техники—при Институтѣ Императора Александра I, или при правленіи одного изъ округовъ путей сообщенія.

Къ экзамену на званіе техника допускаются лица, окончившіе полный курсъ гимназіи, реальнаго училища или иного средняго учебнаго заведенія и представившіе удостовѣреніе отъ инженера, что они не менѣе одного года занимались строительною практикою, съемкою и нивеллировкою.

Испытаніе производится по слѣдующимъ предметамъ: а) черченію инженерному, архитектурному и ситуаціонному, б) низшей геодезіи и производству изысканій, в) элементарной механикѣ, г) архитектурѣ и строительному искусству, д) элементарнымъ свѣдѣніямъ изъ практической и строительной механики и е) составленію смѣтъ и техническихъ отчетовъ по правиламъ, принятымъ въ Министерствѣ путей сообщенія. Программы испытаній составляются Институтомъ инженеровъ путей сообщенія и утверждаются Министромъ.

Иниціатива этого учрежденія принадлежитъ Институту, которымъ выработаны правила испытанія и программы экзамена и изданы учебные курсы, соотвѣтствующіе требованіямъ означеннаго испытанія.

Первый опытъ примѣненія на практикѣ вышеозначеннаго положенія оказался неудачнымъ; въ 1889 г., когда были назначены первые экзамены на званіе техника путей сообщенія, явилось очень немного желающихъ, и по сіе время аттестаты на званіе такихъ техниковъ получили всего 10—12 человѣкъ. Нужно думать, что причиной неудачи—слишкомъ высокія требованія общеобразовательнаго ценза, а потому въ настоящее время какъ самое положеніе, такъ и правила экзаменовъ предположено подвергнуть пересмотру и необходимымъ измѣненіямъ въ этомъ смыслѣ.

По всей вѣроятности, техниками означенной категоріи наши пути сообщенія могутъ быть обезпечены только тогда, когда будетъ открыто одно или два среднихъ техническихъ училища, въ которыхъ бы такія лица могли получать систематическую подготовку. Такое предложеніе уже и было сдѣлано въ руководящихъ сферахъ.

Г. Школы общеобразовательныя.

Для общаго образованія дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ на нашей сѣти существуютъ при станціяхъ училища, содержимыя на средства дорогъ, состоящія въ вѣдомствѣ Министерства народнаго просвѣщенія и именуемыя *привокзальными*.

Почти всѣ эти школы устроены по типамъ, установленнымъ для одноклассныхъ и двухклассныхъ сельскихъ училищъ Министерства народнаго просвѣщенія, и подчинены надзору мѣстной учебной инспекціи.

Есть однако же между этими училищами и церковно-приходскія, подчиненныя духовному начальству.

Во всѣхъ этихъ училищахъ подготовляется значительный и наиболѣе желательный контингентъ учащихся въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ.

Къ этому разряду школъ слѣдуетъ отнести имѣющіеся при нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ училищахъ приготовительные классы для дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ, устроенные на средства частныхъ попечительствъ. Двумъ изъ такихъ попечительствъ выдаются пособія, на содержаніе ихъ классовъ, изъ свободныхъ остатковъ училищнаго фонда.

Вообще число привокзальныхъ школъ на желѣзныхъ дорогахъ еще только приводится въ извѣстность.

Ст. 2. Пенсіонныя, вспомогательно- и ссудо-сберегательныя и эмеритальныя кассы.

Составилъ С. Е. Савичъ.

а) Пенсіонныя и вспомогательно-сберегательныя кассы.

Прежнія кассы. Пенсіонныя кассы для служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ обыкновенно появлялись весьма скоро послѣ построенія каждой желѣзной дороги; такъ, въ 1858 г. была учреждена пенсіонная касса обществомъ Варшавско-вѣнской и Варшавско-бромбергской желѣзныхъ дорогъ—однимъ изъ старѣйшихъ нашихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ; въ 1862 г. открыла дѣйствія пенсіонная касса для служащихъ на Риго-динабургской желѣзной дорогѣ, къ которой потомъ, въ 1866 г., по окончаніи постройки Динабурго-витебской желѣзной дороги, присоединились служащіе по эксплуатаціи этой дороги; въ 1868 г. учреждены пенсіонныя кассы на Варшаво-тересполькой и на Митавской желѣзныхъ дорогахъ и т. д.

Общества учреждали пенсіонныя кассы какъ изъ собственныхъ интересовъ, въ видахъ удержанія на своихъ линіяхъ служащихъ, для образованія болѣе опытнаго личнаго состава, такъ и изъ гуманнаго желанія улучшить бытъ служащихъ. Равнымъ образомъ и правительство признавало полезнымъ обязывать частныя общества устроивать кассы и засимъ производить въ ихъ пользу нѣкоторыя отчисленія изъ эксплуатаціонныхъ доходовъ дорогъ. Такія обязательства возложены на общества Варшавско-вѣнской желѣзной дороги (§ 14 концессіи, утвержденной въ 1857 г.), Варшавско-тересполькой (§ 20 концессіи, утвержденной въ 1864 г.), Московско-ярославской желѣзной

дороги (§ 45 устава, утвержденнаго 7 іюня 1868 г.), изъ эксплуатаціонныхъ доходовъ которыхъ должно отчисляться въ пользу пенсіонной кассы $^1/_{10}{}^0/_0$ съ основнаго капитала, и Московско-курской желѣзной дороги (§ 11 устава), которое обязано было отчислять въ первыя 10 лѣтъ своего существованія по $^1/_{20}{}^0/_0$, а затѣмъ по $^1/_{30}{}^0/_0$ съ основнаго капитала въ рессурсы пенсіонной кассы. Къ половинѣ семидесятыхъ годовъ кассы были уже открыты на 14 дорогахъ, протяженіемъ свыше $5^1/_2$ тыс. вер., что составляло около $^1/_3$ всей тогдашней сѣти желѣзныхъ дорогъ; всего же до настоящаго времени пенсіонныя кассы были открыты (считая въ томъ числѣ и тѣ, кои или ликвидированы, или ликвидируются) на линіяхъ, протяженіемъ свыше 8 тыс. верстъ, эксплуатируемыхъ 18 обществами, причемъ большинство этихъ кассъ имѣло основанія кассъ эмеритальныхъ, въ коихъ размѣръ пенсій независитъ отъ возраста и семейнаго положенія участника, оставляющаго службу, и лишь отчасти зависитъ отъ сдѣланныхъ имъ въ кассу взносовъ. Онъ опредѣляется здѣсь въ зависимости отъ числа лѣтъ службы, въ нѣкоторомъ отношеніи къ содержанію участника при оставленіи службы.

Изъ разсмотрѣнія даже только главнѣйшихъ постановленій пенсіонныхъ уставовъ, дѣйствовавшихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, можно убѣдиться, что они отличаются большимъ разнообразіемъ какъ относительно состава участниковъ, размѣровъ вычетовъ изъ ихъ содержанія, размѣра участія общества въ усиленіи средствъ кассы, такъ и относительно условій выслуги пенсій и размѣровъ ихъ. Напримѣръ, когда большинство кассъ допускаетъ къ участію и низшихъ служащихъ, по уставу Московско-брестской желѣзной дороги въ кассѣ участвуютъ служащіе, получающіе содержаніе свыше 300 руб. (и не болѣе 1.200 руб.); остальные же могутъ быть участниками только съ разрѣшенія комитета кассы. Большинство кассъ ограничиваетъ вступленіе въ кассу извѣстнымъ возрастомъ (40 — 45 лѣтъ), а въ нѣкоторыхъ не заключается по этому поводу никакихъ указаній. Засимъ, въ однѣхъ кассахъ (напр. Московско-брестская) участники не различаются по роду службы и получаютъ, при равныхъ условіяхъ оклада и числа лѣтъ службы, одинаковыя пенсіи, въ другихъ (напр. Московско-курской) служащіе весьма строго раздѣлены на категоріи.

На нѣкоторыхъ дорогахъ (Рязанско-козловской, Курско-кіевской) съ участниковъ совсѣмъ не установлено никакихъ обязательныхъ вычетовъ; вообще же эти вычеты на разныхъ дорогахъ колеблются между $1^0/_0$ (напр. на Митавской дорогѣ) и $6^0/_0$ (на Юго-западныхъ, Ивангородо-Домбровской и друг.) съ содержанія служащаго.

Участіе обществъ иногда имѣетъ совершенно неопредѣленные размѣры и обозначается ежегодно общимъ собраніемъ акціоперовъ (Грязе-царицынскою, Рязанско-козловскою и Курско-кіевскою желѣзными дорогами); въ другихъ случаяхъ отчисленія общества или составляли половину обязательныхъ вычетовъ съ участниковъ или были равны этимъ вычетамъ; иногда же взносъ общества — постоянный, въ извѣстномъ размѣрѣ (12 р. Варшаво-вѣнская и Варшаво-терес-польская желѣзная дороги и 20 р. Привислянская желѣзная дорога съ версты).

Совершенно такое же разнообразіе представляютъ условія выслуги пенсій и размѣры послѣднихъ: въ однихъ обществахъ пенсіи назначаются только

неспособнымъ къ труду (по болѣзни или увѣчью) и увольняемымъ, не по собственной винѣ, отъ службы (Риго-динабургская желѣзная дорога, Варшаво-вѣнская), въ другихъ онѣ выдаются по выслугѣ 25—30 лѣтъ, независимо отъ оставленія или пребыванія на службѣ, въ третьихъ—при оставленіи службы послѣ нѣкотораго, иногда весьма незначительнаго срока (12—15 лѣтъ).

Размѣры пенсій также сильно колеблются: на Варшаво-вѣнской желѣзной дорогѣ полная пенсія, равная послѣднему окладу жалованья, выдается послѣ 50 лѣтъ службы; на Грязе-царицынской и многихъ другихъ полная пенсія, равная среднему окладу, выдается за 25 лѣтъ службы и т. д.

Болѣе однообразно опредѣляются пенсіи вдовамъ и сиротамъ и всегда въ зависимости отъ пенсіи, которую выслужилъ мужъ или отецъ; величины вдовьихъ пенсій (безъ дѣтей) колеблются отъ $^1/_4$ до $^1/_2$ пенсіи мужа, а съ дѣтьми—отъ $^1/_3$ до полной его пенсіи. Взносы лицъ, не выслужившихъ пенсію и оставляющихъ службу способными къ труду и по собственной волѣ, обыкновенно оставляются въ пользу кассы, съ возстановленіемъ права этихъ лицъ участвовать въ кассѣ при новомъ поступленіи на службу.

Однако, и при такомъ разнообразіи условій и размѣровъ пенсій, послѣднія вообще являлись весьма мало соотвѣтствующими доходамъ и росту капиталовъ кассъ, а во множествѣ случаевъ средства кассъ кажутся и совершенно несоразмѣрными съ пенсіями: такъ, напримѣръ, по уставу Московско-брестской желѣзной дороги, гдѣ вычетъ съ участниковъ составлялъ 5% содержанія, а взносъ общества, во всякомъ случаѣ, не превышалъ размѣра этого вычета, лицу, получавшему все время одно и тоже содержаніе въ 1.000 руб. (наиболѣе благопріятный для кассы случай), было бы назначено въ пенсію за 12 лѣтнюю службу—250 р., за 15 лѣтнюю службу—350 р., за 20 лѣтнюю—550 р. и за 25 лѣтнюю—1.000 р. Если предположить, что этому лицу при поступленіи на службу было 25 лѣтъ, то капитализованная стоимость пожизненныхъ пенсій въ указанныхъ размѣрахъ составитъ (при таблицахъ смертности какъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ) соотвѣтственно 3.545 р., 4.777 р., 6.979 р. и 11.609 р., между тѣмъ взносы участника и общества (10% съ содержанія), считая приростъ на взносы по сложнымъ процентамъ (5%), составятъ 1.590 р., 2.160 р., 3.306 р., 4.700 р., или только 45%, 45%, 49% и 41% необходимыхъ суммъ.

Несоразмѣрность между пенсіями и средствами кассъ, конечно, обнаружилась за время существованія кассъ; нѣкоторыя кассы были пріостановлены по иниціативѣ самихъ обществъ; всѣ же остальныя должны ликвидировать свои дѣла на основаніи закона 30 мая 1888 года, о которомъ будетъ сказано далѣе подробно.

Проекты нормированія кассъ. Разнообразіе уставовъ учрежденныхъ пенсіонныхъ кассъ, съ одной стороны, и отсутствіе сихъ кассъ на многихъ дорогахъ, съ другой, заставили Министерство путей сообщенія еще въ 1872 г. обратить вниманіе на необходимость болѣе правильной постановки этого дѣла. Состоявшемуся въ 1874 году съѣзду представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ было предоставлено обсудить вопросъ объ общей для всѣхъ дорогъ пенсіонной кассѣ и выработать или ея уставъ, или, по крайней мѣрѣ, нормальный уставъ для пенсіонныхъ кассъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Означенный съѣздъ избралъ для разсмотрѣнія сего дѣла особую коммиссію изъ лицъ, знакомыхъ съ организаціей пенсіонныхъ кассъ. Коммиссія выработала два проекта:

„Проектъ нормальнаго устава пенсіонной кассы для желѣзнодорожныхъ служащихъ“.

„Проектъ устава взаимнаго обезпеченія и вспомоществованія желѣзнодорожныхъ служащихъ и ихъ семействъ“.

По мысли *перваго проекта*, пенсіонныя кассы на желѣзныхъ дорогахъ устраиваются на началахъ взаимнаго страхованія жизни и имѣютъ цѣлью обезпечить пенсіи участникамъ — или по достиженіи 60 лѣтняго возраста или и ранѣе сего, въ случаѣ наступленія неспособности къ труду.

Поступающіе съ участниковъ кассы вычеты, вмѣстѣ съ приплатами общества и разными случайными поступленіями, распредѣляются, въ этомъ проектѣ, въ извѣстномъ отношеніи между лицевыми счетами самихъ участниковъ и ихъ женъ; кромѣ того, нѣкоторая часть приплатъ и поступленій отчисляется на образованіе сиротскаго фонда.

Размѣръ причитающейся участнику пенсіи опредѣляется въ зависимости отъ поступившихъ на его лицевой счетъ, за каждый годъ службы, суммъ, и отъ возраста его при поступленіи, а по оставленіи службы по неспособности къ труду — и числа лѣтъ службы; въ таблицахъ, по коимъ производятся разсчеты кассы, приложенныхъ къ уставу, принимались размѣръ роста по капиталамъ кассы — въ 5%, смертность — по таблицамъ Бруна, наступленіе неспособности къ труду — по таблицамъ Бема, смертность лицъ неспособныхъ къ труду — по таблицамъ Виганда, и, при назначеніи пенсій неспособнымъ къ труду, право ихъ на полученіе за тотъ взносъ, который, по достиженіи ими предѣльнаго возраста (60 лѣтъ), далъ бы пожизненную пенсію въ 1 р.,— послѣ 10 лѣтъ службы — 0,50, послѣ 11 лѣтъ — 0,525 и т. д., послѣ 35 и болѣе лѣтъ — 1 р.

При оставленіи службы способными къ труду участниками, имъ выдаются резервныя преміи, соотвѣтствующія до выслуги 12 лѣтъ—только ихъ собственнымъ взносамъ, по выслугѣ 12 — 20 лѣтъ — ихъ собственнымъ взносамъ и части приплатъ общества, и, наконецъ, послѣ — всѣмъ суммамъ, стоявшимъ на ихъ лицевомъ счету.

Размѣръ вдовьей пенсіи опредѣляется въ зависимости отъ числа лѣтъ участія мужа въ кассѣ, поступленія на ея лицевой счетъ и возраста мужа и жены при вступленіи въ кассу.

Размѣръ сиротскихъ пенсій опредѣляется въ зависимости отъ состоянія средствъ въ сиротскомъ фондѣ.

Второй проектъ представлялъ основанія устава общества взаимнаго страхованія капиталовъ и пожизненныхъ доходовъ, общаго для всей сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Оба эти проекта были доложены VI съѣзду представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, который призналъ необходимымъ препроводить ихъ на заключеніе правленіямъ частныхъ обществъ.

Хотя на началахъ, установленныхъ проектомъ нормальнаго устава пен-

сіонныхъ кассъ и были учреждены кассы въ 1877 году — на Кіево-брестской желѣзной дорогѣ (уставъ коей, въ общихъ началахъ, былъ принятъ и всѣми Юго-западными дорогами, послѣ сліянія ихъ въ одно общество), а въ 1885 г.— на Владикавказской и Ивангородо-домбровской желѣзныхъ дорогахъ,—однако, указанные проекты не встрѣтили сочувствія ни среди желѣзнодорожныхъ служащихъ, ни среди правленій обществъ.

Въ виду этого, Министерствомъ путей сообщенія въ 1878 году былъ опубликованъ новый проектъ устава пенсіонной кассы, общей для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ и находящейся подъ непосредственнымъ управленіемъ Министерства. Въ этомъ проектѣ возвратились къ эмеритальному началу, причемъ размѣры пенсій были опредѣлены весьма широко (30% оклада содержанія за 10 лѣтъ службы и полный окладъ за 30 лѣтъ). Опубликованный проектъ встрѣтилъ много возраженій, изъ коихъ наиболѣе существенными явились замѣчанія завѣдывающаго эмеритальной кассой Морскаго вѣдомства полковника де-Колонга, доказавшаго, что подобныя пенсіи были бы возможны развѣ только при установленіи ежегоднаго вычета въ 25% отъ содержанія служащихъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, г. де-Колонгомъ составленъ былъ другой проектъ общей для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ пенсіонной кассы, въ коемъ пенсіи были опредѣлены по категоріямъ служащихъ, и въ меньшихъ размѣрахъ; при этомъ было предположены вычеты съ участниковъ въ размѣрѣ 6% съ содержанія и взносы отъ обществъ въ томъ же отношеніи. Однако и этотъ проектъ встрѣтилъ различныя возраженія, какъ со стороны финансоваго вѣдомства — въ виду размѣровъ участія желѣзнодорожныхъ обществъ въ усиленіи средствъ кассы, такъ и со стороны представителей желѣзныхъ дорогъ — въ виду неудобства организаціи общей кассы и недостаточной точности разсчетовъ, основанныхъ на гипотезахъ, совершенно неподходящихъ къ условіямъ желѣзнодорожной службы.

Высочайше утвержденныя 30 мая 1888 года положенія. Съ одной стороны, полное отсутствіе необходимыхъ для правильныхъ разсчетовъ эмеритальныхъ кассъ свѣдѣній о порядкѣ прохожденія службы на желѣзнымъ дорогахъ (т. е. число выходящихъ въ отставку лицъ извѣстнаго возраста, оклада содержанія, семейнаго положенія) и невозможность полученія такихъ свѣдѣній въ виду неустановившагося положенія служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, а съ другой стороны, — разстроенное положеніе эмеритальныхъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ кассъ, основанныхъ безъ достаточно строгихъ разсчетовъ, вмѣстѣ съ успѣшнымъ ходомъ дѣлъ въ кассахъ трехъ упомянутыхъ обществъ (Юго-западныхъ, Владикавказской и Ивангородо-домбровской), устроившихъ ихъ на началахъ строго страховыхъ, побудило Министерство путей сообщенія остановиться съ особеннымъ вниманіемъ на кассахъ сего типа.

По тщательномъ изученіи этого вопроса, Министерствомъ путей сообщенія было выработано, и засимъ, по разсмотрѣніи въ Государственномъ Совѣтѣ, удостоилось 30 мая 1888 г. Высочайшаго утвержденія „*Общее положеніе о пенсіонныхъ кассахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ*“. Вмѣстѣ съ этимъ

положеніемъ, утверждено также „*Положеніе о сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ*".

Учрежденіе пенсіонныхъ кассъ признано предпочтительнымъ передъ устройствомъ вспомогательно-сберегательныхъ,—въ виду болѣе прочнаго обезпеченія, особенно относительно низшихъ служащихъ, положенія ихъ уплатой пожизненной ренты, чѣмъ единовременной выдачей капитала; устройство сберегательно-вспомогательныхъ кассъ допущено для обществъ, кои не имѣютъ возможности учредить пенсіонную кассу (напр., въ виду малочисленности служащихъ, близкаго перехода дороги въ казну, и т. д.).

Учрежденіе или пенсіонной, или вспомогательно-сберегательной кассъ — обязательно для желѣзнодорожныхъ обществъ; обязательно для нихъ также ликвидировать кассы, дѣйствующія на началахъ, несогласныхъ съ Общимъ положеніемъ.

Какъ контингенты участниковъ, такъ и источники доходовъ кассъ — одни и тѣже для кассъ вспомогательно-сберегательныхъ и пенсіонныхъ: всѣ служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, въ томъ числѣ и постоянные рабочіе, обязательно участвуютъ въ кассѣ. Съ участниковъ производятся слѣдующіе вычеты: ежемѣсячно—6% ихъ содержанія; при вступленіи—въ размѣрахъ, указываемыхъ отдѣльными уставами; при повышеніи жалованья — утроенная мѣсячная прибавка его; при выдачѣ наградныхъ—10%. Засимъ въ кассу вносится частнымъ обществомъ ежегодно сумма, въ размѣрѣ не свыше половины обязательныхъ ежемѣсячныхъ вычетовъ съ самихъ участниковъ; кромѣ того, въ рессурсы кассы обращаются нѣкоторыя случайныя поступленія: штрафы, невостребованные въ теченіе 10 лѣтъ жалованье и платежи по купонамъ и дивиденднымъ свидѣтельствамъ, и т. д.

Въ *сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ* образуются три фонда: сберегательный, въ который поступаютъ вычеты со служащихъ, проценты и прибыли по сему фонду; общій вспомогательный, въ который поступаютъ приплаты общества, проценты и прибыли по фонду и выручка отъ продажи невостребованныхъ багажа и грузовъ; суммы, поступающія въ указанныя фонды, распредѣляются по лицевымъ счетамъ участниковъ, причемъ суммы втораго фонда поступаютъ на сіи счеты пропорціонально размѣру обязательнаго вычета съ участника; въ третій фондъ,—особый вспомогательный,—поступаютъ всѣ случайные доходы кассы, на кои она имѣетъ право; этотъ фондъ по лицевымъ счетамъ не разносится.

При выходѣ въ отставку способнымъ къ труду, участникъ получаетъ: до выслуги 10 лѣтъ на дорогѣ—стоящія на его лицевомъ счету суммы по сберегательному фонду; за выслугу 10 лѣтъ—кромѣ того 50% суммы, стоящей на его счету по общему вспомогательному фонду; за каждый дальнѣйшій годъ службы сумма увеличивается на 5%; для поѣздной же и паровозной прислуги, равно для сцѣпщиковъ, составителей поѣздовъ и смазчиковъ, назначено—за 8 лѣтъ — 51% суммы, стоящей на счету по общему вспомогательному фонду, съ увеличеніемъ за каждый дальнѣйшій годъ службы на 7%.

Лицу, оставляющему службу по неспособности къ труду, сумма, стоя-

щая на счету по общему вспомогательному фонду, выдается полностью, независимо отъ числа лѣтъ службы.

Въ случаѣ смерти участника на службѣ — стоящая на лицевомъ его счету сумма по сберегательному фонду выдается или указанному имъ лицу или законнымъ наслѣдникамъ; стоящая же по общему вспомогательному фонду сумма — выдается вдовѣ или дѣтямъ его.

Дѣтямъ умершаго участника, до 18 лѣтняго возраста, могутъ быть назначаемы единовременныя или ежегодныя пособія за счетъ особаго вспомогательнаго фонда — въ размѣрахъ, зависящихъ отъ состоянія сего фонда и указываемыхъ уставомъ кассы.

Пенсіонныя кассы проектированы уже вполнѣ на началахъ взаимнаго страхованія. По Общему положенію, поступившія въ кассу суммы распредѣляются по счетамъ слѣдующимъ образомъ: вычеты съ участниковъ записываются на собственные ихъ лицевые счета и на счета ихъ женъ—въ отношеніи, указываемомъ отдѣльными уставами; большая часть случайныхъ поступленій причисляется въ сиротскій фондъ; приплаты общества и остальная часть случайныхъ поступленій распредѣляется опять по лицевымъ счетамъ участниковъ и ихъ женъ, въ указанныхъ уставомъ отношеніяхъ, при чемъ наблюдается, чтобы паровозная и поѣздная прислуга, смазчики, сцѣпщики и составители поѣздовъ получали нѣсколько большія сравнительно со служащими прочихъ категорій отчисленія.

Пенсіи выдаются полныя, усиленныя, обыкновенныя и для увѣчныхъ. Полныя пенсіи выдаются по выслугѣ 30 лѣтъ и по достиженіи предѣльнаго возраста 55 лѣтъ (а для названныхъ выше исключительныхъ категорій служащихъ—50 лѣтъ). Пенсія въ этомъ случаѣ назначается, хотя бы участникъ и остался на службѣ. Усиленныя пенсіи выдаются не менѣе какъ за 10 лѣтъ службы лицамъ, утратившимъ способность къ труду по причинѣ тяжкой и неизлечимой болѣзни, лишающей возможности обходиться безъ посторонней помощи; размѣръ ея, по отношенію къ полной пенсіи, опредѣляется уставами кассъ.

Обыкновенныя пенсіи выдаются участникамъ, при оставленіи ими службы, но по выслугѣ не менѣе 15 лѣтъ. Кромѣ того, сіи пенсіи назначаются и лицамъ, остающимся на службѣ, по достиженіи ими 60-ти лѣтняго возроста и по выслугѣ не менѣе 10 лѣтъ.

Лицамъ, оставляющимъ службу до выслуги пенсіи, возвращаются ихъ собственные взносы; за болѣе же продолжительную службу (болѣе 10 лѣтъ, хотя менѣе 15) имъ выдается и часть приплатъ общества.

Пенсіи увѣчнымъ назначаются уставомъ кассы независимо отъ числа лѣтъ службы, но въ нѣкоторомъ отношеніи къ содержанію увѣчнаго по службѣ; общество доплачиваетъ кассѣ разность между стоимостью назначенной увѣчному пенсіи и той, которую онъ имѣетъ право получить изъ кассы за выслугу лѣтъ.

Пенсіи вдовамъ выдаются не менѣе какъ за 5 лѣтъ службы мужа.

Для опредѣленія размѣровъ пенсій принимаются во вниманіе: суммы, поступившія на лицевой счетъ участника (или его жены) за каждый годъ его службы; возрастъ при послупленіи и число лѣтъ службы; нормальный ростъ на капиталъ, таблицы смертности и неспособности къ труду.

Пенсіи сиротамъ назначаются въ размѣрахъ, опредѣляемыхъ уставами, въ зависимости отъ состоянія суммъ сиротскаго фонда. Въ случаѣ обнаружившейся недостаточности его, дефицитъ покрывается приплатами общества, подлежащими распредѣленію по лицевымъ счетамъ служащихъ.

Изъ прибылей кассы образуется запасный капиталъ.

Техническій отчетъ и балансъ кассы составляется ежегодно; ежегодно же покрывается и дефицитъ кассы, если таковой обнаруживается по отчету; касса управляется комитетомъ, половина членовъ котораго назначается правленіемъ общества, а другая половина—избирается участниками.

Общій надзоръ за всѣми кассами возложенъ на Министерство путей сообщенія.

Начало дѣйствія новыхъ положеній. Въ дополненіе къ изложенному выше положенію, 22 декабря 1889 года Высочайше утверждено положеніе Комитета министровъ, коимъ указано начать съ 1 января 1890 года, на тѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ никакихъ кассъ не учреждено, вычеты со служащихъ, а равно и производство всѣхъ остальныхъ взносовъ въ пользу кассъ, на точномъ основаніи Общаго положенія о сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ видахъ облегченія частнымъ дорогамъ труда по составленію, отдѣльно для каждой, необходимыхъ для разсчетовъ пенсіонныхъ кассъ таблицъ, означенный трудъ Министерствомъ путей сообщенія порученъ былъ магистру физикоматематическихъ наукъ Малешевскому, составителю нормальнаго устава пенсіонныхъ кассъ, представленнаго VI Общему съѣзду.

До сего времени уже изготовлены таблицы при нормѣ роста процентовъ по капиталамъ въ $5^0/_0$, $4^3/_4{}^0/_0$ и $4^1/_2{}^0/_0$; въ настоящее время вычисляются таблицы при $4^0/_0$ роста.

Въ настоящее время вопросъ о выборѣ между двумя типами кассъ — сберегательно-вспомогательными и пенсіонными кассами—разрѣшенъ большинствомъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Пенсіонныя кассы избраны 20-ю обществами желѣзныхъ дорогъ, а именно: Балтійской, Варшавско-вѣнской, Владикавказской, Грязе-царицынской, Динабурго-витебской и Риго-динабургской, Донецкой, Ивангородо-домбровской, Козлово-воронежско-ростовской, Курско-кіевской, Лозово-севастопольской, Митавской, Московско-брестской, Московско-казанской, Московско-ярославской, Новгородской, Оренбургской, Рыбинско-бологовской, Шуйско-ивановской и Юго-западныхъ.

Сберегательно-вспомогательныя кассы избраны 8-ю обществами частныхъ желѣзныхъ дорогъ: Главнымъ обществомъ, Лодзинской, Московско-курской, Новоторжской, Орловско-витебской, Привислинской, Фастовской и Царскосельской.

Не рѣшенъ вопросъ о типѣ кассы только для Рязанско-уральской, Боровичской и Обоянской желѣзныхъ дорогъ.

Изъ уставовъ пенсіонныхъ кассъ до сихъ поръ утвержденъ въ установленномъ порядкѣ только уставъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Изъ уставовъ сберегательно-вспомогательныхъ кассъ утверждены уставы

дорогъ: Главнаго общества, Московско-курской, Орловско-витебской и Царскосельской.

Изъ изложеннаго видно, что въ настоящее время совершенно установленъ типъ кассъ на желѣзныхъ дорогахъ. Избранный типъ кассъ и учрежденіе общаго за ними надзора даютъ полную гарантію въ томъ, что кассы, кои будутъ открыты частными обществами, не подвергнутся разстройству; зачетъ же службы на дорогахъ одного общества въ выслугу пенсіи на дорогѣ общества или на казенныхъ дорогахъ, вслѣдствіе однообразія типа, весьма облегченъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ представляется возможнымъ безъ существенныхъ затрудненій образовать въ будущемъ общую кассу для всѣхъ дорогъ. При измѣненіи условій существованія дороги ликвидація кассы можетъ быть окончена весьма просто, быстро и безобидно для участниковъ. Наконецъ, есть полная гарантія того, что устройство кассъ закончится въ непродолжительномъ времени.

На казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ до настоящаго времени не было пенсіонныхъ или сберегательныхъ кассъ; предполагается же учредить пенсіонную кассу на началахъ, установленныхъ положеніемъ 30 мая 1888 г., общую для всѣхъ казенныхъ дорогъ.

Основанія ликвидаціи прежнихъ кассъ. Остается сказать нѣсколько словъ о ликвидаціи тѣхъ пенсіонныхъ кассъ, которыя существовали до изданія Общаго положенія 30 мая 1888 г.

Изъ нихъ кассы Юго-западныхъ, Владикавказской и Ивангородо-домбровской желѣзныхъ дорогъ совсѣмъ не подлежатъ ликвидаціи, такъ какъ уставы ихъ, какъ сказано выше, построены на началахъ, совершенно тожественныхъ съ началами, установленными Общимъ положеніемъ; поэтому имъ предстоятъ только нѣкоторыя измѣненія, кои для Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ уже и введены въ уставъ. Что же касается кассъ Варшавско-вѣнской, Динабурго-витебской, Риго-динабургской, Курско-кіевской, Митавской, Московско-брестской, Московско-казанской, Московско-ярославской, Рязанско-козловской (нынѣ Рязанско-уральской), Привислинской и Варшавско-терес-польской—то онѣ подлежатъ ликвидаціи въ ближайшемъ будущемъ. Прочія получившія утвержденіе кассы уже ликвидированы.

Чтобы показать, на какихъ условіяхъ приходится совершать ликвидаціи ранѣе учрежденныхъ кассъ, можно остановиться на планахъ ликвидацій пенсіонныхъ кассъ дорогъ Московско-курской, Варшавско-вѣнской и Московско-брестской.

По проекту ликвидаціи пенсіонной кассы *Московско-курской* желѣзной дороги, уже утвержденному въ установленномъ порядкѣ, всѣ участники ея раздѣляются на 4 категоріи:

1) пенсіонеры кассы, коимъ пенсіи уже назначены;
2) лица, выслужившія пенсію и оставившіе службу до ликвидаціи кассы, коимъ пенсіи еще не были назначены;
3) участники кассы, не выслужившіе пенсій, оставившіе службу послѣ прекращенія назначенія пенсіи (8 дек. 1887 г.);
4) всѣ наличные ко дню ликвидаціи кассы участники ея.

Уплата пенсій пенсіонерамъ (катег. 1) принята обществомъ Московско-курской желѣзной дороги на свой счетъ (ко дню ликвидаціи—23.302 руб. въ годъ). Сумма личныхъ взносовъ пенсіонеровъ (57.351 р. 90 к.) подлежитъ распредѣленію между лицами прочихъ категорій. Для удовлетворенія лицъ трехъ послѣднихъ категорій весь капиталъ кассы (2.154.000 р.) раздѣляется на три части: собственные взносы участниковъ трехъ послѣднихъ категорій, съ процентами; приплаты общества и взносы лицъ, не участвующихъ въ ликвидаціи (пенсіонеровъ и оставившихъ службу до прекращенія назначенія пенсіи), съ процентами; и, наконецъ, капиталъ, образовавшійся отъ различныхъ случайныхъ поступленій (штрафы, неистребованныя пенсіи и жалованье и т. д.), съ процентами. Послѣдняя часть переходитъ полностью въ особый вспомогательный фондъ сберегательно-вспомогательной кассы, которую учреждаетъ общество съ 1 января 1890 года. Первыя же двѣ части распредѣляются по личнымъ счетамъ участниковъ, причемъ суммы второй части капитала поступаютъ на личные счета пропорціонально суммѣ собственныхъ взносовъ. Засимъ лица 2-й категорій получаютъ на руки всѣ суммы, записанныя на ихъ счета; лица 3-й категорій — получаютъ только половину собственныхъ взносовъ, суммы лицевыхъ счетовъ участниковъ 4-й категоріи переносятся полностью на ихъ счета во вспомогательно-сберегательную кассу.

Остатокъ ($^1/_2$ собственныхъ взносовъ и приплаты общества) отъ лицевыхъ счетовъ участниковъ 3-й категоріи распредѣляется между лицами 2-й категоріи.

На этомъ основаніи 116 лицамъ 2-й категоріи пришлось до 238.460 р., 870 лицамъ 3-й категоріи 28.040 р. и 3.819 лицамъ 4-й категоріи 1.759.410 р., остальная часть капитала (до 128.100 р.) поступила въ особый вспомогательный фондъ новой кассы.

По проекту ликвидаціи пенсіонной кассы *Варшавско-вѣнской* желѣзной дороги, одобренному общимъ собраніемъ акціонеровъ, всѣ участники ея дѣлятся на три категоріи: 1) участвовавшіе менѣе 10 лѣтъ до ликвидаціи; 2) участвовавшіе 10 лѣтъ и болѣе и 3) пенсіонеры, коимъ пенсіи назначены до ликвидаціи. Участникамъ 1-й категоріи суммы, стоящіе на ихъ счетахъ въ бывшей кассѣ переносятся, вмѣстѣ съ начисленными сложными процентами (5%), въ новую кассу на ихъ счета. Участники 2-й категоріи могутъ воспользоваться выслуженными имъ по уставу бывшей пенсіонной кассы правами, если они будутъ ежегодно вносить 4% своего содержанія. Участники 3-й категоріи сохраняютъ выслуженныя пенсіи.

Такъ какъ капиталъ кассы, за отчисленіемъ изъ него суммъ, причитающихся участникамъ 1-й категоріи, недостаточенъ для покрытія обязательствъ относительно участниковъ 2-й и 3-й категорій, то для удовлетворенія ихъ правъ обращаются 4% вычеты съ участниковъ 2-й категоріи и ежегодныя приплаты Общества.

Для опредѣленія суммы ежегодной приплаты Общества поступается слѣдующимъ образомъ: если современная стоимость обязательствъ относительно лицъ 2-й и 3-й категоріи, сложенная съ 10% ея, превыситъ остающійся отъ бывшей пенсіонной кассы капиталъ, то обществомъ вносится недостающая

для покрытія текущихъ расходовъ, за обращеніемъ на сей предметъ ежегодныхъ 4% вычетовъ и %% по капиталу, сумма. Когда обязательства старой кассы, увеличенныя на 10%, сравняются съ наличнымъ капиталомъ, оставшимся отъ бывшей пенсіонной кассы, то 4% вычеты и приплаты акціонеровъ прекращаются.

Указанные выше планы ликвидаціи предполагаютъ въ довольно широкихъ размѣрахъ пожертвованія со стороны самихъ обществъ. Для другихъ кассъ, гдѣ состояніе капиталовъ менѣе благопріятно и гдѣ общества, по своему финансовому положенію, не могутъ оказать существенной поддержки кассѣ, задача ликвидаціи является гораздо труднѣе и представляется необходимымъ, чтобы совершенно не лишать участниковъ, не получившихъ пенсіи, всѣхъ ихъ взносовъ, даже уменьшать размѣры назначенныхъ пенсій.

Довольно удачный выходъ изъ такого положенія представляетъ предварительный проектъ ликвидаціи пенсіонной кассы *Московско-брестской* ж. д., не получившій еще утвержденія въ установленномъ порядкѣ. Капиталъ кассы составляетъ около $1^1/_2$ мил. рублей, всѣ обязательства ея доходятъ до 5 мил. рублей, при чемъ обязательства относительно однихъ пенсіонеровъ составляютъ сумму, превышающую наличность капиталовъ. Проектъ предполагаетъ:

1) пенсіонерамъ выдать, взамѣнъ пенсій, единовременныя пособія въ размѣрѣ 4—5 годовыхъ окладовъ пенсіи,

2) предоставить участникамъ, прослужившимъ 12—25 лѣтъ, воспользоваться $^3/_4$—$^4/_5$ тѣхъ правъ, кои они выслужили, но на слѣдующихъ условіяхъ:

а) пенсіи, на кои они уже пріобрѣли права ($^3/_4$ или $^4/_5$), назначаются по выслугѣ въ обществѣ не менѣе 30 (и не ранѣе 55 л. отъ роду), если они поступили не старше 30 л. или по достиженія 60 лѣтъ, если они поступили старше 30 л.; ранѣе сихъ сроковъ пенсіи могутъ быть назначаемы только при совершеннѣйшей неспособности къ труду, и

б) если они будутъ вносить (сверхъ вычетовъ, кои потребуются уставомъ новой кассы) до 3% получаемаго ими содержанія;

вдовы сихъ лицъ получатъ пенсіи отъ $^1/_2$ до $^3/_8$ пенсій ихъ мужей;

3) пенсіи семействамъ, уже назначенныя къ выдачѣ, принимаются на счетъ общества (около 10 т. р. въ годъ).

4) Взносы лицъ, не выслужившихъ пенсіи, переносятся, съ наросшими процентами, на личные ихъ счета въ новой кассѣ.

б) Ссудо-сберегательныя кассы и товарищества.

На многихъ желѣзныхъ дорогахъ, въ разное время, учреждались ссудо-сберегательныя кассы или товарищества, цѣлью которыхъ было доставить своимъ участникамъ возможность дѣлать хотя бы небольшія сбереженія и получать ссуды на возможно менѣе обременительныхъ условіяхъ.

Такого рода кассы, по имѣющимся свѣдѣніямъ, были учреждены на слѣдующихъ дорогахъ:

Грязе-царицынской — утверждена Министромъ путей сообщенія 11 февраля 1882 г.,

Донецкой — утверждена Министромъ путей сообщенія 28 ноября 1886 г.,

Екатерининской — двѣ кассы: 1) для служащихъ вообще на желѣзной дорогѣ — утверждена 22 сентября 1886 года и 2) для мастеровыхъ мастерскихъ и депо дороги — утверждена 15 февраля 1890 г.,

Закавказской — утверждена 6 ноября 1886 г.,

Курско-харьково-азовской — для служащихъ по отдѣлу подвижнаго состава и тяги—утверждена 31 октября 1885 г.,

Лозово-севастопольской — 5 ноября 1882 г.,

Московско-курской — 15 іюня 1882 г.,

Московско-нижегородской при Нижегородской товарной станціи — 14 февраля 1891 г.,

Московско-ярославской—28 марта 1885 г.,

Муромской — 21 ноября 1888 г.,

Оренбургской — для служащихъ въ правленіи — 7 апрѣля 1882 г.,

Орловско-вытебской — для служащихъ на станціи Витебскъ — 13 декабря 1885 г.,

Орловско-грязской — для служащихъ при Орловскомъ депо — 29 іюня 1882 года,

Полѣсскихъ — 26 іюня 1887 г.,

Риго-динабургской — 5 декабря 1889 г.,

Самаро-златоустовской — 1890 г.,

Сызрано-вяземской — двѣ кассы: для служащихъ на Моршанско-сызранской желѣзной дорогѣ — утверждена 19 іюня 1876 г. и для служащихъ на Ряжско-вяземской желѣзной дорогѣ — утверждена 28 мая 1884 г.,

Тамбово-саратовской (вошедшей въ составъ Рязанско-Уральской) — для служащихъ службы подвижнаго состава и тяги — утверждена 25 іюня 1887 года, и

Уральской горнозаводской — утверждена 15 апрѣля 1886 г.

Кромѣ того, на Московско-брестской желѣзной дорогѣ выдача ссудъ производилась пенсіонной кассой.

Такимъ образомъ въ настоящее время, по имѣющимся свѣдѣніямъ, состоитъ на 20 дорогахъ 22 ссудныхъ и сберегательныхъ кассъ (въ томъ числѣ одна соединена съ пенсіонной).

Участіе во всѣхъ сихъ кассахъ добровольное; служащіе могутъ вступать и выходить изъ кассы по своему усмотрѣнію, дѣлая только предварительныя заявленія.

Что же касается остальныхъ положеній уставовъ, какъ-то, порядокъ образованія капиталовъ, размѣры взносовъ участниковъ, размѣры и продолжительность ссудъ, условія выдачи, порядокъ погашенія и т. д., то они также, какъ и прежнихъ пенсіонныхъ кассъ, отличаются довольно большимъ разнообразіемъ.

*

в) Эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія.

Существующая въ вѣдомствѣ Министерства путей сообщенія эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія касается личнаго состава желѣзныхъ дорогъ только тѣмъ, что служащіе на желѣзныхъ дорогахъ инженеры путей сообщенія, какъ состоящіе на государственной службѣ, такъ и числящіеся по спискамъ Министерства и уволенные къ занятіямъ въ желѣзнодорожныхъ обществахъ, подвергаются опредѣленнымъ взносамъ въ эту кассу. Касса эта существуетъ съ 1-го сентября 1860 года.

Положеніе объ эмеритальной кассѣ инженеровъ путей сообщенія Высочайше утверждено въ 1876 году:

Касса эта образуется посредствомъ опредѣленныхъ Положеніемъ вычетовъ изъ разныхъ видовъ денежнаго довольствія, получаемаго участниками кассы, и изъ производимыхъ ими взносовъ (§ 2).

Денежныя средства кассы, составляя неприкосновенную собственность оной въ лицѣ всѣхъ участниковъ, ни въ какомъ случаѣ и ни подъ какимъ предлогомъ не могутъ быть употребляемы иначе, какъ только на пенсіи и пособія симъ лицамъ и ихъ семействамъ, а также на расходы по завѣдыванію сею кассою, согласно правилъ Положенія (§ 3).

Денежныя средства кассы въ ихъ совокупности именуются эмеритальнымъ капиталомъ и принадлежатъ къ спеціальнымъ средствамъ Министерства путей сообщенія (§ 4).

Назначеніе пенсій и пособій изъ эмеритальной кассы производится сообразно числу лѣтъ государственной службы и числу платныхъ годовъ участія въ кассѣ, по правиламъ, въ Положеніи опредѣленнымъ (§ 5).

Эмеритальныя пенсіи, по числу лѣтъ общей государственной службы, раздѣляются на два класса, а по числу платныхъ лѣтъ, каждый классъ подраздѣляется еще на нѣсколько разрядовъ (§ 39).

Къ первому классу принадлежатъ пенсіи за тридцать пять и болѣе лѣтъ общей государственной службы, а также назначаемыя за увѣчья и тяжкія болѣзни. Пенсіи этого класса, по числу платныхъ лѣтъ, раздѣляются на 6 разрядовъ; размѣръ ихъ въ каждомъ разрядѣ слѣдующій:

I	разряда	за	5 — 12	платныхъ лѣтъ	—	$^3/_8$	полнаго эмеритальнаго оклада;	
II	„	„	12 — 19	„	„	— $^4/_8$	того же оклада;	
III	„	„	19 — 25	„	„	— $^5/_8$	„	„ „
IV	„	„	25 — 30	„	„	— $^6/_8$	„	„ „
V	„	„	30 — 35	„	„	— $^7/_8$	„	„ „
VI	„	„	35 и болѣе	платныхъ лѣтъ	—	полный эмеритальный окладъ (§ 40).		

Ко второму классу принадлежатъ пенсіи за двадцать пять до тридцати пяти лѣтъ общей государственной службы. Пенсіи этого класса раздѣляются, по числу платныхъ лѣтъ, на пять разрядовъ, слѣдующимъ образомъ:

I	разряда	за	5 — 12	платныхъ лѣтъ	—	$^3/_{12}$	полнаго эмеритальнаго оклада;	
II	„	„	12 — 19	„	„	— $^4/_{12}$	того же оклада;	
III	„	„	19 — 25	„	„	— $^5/_{12}$	„	„ „
IV	„	„	25 — 30	„	„	— $^6/_{12}$	„	„ „
V	„	„	30 — 35	„	„	— $^7/_{12}$	„	„ „ (§ 41).

Эмеритальные оклады, разсчитанные по чинамъ, классамъ и разрядамъ, видны изъ нижеслѣдующей вѣдомости (См. стр. 37).

Никто изъ состоящихъ на службѣ не можетъ получать изъ эмеритальной кассы ни пенсіи, ни пособія; пріобрѣвшій на нихъ право можетъ пользоваться ими только послѣ выхода въ отставку (27).

Лѣта общей государственной службы исчисляются по тѣмъ же правиламъ, какія приняты въ Уставѣ о пенсіяхъ для исчисленія срочныхъ лѣтъ на выслугу пенсій изъ Государственнаго Казначейства, съ тою только разницею, что здѣсь не принимаются во вниманіе никакія причины, лишающія права на пенсію изъ Государственнаго Казначейства, или увеличивающія и сокращающія сроки ея выслуги. На основаніи вышесказаннаго, дурная аттестація по службѣ, бытность подъ слѣдствіемъ и судомъ, взысканія, штрафы и наказанія, какимъ служащій могъ подвергаться въ теченіе своей службы, а также отпуски свыше двухъ мѣсяцевъ (при условіяхъ, указанныхъ п. б., § 37), не имѣютъ никакого вліянія на выслугу эмеритальныхъ пенсій, и при исчисленіи лѣтъ государственной службы вовсе не

Гражданскіе чины инженеровъ.	Полный эмеритальный окладъ.	Размѣръ эмеритальныхъ пенсій по классамъ и разрядамъ.																			
		Разрядъ I.				Разрядъ II.				Разрядъ III.				Разрядъ IV.				Разрядъ V.				Разр. VI.	
		I кл.		II кл.		I кл.		II кл.		I кл.		II кл.		I кл.		II кл.		I кл.		II кл.		I кл.	
	руб.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.
Дѣйствит. тайный совѣтникъ . . .	2.145	804	37	536	25	1.072	50	715	—	1.340	62	893	75	1.608	75	1.072	50	1.876	87	1.251	25	2.145	—
Тайный совѣтникъ	1.717	644	6	429	37	858	75	572	50	1.073	43	715	62	1.288	12	858	75	1.502	80	1.101	87	1.717	—
Дѣйствит. статскій совѣтникъ . . .	1.290	483	75	322	50	645	—	430	—	806	25	537	50	967	50	645	—	1.128	75	752	50	1.290	—
Статскій совѣтникъ	862	323	43	215	62	431	25	287	50	539	5	359	37	646	87	431	25	754	68	503	12	862	—
Коллежскій совѣтникъ	645	241	87	161	25	322	50	215	—	403	12	268	75	483	75	322	50	564	37	376	25	645	—
Надворный совѣтникъ	472	177	18	118	12	236	25	157	50	295	31	196	87	354	37	236	25	413	43	275	62	472	—
Коллежск. ассесоръ	435	163	12	108	75	217	50	145	—	271	87	181	25	326	25	217	50	380	62	253	75	435	—
Титулярный совѣтникъ	367	137	81	91	87	183	75	122	50	229	68	153	12	275	62	183	75	321	56	214	37	367	—
Коллежскій секретарь	345	129	37	86	50	172	25	115	—	215	62	143	75	258	75	172	50	301	87	201	25	345	—
Губернск. секретарь	322	120	93	80	25	161	62	107	50	201	56	134	37	241	87	161	25	282	18	188	12	322	—

принимаются во вниманіе; но ежели наказаніе будетъ сопряжено съ лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія, то право на пенсію передастся семейству виновнаго, какъ бы въ случаѣ его естественной смерти (§ 34).

Лица, признанныя виновными въ умышленномъ причиненіи убытка эмеритальной кассѣ, лишаются на всегда права получать изъ нея пенсіи или пособія; но право семействъ остается неприкосновеннымъ (§ 31).

Пенсіи вдовамъ и дѣтямъ участниковъ эмеритальной кассы производятся:

а) вдовамъ и дочерямъ пожизненно, если не выйдутъ замужъ, не поступятъ въ монашество или не будутъ лишены правъ состоянія;

б) сыновьямъ,—до того времени, когда имъ исполнится 21 годъ, или до полученія на службѣ перваго офицерскаго или класснаго чина, если этотъ чинъ будетъ пожалованъ ранѣе достиженія упомянутаго возраста;

в) сыновьямъ, подвергшимся увѣчью или одержимымъ неизлечимыми болѣзнями, лишающими ихъ всякой возможности существовать собственными трудами, — пожизненно. Правомъ этимъ пользуются увѣчные и тяжело больные даже въ томъ случаѣ, если они въ день смерти отца ихъ вышли уже изъ пенсіоннаго возраста, а равнымъ образомъ и тѣ, которые подверглись увѣчью или болѣзни уже послѣ смерти отца, но ранѣе достиженія упомянутаго въ пун. б) сего параграфа возраста (§ 50).

Вдова, остающаяся послѣ смерти участника эмеритуры безъ дѣтей сего участника, или же съ такими дѣтьми, которыя не имѣютъ уже права на эмеритальную пенсію, получаетъ $^2/_3$ эмеритальнаго оклада ея мужа (§ 51).

Вдова, остающаяся послѣ смерти участника эмеритальной кассы съ однимъ или нѣсколькими его дѣтьми, имѣющими право на эмеритальную пенсію, получаетъ нераздѣльно съ дѣтьми полный эмеритальный окладъ мужа (§ 52).

Части эмеритальныхъ пенсій, слѣдующія вдовѣ и дѣтямъ, исчисляются отдѣльно для каждаго лица (§ 56).

Въ случаѣ необходимости раздѣлить эмеритальную пенсію между вдовою и дѣтьми, половину всего пенсіоннаго оклада, слѣдовавшаго участнику эмеритальной кассы, получаетъ его вдова; остальную же половину получаютъ дѣти, имѣющія право на эмеритальную пенсію, которая дѣлится между ними поровну; если же останется вдова съ однимъ сыномъ или одною дочерью, имѣющими право на эмеритальную пенсію, то эмеритальный окладъ мужа или отца дѣлится между ними пополамъ (§ 57).

Одинъ сынъ или одна дочь участника эмеритальной кассы, когда они имѣютъ право на эмеритальную пенсію и у нихъ не будетъ ни матери, ни мачихи, получаютъ $^1/_2$ эмеритальнаго оклада отца (§ 53).

Двое или болѣе дѣтей участника эмеритальной кассы, когда они имѣютъ право на эмеритальную пенсію и у нихъ не будетъ ни матери, ни мачихи, получаютъ весь эмеритальный окладъ отца; причемъ этотъ окладъ дѣлится между ними поровну (§ 54).

Дѣти, не вышедшія изъ пенсіоннаго возраста, когда у нихъ нѣтъ въ живыхъ одного изъ родителей, при поступленіи другаго въ монашество, считаются для полученія эмеритальныхъ пенсій за круглыхъ сиротъ (§ 55).

По свѣдѣніямъ за 1891 годъ, инженеровъ путей сообщенія на службѣ по желѣзнодорожному вѣдомству состояло:

въ Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ	49
„ упраздненной нынѣ мѣстной инспекціи	93
„ Главной заводской инспекціи	10
„ центральномъ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ .	59
на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, эксплуатируемыхъ и строющихся	302
„ желѣзныхъ дорогахъ частныхъ обществъ	444
Всего . .	957

Лица, коимъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 28 февраля 1892 г., Министромъ путей сообщенія присвоивается званіе инженера путей сообщенія, дѣлаются, вмѣстѣ съ тѣмъ, участниками эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія.

Въ настоящее время учреждена коммиссія для провѣрки основаній устройства и состоятельности этой кассы.

Ст. 3. Потребительныя товарищества.

Къ числу мѣропріятій, имѣющихъ цѣлью улучшить матеріальное положеніе русскихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, относится также институтъ потребительныхъ товариществъ, возникшихъ, большею частью, по иниціативѣ самихъ служащихъ и лишь въ сравнительно недавнее время. Самое старое изъ нихъ — учрежденное на Рыбинско-бологовской дорогѣ въ 1880 г.

Уставъ Общества Рязанско-козловской дороги, воспроизведенный съ незначительными отступленіями на дорогахъ Привислянской (1887), Варшаво-вѣнской и Варшаво-бромбергской (1887), Тамбово-саратовской (1888), С.-Петербурго-варшавской (1890), Екатерининской (1890), Варшаво-тересполькой (1892) и другихъ, заключается вкратцѣ въ слѣдующемъ:

I. Цѣль и дѣйствія общества.

§ 1. Общество потребителей служащихъ Рязанско-козловской желѣзной дороги имѣетъ цѣлью:

1) доставлять своимъ членамъ необходимые предметы потребленія хорошаго качества, по возможно дешевой цѣнѣ, и
2) дать имъ средства изъ прибылей по операціямъ общества дѣлать сбереженія.

§ 2. Съ этою цѣлью общество: а) устраиваетъ, съ соблюденіемъ установленныхъ правилъ, въ г. Козловѣ, а если признаетъ нужнымъ, то и въ другихъ пунктахъ линіи

Рязанско-козловской желѣзной дороги склады необходимыхъ предметовъ потребленія, собственныя заведенія для приготовленія продуктовъ, какъ то, пекарни и т. п. или арендуетъ таковыя; б) можетъ разсылать продукты по всей линіи Рязанско-козловской желѣзной дороги для снабженія ими тѣхъ изъ своихъ членовъ, которые не имѣютъ возможности лично забирать продукты изъ складовъ общества; в) входитъ въ соглашенія съ торговцами, промышленниками и коммиссіонерами о поставкѣ ими для общества разныхъ товаровъ и припасовъ, и г) съ увеличеніемъ своихъ средствъ, можетъ пріобрѣтать въ собственность, на общихъ основаніяхъ, недвижимыя имущества, необходимыя для цѣлей общества.

Примѣчаніе 1. При открытіи своихъ операцій общество обязано снабдить себя установленными торговыми документами.

Примѣчаніе 2. По усмотрѣнію общаго собранія, можетъ быть допущена продажа продуктовъ изъ складовъ общества частнымъ лицамъ на одинъ наличныя деньги, безъ начисленія дивиденда; разсылка же продуктовъ допускается только членамъ общества.

§ 3. Отпускъ предметовъ потребленія членамъ производится на наличныя деньги или въ кредитъ. Допущеніе кредита и опредѣленіе его условій зависятъ отъ общаго собранія членовъ.

II. Средства общества.

§ 4. Средства общества составляютъ капиталы оборотный и запасный и инвентарь.

§ 5. Оборотный капиталъ образуется изъ членскихъ взносовъ и служитъ для торговыхъ операцій и текущихъ расходовъ общества.

§ 6. Запасный капиталъ образуется:

а) изъ вступныхъ взносовъ тѣхъ членовъ, которые поступаютъ въ общество вторично и въ послѣдующіе разы;
б) изъ 5% отчисленій изъ членскихъ взносовъ;
в) изъ годовыхъ отчисленій отъ прибылей по торговлѣ (§ 50);
г) изъ дробей копѣекъ при распредѣленіи прибылей (§ 50), и
д) изъ случайныхъ поступленій.

§ 7. Запасный капиталъ предназначается:

а) на пополненіе убытковъ, могущихъ произойти отъ непредвидѣнныхъ обстоятельствъ по торговымъ и промышленнымъ предпріятіямъ общества, возмѣщаемыхъ при первой возможности изъ прибылей общества;
б) на пріобрѣтеніе имущества, необходимаго для цѣлей общества, и
в) на усиленіе, въ видѣ займа, оборотнаго капитала, въ случаѣ представляющихся особыхъ по торговлѣ выгодъ отъ покупки товаровъ или иныхъ промышленныхъ предпріятій.

Особенности другихъ уставовъ.

На С.-Петербурго-варшавской дорогѣ:

По уставу этой дороги, общество считается состоявшимся, если, по утвержденіи устава, въ число членовъ его пожелаетъ вступить 30 человѣкъ.

Дѣйствія общества открываются, когда оно будетъ располагать оборотнымъ капиталомъ въ 1.000 руб.

На Привислянской дорогѣ:

а) вступительная плата составляетъ 1 р.;
б) требуемый пай—5 руб.;
в) каждый членъ можетъ вносить не болѣе 20 паевъ, большее число паевъ — по усмотрѣнію общаго собранія.

На Тамбово-саратовской:

а) вступительная плата 1 руб.;
б) пай—10 руб.;
в) каждый членъ можетъ вносить не болѣе 25 паевъ. Уменьшеніе числа паевъ предоставлено общему собранію.

На Варшаво-вѣнской:

а) вступительная плата 2 руб.;
б) пай—15 руб.;
в) каждый членъ можетъ вносить не болѣе 20 паевъ, большее число—по усмотрѣнію общаго собранія.

На С.-Петербурго-варшавской:

а) вступительная плата 1 руб.;
б) пай—10 руб.;
в) каждый членъ можетъ вносить не болѣе 25 паевъ, большее число—по усмотрѣнію общаго собранія. Кромѣ того, допускается годовая подписка, прини-

§ 8. Инвентарь пріобрѣтается на суммы запаснаго капитала и можетъ состоять изъ движимаго и недвижимаго имущества. Стоимость движимости погашается изъ прибылей общества ежегодными отчисленіями въ размѣрѣ, опредѣляемомъ по усмотрѣнію общаго собранія членовъ.

§ 9. Запасный капиталъ и инвентарь составляютъ собственность всего общества потребителей. На запасный капиталъ и инвентарь не могутъ быть обращаемы взысканія по долговымъ обязательствамъ участвующихъ въ обществѣ членовъ. Выбывающіе члены не сохраняютъ права ни на какую часть запаснаго капитала или инвентаря.

§ 10. Запасный капиталъ хранится въ государственномъ кредитномъ учрежденіи въ наличныхъ деньгахъ или государственныхъ или гарантированныхъ правительствомъ процентныхъ бумагахъ, пріобрѣтаемыхъ по постановленію общаго собранія.

III. Составъ общества, права и обязанности членовъ.

§ 11. Къ участію въ обществѣ въ качествѣ членовъ допускаются:

а) служащіе на Рязанско-козловской желѣзной дорогѣ, штатные и постоянные изъ нештатныхъ, и

б) пожизненные пенсіонеры и пенсіонерки общества Рязанско-козловской желѣзной дороги.

Примѣчаніе. Несовершеннолѣтніе служащіе дороги могутъ быть принимаемы въ число членовъ общества. На нихъ распространяются всѣ права и обязанности членовъ, *но они, также какъ и женщины, не пользуются правомъ голоса въ общихъ собраніяхъ* и не могутъ быть избираемы въ члены правленія и ревизіонной коммиссіи.

§ 12. Каждый членъ общества, для образованія оборотнаго и запаснаго капиталовъ, обязанъ вносить ежемѣсячно не менѣе 5% съ получаемаго имъ жалованья или пенсіи до того времени, пока принадлежащая ему доля оборотнаго капитала не достигнетъ до размѣра полумѣсячнаго оклада его жалованья или пенсіи.

§ 13. Изъ членскихъ взносовъ отчисляется въ запасный капиталъ 5%, а въ оборотный—95%.

§ 14. Каждый членъ пользуется дивидендомъ, соотвѣтственнымъ суммѣ сдѣланныхъ имъ взносовъ въ оборотный капиталъ и суммѣ сдѣланныхъ имъ въ теченіи года покупокъ, причемъ дивидендъ этотъ членамъ не выдается на руки, а причитывается ежегодно къ ихъ взносамъ. Въ случаѣ же убытковъ, члены отвѣтствуютъ, въ той же пропорціи, своими взносами въ оборотный капиталъ.

§ 15. Порядокъ учета членскихъ взносовъ и суммы сдѣланныхъ членомъ закупокъ утверждается общимъ собраніемъ, по представленію правленія.

маемая отъ всякаго жителя города Петербурга.

На этой же дорогѣ годовые подписчики вносятъ ежегодно по 1 руб. въ пользу общества и участвуютъ въ прибыляхъ общества лишь пропорціонально количеству сдѣланныхъ покупокъ.

На Екатерининской дорогѣ:

а) вступительная плата 1 руб.;
б) пай—3 руб.;
в) каждый членъ можетъ вносить не болѣе одного пая.

На Варшаво-тереспольской:

а) вступительная плата 1 руб.;
б) пай—5 руб.;
в) каждый членъ можетъ вносить въ общество не болѣе 40 паевъ.

Уменьшеніе допускается по постановленію собранія и уполномоченныхъ.

§ 16. Членъ, оставляющій службу на Рязанско-козловской желѣзной дорогѣ, считается выбывшимъ изъ общества, если онъ одновременно съ увольненіемъ отъ службы не дѣлается пенсіонеромъ общества Рязанско-козловской желѣзной дороги.

§ 17. Членъ, неисправный во взносѣ причитающихся съ него въ кассу общества платежей, или же упорно нарушающій уставъ общества или обязательныя правила, утвержденныя для членовъ общимъ собраніемъ, можетъ быть исключенъ изъ числа членовъ, по постановленію не менѣе $^2/_3$ голосовъ наличныхъ членовъ общаго собранія.

§ 18. Исключенный изъ числа членовъ можетъ быть вновь принятъ въ число участниковъ, но не иначе, какъ по постановленію не менѣе $^2/_3$ голосовъ наличныхъ членовъ общаго собранія, причемъ таковой членъ долженъ внести вступную плату въ размѣрѣ, опредѣленномъ общимъ собраніемъ.

§ 19. Членъ, добровольно прекратившій участіе въ обществѣ, можетъ быть вновь принятъ въ число членовъ, но не иначе, какъ со взносомъ вступной платы, размѣръ которой опредѣляется общимъ собраніемъ.

§ 20. Членъ общества, уволившійся отъ службы на Рязанско-козловской желѣзной дорогѣ и оставившій вслѣдствіе того общество, при вторичномъ поступленіи на службу, можетъ вновь вступить въ число членовъ общества на одинаковыхъ съ лицами вступающими въ первый разъ въ общество, основаніяхъ.

§ 21. Членъ, желающій прекратить участіе въ обществѣ, письменно заявляетъ о своемъ желаніи правленію. Такіе участники получаютъ принадлежащіе имъ взносы лишь по окончаніи того года, въ теченіи котораго они оставили общество.

§ 22. Членъ, прекратившій участіе въ обществѣ вслѣдствіе оставленія службы на Рязанско-козловской желѣзной дорогѣ, получаетъ сдѣланные взносы въ оборотный капиталъ тотчасъ по предъявленіи правленію удостовѣренія начальства объ увольненіи отъ службы.

§ 23. Время выдачи исключенному изъ числа членовъ сдѣланныхъ имъ взносовъ въ оборотный капиталъ опредѣляется общимъ собраніемъ, причемъ взносы должны быть возвращены не позже перваго непраздничнаго дня слѣдующаго года.

§ 24. При возвращеніи выбывающему члену сдѣланныхъ имъ взносовъ въ оборотный капиталъ, съ нимъ производится полный разсчетъ и удерживаются всѣ его долги обществу.

§ 25. Въ случаѣ смерти члена, всѣ принадлежащіе ему взносы и причитающійся на его долю дивидендъ выдаются, на основаніи общихъ узаконеній о правахъ наслѣдства, его законнымъ наслѣдникамъ на тѣхъ же условіяхъ, какъ и исключеннымъ и добровольно выбывающимъ членамъ.

§ 26. Выбывшіе члены получаютъ причи-

тающійся имъ дивидендъ по окончаніи отчетнаго года. Но общее собраніе можетъ разрѣшить предварительную выдачу дивиденда, одновременную съ выдачею взносовъ въ оборотный капиталъ, членамъ, выбывшимъ вслѣдствіе оставленія службы на дорогѣ, и наслѣдникамъ умершихъ членовъ.

IV. Управленія дѣлами общества.

§ 27. Дѣлами общества завѣдываютъ:
а) общее собраніе членовъ общества и
б) правленіе общества.

Примѣчаніе. Число членовъ правленія и ревизіонной коммиссіи и кандидатовъ къ нимъ опредѣляется общимъ собраніемъ, причемъ въ составѣ правленія и ревизіонной коммиссіи должно быть не менѣе трехъ членовъ.

Къ вѣдѣнію общаго собранія принадлежитъ:
а) опредѣленіе числа членовъ правленія и кандидатовъ къ нимъ, избраніе ихъ и смѣна въ случаѣ злоупотребленій, упущеній или небрежности въ веденіи дѣла;
б) опредѣленіе числа членовъ ревизіонной коммиссіи и избраніе ихъ;
в) разрѣшеніе вопросовъ о порядкѣ веденія дѣлъ общества;
г) назначеніе вознагражденія членамъ правленія;
д) разсмотрѣніе и утвержденіе годовыхъ отчетовъ;
е) расходованіе запаснаго капитала;
ж) разсмотрѣніе предположеній объ измѣненіи устава общества;
з) опредѣленіе предметовъ и размѣра торговыхъ и промышленныхъ предпріятій общества;
и) разрѣшеніе продажи продуктовъ постороннимъ лицамъ;
і) разрѣшеніе продажи продуктовъ членамъ въ кредитъ и установленіе нормъ открываемаго членамъ кредита;
к) опредѣленіе размѣра ежегодныхъ отчисленій изъ прибылей общества на погашеніе стоимости инвентаря;
л) установленіе цѣнъ для продажи членамъ устава и разсчетныхъ книгъ;
м) разрѣшеніе вопроса о предварительной выдачѣ дивиденда членамъ, выбывающимъ изъ общества вслѣдствіе оставленія службы на дорогѣ и наслѣдникамъ умершихъ членовъ;
н) постановленія объ исключеніи членовъ и пріемъ въ общество исключенныхъ членовъ, и
о) постановленіе о ликвидаціи дѣлъ общества.

Къ обязанностямъ правленія принадлежитъ:
а) ближайшее завѣдываніе текущими дѣлами общества;
б) заключеніе контрактовъ и договоровъ о поставкѣ товаровъ для общества;
в) заготовленіе и закупка товаровъ и наблюденіе за ихъ цѣлостью;

г) наемъ для общества служащихъ;
д) исполненіе постановленій общаго собранія;
е) назначеніе продажныхъ цѣнъ товарамъ и составленіе прейсъ-курантовъ;
ж) страхованіе товаровъ и имущества общества;
з) пріемъ, храненіе и выдача суммъ общества. За цѣлость этихъ суммъ правленіе отвѣтствуетъ на основаніи законовъ;
и) веденіе отчетности, ежемѣсячная повѣрка прихода и расхода суммъ общества, составленіе ежемѣсячныхъ балансовъ и годоваго отчета общества;
і) пріемъ членовъ въ общество;
к) созывъ общихъ собраній, и
л) переписка по дѣламъ общества.

V. Распредѣленіе прибылей и прекращеніе дѣлъ общества.

§ 50. Распредѣленіе прибылей производится правленіемъ по составленіи годоваго отчета. Изъ чистой прибыли вычитаются: а) предварительный дивидендъ, выданный выбывшимъ, вслѣдствіе увольненія отъ службы, членамъ общества и наслѣдникамъ умершихъ членовъ; б) вознагражденіе членамъ правленія, если оно опредѣлено въ видѣ % чистой прибыли; в) награды нанятымъ служащимъ общества, если таковыя назначены общимъ собраніемъ. Изъ остатка отчисляется 10% въ запасной капиталъ, 45% назначается въ дивидендъ членамъ, пропорціонально принадлежащимъ имъ взносамъ въ оборотномъ капиталѣ, и 45% имъ же въ дивидендъ, пропорціонально произведеннымъ въ теченіи года закупкамъ въ складахъ общества. Дивидендъ начисляется только на полные рубли. Дроби копѣекъ при распредѣленіи дивиденда между отдѣльными членами отбрасываются и причисляются къ запасному капиталу.

Примѣчаніе. Дивидендъ на невостребованные и хранящіеся въ кассѣ общества взносы въ оборотный капиталъ выбывшихъ или умершихъ членовъ не начисляется.

§ 51. Дивидендъ не выдается на руки члену, а приписывается ежегодно къ его взносамъ.

§ 52. Дивидендъ на взносы выбывшихъ и умершихъ членовъ, невостребованный ими въ теченіи года со дня утвержденія отчета общимъ собраніемъ, причисляется къ запасному капиталу общества.

§ 53. Если, по сведеніи счетовъ, вслѣдствіе какихъ либо непредвидѣнныхъ обстоятельствъ окажется убытокъ, то таковой пополняется позаимствованіемъ изъ запаснаго капитала. Въ случаѣ недостатка запаснаго капитала — изъ оборотнаго капитала пропорціонально взносамъ, принадлежащимъ отдѣльнымъ членамъ.

§ 54. Дѣйствія общества могутъ быть прекращены по постановленію 2/3 голосовъ наличныхъ членовъ общаго собранія, въ двухъ

Особенности другихъ уставовъ.

На Тамбово-саратовской дорогѣ:

Изъ чистой прибыли 10% отчисляется въ запасный капиталъ, 50% распредѣляются между членами общества пропорціонально стоимости закупокъ, остальные 40% распредѣляются между членами по числу паевъ каждаго.

На Варшаво-вѣнской:

Тоже.

На С.-Петербурго-варшавской:

Изъ чистой прибыли отчисляется 20% въ запасный капиталъ, не свыше 10% на вознагражденіе служащихъ общества. Изъ остальной части прибыли одна половина распредѣляется въ видѣ дивиденда между членами пропорціонально числу паевъ, а другая — между членами общества и годовыми подписчиками соразмѣрно сдѣланнымъ закупкамъ.

На Екатерининской:

Изъ чистой прибыли 10% отчисляется въ запасный капиталъ, 50% распредѣляются между членами общества пропорціонально сдѣланнымъ закупкамъ, остальные 40% распредѣляются между членами поровну.

На Варшаво-терспольской:

Изъ чистой прибыли 10% отчисляется въ запасный капиталъ, 10% въ пользу членовъ правленія, остальные 80% распредѣляются между членами общества слѣдующимъ образомъ: 65% пропорціонально численности закупокъ и 15% въ видѣ дивиденда по числу паевъ каждаго.

На Привислинской дорогѣ:

Изъ чистой прибыли 10% отчисляется въ запасный капиталъ, 10% въ пользу членовъ правленія, 80% распредѣляется между членами общества слѣдующимъ образомъ: 65% пропорціонально стоимости закупокъ и 15% въ видѣ дивиденда по числу паевъ каждаго.

послѣдовательныхъ чрезвычайныхъ засѣданіяхъ общаго собранія, если предъ вторичнымъ засѣданіемъ поводы къ закрытію общества не будутъ устранены. О закрытіи общества печатается въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“ и доводится до свѣдѣнія Министерства внутреннихъ дѣлъ, чрезъ посредство тамбовскаго губернатора. Взносы членовъ въ оборотный капиталъ, съ причитающимся дивидендомъ или за вычетомъ могущихъ быть убытковъ, возвращаются членамъ. Запасный капиталъ и инвентарь поступаютъ въ пользу пенсіонной кассы служащимъ общества Рязанско-козловской желѣзной дороги или въ какое либо другое учрежденіе, по приговору общаго собранія членовъ, одобренному губернскимъ начальствомъ.

§ 55. Дѣйствія общества могутъ быть прекращены и по распоряженію губернатора, въ силу предоставленнаго ему по закону (ст. 547 т. II св. зак. общ. губ. учр. изд. 1876 г.) права закрывать общества при обнаруженіи въ нихъ чего либо противнаго государственному порядку, общественной безопасности и нравственности.

При непродолжительномъ существованіи потребительныхъ товариществъ, ни одно изъ нихъ не могло достигнуть нормальнаго своего развитія. Обстоятельство это служитъ достаточнымъ объясненіемъ ограниченнаго размѣра ихъ оборотовъ.

Затрудненія, съ которыми приходится бороться въ Россіи потребительнымъ товариществамъ, обусловливаются низкимъ уровнемъ потребностей большинства потребителей, съ одной стороны, и чрезвычайнымъ развитіемъ конкурренціи и ростовщичества въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Имперіи, съ другой.

Вслѣдствіе сего всѣ потребительныя товарищества ограничиваются почти исключительно поставкою жизненныхъ припасовъ. Это послѣднее обстоятельство, въ свою очередь, объясняется ограниченностью фактическаго раіона дѣйствія потребительныхъ товариществъ, не выходящаго почти никогда за предѣлы одной какой либо станціи дороги, преимущественно въ мѣстѣ нахожденія управленія дороги.

При этихъ условіяхъ весьма понятно, что учрежденіе товариществъ не обходилось безъ матеріальной помощи отъ желѣзнодорожныхъ управленій.

Аналогичную цѣль преслѣдуетъ устройство *дешевыхъ столовыхъ для низшихъ служащихъ*. Примѣры такихъ столовыхъ встрѣчаются какъ въ семидесятыхъ годахъ—устроенныя И. Ф. Кенигомъ столовыя на С.-Петербургской сортировочной станціи Николаевской ж. дороги, такъ и въ новѣйшее время — на С.-Петербургской станціи С.-Петербурго-варшавской ж. дороги, имени бывшаго ея директора В. С. Сумарокова.

Наконецъ, событія послѣдняго времени привели къ открытію обширныхъ столовыхъ на южныхъ дорогахъ, для продовольствія какъ пассажировъ, такъ и служащихъ. Учрежденіе этихъ столовыхъ состоялось на средства желѣзнодорожныхъ управленій.

Ст. 4. Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II.

Замѣчательнѣйшимъ учрежденіемъ для вспомоществованія служащимъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, безъ сомнѣнія, слѣдуетъ признать пріюты для инвалидовъ. Подобнаго учрежденія неимѣется заграницею и основаніе его, съ посвященіемъ имени Государя, въ царствованіе котораго большинство русскихъ желѣзныхъ дорогъ получило свое начало, должно быть признано дѣяніемъ высокопатріотическаго свойства.

Происхожденіе и уставъ. На X Общемъ съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1878 году и затѣмъ на XI Общемъ съѣздѣ ихъ въ 1879 году, въ ознаменованіе предстоявшаго 19 февраля 1880 года празднества *двадцатипятилѣтія* славнаго царствованія Императора Александра II, возникла мысль увѣковѣчить этотъ день учрежденіемъ особаго инвалиднаго капитала, для призрѣнія желѣзнодорожныхъ служащихъ, потерявшихъ здоровье и получившихъ увѣчья при исполненіи тяжелыхъ и сопряженныхъ съ опасностями жизни обязанностей на желѣзныхъ дорогахъ. Мысль эта, горячо поддержанная и разработанная послѣдующими Общими съѣздами всѣхъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, получила, 1 октября 1882 года, Высочайшее утвержденіе нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора въ уставѣ Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II.

Въ уставѣ этомъ, между прочимъ, изложено:

1) Въ память совершившагося 19 февраля 1880 года двадцатипятилѣтія царствованія Императора Александра II, учреждаются убѣжища для желѣзнодорожныхъ служащихъ, подъ именемъ: „Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II“.

2) Инвалидный желѣзнодорожный капиталъ составляется: а) изъ ежегодныхъ, начиная съ 1880 года, отчисленій отъ валовыхъ доходовъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, какъ открытыхъ, такъ и вновь имѣющими быть открытыми, не только частныхъ, но и правительственныхъ, въ размѣрѣ *пяти* рублей съ версты каждой колеи главнаго рельсоваго пути желѣзныхъ дорогъ; б) изъ особыхъ на сей предметъ пожертвованій и в) изъ процентовъ на эти суммы.

3) Инвалидныя убѣжища устраиваются въ нѣсколькихъ пунктахъ желѣзнодорожной сѣти Имперіи и носятъ наименованія: „такое-то Отдѣленіе Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II“.

4) Для каждаго изъ отдѣленій пріобрѣтаются земельные участки и устраиваются для семейныхъ особые, а для одиночныхъ — общіе пріюты и для каждаго пріюта отводятся мѣста подъ огороды и садики, предоставляемые въ пользованіе инвалидовъ.

5) Правомъ помѣщенія въ Инвалидный домъ желѣзнодорожныхъ служащихъ пользуются правленія всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

6) Изъ числа желѣзнодорожныхъ служащихъ, имѣющихъ право на призрѣніе въ Инвалидномъ домѣ, отдается преимущество *получившимъ увѣчья* при исполненіи служебныхъ обязанностей; затѣмъ *разстроившимъ на службѣ здоровье* и наконецъ *дряхлымъ*.

7) Только по замѣщеніи всѣхъ инвалидовъ первой категоріи, т. е. получившихъ увѣчье при исполненіи служебныхъ обязанностей, могутъ быть предоставлены свободныя мѣста инвалидамъ второй категоріи; а по замѣщеніи послѣднихъ — инвалидамъ третьей категоріи.

8) Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II состоитъ въ вѣдѣніи Министерства путей сообщенія.

9) Ближайшее завѣдываніе дѣлами сего дома возлагается на особый Комитетъ, образуемый изъ уполномоченныхъ семи желѣзнодорожныхъ правленій, избранныхъ для сего Общимъ съѣздомъ представителей желѣзнодорожныхъ предпріятій. Каждое изъ этихъ правленій назначаетъ отъ себя по одному уполномоченному въ этотъ Комитетъ, на срокъ не менѣе одного года.

10) Инвалиды принимаются въ отдѣленія на полное содержаніе и во все время нахожденія своего въ инвалидномъ пріютѣ подчиняются правиламъ, которыя установляются завѣдывающимъ Инвалиднымъ домомъ Комитетомъ.

11) Комитетъ, въ предѣлахъ предоставленной ему власти, совершаетъ всѣ акты на пріобрѣтеніе движимыхъ и недвижимыхъ имуществъ на имя Инвалиднаго дома и заключаетъ контракты, условія и обязательства.

12) Отчеты и балансы Комитета ежегодно разсматриваются Ревизіонною коммисіею изъ 3 или 5 членовъ, изъ состава правленій, не участвующихъ въ управленіи дѣлами Комитета. Сверхъ сего, министерства финансовъ и путей сообщенія, по соглашенію съ Государственнымъ контролемъ, могутъ и отъ себя назначить ревизію всѣхъ оборотовъ и дѣйствій Комитета.

Начало дѣйствій. Избранный на основаніи устава Комитетъ по завѣдыванію дѣлами Инвалиднаго дома открылъ свои дѣйствія 1 мая 1884 г., принявъ отъ Министерства путей сообщенія въ свое вѣдѣніе капиталъ, составленный желѣзными дорогами изъ отчисленій съ 1 января 1880 г. и достигшій въ то время суммы въ 506.036 р. 94 к.

Московское отдѣленіе. Для устройства перваго, Московскаго отдѣленія Инвалиднаго дома, въ 1885 г., представилась возможность пріобрѣсти имѣніе, состоящее изъ двухъ усадьбъ, Красновидово и Полибино, съ существовавшими постройками, весьма удобными къ приспособленію для помѣщеній инвалидовъ. Имѣніе это находится Московской губ., Можайскаго уѣзда, въ 9 верстахъ отъ ст. Бородино Московско-брестской ж. д. и состоитъ изъ 610 десятинъ земли въ (Красновидовѣ 484 и въ Полибинѣ 126). Лѣсу въ имѣніи 310 десятинъ, въ томъ числѣ стараго, нерубленаго 63 десятины, а заливныхъ луговъ и сѣнокосу до 120 десятинъ. Всѣхъ строеній при покупкѣ имѣнія, считая въ томъ числѣ хозяйственныя и административныя, находилось въ Красновидовѣ 34 и въ Полибинѣ 6, всего 40, изъ коихъ

жилыхъ 36. Покупка названнаго земельнаго участка, со всѣми существующими на немъ строеніями и инвентарнымъ имуществомъ на сумму до *пяти тысячъ* руб. (5.000 р.), съ нотаріальными расходами по совершенію купчей и другими накладными расходами по пріисканію имѣнія, обошлась въ 75.196 р. 22 к., что составляетъ по 123 р. 27 к. за десятину.

Къ концу 1886 г. изъ существовавшихъ въ Красновидовѣ построекъ было передѣлано и приспособлено помѣщеній для 28 холостыхъ и 38 семейныхъ инвалидовъ и вновь выстроено два дома съ помѣщеніями для 6 семейныхъ, всего для 72 призрѣваемыхъ, въ томъ числѣ для 44 семейныхъ.

Въ 1887 г., за замѣщеніемъ всѣхъ семейныхъ вакансій представилась необходимость въ расширеніи Отдѣленія; было приступлено къ постройкѣ 7-ми пяти-семейныхъ домовъ для 35 инвалидовъ, и, сверхъ того, передѣланъ и приспособленъ для 4-хъ семействъ одинъ изъ домовъ, занятыхъ администраціею; къ концу года, для семейныхъ имѣлось уже 83 помѣщенія и 28 — для холостыхъ. Въ 1889 г. Отдѣленіе вновь расширено постройкою 10 домовъ, изъ нихъ 9 пяти-семейныхъ и 1 двухъ-семейный, для 47 призрѣваемыхъ семейныхъ инвалидовъ. Такимъ образомъ, въ настоящее время комплектъ Московскаго отдѣленія доведенъ до призрѣнія 42 холостыхъ и 126 семейныхъ инвалидовъ.

При всѣхъ домахъ, отдѣльно для каждой семьи, имѣются необходимыя хозяйственныя постройки, какъ-то, сараи для храненія дровъ и сѣна, коровники и ретирады съ мусорными ямами. При каждомъ домѣ по наружному фасаду устроенъ полисадъ, а позади дома отведено мѣсто для огородовъ. Кромѣ того, по всему расположенію домовъ въ Отдѣленіи проведена изъ Москвы-рѣки вода, съ устройствомъ паровой водокачки и напорной башни.

Помѣщенія для инвалидовъ и общія административныя, какъ то, каменныя зданія — для двухкласснаго училища, бани съ прачешною, и деревянныя — для больницы, аптеки и служащихъ въ Отдѣленіи, находятся въ Красновидовѣ; въ Полибинѣ же, расположенномъ въ полутора-верстахъ отъ Красновидова, приспособлены помѣщенія для врача, акушерки и для вдовъ инвалидовъ, которыя по смерти мужей, за слабостью своего здоровья или, по старости, окажутся неспособными къ личному труду и притомъ лишенными возможности списывать пропитаніе въ прежнихъ своихъ обществахъ, будутъ признаны согласно постановленію XXXIV Общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, подлежащими оставленію на призрѣніе въ Инвалидномъ домѣ; такихъ вдовъ въ настоящее время находится въ Московскомъ отдѣленіи 2.

Московское отдѣленіе открыто, въ присутствіи бывшаго Министра путей сообщенія генералъ-адъютанта К. Н. Посьетъ, 30 августа 1886 года. Пріемъ же инвалидовъ на призрѣніе въ Отдѣленіе начатъ нѣсколько ранѣе оффиціальнаго открытія, а именно, съ 11 мая 1886 года.

При Отдѣленіи имѣется церковь, построенная и снабженная необходимою утварью на частныя средства, пожертвованныя наслѣдниками покойнаго К. Ф. фонъ-Мекка, одного изъ первыхъ русскихъ строителей желѣзныхъ дорогъ; церковь эта освящена 5 сентября 1889 года.

Западное Отдѣленіе. Согласно даннымъ XXVI Общимъ съѣздомъ, 25 ноября 1886 г., Комитету указаніямъ, былъ выбранъ и въ маѣ мѣсяцѣ 1887 г. пріобрѣтенъ въ Гродненской губ., Брестскаго уѣзда, земельный участокъ въ 150 десятинъ, находящійся при деревнѣ Орховѣ, въ 2-хъ верстахъ отъ станціи Влодава Брестъ-Холмской ж. д., для устройства на немъ втораго, Западнаго отдѣленія Инвалиднаго дома. Участокъ этотъ состоитъ изъ 137 десятинъ лѣса, преимущественно сосноваго, палень и луговъ, весьма удобныхъ для разведенія садовъ и огородовъ, и лежитъ на правомъ, высокомъ берегу рѣки Буга, въ здоровой и красивой мѣстности. Покупка участка, съ расходами по пріисканію онаго и нотаріальными по совершенію купчей, обошлась въ 13.476 р. 88 к., что составляетъ по 89 р. 84 к. за десятину.

Къ производству работъ въ означенномъ Отдѣленіи было приступлено въ іюнѣ мѣсяцѣ 1887 г. Устроено было помѣщеніе для 28 холостыхъ, 7 домовъ, на 4 семьи каждый, для 28 семейныхъ инвалидовъ, 2 дома для администраціи, больница съ аптекою, баня съ прачешною и всѣ необходимыя надворныя хозяйственныя службы.

Отдѣленіе это 30 августа 1888 г., также въ присутствіи бывшаго Министра путей сообщенія генералъ-адъютанта Посьетъ, было открыто для пріема призрѣваемыхъ; но самое прибытіе инвалидовъ началось лишь съ 22 октября 1888 года.

Въ 1889 г., за замѣщеніемъ уже всѣхъ семейныхъ вакансій, было приступлено къ расширенію Западнаго отдѣленія и устроено еще 7 домовъ, на 5 семей каждый, для 35 семейныхъ инвалидовъ. Такимъ образомъ, въ настоящее время въ этомъ Отдѣленіи имѣется помѣщеній для 91 призрѣваемаго (28 холостыхъ и 63 семейныхъ).

Согласно постановленію XXXII Общаго съѣзда представителей русскихъ ж. д. 19 февраля 1891 г., утвержденнаго Министромъ путей сообщенія, приступлено, въ текущемъ году, къ постройкѣ деревянной православной церкви и католической каплицы.

Кромѣ того, въ текущемъ году предположено произвести въ Западномъ отдѣленіи слѣдующія работы:

1) постройку, вмѣсто старой, новой больницы, съ помѣщеніемъ для аптеки и квартирой для фельдшера;
2) передѣлку старой больницы на двухклассное училище; и
3) передѣлку нынѣшняго помѣщенія однокласной школы на квартиры для причтовъ при церкви и каплицѣ.

Полтавское Отдѣленіе. Постановленіемъ XXVIII Общаго съѣзда представителей русскихъ ж. д., 5 декабря 1888 г., опредѣлено было избрать, для устройства третьяго отдѣленія, Малороссію, а именно, губерніи Полтавскую или Харьковскую. Послѣ неоднократныхъ поѣздокъ въ эти губерніи для осмотра, Комитетъ Инвалиднаго дома остановился въ выборѣ своемъ на землѣ, находящейся въ Полтавской губ., Кобелякскаго уѣзда, въ 6 верстахъ отъ ст. Бѣлики Харьково-Николаевской ж. д., и принадлежащей

четыремъ владѣльцамъ, въ общей сложности 242 десятины. По окончательномъ осмотрѣ означенной мѣстности и по соглашеніи съ владѣльцами, имѣнія эти, съ разрѣшенія Министерства путей сообщенія, въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1890 г., пріобрѣтены для устройства Полтавскаго отдѣленія. Покупка означенныхъ имѣній, съ расходами по пріисканію оныхъ и нотаріальными по совершенію купчихъ крѣпостей, выразилась суммою въ 46.672 р. 33 к., что составляетъ по 189 р. 97 к. за десятину.

Къ постройкамъ въ Полтавскомъ отдѣленіи, по независѣвшимъ отъ Комитета и отъ Общаго съѣзда причинамъ, было приступлено лишь въ августѣ минувшаго года; Отдѣленіе это устраивается для помѣщенія 20 холостыхъ и 80 семейныхъ инвалидовъ. Открытіе его предположено къ 30 августа текущаго года.

Капиталъ. На 1 января текущаго года весь капиталъ Инвалиднаго дома равнялся 1.988.194 р. 59 к.

Капиталъ этотъ, состоящій нынѣ изъ имущества и разныхъ суммъ, образовался: изъ инвалидныхъ отчисленій, по 5 р. съ версты, съ 1 января 1880 г. по 1 января 1892 г., составляющихъ 1.640.420 р. 02 к., и изъ разныхъ поступленій, въ томъ числѣ суммы имени покойнаго П. Г. фонъ-Дервизъ — 10.321 р. 94 к., переданной Комитету правленіями Обществъ Московско-рязанской и Рязанско-козловской желѣзныхъ дорогъ, и 4.543 р. 14 к. доходовъ отъ сельскаго хозяйства въ отдѣленіяхъ.

Изъ сего капитала по 1 января 1892 г. израсходовано:

1. на покупку имѣній и устройство отдѣленій Инвалиднаго дома:

а) Московскаго	313.005 р. 94 к.	
б) Западнаго	181.115 „ 28 „	
в) Полтавскаго	54.816 „ 84 „	
		569.938 р. 06 к.

2. На пріобрѣтеніе инвентарнаго имущества:

а) для канцеляріи Комитета. .	2.675 р. 94 к.	
б) „ Московскаго Отдѣленія .	12.690 „ 22 „	
в) „ Западнаго „ .	8.745 „ 38 „	
г) „ Полтавскаго „ .	1.657 „ 36 „	
		25.768 „ 33 „

3. На содержаніе и другія потребности:

а) Канцеляріи Комитета съ 1 мая 1884 г., съ расходами по капиталу	92.920 р. 81 к.	
б) Московскаго отдѣленія съ 1 января 1886 г.	182.228 „ 70 „	
в) Западнаго отдѣленія съ 1 іюля 1888 г.	63.226 „ 71 „	

г) Церкви при Московскомъ отдѣленіи съ 1 сентября 1889 г.	3.109 р. 44 к.	
д) Полтавскаго отдѣленія съ 1 іюля 1890 г.	3.694 „ 95 „	
		345.180 р. 61 к.
е) На внесеніе 5% подоходнаго налога съ капитала съ 1 іюля 1885 г.	13.822 р. 43 к.	
ж) На храненіе и страховку процентныхъ бумагъ съ 22 іюня 1884 г.	1.660 „ 01 „	
з) На печатаніе отчетовъ, смѣтъ и докладовъ Комитета Общему Съѣзду съ 1 января 1886 г.	2.996 „ — „	
		18.478 „ 44 „
	Всего . . .	959.365 р. 45 к.

Всѣ расходы какъ по содержанію отдѣленій Дома и канцеляріи Комитета, такъ и по устройству этихъ отдѣленій, были производимы на основаніи утвержденныхъ Общими съѣздами и Министерствомъ путей сообщенія смѣтъ и ассигнованныхъ кредитовъ. Предсѣдатель и члены Комитета, а также и члены Ревизіонной коммиссіи денежныхъ вознагражденій за свои труды не получаютъ.

За симъ къ 1-му января 1892 г. состоитъ Инвалиднаго желѣзнодорожнаго капитала на разныхъ счетахъ 1.028.829 р. 14 к., въ томъ числѣ въ продуктахъ и матерьялахъ 11.652 р. 54 к., а именно, въ отдѣленіяхъ: Московскомъ — 5.140 р. 64 к., Западномъ — 5.662 р. и Полтавскомъ — 889 р. 90 к.

Подробности призрѣнія. Мѣстное управленіе отдѣленіями ведется на основаніи особаго положенія, одобреннаго Общимъ съѣздомъ и утвержденнаго Министерствомъ путей сообщенія.

Призрѣваемые въ отдѣленіяхъ инвалиды, ихъ жены и дѣти до 17-лѣтняго возраста получаютъ довольствіе, согласно нормъ, утверждаемыхъ Общими съѣздами и Министерствомъ путей сообщенія, по представленіямъ Комитета, и обезпечены всѣмъ необходимымъ какъ въ отношеніи матеріальномъ, такъ и въ отношеніи своего нравственнаго и духовнаго существованія. Съ этою цѣлью, кромѣ вышеуказанныхъ церквей и каплицы, въ отдѣленіяхъ имѣются больницы съ врачами и фельдшерами, аптеки, снабженныя всѣми необходимыми принадлежностями, школы для дѣтей съ необходимымъ учительскимъ персоналомъ, находящимся подъ наблюденіемъ Министерства народнаго просвѣщенія, рукодѣльные классы для дѣтей женскаго пола, съ учительницами, библіотеки и приспособленія для чтеній съ туманными картинами, и проч.

Въ каждомъ отдѣленіи сооруженъ памятникъ въ Бозѣ почившему Императору Александру II-му.

Въ 1891 году въ отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома:

	Въ Московскомъ.	Въ Западномъ.	ВСЕГО.
находилось инвалидовъ	161	82	243
считалось инвалидо-единицъ по довольствію	273	134	407;

причемъ, по мнѣнію Комитета, поддержанному Ревизіонной коммиссіей, разсчетъ инвалидо-единицъ требовалъ измѣненія въ смыслѣ увеличенія долей довольствія, выдаваемаго на женъ и дѣтей.

Содержаніе Инвалиднаго дома, по даннымъ за 1891 годъ, обошлось приблизительно:

1) содержаніе канцеляріи Комитета . . . . 15.124 р.
2) расходы по капиталу . . . . . 3.734 „
3) содержаніе Московскаго отдѣленія и церкви при немъ . . . . . 49.150 „
4) содержаніе Западнаго отдѣленія . . . . 24.775 „

А въ среднихъ округленныхъ выводахъ оно составило:

	На одного инвалида.	На одну инвалидо-единицу.
на содержаніе канцеляріи Комитета и расходами по капиталу	78 р.	46 р.
по содержанію Московсковскаго отдѣленія и церкви при немъ	295 „	175 „
по содержанію Западнаго отдѣленія . . .	302 „	185 „

Расходы на содержаніе канцеляріи Комитета и по капиталу можно считать постоянными и средняя величина ихъ на одного инвалида должна постепенно уменьшаться съ увеличеніемъ числа инвалидовъ. Расходы по содержанію отдѣленій должны тоже уменьшаться въ среднемъ выводѣ съ увеличеніемъ числа имвалидовъ, но это уменьшеніе будетъ слабѣе, такъ какъ постоянныхъ расходовъ здѣсь весьма немного. Выводы же на инвалидо-единицу зависятъ не только отъ числа инвалидовъ, но и отъ распредѣленія довольствія между женами и дѣтьми; выводы эти будутъ уменьшаться отъ увеличенія числа инвалидо-единицъ при увеличеніи размѣра довольствія на членовъ семействъ инвалидовъ.

Въ настоящее время въ Московскомъ отдѣленіи находится на призрѣніи:

инвалидовъ	163 чел.
женъ инвалидовъ	112 „
дѣтей обоего пола до 17-лѣтняго возраста . .	225 „
дѣтей свыше 17-лѣтняго возраста и родственниковъ, проживающихъ при инвалидахъ и не получающихъ на себя довольствія	25 „
вдовъ, оставленныхъ на призрѣніи по старости и болѣзненному состоянію, послѣ смерти мужей	2 „
Итого . .	527 чел.

Имѣется свободныхъ вакансій 5, только для холостыхъ инвалидовъ.
Въ Западномъ отдѣленіи призрѣваются:

инвалидовъ	86 чел.
женъ инвалидовъ	56 „
дѣтей оббего пола до 17-лѣтняго возраста . .	82 „
дѣтей свыше 17-лѣтняго возраста и родственниковъ, проживающихъ при инвалидахъ и не получающихъ на себя довольствія	2 „
Итого . .	226 чел.

Имѣется свободныхъ вакансій — 4 для холостыхъ инвалидовъ и 1 для семейнаго инвалида.

Въ настоящее время представленныхъ желѣзными дорогами къ помѣщенію въ Инвалидный домъ и ожидающихъ призрѣнія кандидатовъ состоитъ: увѣчныхъ 31, потерявшихъ на службѣ здоровье 77, престарѣлыхъ и дряхлыхъ 129. Итого 237 человѣкъ. Часть ихъ имѣетъ быть помѣщена въ Полтавскомъ отдѣленіи.

Общая прибыль и убыль призрѣваемыхъ за все время дѣйствія обоихъ отдѣленій Инвалиднаго дома видна изъ нижеприведенной вѣдомости. Изъ нея оказывается, что всего

	Инвалидовъ.	Женъ инвалидовъ.	Дѣтей.
прибыло	33,4 %	22,0 %	44,6 %
убыло	34,4 „	19,5 „	46,1 „
на лицо	33,1 „	22,6 „	44,3 „

отъ общаго числа ихъ.

При этомъ рождаемость и смертность дѣтей составляютъ въ отношеніи числа инвалидовъ:

родилось . . . . . $\frac{89 \times 100}{323} = 27{,}6\ \%$

умерло . . . . . $\frac{24 \times 100}{323} = 7{,}4\ \%$;

отсюда вѣроятное приращеніе въ числѣ дѣтей отъ превышенія рождаемости надъ смертностью ихъ равно 20,2 % отъ наличнаго числа инвалидовъ за все время дѣйствія отдѣленій, т. е. для Московскаго отдѣленія за 6 лѣтъ и для Западнаго почти за 4 года. Отъ наличнаго числа женъ инвалидовъ это приращеніе составитъ $\frac{20{,}2 \times 33{,}1}{22{,}6} = 29{,}6\ \%$ за тоже время. Въ среднемъ за каждый годъ означенное приращеніе, если принять приблизительно, что инвалидовъ и женъ ихъ въ Московскомъ отдѣленіи всегда было вдвое болѣе Западнаго, выразится въ отношеніи наличнаго числа:

ивалидовъ . . . . . $\frac{20{,}2}{16} = 1{,}26\ \%$

женъ ивалидовъ . . . . . $\frac{29{,}6}{16} = 1{,}85\ \%$

или единица приращенія приходится на 79,4 инвалида и на 54 жены инвалидовъ.

ВѢДОМОСТЬ

прибыли и убыли призрѣваемыхъ въ Инвалидномъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ домѣ Императора Александра II, по 15 іюня 1892 года.

Отдѣленія Дома.	Московское.																					Западное.													ВСЕГО.		
ГОДЫ.	Въ 1886 г. съ 11 мая.			1887 г.			1888 г.			1889 г.			1890 г.			1891 г.			Въ 1892 г. по 15 іюня.			Въ 1888 г. съ 20 октяб.			1889 г.			1890 г.			1891 г.			Въ 1892 г. по 15 іюня					
Призрѣваемые.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалиды.	Жены.	Дѣти.	Инвалидовъ.	Женъ ихъ.	Дѣтей ихъ.
ПРИБЫЛО:																																					
Зачислено на призрѣніе	44	29	38	39	29	51	39	32	65	14	10	15	54	32	64	20	12	14	4	2	4	15	9	14	21	19	34	40	26	33	14	6	2	10	2	1	314	208	335
Переведено изъ другого отдѣленія . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	8	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	4	5
Родилось	—	—	3	—	—	1	—	—	15	—	—	17	—	—	15	—	—	14	—	—	9	—	—	—	—	—	3	—	—	1	—	—	8	—	—	3	—	—	89
Итого . . .	44	29	41	39	29	52	39	32	80	14	10	32	54	32	79	21	13	29	4	2	13	15	9	14	29	22	41	40	26	34	14	6	10	10	2	4	323	212	429
УБЫЛО:																																							
Уволено по собственному желанію . . .	—	—	—	3	1	3	—	—	—	1	1	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	10	2	3
Исключено за дурное поведеніе	—	—	—	6	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	14	1	—
Переведено въ другое отдѣленіе	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	9	4	5
Умерло	—	—	—	3	—	2	4	—	5	3	—	—	5	1	3	10	3	8	1	—	5	—	—	—	1	—	1	4	1	—	5	—	—	5	1	—	41	6	24
Остались отдѣленія семейства инвалидовъ.	—	—	—	—	4	3	—	4	16	—	6	13	—	3	2	—	2	7	—	4	5	—	—	—	—	2	4	—	1	4	—	2	7	—	1	2	—	29	63
Итого . . .	—	—	—	12	5	8	4	4	21	13	11	17	7	4	5	12	5	15	4	4	10	—	—	—	2	2	5	5	2	4	10	3	8	5	2	2	74	42	95
Затѣмъ къ концу означеннаго срока состояло	44	29	41	71	53	85	106	81	144	107	80	159	154	108	233	163	106	247	163	114	250	15	9	14	42	29	50	77	53	80	81	56	82	86	56	84	249	170 *)	334 **)

*) Въ томъ числѣ двѣ призрѣваемыя вдовы.

**) Въ томъ числѣ дѣтей, достигшихъ 17-лѣтняго возраста, и др. родственниковъ 27.

Въ настоящее время Комитетъ занятъ выработкою плана будущаго содержанія Инвалиднаго дома, такъ какъ среди представителей желѣзныхъ дорогъ на Общемъ съѣздѣ возникло опасеніе, что увеличеніе, путемъ рожденій, числа призрѣваемыхъ можетъ нарушить финансовую состоятельность призрѣнія. Означенный планъ будетъ представленъ на разсмотрѣніе осенняго Общаго съѣзда текущаго, 1892 года.

Что касается содержанія призрѣваемыхъ въ открытыхъ отдѣленіяхъ, то его слѣдуетъ считать вполнѣ обезпеченнымъ, такъ какъ Комитетъ въ представленіи своемъ Общему съѣзду находитъ возможнымъ возвысить нормы довольствія семейныхъ инвалидовъ до размѣра для женъ инвалидовъ и дѣтей ихъ отъ 12 до 17 лѣтняго возраста — $^3/_4$, для дѣтей отъ 7 до 12 лѣтъ — $^1/_2$ и для дѣтей до 7 лѣтъ — $^1/_4$ пайка, выдаваемаго самому инвалиду, ни въ чемъ не измѣняя существующихъ условій пріема въ инвалиды и нисколько не опасаясь вышеуказаннаго вопроса объ увеличеніи числа призрѣваемыхъ путемъ рожденій.

Для помѣщенія же въ Инвалидный домъ всѣхъ имѣющихся кандидатовъ, повидимому, требуется открытіе, кромѣ Полтавскаго, еще Балтійскаго отдѣленія, о которомъ давно идетъ рѣчь, и оно можетъ быть вдвое меньшаго размѣра противъ Полтавскаго. При сохраненіи наличнаго капитала Инвалиднаго дома неприкосновеннымъ и ежегодномъ превышеніи доходовъ Дома надъ расходами сообразно среднему размѣру этого превышенія за 1892 и 1893 годы, постройка и открытіе Балтійскаго отдѣленія могутъ быть осуществлены до 1899 года даже съ нѣкоторымъ остаткомъ, который можетъ быть присоединенъ къ неприкосновенному капиталу. Или же этотъ остатокъ, если будетъ употребленъ на проценты на позаимствованный капиталъ, дастъ возможность осуществить Балтійское отдѣленіе и раньше семи лѣтъ, какъ того требуетъ наличіе кандидатовъ для помѣщенія въ Инвалидный домъ.

Затѣмъ изъ намѣченныхъ Общимъ съѣздомъ къ устройству отдѣленій Инвалиднаго дома остаются еще непостроенными — Закавказское и Уральское. Осуществленіе этихъ отдѣленій, по неимѣнію необходимыхъ для того средствъ, должно быть поставлено въ зависимость отъ расширенія самой сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, которое, къ счастью, уже началось какъ въ видѣ продолженія магистральныхъ линій Курско-кіевской, Московско-рязанской, Рязанско-козловской, Козлово-саратовской, Сибирской и на Петровскъ и Ѳеодосію, такъ и въ видѣ многихъ подъѣздныхъ путей.

Отдѣла IV-го.

Глава IV.

Счетоводство и отчетность.

СТРАН.

Общія положенія 1

Ст. 1. Организація счетоводнаго дѣла на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ . 2

Ст. 2. Отчетность по доходнымъ оборотамъ и контроль сборовъ 5

Общія положенія 5
Отчетность по пассажирскому движенію 6
Отчетность по товарному движенію 6
Контроль сборовъ 7
Статистика движенія и перевозокъ 8
Центральныя разсчетныя учрежденія по пассажирскому сообщенію 9

Ст. 3. Отчетность по расходнымъ оборотамъ 11

Общія положенія 11
Личный составъ 12
Рабочая сила 13
Матеріалы 14
Расходы по работамъ ремонта пути, его сооруженій и зданій 18
Расходъ на тягу поѣздовъ 19
Расходъ на ремонтъ подвижнаго состава 20
Прочіе расходы эксплуатаціи 21
О статистическихъ данныхъ, связанныхъ съ расходною отчетностью 22

Глава IV.

Счетоводство и отчетность.

Составилъ А. М. Соловейчикъ.

Общія положенія.

Открытая въ 1837 году для движенія, первая желѣзная дорога въ Россіи, Царскосельская, по краткости своего протяженія и по особенностямъ условій сооруженія, экономическаго положенія и хозяйства, ограничивалась столь простыми пріемами эксплуатаціи, что они не вызывали необходимости какихъ либо сложныхъ формъ и обрядовъ отчетности; поэтому первымъ шагомъ, по пути организаціи желѣзнодорожной отчетности въ Россіи, слѣдуетъ считать открытіе эксплуатаціи бывшей казенной Николаевской дороги. Но и отчетность этой дороги, приноровленная къ требованіямъ казеннаго хозяйства, въ то время ограничивалась однѣми производившимися на дорогѣ примитивными записями, т. е. составленіемъ документовъ, которые представлялись въ бывшій при Главномъ управленіи путей сообщенія и публичныхъ зданій департаментъ смѣтъ и отчетовъ, и здѣсь они группировались по подраздѣленіямъ дѣйствовавшей тогда крайне несложной классификаціи, не имѣвшей ничего общаго съ нынѣ дѣйствующею на дорогахъ системою,—группировались они не по существу или свойству тѣхъ или другихъ отраслей хозяйства, а лишь механически, по однообразности оборотовъ; такими группами по расходной отчетности были, напримѣръ, содержаніе всего личнаго состава, хозяйственные расходы и проч.

Первая попытка къ установленію болѣе цѣлесообразной системы желѣзнодорожной отчетности въ Россіи сдѣлана была только по открытіи движенія на линіяхъ Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Главное общество образовано было, какъ извѣстно, преимущественно французскими предпринимателями и построенныя имъ дороги сооружались и первоначально эксплуатировались подъ главнымъ руководствомъ французскихъ же инженеровъ и спеціалистовъ; поэтому совершенно естественно, что на линіяхъ Главнаго общества введена была отчетность, дѣйствовавшая въ то время на французскихъ дорогахъ.

Первая и главнѣйшая заслуга этой введенной Главнымъ обществомъ системы отчетности заключается прежде всего въ томъ, что она внесла на

русскія дороги практичную, вполнѣ примѣнимую ко всѣмъ отраслямъ дѣятельности желѣзнодорожной эксплуатаціи *смѣту*, въ которой всѣ обороты дороги какъ по доходамъ, такъ и по расходамъ, подведены подъ весьма стройную, цѣлесообразную и тщательно обдуманную классификацію. Сообразно этой смѣтѣ, явилась возможность установить столь же правильную группировку доходовъ и расходовъ эксплуатаціи дороги, которые, подобранные въ рамки и рубрики, предусмотрѣнныя смѣтою, въ итогахъ своихъ по каждой рубрикѣ и группѣ въ отдѣльности представляли конечные своды мѣсячныхъ, а затѣмъ годовыхъ отчетовъ; таковые отчеты, будучи расположены въ томъ же порядкѣ, какъ въ смѣтѣ, давали легкую возможность сопоставить дѣйствительные результаты эксплуатаціи со смѣтными предположеніями.

Эта самая форма смѣты и отчета, съ теченіемъ времени дополненная и нѣсколько видоизмѣненная, согласно требованіямъ и особенностямъ дорогъ, введена была въ дѣйствіе на всей русской желѣзнодорожной сѣти; но такъ какъ при введеніи этой формы на разныхъ дорогахъ сдѣланы были нѣкоторыя отступленія, хотя не въ классификаціи смѣтныхъ подраздѣленій доходовъ и расходовъ, а въ подчиненіи нѣкоторыхъ оборотовъ тому или другому смѣтному подраздѣленію, то являлись затрудненія и неудобства для сравненія отдѣльныхъ однородныхъ операцій на разныхъ дорогахъ. Вслѣдствіе этого правительство признало нужнымъ принять на себя инициативу въ установленіи нормальныхъ, обязательныхъ для всѣхъ дорогъ порядковъ и условій составленія, разсмотрѣнія, утвержденія и исполненія смѣтъ и отчетовъ, учредивъ для сего особую коммиссію при Министерствѣ путей сообщенія, изъ представителей заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ вѣдомствъ и при участіи представителей желѣзныхъ дорогъ, и выработанныя такимъ образомъ нормальныя формы смѣты и отчета сдѣланы обязательными для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Коммиссія эта состояла подъ предсѣдательствомъ д. с. с. инженера Глушинскаго. Вначалѣ въ числѣ представителей желѣзныхъ дорогъ въ ней находился т. с. И. А. Вышнеградскій, бывшій впослѣдствіи министромъ финансовъ. Коммиссія работала съ 1884 по 1888 годъ.

Относительно же счетоводства и отчетности дорогъ, находящихся въ постройкѣ, достаточно замѣтить только объ общеупотребительной классификаціи расходовъ сооруженія. Она одна и та же для смѣтъ и отчетовъ и весьма похожа на принятую заграницею. Въ остальномъ счетоводство и отчетность по сооруженію дорогъ исполняются большею частью примѣнительно къ ниже-изложеннымъ, въ ст. 3 этой главы, правиламъ.

Ст. 1. Организація счетоводнаго дѣла на эксплуатируемыхъ дорогахъ.

Вторая и не менѣе важная заслуга введенной Главнымъ обществомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ *системы* отчетности состоитъ въ томъ, что, съ одной стороны, ею *положены были* главнѣйшія *основанія* къ установленію

постоянныхъ органовъ, вѣдающихъ счетоводство желѣзныхъ дорогъ, а съ другой стороны, благодаря ей были выработаны нѣкоторыя болѣе или менѣе точныя, удовлетворяющія правильному обзору желѣзнодорожнаго хозяйства, основныя формы отчетныхъ документовъ, а также установлены были главнѣйшіе пріемы веденія счетовъ, приноровленныхъ къ той же системѣ смѣтъ и отчетовъ.

Эти установленныя Главнымъ обществомъ основныя начала устройства органовъ счетоводства также введены были исподоволь въ дѣйствіе на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и, развиваясь мало-по-малу, привели къ существующей въ настоящее время на всѣхъ русскихъ дорогахъ организаціи счетоводнаго дѣла, которая въ существенныхъ своихъ частяхъ состоитъ въ слѣдующемъ.

Составленіе первоначальныхъ записей *и счетовъ или основныхъ документовъ* происходитъ на мѣстѣ исполненія операцій и производится при самомъ возникновеніи каждой отдѣльной операціи низшими и третьестепенными распорядительными учрежденіями и лицами мѣстнаго управленія линіи и продолжается за тѣмъ, по мѣрѣ дальнѣйшаго хода развитія каждаго оборота или операціи, подкрѣпляя всѣ фазисы ихъ производства.

По мѣрѣ составленія, эти основные документы поступаютъ отъ всѣхъ низшихъ и третьестепенныхъ распорядителей въ счетныя учрежденія соотвѣтственныхъ службъ дороги: по доходамъ въ контроль сборовъ, а по расходамъ въ счетоводство службъ, гдѣ производится повѣрка и регистрація документовъ въ особо для сего установленные журналы, а затѣмъ и группировка ихъ, смотря по существу и свойству оборотовъ, по однороднымъ операціямъ, для чего документы записываются по книгамъ доходовъ и расходовъ эксплуатаціи, въ которыхъ счеты открываются въ порядкѣ классификаціи статей по смѣтѣ. Итоги этихъ счетовъ, въ формѣ вѣдомостей или отчетовъ, періодически поступаютъ, вмѣстѣ со всѣми денежными и матеріальными документами, въ бухгалтерію управленія дороги, которая, въ такихъ случахъ, не имѣя дѣла съ основными записями или документами, вѣдаетъ лишь общую сводку сихъ счетовъ по главной книгѣ бухгалтеріи. Впрочемъ по расходной отчетности этотъ порядокъ, представляющій весьма много неудобствъ и осложненій, на многихъ русскихъ дорогахъ замѣненъ уже объединеніемъ всего счетнаго дѣла въ *центральномъ счетоводствѣ* при управленіи дороги, куда поступаютъ всѣ документы и счеты отъ низшихъ органовъ управленія и гдѣ документы повѣряются и группируются по соотвѣтственнымъ смѣтнымъ подраздѣленіямъ безъ всякаго посредства конторъ службъ, причемъ въ центральномъ счетоводствѣ составляются и общіе своды или отчеты по оборотамъ эксплуатаціи. Само собою разумѣется, что какъ при томъ, такъ и при другомъ способѣ вся отчетность по оборотамъ эксплуатаціи, независимо отъ записи въ книги доходовъ или расходовъ эксплуатаціи, пропускается также по счетамъ главной книги бухгалтеріи управленія, въ которой, кромѣ этихъ, чисто эксплуатаціонныхъ счетовъ, сосредоточивается также веденіе цѣлаго ряда счетовъ и вспомогательныхъ книгъ,

обнимающихъ всѣ кассовые обороты, разсчеты со станціями, разсчеты по матеріальному имуществу и вообще по оборотамъ магазиновъ и складовъ, а также по работамъ мастерскихъ, разсчеты съ правительствомъ, съ другими дорогами и разными лицами и учрежденіями по перевозкамъ и цѣлый рядъ разсчетовъ съ подрядчиками и поставщиками, дебиторами и кредиторами и разсчеты по разнороднымъ спеціальнымъ капиталамъ и проч. Вся эта весьма обширная счетная работа, присущая всякому значительному предпріятію, сосредоточивается въ главномъ счетоводствѣ или бухгалтеріи управленія дороги, которое ведетъ эту сложную часть по правиламъ двойной бухгалтеріи.

Приведенные такимъ образомъ бухгалтеріею управленія дороги въ общіе своды обороты эксплуатаціи, т. е. періодическіе отчеты о доходахъ и расходахъ, со всѣми принадлежащими къ нимъ денежными и матеріальными документами, вмѣстѣ съ общимъ бухгалтерскимъ отчетомъ управленія, поступаютъ въ установленные сроки въ правленіе общества, гдѣ вся отчетность управленія повѣряется по существу операцій, записывается въ бухгалтерскій журналъ и разносится по главнымъ книгамъ бухгалтеріи правленія. Въ правленіи же, независимо отъ счетовъ эксплуатаціи въ тѣсномъ смыслѣ и общаго разсчета съ управленіемъ дороги, въ которомъ неминуемо должны отражаться всѣ обороты и счета управленія, ведется еще цѣлый рядъ кассовыхъ и другихъ счетовъ по всѣмъ дѣламъ и отношеніямъ центральнаго или главнаго управленія дорогъ, сопровождающимъ разсчеты съ правительствомъ и другими дорогами и многочисленными учрежденіями по перевозкамъ, по разсчетамъ за дополнительныя работы и поставки для улучшенія дороги, разсчеты по матеріальнымъ и инвентарнымъ капиталамъ, разсчеты съ подрядчиками и поставщиками, съ дебитерами и кредиторами и наконецъ всѣ разсчеты по строительнымъ и складочнымъ капиталамъ дорогъ, правительственной гарантіи сихъ капиталовъ и проч.

Въ бухгалтеріи центральнаго управленія дорогъ, вся отчетность, кромѣ нѣкоторыхъ вспомогательныхъ книгъ по группировкѣ тѣхъ или другихъ документовъ по смѣтнымъ подраздѣленіямъ или по номенклатурѣ матеріаловъ и проч., ведется по двойной или италіанской системѣ; изъ общей же совокупности всей отчетности, какъ поступающей изъ управленія дороги, такъ и самостоятельно ведущейся въ счетоводствѣ или бухгалтеріи центральнаго управленія, по истеченіи года составляется общій годовой отчетъ объ эксплуатаціи дороги, по формѣ выработанной указанной выше Коммиссіею. Этотъ отчетъ заключаетъ также въ себѣ свѣдѣнія объ оборотахъ и дѣятельности дороги, при чемъ результаты всѣхъ этихъ оборотовъ и операцій дороги, какъ они выражаются къ 31-му декабря отчетнаго года, по отдѣльнымъ счетамъ главной книги бухгалтеріи центральнаго управленія, группируются въ прилагаемомъ къ отчету балансѣ счетовъ послѣдняго.

Что же касается контрольныхъ учрежденій, повѣряющихъ отчетность и наблюдающихъ за правильною дѣятельностью всѣхъ учрежденій дороги по взиманію доходовъ и производству расходовъ, то первая изъ сихъ функцій

на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ находится въ вѣдѣніи контроля сборовъ, не только производящаго учетъ доходовъ, но и сосредоточивающаго въ себѣ все счетоводство по доходамъ и всѣ разсчеты съ органами, взимающими эти доходы. Для повѣрки же отчетности по расходамъ, на нѣкоторыхъ дорогахъ существуютъ особыя учрежденія; но на большинствѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ такихъ самостоятельныхъ учрежденій не существуетъ и функціи контроля по расходамъ исполняютъ счетоводство и технические отдѣлы центральныхъ управленій дорогъ.

Изъ изложеннаго видно, что отчетность и счетоводство русскихъ желѣзныхъ дорогъ распредѣляются между двумя главнѣйшими органами—управленіемъ дороги и правленіемъ общества. Подобная же организація существуетъ и на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, съ тою разницею, что на казенныхъ дорогахъ мѣсто правленія общества той или другой желѣзной дороги заступаетъ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а контрольная дѣятельность сосредоточена въ учрежденіяхъ Государственнаго контроля, причемъ однако Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ не имѣетъ центральной бухгалтеріи и не составляетъ отчетовъ и общаго баланса по дорогамъ, а таковые составляются самими мѣстными Управленіями казенной дороги.

Сообразно съ этою организаціею, въ составѣ какъ мѣстныхъ, такъ и центральныхъ управленій, въ числѣ прочихъ отдѣловъ управленія имѣются обширныя счетныя отдѣленія и бухгалтеріи, штаты которыхъ на отдѣльныхъ дорогахъ разнствуютъ въ зависимости отъ того, сосредоточены-ли извѣстныя функціи счетоводства въ правленіи, или оставлены въ мѣстномъ управленіи дорогъ.

Ст. 2. Отчетность по доходнымъ оборотамъ и контроль сборовъ.

Общія положенія. Переходя къ разсмотрѣнію дѣйствующей на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ системы отчетности, необходимо указать, что, по существу самаго дѣла, установленіе удовлетворительной системы отчетности по доходамъ должно было значительно предшествовать выработкѣ системы расходной отчетности. Доходы дороги собираются на всѣхъ ея станціяхъ черезъ посредство громаднаго числа незначительныхъ въ служебномъ отношеніи агентовъ; понятно поэтому, что установленіе возможно болѣе обезпечивающей интересы дороги отчетности по доходамъ, дающей возможность контролировать дѣйствія агентовъ по примѣненію тарифовъ и слѣдить за передачею въ кассу въ полномъ размѣрѣ всѣхъ вырученныхъ ими въ пользу дороги суммъ, является неотложною необходимостью съ самаго момента открытія движенія на каждой дорогѣ. Такимъ образомъ съ самаго открытія движенія по нѣкоторымъ участкамъ Варшавской жел. дор. и затѣмъ Нижегородской, Совѣтомъ управленія Главнаго общества уже введены были въ дѣйствіе положе-

нія о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ и объ учетѣ дѣятельности станцій по симъ перевозкамъ, а для производства самаго учета учрежденъ былъ на дорогахъ, одновременно съ этимъ, контроль сборовъ. Съ ходомъ времени эти положенія и правила, также заимствованныя съ французскихъ дорогъ, переработаны и приспособлены къ мѣстнымъ условіямъ дорогъ, сохраняя не только въ общемъ, но и въ главнѣйшихъ деталяхъ, тѣ же начала и основанія, а во многихъ частяхъ и ту же редакцію, которыя были положены въ это дѣло Главнымъ обществомъ 32—33 года тому назадъ. Правила эти въ настоящее время достигли должной степени совершенства, обнимая и предусматривая всѣ случаи и вопросы, которые могутъ возникнуть на дорогахъ, какъ при перевозкѣ пассажировъ и грузовъ въ поѣздахъ разной скорости и при взиманіи доходовъ съ сихъ перевозокъ, такъ и при производствѣ учета сихъ сборовъ.

Главнѣйшія основныя положенія доходной отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ слѣдующія.

Отчетность по пассажирскому движенію. По пассажирскому движенію ведется подробный учетъ всѣхъ заготовленныхъ, хранящихся въ запасѣ на станціяхъ и проданныхъ билетовъ по своей дорогѣ и по прямому сообщенію съ другими дорогами. Учетъ этотъ производится по весьма простымъ формамъ, допускающимъ легкій и быстрый обзоръ дѣятельности станцій по выручкѣ отъ пассажирскаго движенія; повѣрка же и распредѣленіе соотвѣтственныхъ долей доходовъ по прямому пассажирскому сообщенію производятся для большинства дорогъ особыми разсчетными учрежденіями, о которыхъ будетъ сказано ниже. О всѣхъ проданныхъ билетахъ по поѣздамъ и классамъ тарифовъ и о вырученныхъ отъ этой продажи суммахъ, равно какъ свѣдѣнія о суммахъ, вырученныхъ за провозъ багажа, станціи составляютъ ежедневныя вѣдомости, которыя общими итогами заносятся въ ежедневные отчеты станцій, препровождаемые въ контроль сборовъ.

Отчетность по товарному движенію. По товарному движенію всякая отправка какого-либо груза, отъ момента принятія его къ перевозкѣ до момента выдачи получателю, сопровождается накладною, которая служитъ основнымъ документомъ для производства всѣхъ записей о грузахъ въ книгахъ на станціяхъ отправленія и прибытія, а также и на передаточныхъ станціяхъ отъ одной дороги къ другой; по этимъ записямъ въ книгахъ и по составляемымъ изъ сихъ книгъ по всякому роду перевозокъ ежедневнымъ вѣдомостямъ составляется ежедневно полный отчетъ станціи, въ которомъ показывается отдѣльно всякаго рода сборы, вырученные станціею въ теченіи дня, какъ по грузамъ, оплаченнымъ при отправленіи, такъ и по грузамъ, оплаченнымъ по прибытіи, равно какъ суммы, поступившія по разнымъ дополнительнымъ сборамъ, по наложеннымъ платежамъ и проч. Этотъ отчетъ со всѣми вѣдомостями и документами поступаетъ въ контроль сборовъ дороги, а вырученныя за отчетный день деньги препро-

вождаются въ центральную кассу управленія дороги. Контроль сборовъ, сличивъ ежедневный отчетъ станціи съ приложенными къ нему вѣдомостями и документами, повѣряетъ правильность примѣненія тарифовъ и исчисленія провозной платы по каждой отдѣльной отправкѣ, какъ въ пользу своей дороги, такъ за счетъ чужихъ дорогъ, и правильность исчисленія платы по перевозкамъ, поступившимъ съ чужихъ дорогъ, и устанавливаетъ такимъ образомъ полный разсчетъ каждой станціи и операцій ея съ чужими дорогами за отчетный день.

Контроль сборовъ. Изъ изложеннаго видно, что вся отчетность и счетоводство по доходамъ распредѣляются между станціями, составляющими основные документы по перевозкамъ, и контролемъ сборовъ, гдѣ повѣряются всѣ документы и выясняется точная сумма, причитающаяся за исполненныя по линіи перевозки, производится группировка данныхъ по всѣмъ родамъ и видамъ перевозокъ и, наконецъ, разработываются всѣ данныя о суммахъ, вырученныхъ по этимъ перевозкамъ, и разсчеты со станціями, чужими дорогами и другими учрежденіями по тѣмъ или инымъ родамъ перевозокъ.

Согласно указанной здѣсь троякой функціи контроли сборовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ состоятъ каждый изъ 3-хъ отдѣловъ: 1) чисто контрольнаго,—гдѣ всякій документъ повѣряется въ отношеніи правильности примѣненія должнаго тарифа и правильности исчисленія подлежащихъ къ поступленію въ пользу дорогъ по каждой перевозкѣ суммъ; 2) бухгалтерскаго, – гдѣ опредѣлившіяся, согласно повѣреннымъ документамъ, суммы разносятся по соотвѣтственнымъ счетамъ для наблюденія за полнымъ и своевременнымъ поступленіемъ этихъ суммъ, какъ отъ станцій, такъ и отъ дорогъ прямаго сообщенія, и наконецъ 3) статистическаго, — гдѣ составляются подробные своды по всѣмъ родамъ и видамъ перевозокъ и вообще разработываются всѣ свѣдѣнія и данныя, выражающія дѣятельность дороги, по самостоятельнымъ и по транзитнымъ перевозкамъ. На казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ первыя двѣ функціи исполняетъ Государственный контроль, за исключеніемъ разноски суммъ по бухгалтерскимъ счетамъ, а третья — коммерческими отдѣленіями управленій дорогъ по свѣдѣніямъ, доставляемымъ Государственнымъ контролямъ.

Изъ этого бѣглаго обзора троякой дѣятельности контроля сборовъ и важнаго значенія для этой дѣятельности вполнѣ удовлетворительнаго веденія отчетности по доходамъ легко вывести заключеніе о размѣрѣ труда, лежащаго на счетныхъ агентахъ и на контролѣ сборовъ по исполненію предъявляемыхъ къ нимъ счетныхъ и отчетныхъ требованій, и можно съ справедливостью сказать, что при, существующей уже на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ вполнѣ стройной системѣ отчетности, работа станцій и контроля сборовъ въ состояніи давать достаточно полные отвѣты на всѣ самые сложные вопросы, касающіеся какъ разсчетовъ между всѣми принимающими участіе въ перевозкахъ станціями и дорогами, такъ и статистики перевозокъ.

Но трудъ нашихъ станцій и, въ особенности, контролей сборовъ

по веденію отчетности по доходамъ крайне осложняется необходимостью примѣнять къ дѣлу цѣлую массу такихъ пріемовъ и обрядовъ счетоводства, которые, не имѣя собственно никакого значенія въ смыслѣ точности учета сборовъ дороги, вызываются лишь отсутствіемъ еще въ Россіи основаннаго на взаимномъ довѣріи отношенія публики къ желѣзнымъ дорогамъ и обратно, а также требованіями самаго правительства, заинтересованнаго въ доходности дорогъ и въ удовлетворительномъ веденіи ихъ эксплуатаціи. Вслѣдствіе такого положенія дѣлъ, является цѣлый рядъ работъ чисто формальнаго свойства, вызывающихъ, конечно, веденіе массы книгъ и сложныхъ формъ документовъ, имѣющихъ цѣлью, съ одной стороны, огражденіе дорогъ отъ пареканій и излишнихъ требованій публики, а, съ другой, предоставленіе правительственнымъ органамъ возможно большихъ способовъ къ контролированію дѣйствій дорогъ.

Независимо отъ этого обстоятельства, трудъ желѣзнодорожнаго счетоводства и контроля сборовъ возросъ и съ установленіемъ новыхъ тарифныхъ учрежденій Министерства финансовъ, требующихъ для своихъ дѣйствій, по регулированію и установкѣ новой системы тарифовъ, огромную массу свѣдѣній и данныхъ, подчасъ совершенно недостижимыхъ при нынѣшнемъ составѣ агентовъ контроля и счетоводства. Въ настоящее же время трудъ этотъ сдѣлался еще большимъ, вслѣдствіе установленія Министерствомъ финансовъ новыхъ правилъ взиманія сборовъ съ грузовъ не въ зависимости отъ числа верстъ пробѣга груза по своей дорогѣ, а отъ общаго протяженія всего пробѣга по всѣмъ дорогамъ слѣдованія, равно какъ вслѣдствіе новыхъ правилъ распредѣленія между дорогами провозныхъ платъ не одинаково по количеству верстъ пробѣга, а въ зависимости отъ большаго или меньшаго протяженія, проходимаго грузомъ по каждой дорогѣ. Такимъ образомъ, кромѣ составленія долевыхъ таблицъ по грузамъ, перевозимымъ по спеціальнымъ тарифамъ, по главной массѣ перевозокъ, по которымъ неимѣется спеціальныхъ или табличныхъ тарифовъ, для опредѣленія долей каждой дороги требуется для каждой отдѣльной отправки рядъ сложныхъ вычисленій для опредѣленія долей, причитающихся каждой изъ дорогъ слѣдованія, въ зависимости отъ общаго протяженія пробѣга груза по всѣмъ дорогамъ.

Статистика движенія и перевозокъ. Какъ на одну изъ наиболѣе удовлетворительныхъ сторонъ отчетности по доходамъ и дѣятельности контроля сборовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, слѣдуетъ указать на собираемыя дорогами статистическія данныя по движенію и перевозкамъ пассажировъ и грузовъ. Данныя эти группируются по количеству, по классамъ тарифовъ, по направленіямъ, по станціямъ отправленія и прибытія, по мѣсацамъ и временамъ года и вообще разработываются всѣ свѣдѣнія и данныя, выражающія дѣятельность дороги, какъ по самостоятельнымъ, такъ и по транзитнымъ перевозкамъ. При этомъ нельзя не замѣтить, что статистика движенія и перевозокъ на русскихъ дорогахъ доведена до самыхъ мелкихъ деталей по общему количеству каждаго груза и по про-

бѣгу ихъ. Статистикою ведутся подробныя записи, указывающія по каждому роду отправокъ общій средній пробѣгъ въ верстахъ и по направленіямъ и среднюю выручку съ версты пробѣга каждаго рода перевозокъ, а для главнѣйшихъ грузовъ свѣдѣнія эти имѣются по каждому грузу въ отдѣльности. Данныя эти, въ связи съ такою же подробною статистикой о пробѣгѣ поѣздовъ и вагоновъ, даютъ возможность сдѣлать выводы о средней нагрузкѣ каждаго поѣзда и вагона по направленіямъ и допускаютъ разнаго рода сопоставленія и сложныя комбинаціи перевозокъ съ такими же выводами о пробѣгѣ подвижнаго состава, имѣющія весьма важное значеніе при опредѣленіи выгодности и цѣлесообразности разныхъ тарифныхъ предположеній и мѣропріятій по эксплуатаціи дороги. Такихъ статистическихъ данныхъ, сколько извѣстно, на многихъ иностранныхъ дорогахъ нельзя найти.

Центральныя разсчетныя учрежденія по прямому пассажирскому сообщенію. Выше было упомянуто, что на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ настоящее время не существуетъ единообразія въ способѣ производства разсчетовъ по прямому пассажирскому сообщенію и что на большинствѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ разсчеты эти производятся при посредствѣ центральныхъ учрежденій; для меньшинства же — путемъ непосредственныхъ взаимныхъ сношеній участвующихъ въ перевозкѣ желѣзныхъ дорогъ.

Эти центральныя учрежденія для производства взаимныхъ разсчетовъ между дорогами, вошедшими въ соглашеніе о прямомъ пассажирскомъ сообщеніи, установлены дорогами II-й группы въ 1870 г. и дорогами III-й группы — въ 1871 г., подъ названіемъ „Центральныхъ пассажирскихъ контролей".

II-ю группу въ этомъ случаѣ составляютъ дороги: Николаевская, Московско-казанская, Рязанско-уральская, Оренбургская, Козлово-воронежско-ростовская, Орлово-грязская, Грязе-царицынская, Владикавказская, Сызрано-вяземская и Самаро-златоустовская, съ общимъ протяженіемъ въ 6.828 верстъ.

Перечень ихъ станцій, между которыми производится перевозка пассажировъ и ихъ багажа, помѣщенъ въ особомъ соглашеніи, утвержденномъ въ установленномъ порядкѣ. Перевозка эта производится по особымъ книжкамъ съ купонами — по одному купону на каждый участокъ между станціями прямаго сообщенія, лежащими на пути слѣдованія пассажира. На переднемъ листкѣ каждой книжки должны находиться: названіе дороги отправленія, № серіи и № книжки, названіе станцій отправленія и назначенія, классъ вагона, на который выдана книжка, и общая цѣна за все разстояніе; кромѣ того, на заднемъ листкѣ обертки указывается срокъ дѣйствительности купонной книжки и правила о прямыхъ билетахъ. Заготовленіе купонныхъ книжекъ производится центральнымъ контролемъ группы, причемъ станціи снабжаются книжками черезъ посредство контроля сборовъ подлежащей дороги.

Сущность дѣйствій центральнаго контроля сводится къ слѣдующимъ основнымъ положеніямъ:

1) для составленія разсчетовъ по прямому пассажирскому сообщенію, каждая дорога ежемѣсячно высылаетъ въ центральный контроль отчетъ о проданныхъ купонныхъ книжкахъ и отчетъ объ отправленномъ багажѣ, прилагая къ отчечу всѣ отобранныя на своихъ станціяхъ обертки купонныхъ книжекъ и багажныя квитанціи;

2) означенные отчеты должны быть доставлены въ центральный контроль не позже послѣдняго числа второго мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ;

3) центральный контроль, по провѣркѣ этихъ отчетовъ, составляетъ, въ свою очередь, для каждой дороги отдѣльно отчетъ, въ видѣ разсчетныхъ вѣдомостей, о проданныхъ купонныхъ книжкахъ, о перевезенномъ багажѣ, о вырученныхъ суммахъ по проданнымъ книжкамъ и за перевозку багажа, съ окончательнымъ выводомъ суммы, причитающейся каждой дорогѣ къ полученію съ другихъ дорогъ или слѣдующей съ нея къ уплатѣ другимъ дорогамъ;

4) вѣдомости эти центральный контроль обязанъ доставить дорогамъ не позже двухъ мѣсяцевъ, считая отъ послѣдняго числа отчетнаго мѣсяца;

5) взаимная между дорогами расплата денегъ по отчетамъ контроля производится черезъ посредство сего послѣдняго, при чемъ всѣ причитающіяся съ дорогъ суммы высылаются дорогами въ контроль не позже 30 дней со дня отсылки изъ центральнаго контроля разсчетныхъ вѣдомостей; центральный же контроль отсылаетъ дорогамъ причитающіяся имъ по балансамъ суммы не позже 12 числа слѣдующаго мѣсяца.

III-ю группу по прямому пассажирскому сообщенію составляютъ желѣзныя дороги: Николаевская, Московско-курская, Курско-кіевская, Либаво-роменская, Юго-западныя, Привислянская, Фастовская, Курско-харьково-азовская, Харьково-николаевская, Лозово-севастопольская, Екатерининская, Владикавказская, съ общимъ протяженіемъ въ 10.236 верстъ.

Главныя основанія центральнаго контроля дорогъ III-й группы одинаковы съ изложенными выше относительно дорогъ II-й группы.

Обороты суммъ по прямымъ пассажирскимъ сообщеніямъ, съ разсчетомъ при посредствѣ названныхъ контролей, за послѣдніе три года (1888—90 гг.) составляли:

	1888 г.	1889 г.	1890 г.	Въ среднемъ.
по II-й группѣ .	2.074.600 р.	2.054.700 р.	2.134.500 р.	2.087.900 р.
„ III-й „ . .	3.015.922 „	2.940.923 „	2.874.607 „	2.943.900 „

Средній годовой расходъ желѣзныхъ дорогъ по содержанію центральныхъ контролей за тѣ же годы составлялъ:

по II-й группѣ . . . 13.710 р.
„ III-й „ . . . 18.750 „

причемъ изъ этихъ суммъ на заготовку купонныхъ книжекъ въ среднемъ израсходовано:

по II-й группѣ . . . . 5.267 р.
„ III-й „ . . . . 6.370 „

Такимъ образомъ процентное отношеніе расхода по центральнымъ конт-

ролямъ къ общей валовой выручкѣ по прямому пассажирскому сообщенію составляло:

по II-й группѣ 0,65%
по III-й „ 0,63%

Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что въ послѣднее время русскія желѣзныя дороги обратили особенное вниманіе на развитіе пассажирскаго движенія въ прямыхъ внутреннихъ сообщеніяхъ и что на XXXIII-мъ Общемъ съѣздѣ представителей дорогъ былъ возбужденъ вопросъ о выработкѣ общей пассажирской конвенціи для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и объ учрежденіи центральнаго общаго для всѣхъ дорогъ контроля. Постановленія съѣзда по этимъ вопросамъ были внесены на разсмотрѣніе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и въ принципѣ имъ утверждены, вслѣдствіе чего очередной Общій съѣздъ представителей русскихъ дорогъ въ концѣ с. г. выработаетъ названную конвенцію и положеніе объ „Общемъ „Центральномъ контролѣ“, которымъ замѣнятся существующіе центральные пассажирскіе контроли II и III группъ.

Въ прямыхъ заграничныхъ сообщеніяхъ русскія дороги примѣняютъ также купонныя книжки и производятъ между собою разсчетъ по этимъ сообщеніямъ чрезъ посредство „Международной конторы“, при Совѣтѣ управленія Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, которая такимъ образомъ составляетъ третье центральное разсчетное учрежденіе по прямому пассажирскому и багажному сообщенію. О включеніи операцій этого учрежденія въ число обязанностей предполагаемаго общаго центральнаго пассажирскаго контроля еще нѣтъ рѣчи.

Ст. 3. Отчетность по расходнымъ оборотамъ.

Общія положенія. Обращаясь къ отчетности по расходамъ, необходимо замѣтить, что администрація желѣзныхъ дорогъ, направляя свою дѣятельность на разработку цѣлаго ряда самыхъ существенныхъ вопросовъ, касающихся технической и хозяйственной стороны дѣла эксплуатаціи, долгое время оставляла въ сторонѣ вопросъ о выработкѣ и установленіи системы отчетности по расходамъ, вслѣдствіе чего по этой отрасли дѣятельности отчетность не представляетъ такой цѣльной, вполнѣ законченной системы, какъ это практикою уже выработалось по системѣ доходной отчетности. Тѣмъ не менѣе, по многимъ отраслямъ хозяйственнаго управленія дорогъ выработаны уже отдѣльныя положенія и инструкціи, содержащія въ себѣ въ высшей степени дѣльныя и удовлетворительно составленныя правила и формы отчетности, предусматривающія всѣ сферы дѣятельности этихъ частей. Изъ наилучшимъ образомъ разработанныхъ положеній о счетоводствѣ по расходнымъ оборотамъ желѣзныхъ дорогъ, на первомъ планѣ слѣдуетъ поставить положеніе объ учетѣ расходовъ на содержаніе личнаго состава служащихъ, а также оборотовъ по заготовленію и расходованію всѣхъ необходимыхъ для эксплу-

атаціи дорогъ матеріаловъ и прочихъ принадлежностей. А такъ какъ расходы на личный составъ и на матеріалы одинаково присущи всѣмъ службамъ эксплуатаціи и учетъ ихъ исполняется совершенно одинаково для какой бы службы эти расходы ни производились, то, для простоты изложенія, удобнѣе будетъ начать съ разсмотрѣнія счетоводства этихъ двухъ главнѣйшихъ отраслей хозяйства желѣзныхъ дорогъ и затѣмъ уже перейти къ разсмотрѣнію расходовъ по работамъ, спеціально свойственнымъ отдѣльнымъ службамъ.

Личный составъ. На содержаніе личнаго состава служащихъ, а также рабочей силы, на желѣзныхъ дорогахъ тратится почти 50% всѣхъ расходовъ по эксплуатаціи дорогъ. Понятно поэтому, что учетъ расходовъ на содержаніе личнаго состава служащихъ и рабочихъ имѣетъ громадное значеніе въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ и сдѣлался предметомъ изученія съ самаго начала развитія желѣзнодорожной сѣти.

Основаніемъ для учета расходовъ по содержанію личнаго состава служащихъ на всѣхъ русскихъ дорогахъ въ настоящее время служатъ штаты личнаго состава, которые, обнимая всѣ должности отъ высшихъ лицъ центральнаго правленія дорогъ до самыхъ низшихъ, постоянныхъ служащихъ на линіи и на станціяхъ, опредѣляютъ противъ каждой должности размѣры окладовъ жалованья, разъѣздныхъ и квартирныхъ, если таковыя присвоены служащимъ, а также указаніе о квартирахъ, отводимыхъ служащимъ отъ дорогъ натурою по тѣмъ должностямъ, гдѣ таковыя полагаются. Штаты эти составляются въ послѣдовательномъ порядкѣ классификаціи смѣтныхъ распредѣленій, и суммы, опредѣленныя по штату, принимаются въ основаніе при исчисленіи смѣтныхъ назначеній, къ которымъ штаты служатъ приложеніями. Согласно утвержденнымъ штатамъ составляются ежемѣсячные списки на выдачу содержанія служащимъ, единственные документы для учета этихъ расходовъ.

До послѣдняго времени, т. е. до введенія утвержденной правительствомъ общей формы смѣтъ и отчетовъ, на многихъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ списки эти составлялись далеко не такъ удовлетворительно,—въ одномъ и томъ же спискѣ помѣщались должности, относящіяся къ разнороднымъ смѣтнымъ подраздѣленіямъ, вслѣдствіе того, что составители списковъ руководствовались главнымъ образомъ мѣстопребываніемъ агентовъ, для которыхъ составлялся списокъ. При этомъ порядкѣ, для отнесенія расхода на извѣстную статью смѣты, требовалось составленіе весьма многихъ выборокъ, которыя осложнялись еще тѣмъ, что самые списки составлялись далеко неполно и сопровождались постоянно дополнительными списками.

Въ настоящее время на большинствѣ русскихъ дорогъ списки на выдачу содержанія служащимъ составляются уже не сборные, а отдѣльные по каждому смѣтному подраздѣленію, причемъ на линіяхъ большаго протяженія составляется, смотря по количеству платежныхъ участковъ дороги, не одинъ общій списокъ, а столько частей одного и того же номера списка, сколько участковъ. Для правильности и удобства контроля этой столь важной отрасли расходовъ эксплуатаціи, на нѣкоторыхъ дорогахъ всѣмъ должно-

стямъ, предусмотрѣннымъ въ штатахъ и, слѣдовательно, всѣмъ служащимъ, присвоивается одинъ и тотъ же постоянный матрикульный номеръ, такъ что при частыхъ на желѣзныхъ дорогахъ измѣненіяхъ состава служащихъ, въ особенности низшихъ должностей, главное значеніе въ спискахъ имѣетъ не лицо, а матрикульный номеръ должности. А такъ какъ одинъ и тотъ же номеръ должности, изъ значащихся въ штатѣ, долженъ повторяться на томъ же самомъ мѣстѣ во всѣхъ мѣсячныхъ спискахъ, то, очевидно, непредставляется никакихъ затрудненій въ повѣркѣ дѣйствительно произведеннаго расхода по списку съ штатнымъ назначеніемъ.

На дорогахъ, съ наиболѣе полною отчетностью, въ центральномъ счетоводствѣ или въ счетоводствахъ службъ, согласно утвержденнымъ штатамъ, ведутся особыя книги личнаго состава, въ которыхъ указываются всѣ должности, съ присвоенными имъ матрикульными номерами (противъ которыхъ показываются имена и фамиліи занимающихъ эти должности лицъ), въ томъ порядкѣ, какъ онѣ значатся въ штатѣ, и въ томъ же порядкѣ, какъ онѣ показываются въ требовательныхъ спискахъ, или, лучше сказать, книги личнаго состава служатъ основаніемъ для составленія самихъ списковъ. По мѣрѣ выдачи содержанія противъ каждой должности въ соотвѣтствующихъ графахъ книги отмѣчается выданная за данный мѣсяцъ сумма, причемъ содержаніе временно отсутствующаго, или по какимъ либо инымъ причинамъ временно невыданное, все таки показывается расходомъ эксплуатаціи даннаго мѣсяца, а невыданная сумма заносится въ особый счетъ кредита служащихъ. Не замѣщенныя же должности, для видимости, также показываются въ спискѣ съ соотвѣтственными имъ матрикульными номерами, но, конечно, безъ фамилій лицъ и безъ обозначенія денегъ, предназначенныхъ къ выдачѣ, приэтомъ въ книгахъ личнаго состава противъ этихъ должностей за соотвѣтственные вакантные мѣсяцы остаются пробѣлы. Очевидно, что, при удовлетворительномъ веденіи книги личнаго состава, общій итогъ 12-ти графъ противъ каждой должности даетъ дѣйствительный расходъ на выдачу содержанія, этой должности присвоеннаго, за годъ. Общій же итогъ книги по всѣмъ должностямъ за каждый мѣсяцъ даетъ мѣсячный итогъ расхода по каждому смѣтному подраздѣленію, а общій итогъ книги за всѣ 12 мѣсяцевъ, очевидно, соотвѣтствуетъ годовой цифрѣ расхода по данному смѣтному подраздѣленію, т. е. цифрѣ годоваго отчета по личному составу даннаго смѣтнаго подраздѣленія. Порядокъ этотъ на столько простъ и на столько удовлетворителенъ, что не смотря на многочисленность личнаго состава, считающагося на дорогахъ даже съ сравнительно небольшимъ протяженіемъ тысячами, можно съ легкостью прослѣдить весь расходъ какъ по каждой должности, такъ и по каждому смѣтному подраздѣленію въ отдѣльности, и, наконецъ, въ общей совокупности расходъ по мѣсяцамъ и по годовымъ отчетнымъ цифрамъ.

Рабочая сила. Не столь легкимъ и не столь удовлетворительнымъ представляется учетъ расходуемой на дорогахъ рабочей силы. Конечно, если ра-

бота производится задѣльно, учетъ ея производится легко, на основаніи условій найма мастеровыхъ и рабочихъ, съ отнесеніемъ самаго расхода прямо на счетъ соотвѣтственной работы. Такимъ же образомъ безъ особыхъ затрудненій производится учетъ мастеровыхъ въ мастерскихъ, которые, составляя значительный контингентъ постоянныхъ служащихъ, разсчитываются по поденному окладу лишь для болѣе удобнаго отнесенія расхода на соотвѣтственныя работы мастерскихъ. Другое дѣло представляетъ расходъ на поденныхъ рабочихъ, нанимаемыхъ для текущихъ работъ поремонту и содержанію пути и зданій, на зимній ремонтъ пути, на работы по пропуску весеннихъ водъ, на разныя, хотя не многочисленныя, работы на станціяхъ, въ мастерскихъ, въ депо, въ складахъ и проч.

Всѣ эти работы, въ особенности работы по текущему ремонту земляного полотна, откосовъ и канавъ, по вывѣркѣ пути, мелкія на переѣздахъ, по очисткѣ снѣга, перестановкѣ щитовъ и проч., по непредвидѣнности, многочисленности и, большею частью, по незначительности каждаго отдѣльнаго требованія рабочихъ (хотя въ общей сложности онѣ сводятся къ весьма крупнымъ суммамъ), крайне трудно поддаются удовлетворительному учету. Въ общемъ, по существующему на нашихъ дорогахъ порядку счетоводства для этого рода расходовъ, о каждомъ наймѣ поденныхъ рабочихъ испрашивается по телеграфу разрѣшеніе начальника соотвѣтственной службы, съ указаніемъ причинъ, вызывающихъ необходимость найма, количества рабочихъ и предположеннаго числа рабочихъ дней. О данномъ разрѣшеніи сообщается счетоводству, которое о количествѣ рабочихъ, для каждаго распорядителя кредита и для каждой работы, открываетъ отдѣльные счета. Для разсчета съ рабочими, распорядители кредитовъ или производители работъ заводятъ поденные табели, съ указаніемъ на нихъ смѣтнаго подраздѣленія, къ которому относится расходъ, № разрѣшенія на наемъ рабочихъ и краткаго описанія самой работы, для которой нанимались рабочіе. По мѣрѣ исполненія работъ, табели поступаютъ въ счетоводство, гдѣ онѣ свѣряются съ разрѣшеніями начальника службы о наймѣ рабочихъ и о числѣ разрѣшенныхъ рабочихъ дней, и затѣмъ дѣлаются распоряженія объ уплатѣ причитающихся по нимъ рабочимъ денегъ. Оплаченныя табели заносятся по книгамъ на соотвѣтственное смѣтное подраздѣленіе или на счетъ отдѣльной работы и прилагаются документомъ къ отчету по данной работѣ или по данному смѣтному подраздѣленію. Въ техническомъ отношеніи отчеты подчиняются повѣркѣ въ техническихъ конторахъ службъ или въ техническихъ же отдѣленіяхъ центральныхъ правленій дорогъ.

Матеріалы. На нѣкоторыхъ дорогахъ основаніемъ для матеріальнаго хозяйства служитъ составляемая ежегодно матеріальная смѣта, въ которую, на основаніи опыта прежнихъ лѣтъ и имѣющихся данныхъ какъ о предстоящихъ къ производству на дорогѣ и въ мастерскихъ работахъ, такъ и о необходимомъ запасѣ матеріаловъ въ магазинахъ, заносятся всѣ предстоящіе къ заготовкѣ матеріалы и принадлежности, съ указаніемъ мѣста и времени за-

готовокъ и сроковъ поставки, способовъ заготовки и предположенной стоимости каждаго изъ заготовляемыхъ предметовъ. Смѣты эти повѣряются и утверждаются центральнымъ правленіемъ дороги и передаются къ исполненію въ матеріальную службу, которая распоряжается заготовленіемъ разрѣшенныхъ къ заготовкѣ предметовъ, указаннымъ въ смѣтѣ порядкомъ, т. е. подрядпымъ способомъ (посредствомъ публичныхъ торговъ или простой конкурренціи) или наличною покупкою и проч., а также выдачею нарядовъ на изготовленіе необходимыхъ предметовъ и запасныхъ частей въ мастерскихъ дороги.

Заготовленные же матеріалы и предметы поступаютъ въ магазины и склады и отпускаются для надобности дороги по требованіямъ (начальниковъ службъ или агентовъ, уполномоченныхъ на такія требованія), въ коихъ на нѣкоторыхъ дорогахъ прямо уже указывается соотвѣтственное подраздѣленіе эксплуатаціонной смѣты или работа и заказъ мастерскимъ, на которые требуются матеріалы и на которые прямо относятся отпущенные изъ магазина матеріалы по книгамъ счетоводства. На другихъ дорогахъ матеріалы поступаютъ предварительно въ склады службъ, которыя затѣмъ уже расходуютъ ихъ, по мѣрѣ надобности и съ распредѣленіемъ по счетамъ работъ. На иныхъ же желѣзныхъ дорогахъ практикуется способъ, называвшійся прежде австрійскимъ (онъ былъ введенъ у насъ впервые на казенной Одесса—балтской дорогѣ), по которому въ самыхъ магазинахъ и складахъ матеріалы и предметы числятся и обращаются безъ цѣны, а только по количеству, счетомъ, мѣрою или вѣсомъ. При этомъ способѣ крайне упрощается учетъ магазина, главной задачей котораго остается только сохраненіе цѣлымъ ввѣреннаго ему имущества и отпускъ его по требованіямъ лицъ, имѣющихъ на то право. Поэтому здѣсь, собственно въ магазинахъ и складахъ, ведутся одпѣ только сортовыя книги, въ которыхъ, согласно существующей на многихъ дорогахъ общей классификаціи и номенклатурѣ матеріаловъ, каждому матеріалу открывается особый счетъ, для записыванія прихода и расхода матеріала только количествомъ. Такія-же сортовыя книги, только съ прибавленіемъ стоимости предметовъ ведутся въ центральномъ счетоводствѣ или въ счетоводствѣ матеріальной службы.

Во всякомъ случаѣ тотъ порядокъ веденія дѣла по матеріальному имуществу признается предпочтительнымъ, который наилучшимъ образомъ облегчаетъ опредѣленіе цѣны отпускаемыхъ изъ магазиновъ, на надобности эксплуатаціи, предметовъ, устраняя необходимость установленія среднихъ годовыхъ или матрикульныхъ, всегда фиктивныхъ цѣнъ, вносящихъ путаницу въ отчетности матеріальнаго имущества. Это достигается двоякимъ путемъ. Первый путь или способъ состоитъ въ томъ, что, при заприходованіи по книгамъ счетоводства вновь поступившихъ въ центральный или второстепенные склады предметовъ, счетоводство записываетъ какъ количество этихъ предметовъ, такъ и ихъ дѣйствительную, покупную цѣну, по которой они и отпускаются изъ магазиновъ. Второй способъ состоитъ въ томъ, что счетоводство, записывая по книгамъ количество поступившихъ въ магазинъ предме-

товъ и общую ихъ стоимость, причисляетъ то и другое къ наличному остатку по книгамъ и, раздѣляя общую сумму стоимости на общее-же количество, опредѣляетъ среднюю цѣну, по которой производитъ затѣмъ таксацію всѣхъ отпусковъ изъ магазиновъ. Этотъ второй способъ возможенъ лишь при существованіи цѣнъ въ счетоводствѣ, а не въ складахъ.

Въ виду интереса, который представляетъ установленный на нѣкоторыхъ русскихъ дорогахъ весьма удовлетворительный учетъ этой важной отрасли желѣзнодорожнаго хозяйства, не только въ смыслѣ оборотовъ магазиновъ и складовъ, но и преимущественно въ смыслѣ расходованія громадной массы разныхъ матеріаловъ и предметовъ, всѣми безъ исключенія службами дороги, —полезно указать здѣсь, хотя въ общихъ чертахъ, самые существенные пріемы этого учета. Они состоятъ въ слѣдующемъ.

Одновременно съ выдачею матеріальною службою наряда поставщикамъ или заказа мастерскимъ, дубликаты этихъ нарядовъ и заказовъ, съ приложеніемъ образцовъ, условій поставки, техническихъ описаній свойствъ заказываемыхъ предметовъ, способа испытанія и проч., передаются въ главный магазинъ для распоряженія о принятіи заказанныхъ предметовъ. По мѣрѣ поставки, освидѣтельствованія и испытанія предметовъ, магазинъ выдаетъ поставщику квитанцію (съ отмѣткою о заприходованіи предметовъ по сортовой книгѣ) для предъявленія въ счетоводство и для полученія разсчета по поставкѣ; послѣ чего квитанція поступаетъ какъ оправдательный документъ по кассѣ, дубликатъ же этой квитанціи поступаетъ при ежедневномъ отчетѣ магазина въ центральное счетоводство или счетоводство службы и служитъ документомъ для записи поступившихъ на приходъ предметовъ, какъ количествомъ, такъ и цѣною, по журналу прихода и расхода матеріаловъ и по сортовой книгѣ по счету каждаго матеріала; затѣмъ дубликатъ квитанціи *поступаетъ документомъ о приходѣ матеріаловъ* къ отчету магазиннаго счетоводства, представляемому въ центральное правленіе дороги. Отпускъ же матеріаловъ изъ магазиновъ и складовъ, кромѣ топлива и смазки для паровозовъ, которыя отпускаются по купонамъ, отрѣзываемымъ отъ рапортовъ машинистовъ (о чемъ изложено будетъ ниже), требуется по бланкамъ, состоящимъ изъ 4-хъ частей или талоновъ: *корешка* (остающагося для справки у требующаго матеріалы), *требованія*, *накладной* и *квитанціи*.

Учрежденія или лица, требующія какой либо предметъ, пересылаютъ въ склады требованіе вмѣстѣ съ неотрѣзанными талонами накладной и квитанціи, при чемъ, согласно формѣ и установленнымъ рубрикамъ, въ требованіи должно быть указано: смѣтное подраздѣленіе, на которое относится расходуемый матеріалъ, № и группа заказа по работамъ мастерскихъ или № наряда на работы по службѣ содржанія и ремонта пути и зданій, номенклатурный №, присвоенный каждому предмету по классификаціи матеріаловъ съ точнымъ наименованіемъ предмета и, наконецъ, требуемое количество счетомъ, мѣрою или вѣсомъ. При этомъ, для упрощенія дѣла на каждый отдѣльный предметъ и на каждую отдѣльную работу или отдѣльное смѣтное подраздѣленіе должно быть посылаемо особое требованіе, а не совокупное съ дру-

гими. Завѣдывающій складомъ, отпуская требуемый предметъ, талонъ требованія оставляетъ въ складѣ для справокъ при сортовой книгѣ, а самый матеріалъ или предметъ посылаетъ при талонѣ накладной, въ которой дѣлается тоже указаніе, какое написано было въ требованіи, съ тою только разницею, что въ соотвѣтственной графѣ, вмѣсто количества требуемыхъ, обозначается количество дѣйствительно отпущенныхъ предметовъ. При этомъ при накладной оставляется неотрѣзаннымъ талонъ квитанціи. По полученіи же матеріаловъ, требовавшій таковые выполняетъ этотъ послѣдній талонъ квитанціи, въ случаѣ вѣрнаго полученія, повторяя тоже самое, что въ накладной, и эту квитанцію препровождаетъ въ магазинъ, гдѣ всѣ поступившія въ теченіи дня квитанціи группируются по матеріаламъ и служатъ оправдательными расходными документами къ представляемому ежедневно, въ центральное счетоводство или въ счетоводство службы, отчету о приходѣ и расходѣ матеріаловъ. По этимъ отчетамъ и квитанціямъ счетоводство, отмѣчая въ своей сортовой книгѣ расходы матеріаловъ, вмѣстѣ съ тѣмъ выставляетъ въ подлинныхъ квитанціяхъ какъ единичныя цѣны, если онѣ не были выставлены магазиномъ въ накладной, такъ и общія суммы за отпущенные изъ складовъ матеріалы и, группируя эти свѣдѣнія изо-дня-въ-день, къ концу мѣсяца получаетъ общій отчетъ о каждомъ отпущенномъ изъ магазиновъ на надобности дороги матеріалѣ въ отдѣльности, съ распредѣленіемъ этого отпуска по каждому подраздѣленію эксплуатаціонной смѣты или работѣ, на которыя истребованы эти матеріалы. Этотъ отчетъ служитъ документомъ для записи употребленныхъ въ теченіи мѣсяца матеріаловъ общимъ количествомъ и общею суммою расходовъ по журналу прихода-расхода матеріаловъ, затѣмъ отсылается въ центральное правленіе дорогъ. Что-же касается накладныхъ, то таковыя отсылаются въ центральное счетоводство или счетоводство соотвѣтствующихъ службъ при ежедневныхъ отчетахъ производителей работъ или распорядителей кредитовъ, требующихъ матеріалы, какъ документъ объ истребованныхъ или израсходованныхъ ими матеріалахъ. Въ счетоводствѣ накладныя сличаются съ квитанціями, причемъ выполняются графы о единичныхъ цѣнахъ и объ общей стоимости обозначеннаго въ накладной предмета и затѣмъ накладныя, записанныя по книгамъ счетоводства въ открытые для каждаго смѣтнаго подраздѣленія или для каждой отдѣльной работы счета, служатъ оправдательными документами къ отчетамъ объ этихъ расходахъ и отсылаются, вмѣстѣ съ этими отчетами, въ центральное правленіе дороги.

Указанный здѣсь порядокъ требованія матеріаловъ для надобностей эксплуатаціи дорогъ примѣняется также и къ снабженію матеріалами второстепенныхъ магазиновъ и складовъ, которые обыкновенно получаютъ свои запасы изъ главнаго магазина, а также къ переводу матеріаловъ изъ склада въ складъ. Въ этомъ случаѣ требованіе въ главный магазинъ поступаетъ изъ второстепенныхъ складовъ, вытребованные предметы посылаются въ второстепенные склады при накладныхъ и въ полученіи матеріаловъ выдается квитанція на общемъ основаніи, съ тою только разницею, что, въ случаѣ производства разцѣнки предметовъ въ центральномъ счетоводствѣ,

всѣ эти обороты остаются только въ количествѣ, безъ выполненія въ магазинѣ или складѣ графъ о цѣнахъ, которыя при этой операціи не имѣютъ значенія. Тѣмъ же путемъ, т. е. помощью накладной и квитанціи, только въ обратномъ смыслѣ, препровождаются въ магазинъ предметы, остающіеся отъ работъ и подлежащіе обратной сдачѣ, съ уменьшеніемъ стоимости работъ, причемъ цѣны на обратно сданные предметы выставляются сдающимъ или счетоводствомъ, согласно съ установленнымъ на сіе порядкомъ и въ зависимости отъ того, передаются ли совершенно годныя къ употребленію запасныя части или остатки матеріаловъ, истребованныхъ изъ магазина, или же предметы, годные къ употребленію только послѣ исправленія. Совершенно же негодные къ употребленію предметы и, въ особенности, ломъ не цѣнныхъ металловъ поступаютъ въ магазинъ безъ цѣны, а вырученныя отъ продажи ихъ суммы зачисляются въ доходъ дороги.

Расходы по работамъ ремонта пути, его сооруженій и зданій. Порядокъ и правила учета расходовъ по работамъ на содержаніе и ремонтъ пути, его сооруженій и зданій, а также по такъ-называемымъ новымъ работамъ, оказываются менѣе удовлетворительными и менѣе тщательно выработанными, чѣмъ по другимъ отраслямъ хозяйства дорогъ.

Что касается новыхъ работъ и капитальныхъ перестроекъ, то для этого рода расходовъ всегда составляются технические проекты и основанныя на нихъ подробныя смѣты, при этомъ указывается также источникъ для покрытія расходовъ на подобныя работы, т. е. дополнительный облигаціонный или запасный капиталы, допускаемыя правительствомъ $1^1/_2{}^0/_0$ отчисленія изъ валоваго дохода дороги на производство такого рода работъ, или, наконецъ, средства эксплуатаціи. Въ томъ или иномъ случаѣ, если самыя работы производятся подряднымъ способомъ, для учета ихъ не представляется затрудненій. При производствѣ же этихъ работъ хозяйственнымъ способомъ, учетъ ихъ почти на всѣхъ дорогахъ производится открытіемъ для каждой работы отдѣльнаго счета, куда заносятъ всѣ пріобрѣтенные покупкою или истребованные изъ магазиновъ матеріалы, а также употребленную рабочую силу; сія послѣдняя, если работа производится задѣльно, также довольно легко учитывается составленными на основаніи условій найма разсчетами съ рабочими и мастеровыми. Если же рабочая сила употребляется поденная, то учета ея, при существующемъ на русскихъ дорогахъ вполнѣ неразработанномъ еще порядкѣ учета поденныхъ рабочихъ, представляетъ почти непреодолимыя затрудненія.

Относительно же работъ на текущій ремонтъ сооруженій и зданій, необходимо замѣтить, что основнымъ документомъ для этихъ работъ служатъ наряды, выдаваемые начальникомъ службы на приступъ къ каждой отдѣльной работѣ, съ обозначеніемъ опредѣленной для сего суммы, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ съ указаніемъ количества необходимыхъ для сего матеріаловъ и рабочей силы, согласно составляемой для сего сокращенной смѣтѣ, съ указаніемъ также источника, кредита или смѣтнаго подраздѣленія для

покрытія сихъ расходовъ. За симъ, такъ какъ всѣ подобныя, весьма многочисленныя, большею частью мелочныя работы производятся почти исключительно поденными мастеровыми и рабочими, причемъ эти рабочіе въ теченіи одного дня нерѣдко переходятъ съ одной работы на другія, относящіяся къ другимъ нарядамъ, и самые матеріалы, заготовленные для одпѣхъ работъ, также очень часто расходуются на другія, то, хотя на нѣкоторыхъ дорогахъ и открываются особые счета по каждому выданному наряду, очевидно, что учетъ всѣхъ этихъ работъ теряетъ всякое фактическое значеніе. Еще менѣе доступны правильному учету расходы на содержаніе и ремонтъ земляного полотна, откосовъ и канавъ, расходы на зимній ремонтъ пути и проч. подобнаго рода работы, производимыя иногда безъ предварительныхъ смѣтъ, частью имѣющимися на дорогахъ постоянными рабочими артелями и большею частью наемными поденными рабочими.

Расходы на тягу поѣздовъ. Дѣйствующія въ настоящее время на многихъ желѣзныхъ дорогахъ правила и положенія счетоводства, предусматривающія учетъ хозяйственныхъ, по службѣ подвижнаго состава и тяги, расходовъ, могутъ быть признаны удовлетворительными. Этими правилами установленъ прежде всего порядокъ собиранія полныхъ статистическихъ данныхъ о пробѣгѣ и вообще о службѣ подвижнаго состава, а затѣмъ и основанный на этомъ пробѣгѣ порядокъ учета расходовъ на окладныя и неокладныя выдачи личному составу по тягѣ поѣздовъ, расходовъ топлива для паровозовъ и смазки для паровозовъ и вагоновъ, въ связи съ расходами на выдачу премій за ихъ сбереженіе противъ дѣйствующихъ нормъ, расходовъ на водоснабженіе паровозовъ, на чистку подвижнаго состава и проч. Учетъ всѣхъ этихъ расходовъ, производство которыхъ основано на дѣйствующихъ нормахъ, сообразно числу верстъ пробѣга каждаго рода подвижнаго состава, въ большинствѣ случаевъ производится также весьма простыми пріемами. Основными документами для этого учета на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ служатъ рапорты машинистовъ и главныхъ-кондукторовъ, представляемые ими послѣ каждой отдѣльной поѣздки и заключающіе въ себѣ въ сжатой формѣ и въ должныхъ рубрикахъ всѣ данныя о движеніи паровоза отдѣльно или въ поѣздахъ, съ указаніемъ маневровъ, прицѣпки и отцѣпки подвижнаго состава, о времени пройденнаго пути, о взятыхъ на паровозъ количествахъ топлива и смазки; причемъ требованіе сихъ предметовъ производится, какъ выше сказано, по особымъ купонамъ, отрѣзываемымъ отъ рапортовъ машинистовъ, такъ что по количеству недостающихъ на рапортѣ купоновъ ведется разсчетъ о количествѣ истребованныхъ машинистами матеріаловъ. Всѣ таковыя данныя какъ о пробѣгѣ подвижнаго состава, такъ и о проѣздѣ паровозной прислуги и объ израсходованныхъ ею матеріалахъ, группируются въ счетоводствѣ, смотря по роду свѣдѣній, въ отдѣльныя по паровозамъ и машинистамъ таблицы, которыя затѣмъ сводятся въ общіе своды о разсчетахъ съ паровозною прислугою, о службѣ подвижнаго состава и о всѣхъ вообще родахъ расходовъ по тягѣ по мѣся-

цамъ и годамъ. Такія свѣдѣнія о службѣ подвижнаго состава, сгруппированныя изъ-года-въ-годъ, на многихъ желѣзныхъ дорогахъ сведены за все время эксплуатаціи дорогъ и содержатъ самыя подробныя, весьма обстоятельныя данныя о службѣ каждаго изъ паровозовъ и классныхъ вагоновъ въ отдѣльности, съ момента поступленія ихъ на линію, съ указаніемъ времени и стоимости большихъ ремонтовъ и съ детальными свѣдѣніями о ремонтѣ главныхъ частей паровозовъ и вагоновъ, а также о стоимости малаго и мелкаго ремонта ихъ по годамъ.

Расходы на ремонтъ подвижнаго состава. Для учета сихъ расходовъ на многихъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ дѣйствуетъ весьма тщательно выработанное положеніе, которое предусматриваетъ:

а) порядокъ поступленія подвижнаго состава въ большой ремонтъ, а именно, освидѣтельствованіе, техническое описаніе и смѣту предположенныхъ работъ.

б) порядокъ учета рабочей силы, употребляемой въ мастерскихъ сдѣльно или поденно, а также порядокъ разсчета съ мастеровыми и рабочими за произведенныя ими работы и порядокъ распредѣленія рабочей силы на отдѣльные роды и группы работъ, предположенныя въ вышеуказанномъ техническомъ описаніи и смѣтѣ, прилагаемыхъ къ выданному мастерскимъ заказу;

в) порядокъ учета матеріаловъ и запасныхъ частей, употребленныхъ на работы, также съ совершенно точнымъ распредѣленіемъ сихъ матеріаловъ по каждому отдѣльному роду и группъ работъ, входящихъ въ составъ общаго заказа; наконецъ

г) учетъ обратно сданныхъ въ магазинъ предметовъ, оставшихся отъ работъ, имѣющій цѣлью уменьшеніе стоимости даннаго заказа.

На многихъ дорогахъ дѣло поставлено такимъ образомъ, что мастерскія сами не располагаютъ никакими матеріалами; послѣдніе находятся исключительно въ вѣдѣніи магазина и матеріальной службы, оттуда каждый матеріалъ или запасная часть отпускается по особымъ требованіямъ, въ томъ количествѣ, въ какомъ онъ необходимъ для данной именно работы, съ непосредственнымъ отнесеніемъ отпущеннаго предмета не только на данный заказъ, но и на детальные счеты каждой группы работъ, входящихъ въ него.

Для составленія упомянутхъ описаній и смѣты, въ положеніи выработана подробная кассификація работъ по группамъ и видамъ, согласно главнѣйшимъ составнымъ частямъ паровозовъ и тендеровъ и разнаго класса и вида вагоновъ; согласно же этимъ техническимъ документамъ составляется и утверждается начальникомъ службы подвижнаго состава заказъ или нарядъ мастерскимъ на производство работъ;

Весь этотъ учетъ, обнимающій, какъ видно изъ изложеннаго, всѣ безъ исключенія фазисы каждой отдѣльной работы, требуетъ, конечно, для правильнаго и удовлетворительнаго своего исполненія, совершенно точныхъ и вполнѣ

цѣлесообразныхъ пріемовъ и удачно выработанныхъ, возможно болѣе простыхъ формъ отчетности. Указанная здѣсь точность и стройность всей системы отчетности по работамъ мастерскихъ, представляются особенно необходимыми, въ виду того, во 1-хъ, что по существующему на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ порядку, удовлетвореніе мастеровыхъ и рабочихъ платою, хотя бы за работы, исполненныя и сдѣльно, производится въ видѣ мѣсячныхъ окладовъ, и съ перваго взгляда сумма, уплаченная мастеровымъ, не стоитъ вовсе ни въ какой связи со стоимостью данной работы, на которую отнесена эта рабочая сила, вслѣдствіе чего вызываются двойственные разсчеты, съ одной стороны, для учета рабочихъ, а съ другой, для распредѣленія выданныхъ рабочимъ суммъ на соотвѣтственные номера и группы заказовъ, и, во 2-хъ, что самые матеріалы и запасныя части, находящіеся въ магазинахъ и складахъ, какъ выше указано было, на большинствѣ русскихъ дорогъ отпускаются на работы по требованіямъ мастерскихъ, безъ обозначенія ихъ стоимости, только счетомъ единицъ, мѣрою и вѣсомъ, стоимость же предметовъ, опредѣляется и разцѣнивается счетоводствомъ (центральнымъ или счетоводствомъ службы) по каждому требованію матеріаловъ въ отдѣльности и затѣмъ уже всякій такой отпускъ записывается какъ по количеству, такъ и по цѣнѣ, матеріаловъ въ счетъ расходовъ по каждой работѣ, или группѣ работъ соотвѣтствующаго заказа.

Изъ изложеннаго видно, что, при дѣйствующемъ на нашихъ дорогахъ способѣ веденія счетовъ по заказамъ, является полная картина стоимости ремонта подвижнаго состава не только по каждому паровозу, тендеру и вагону, находившемуся въ ремонтѣ, но и въ отдѣльности по каждой детальной работѣ, входящей въ составъ этого ремонта, причемъ по каждой изъ сихъ детальныхъ работъ получаются подробныя свѣдѣнія о количествѣ и стоимости употребленныхъ въ дѣло рабочей силы и матеріаловъ, за вычетомъ стоимости сданныхъ въ магазинъ годныхъ для дѣла предметовъ. Всѣ эти данныя получаются въ связи съ этими же работами и расходами, предположенными по смѣтѣ и въ техническомъ описаніи работъ, и составляютъ самый полный отчетъ по каждой работѣ.

Составляемые такимъ образомъ отчеты, вмѣстѣ со смѣтами и актомъ объ освидѣтельствованіи работъ и испытаніи вышедшаго изъ ремонта подвижнаго состава ѣздою по линіи, поступаютъ, для техническаго контроля, въ техническое отдѣленіе службы, а на нѣкоторыхъ дорогахъ въ технической контроль при центральномъ правленіи дорогъ.

Учетъ расходовъ на текущій ремонтъ подвижнаго состава производится по постояннымъ *годовымъ заказамъ* выдаваемымъ на каждый паровозъ и на каждую серію вагоновъ, на которые относятся рабочая сила и истребованныя изъ магазиновъ запасныя части и матеріалъ, порядкомъ, установленнымъ для большаго ремонта.

Прочіе расходы эксплуатаціи. Отчетность и счетоводство всѣхъ остальныхъ отраслей разнороднаго хозяйства дорогъ не представляютъ, по суще-

ству и свойству самыхъ операцій, ничего интереснаго. Главнѣйшіе изъ такихъ расходовъ, какъ напримѣръ, по службѣ движенія, по службѣ телеграфа и проч., на содержаніе личнаго состава, на матеріалы и на работы, учитываются общимъ, указаннымъ выше для подобныхъ расходовъ, порядкомъ.

О статистическихъ данныхъ, связанныхъ съ расходною отчетностью. Одновременно съ исполненіемъ изложенныхъ здѣсь обширныхъ счетныхъ пріемовъ, установленныхъ для полнаго обзора и учета всѣхъ операцій по хозяйству, на всѣхъ русскихъ дорогахъ собирается и разработывается весьма обширный статистическій матеріалъ, который, въ общихъ сводахъ, доставляетъ вполнѣ закопченныя и весьма богатыя данныя по всѣмъ службамъ управленія дорогъ, достаточно подробныя для руководства при направленіи дѣла ихъ эксплуатаціи. Такъ, имѣются данныя не только вообще о службѣ всего подвижнаго состава, но и о всѣхъ болѣе значительныхъ частяхъ его, какъ напр., о пробѣгѣ осей, колесъ и бандажей всякаго рода подвижнаго состава, о службѣ и смѣнѣ частей паровозовъ, какъ-то, котловъ, топокъ, рѣшетокъ, цилиндровъ и проч. частей движущаго механизма, а также данныя о службѣ рельсовъ, шпалъ, скрѣпленій, телеграфныхъ столбовъ и проч. Всѣ таковыя данныя, конечно, имѣютъ важное значеніе при обсужденіи разныхъ вопросовъ, касающихся хозяйства дорогъ, и при оцѣнкѣ результатовъ ихъ дѣятельности и могутъ постепенно содѣйствовать окончательному установленію, по расходной отчетности, одинаково на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ примѣняемой, вполнѣ закопченной и стройной системы счетоводства, подобную той, какая установлена по доходамъ.

Можно надѣяться, что существующая нынѣ центральная организація, въ лицѣ Общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, вѣдающая интересы всего русскаго желѣзнодорожнаго дѣла, разработавшая уже и продолжающая разработывать многіе вопросы нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, приметъ на себя инйціативу и въ этомъ весьма важномъ дѣлѣ и, при содѣйствіи имѣющихся на русскихъ дорогахъ въ достаточномъ числѣ компетентныхъ лицъ, разработаетъ вполнѣ примѣнимое на практикѣ, возможно болѣе упрощенное *общее положеніе* о счетоводствѣ и отчетности по расходамъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Отдѣлъ V.

Отдѣлъ V.

ОСНОВНЫЯ ДАННЫЯ О ПОСТРОЙКѢ И ЭКСПЛУАТАЦІИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ ВЪ РОССІИ.

Глава I. Финансовыя условія постройки и непосредственные результаты эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

„ II. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи.

„ III. Измѣненіе формъ владѣнія желѣзными дорогами.

Пять статистическихъ таблицъ о постройкѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Отдѣла V-го

Глава I.

Финансовыя условія постройки и непосредственные результаты эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

стран.

Ст. 1. Исторія постройки желѣзнодорожной сѣти съ финансовой стороны. . . 1

Постройка желѣзныхъ дорогъ до 1856 года включительно 1
Главное общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и вліяніе французскихъ инженеровъ и капиталистовъ 3
Рыго-витебская линія. Англійскія компаніи. Неудача концессіи на линію Москва-Саратовъ 5
Неуспѣхъ слѣдующихъ концессій 5
Право выпуска облигацій. Участіе земствъ. Соисканательства концессій. Негарантированныя дороги 7
Способъ торговъ. Нормальныя концессіи 13
Узкоколейныя дороги. 16
Особыя затрудненія по Кіево-брестской дорогѣ. 17
Русское общество пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги . . . 19
Установленіе первыхъ правилъ выдачи концессій 20
Новый случай уступки казенной дороги частному обществу 21
Принципъ временной гарантіи дохода 21
Установленіе новыхъ правилъ выдачи концессій. Публичная подписка на акціи. 23
Правила для производства въ министерствахъ дѣлъ о новыхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ 24
Послѣдняя осуществившаяся концессія на магистральную линію 25
Консолидированныя облигаціи 25
Возобновленіе постройки дорогъ казною 26
Постройка продолженій дорогъ и вѣтвей ихъ существующими обществами . . 27
Послѣднія событія. 28

Ст. 2. Выводы по доходамъ и расходамъ эксплуатаціи дорогъ 29

Развитіе сѣти 29
Пассажирское движеніе 29
Товарное движеніе 30
Валовой доходъ 32
Валовой расходъ 32
Расходъ на передвиженіе пассажира и пуда на версту 33

Ст. 3. Выводы по личному составу 36

Число лицъ, занятыхъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. 36
Расходъ на содержаніе служащихъ и рабочихъ 37
Несчастные случаи со служащими и рабочими 40

Ст. 4. Выводы о степени безопасности проѣзда. 43

Глава I.

Финансовыя условія постройки и непосредственные результаты эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Въ приложеніи къ настоящему „Очерку“ имѣются статистическія таблицы, изображающія въ числовыхъ данныхъ постепенное развитіе русской желѣзнодорожной сѣти какъ по ея протяженію, такъ и по результатамъ эксплуатаціи. Для лучшаго объясненія этихъ результатовъ и другихъ явленій, связанныхъ съ существованіемъ у насъ желѣзныхъ дорогъ, необходимо припомнить, хотя вкратцѣ, подробности самаго возникновенія и постепеннаго распространенія нашей сѣти.

Въ отношеніяхъ техническомъ и административномъ въ предыдущихъ отдѣлахъ „Очерка“ уже представлено достаточно свѣдѣній для сужденія о вліяніи прошлаго на современное положеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ; остается бросить взглядъ на положеніе ихъ въ финансовомъ отношеніи, что будетъ въ особенности полезно при сравненіи нашей сѣти съ желѣзными дорогами другихъ государствъ. Поэтому въ настоящую главу введена первою статьею исторія постройки нашей сѣти преимущественно съ финансовой стороны.

Ст. 1. Исторія постройки желѣзнодорожной сѣти съ финансовой стороны.

Исторія постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, въ виду особыхъ обстоятельствъ, въ которыхъ находилось государство, представляетъ спеціальный интересъ. Ниже приведены главнѣйшіе характеристическіе моменты изъ этой исторіи по 1876 годъ, по даннымъ изъ сочиненія И. С. Бліоха „Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи“ *), а за симъ эти свѣдѣнія пополнены данными изъ Статистическаго сборника Министерства путей сообщенія.

Постройка желѣзныхъ дорогъ до 1856 года включительно. Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи началось еще въ 1836 году постройкою линіи

*) С.-Петербургъ. 1878 г.

между С.-Петербургомъ и Павловскомъ. Она сооружена на средства акціонернаго общества, уставъ коего и въ настоящее время могъ бы служить образцомъ для подъѣздныхъ путей. Затѣмъ, въ 1842 году рѣшено было строить желѣзную дорогу между Петербургомъ и Москвою на счетъ казны. Постройка этой дороги начата была въ іюнѣ 1843 года, но открытіе для движенія на всемъ протяженіи послѣдовало только 1 ноября 1851 г. Если даже исключить два года, въ которые, по причинѣ венгерской кампаніи и финансоваго кризиса, на постройку отпускались только незначительныя суммы, все-таки окажется, что на сооруженіе Николаевской дороги употреблено слишкомъ шесть лѣтъ.

На основаніи составленныхъ смѣтъ, объявлено было, что для сооруженія Николаевской дороги потребуется всего отъ 40 до 50 милл., но въ дѣйствительности оказалось, что къ 1862 году было израсходовано 131.420.402 руб., или на версту 217.583 р., въ томъ числѣ собственно на сооруженіе дороги съ 1842 по 1852 г. 66.854.113 руб. или на версту 110.686 р., и на прочіе расходы, также на производство платежей по займамъ, 64.566.289 руб., на версту 106.897 р. Для наглядности понятія о стоимости сооруженія Николаевской желѣзной дороги сравнительно съ построенными въ послѣднее время дорогами, слѣдуетъ замѣтить, что при постройкѣ Николаевской дороги, получившей сразу два пути, балластъ обошелся въ 7.807 р. съ версты, а устройство верхняго строенія въ 3.538 руб. съ версты.

Хотя за Николаевскою дорогою и въ то время уже признавалось самое выгодное положеніе, результаты эксплуатаціи ея въ первые годы не поощряли къ дальнѣйшему построенію желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1856 году, т. е. черезъ 5 лѣтъ послѣ открытія всей дороги, чистый доходъ отъ ея эксплуатаціи составлялъ всего 796.000 р., а въ 1857 г., хотя онъ и возросъ до 2.584.000 р., государственное казначейство получило изъ этого чистаго дохода лишь одинъ милліонъ, такъ какъ остальныя деньги израсходованы на разныя потребности дороги. Въ послѣдующеее время, съ 1858 по 1862 годъ, чистый доходъ дороги колебался около $2^1/_2$ милліоновъ рублей. Между тѣмъ на уплату процентовъ требовалось, смотря по состоянію вексельнаго курса, отъ $6^1/_4$ до 7 милліоновъ.

Въ царствѣ Польскомъ дороги начали строиться также съ 1841 года. Въ 1841 г. была проектирована конно-желѣзная дорога отъ Варшавы по направленію Скерневицъ, Петроковъ и Ченстоховъ къ австрійской границѣ, для удешевленія проѣзда пассажировъ въ Вѣну. Съ этою цѣлію бывшій намѣстникъ Царства Польскаго, князь Варшавскій графъ Паскевичъ-Эриванскій разрѣшилъ приступить къ постройкѣ означенной дороги отъ гор. Варшавы на средства Царства Польскаго. Затѣмъ неоконченная постройка продолжалась уже на средства правительства, подъ управленіемъ инженеръ-генерала Э. И. Герсфельдъ, для паровозной дороги и въ 1845 году открыто было первоначальное паровозное движеніе. До 1857 года эксплуатація производилась правительствомъ, а съ 1857 года дорога передана на 75 лѣтъ частному обществу на слѣдующихъ главныхъ условіяхъ:

За право пользованія дорогою общество уплачиваетъ правительству ежегодно 240.000 руб., по разсчету 4% на затраченный капиталъ въ 6.000.000 руб., а относительно предѣльныхъ тарифовъ подчиняется условіямъ устава Главнаго общества.

Въ 1851 г. 15 февр. состоялось Высочайшее повелѣніе о постройкѣ С.-Петербурго-варшавской жел. дороги средствами правительства. Дорога эта начала строиться отъ С.-Петербурга и въ 1853 г. было открыто движеніе между С.-Петербургомъ и Гатчиною. Военныя же дѣйствія вынудили прекратить окончаніе начатыхъ работъ до Луги и далѣе до Пскова.

Вопросъ о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ возникъ, только благодаря крымской войнѣ, самымъ ощутительнымъ и роковымъ образомъ показавшей невыгодныя, вслѣдствіе огромныхъ разстояній, условія, въ которыя поставлено государство въ отношеніи защиты своихъ границъ. Къ тому же ясно было, что недостатки нашихъ водяныхъ путей, покрытыхъ льдомъ въ теченіи 5—6 мѣсяцевъ, мелеющихъ лѣтомъ и изливающихся въ неблагопріятныя для нашей внѣшней торговли моря, ставятъ непреодолимую преграду успѣшному развитію народнаго хозяйства.

Главное общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и вліяніе французскихъ инженеровъ и капиталистовъ. Вслѣдствіе такого сознанія, по окончаніи крымской войны, въ январѣ 1857 года дано было разрѣшеніе группѣ капиталистовъ, во главѣ которыхъ стояли первоклассные банкирскіе дома, какъ Штиглицъ, Берингъ, Гопе, Перейра, образовать акціонерное общество съ капиталомъ въ 250 милліоновъ рублей, подъ названіемъ „Главное общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ“, для сооруженія 4.000 верстной сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Первоначальный выпускъ акцій Главнаго общества на сумму 75 милл. руб., по причинѣ предшествовавшихъ громадныхъ выпусковъ бумажныхъ денегъ, изгнанія вкладовъ изъ банковъ и дарованія гарантіи въ металлической валютѣ, былъ покрытъ съ излишкомъ, и значительнѣйшая часть акцій, съ выгодою для учредителей (такъ какъ премія составляла болѣе 12 р. на акцію), была ими помѣщена внутри Россіи. Второй выпускъ облигацій въ 1857 году, на сумму 35 милл. руб., также былъ покрытъ съ излишкомъ.

Капиталовъ этихъ было недостаточно для окончанія не только всей сѣти, но даже начатыхъ уже постройкой С.-Петербурго-варшавской и Нижегородской дорогъ, и поэтому въ 1861 г. общество пыталось сдѣлать новый выпускъ 4% облигацій. Обстоятельства нашего денежнаго рынка и кредита самаго общества однако къ означенному времени до того измѣнились, что выпускъ не состоялся и облигаціи могли найти помѣщеніе лишь на сумму 2.359.635 р.

Курсъ акцій Главнаго общества понизился тогда слишкомъ на 10%, такъ что общество находилось въ безвыходномъ положеніи и правительство должно было не только оказать, для окончанія работъ, пособіе въ 33 милл. руб., но и освободить общество отъ обязательства строить дороги изъ Москвы въ Ѳеодосію и изъ Орла или Курска въ Либаву.

Постройка дорогъ, оконченныхъ Главнымъ обществомъ, обошлась: С.-Пе-

тербургско-варшавской — 125,1 мил., на версту 104 тысячи, Нижегородской — 36,1 милл., на версту 88 тысячъ, или на 40% дороже предположеннаго.

Во главѣ учредителей Главнаго общества стоялъ парижскій Credit Mobilier, съ преобладающимъ вліяніемъ Перейровъ; остальные же учредители были только участниками финансоваго синдиката. Вслѣдствіе вліянія Перейровъ, для завѣдыванія техническою и административною сторонами дѣла, были приглашены французскіе инженеры корпуса Ponts et Chaussées, получившіе свое образованіе въ Ecole Polytechnique, привелегированномъ учебномъ заведеніи. Изъ этого корпуса вышли многіе замѣчательные желѣзнодорожные инженеры-строители и даже эксплуататоры, но онъ въ то время отличался нѣсколько тѣснымъ кругозоромъ относительно оцѣнки инженеровъ, не получившихъ образованія въ Ecole Polytechnique, и тѣмъ паче инженеровъ не изъ французовъ.

Самоувѣренность и исключительность нѣкоторыхъ изъ явившихся къ намъ французскихъ инженеровъ и администраторовъ въ дѣйствительности были весьма значительны, а особый почетъ, съ которымъ приняло ихъ русское общество того времени многимъ изъ нихъ вскружило головы. Къ тому же общество наше, обладающее характеристической чертою порицать все свое и впадающее такъ легко въ крайности, восторгаясь на вѣру французскими инженерами, выражалось о нашихъ инженерахъ черезъ-чуръ строго; это дало французскимъ инженерамъ, руководителямъ дѣла, основаніе и возможность устранять отъ него мѣстные элементы и предоставлять большую часть занятій и заработковъ навязываемымъ Перейрами и другими вліятельными лицами ихъ соотечественникамъ, оставшимся безъ мѣстъ послѣ окончанія предпринятыхъ Credit Mobilier дорогъ въ Испаніи и Италіи. Выборъ такихъ агентовъ былъ большею частью неудаченъ: многіе изъ приглашенныхъ лицъ были люди необразованные, въ рѣдкихъ случаяхъ технически подготовленные, но считавшіе себя въ правѣ подражать основательно приготовленнымъ инженерамъ корпуса Ponts et Chaussées; между тѣмъ у насъ, и среди тогдашнихъ инженеровъ путей сообщенія встрѣчались многіе, весьма способные и обладающіе высокими нравственными качествами дѣятели; достаточно вспомнить имена Кербедза, Журавскаго, Евреинова, Кенига, Павловскаго, Рерберга...

При такихъ условіяхъ, между французскими инженерами и нашими инженерами путей сообщенія незамедлилъ обнаружиться полный антагонизмъ, перешедшій вскорѣ и на самое Министерство, которое ко всѣмъ дѣйствіямъ руководителей Главнаго общества начало относиться враждебнымъ образомъ. Такія отношенія между французскими инженерами, съ одной стороны, и русскими инженерами и Министерствомъ путей сообщенія, съ другой стороны, вредили дѣлу. Антагонизмъ этотъ стоилъ Россіи, вѣроятно, десятки милліоновъ и задержалъ дальнѣйшее развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ на многіе годы, тѣмъ болѣе, что многіе изъ французскихъ инженеровъ почти не заботились объ экономіи въ производствѣ работъ, а техническія требованія ихъ, для государства, не богатаго средствами, какъ Россія того времени, отличались непрактичностью.

При всемъ томъ, нельзя не признать, что французскіе инженеры доставили не малую пользу Россіи тѣмъ, что внесли въ наше желѣзнодорожное дѣло систему, пріемы и формы болѣе усовершенствованные, чѣмъ существовавшіе при постройкѣ и эксплуатаціи Николаевской желѣзной дороги, а борьба съ русскими инженерами путей сообщенія побудила послѣднихъ болѣе серьезно относиться къ названному дѣлу, чѣмъ это могло быть до того времени.

Рижо-витебская линія. Англійскія компаніи. Неудача концессіи на линію Москва—Саратовъ. Благопріятный пріемъ, который нашли въ публикѣ акціи Главнаго общества, поощрилъ Рижскій биржевой комитетъ, въ началѣ 1858 года, предпринявшій постройку Рижско-динабургской дороги, удовольствоваться правительственною гарантіею въ $4^1/_2\%$ на поверстную стоимость въ 53.561 р. метал.

По образцу Рижско-динабургской дороги выстроилась и Динабургско-витебская, съ акціонернымъ капиталомъ въ 66.872 р. на версту, пользующимся 5% металлической гарантіею.

Обѣ дороги эти построены были англійскими инженерами-подрядчиками.

Въ томъ же 1858 году разрѣшена постройка Волго-донской дороги, а въ 1859 году—Московско-ярославской, Саратовской и Риго-митавской желѣзныхъ дорогъ. Но условія денежнаго рынка измѣнились и образовавшіяся общества этихъ дорогъ уже встрѣтили препятствія къ исполненію принятыхъ на себя обязательствъ. Акціи общества Саратовской желѣзной дороги понизились въ цѣнѣ на 50%, и, несмотря на отдаленіе сроковъ постройки и увеличеніе гарантіи до 5%, оказалось невозможнымъ собрать капиталъ, въ силу чего, въ январѣ 1863 года правительство разрѣшило обществу ограничиться постройкою дороги отъ Москвы до Рязани, съ правомъ выпуска облигацій на 5 милл. руб.

Московско-ярославская дорога начата постройкою до Сергіевскаго посада еще въ 1859 г. и для сооруженія ея образовалось акціонерное общество съ капиталомъ въ 4.050.000 р. безъ всякой гарантіи и субсидіи отъ правительства.—Но изъ числа 27.000 акцій, по 150 руб. каждая, не были окончательно оплачены 5.166 акцій, а потому пришлось и этому обществу прибѣгнуть къ ссудѣ отъ правительства, которая и дана была въ 1861 г. въ размѣрѣ 588.525 р.

Неуспѣхъ послѣдующихъ концессій. Несмотря на весьма тяжелое положеніе государственныхъ финансовъ и кредита, забота о сооруженіи необходимѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ не переставала стоять на первомъ планѣ нашей финансовой администраціи, и въ этомъ отношеніи нельзя не отдать ей полной справедливости за свѣтлый взглядъ и твердую волю, которые проявились въ постоянной поддержкѣ, оказываемой при выдачѣ новыхъ концессій съ цѣлью добыть капиталы на постройку дорогъ. Но задача эта, даже при предлагаемыхъ, исключительно выгодныхъ условіяхъ концессій, была вовсе не легка, какъ въ этомъ можно убѣдиться изъ слѣдующихъ фактовъ:

Еще въ маѣ 1857 года торговый домъ Томсонъ Бонаръ и К^0, графы Ржевускій, Адлербергъ 2-й, Голенищевъ-Кутузовъ и Лубенскій, князья С. Долгорукій и Л. Кочубей, гг. Бенкендорфы и г. Сафроновъ получили концессію на сооруженіе желѣзной дороги изъ Одессы, черезъ Кіевъ, до встрѣчи съ предположенными Ѳеодосійскою или Либавскою дорогами, протяженіемъ до 1.400 верстъ, съ гарантіею правительства 5% на 60 лѣтъ и на капиталъ 53.000 р. съ версты, или 4½% на 75 лѣтъ, на капиталъ 50.000 р. Затѣмъ, въ маѣ 1858 года новая компанія учредителей, къ которой присоединились и прежніе, получила дозволеніе на постройку дорогъ отъ Одессы до Бердичева и черезъ Кіевъ до Курска, на тѣхъ же условіяхъ. Но какъ прежніе, такъ и новые учредители предоставленнымъ имъ правомъ, за невозможностію собрать капиталы, не могли воспользоваться.

Въ мартѣ 1863 года вновь выдана была концессія на постройку дороги отъ Одессы до Кіева, съ вѣтвью до р. Днѣстра, всего длиною 647 верстъ, съ 5% правительственною гарантіею уже на увеличенный капиталъ 84.000 руб. съ версты; но въ назначенный по уставу годичный срокъ учредители не были въ состояніи реализировать даже половины перваго выпуска акцій и общество объявлено также не состоявшимся.

Такой же неудачный исходъ имѣла попытка построить желѣзную дорогу, признанную одною изъ важнѣйшихъ, но исключенную въ 1861 году изъ обязательствъ Главнаго общества по его несостоятельности, а именно, дорогу отъ Москвы къ Черному морю. Въ іюлѣ 1863 г. былъ утвержденъ договоръ на линію отъ Москвы до Севастополя, съ вѣтвью къ антрацитовымъ копямъ, съ англійскими учредителями Пальмеромъ, Фрюлингомъ, Гешеномъ, Гиббсомъ и К^0. При всей выгодности этого договора учредители не могли привести его въ исполненіе. Назначенный для образованія капитала срокъ былъ продолженъ до 1-го ноября 1864 года; тѣмъ не менѣе, общество не могло состояться.

Такимъ образомъ, постройка дорогъ отъ Москвы къ Черному морю и отъ Одессы къ Кіеву и Курску, несмотря на то, что предпріятія эти получали обезпеченіе выгодной затраты на нихъ капиталовъ не только въ видѣ правительственной гарантіи, но и несомнѣнною будущею доходностью самыхъ дорогъ, не могла состояться, и правительство вынуждено было, даже при стѣсненномъ финансовомъ положеніи, начать на собственныя средства постройку этихъ дорогъ частями отъ Одессы до Балты и отъ Москвы до Орла, а затѣмъ отъ Балты до Елисаветграда и отъ Орла до Курска.

Объ эти постройки замѣчательны по энергіи, съ которою исполнялись, а также потому, что на нихъ были испытаны два новые способа веденія дѣла, содѣйствовавшіе скорости производства работъ и уменьшенію стоимости сооруженія *).

*) Дорога отъ Одессы строилась, подъ главнымъ наблюденіемъ Новороссійскаго генералъ-губернатора, особымъ распорядителемъ борономъ Унгернъ-Штернбергомъ, инженерами, большею частью русскими, окончившими курсъ заграницей, и на большей части протяженія, по недостатку мѣстныхъ рабочихъ рукъ, рабочими командами, изъ штрафныхъ солдатъ (до 7.500 челов.) и изъ арестантовъ гражданскаго вѣдомства (1.500 челов.). Дорога отъ Москвы строилась, подъ главнымъ наблюденіемъ Министерства путей сообщенія, инженерами, окончив-

Участь обществъ Московско-севастопольской и Одесско-кіевской дорогъ была раздѣлена и обществомъ, образованнымъ для постройки желѣзной дороги отъ Орла до Витебска англійскимъ подданнымъ, баронетомъ сэромъ Мортономъ Пито, который, внесши залогъ въ 230.000 фунт. стерл., обязался въ декабрѣ 1865 г. построить эту дорогу за 83.449 руб. съ версты, при правительственной гарантіи дохода въ $5^1/_{12}$%. Къ назначенному сроку капиталъ не могъ быть собранъ и учредителю дана была отсрочка на 3 мѣсяца *).

Послѣ того, по ходатайству брюссельскаго банкирскаго дома Бишоффсгейма и К°, вступившаго въ права сэра Мортона Пито, срокъ для образованія общества былъ вновь продолженъ, до 1-го декабря 1866 г. Но и къ этому сроку общество не могло состояться.

Въ это время, въ виду неблагопріятнаго дѣйствія, которое производили на государственный кредитъ учрежденныя общества, повсюду искавшія капиталовъ и объявляемыя за симъ несостоявшимися, правительство приняло рѣшеніе воздерживаться отъ учрежденія концессій и выдавать только предварительныя удостовѣренія. Первое такое удостовѣреніе было выдано въ 1865 году графу Э. Т. Баранову и К°. Въ этомъ удостовѣреніи значилось, что, въ случаѣ пріисканія ими капиталовъ, концессія на дорогу Курско-азовскую имъ будетъ выдана, съ опредѣленіемъ поверстной стоимости дороги въ 84.037 рублей.

Но пріисканіе капиталовъ, въ теченіи послѣдующихъ двухъ лѣтъ, оказалось тоже невозможнымъ, и выданное учредителямъ удостовѣреніе потеряло свою силу 31-го января 1867 года.

Уступочнымъ договоромъ, выданнымъ баронету Пито на постройку Орловско-витебской дороги, и выдачею подобныхъ удостовѣреній заканчивается періодъ безуспѣшныхъ попытокъ строить желѣзныя дороги посредствомъ выдачи концессій иностраннымъ финансовымъ знаменитостямъ и открывается второй, болѣе удачный для государства, періодъ сооруженія сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Право выпуска облигацій. Участіе земствъ. Соискательства кон-

---

шими курсъ въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія и состоящими на государственной службѣ, хозяйственнымъ распоряженіемъ, съ устраненіемъ нормъ Урочнаго положенія и справочныхъ цѣнъ и съ обѣщаніемъ выдачи строителямъ премій за сбереженія противъ утвержденной разцѣночной вѣдомости. Первый способъ былъ примѣненъ еще на линіяхъ отъ Елисаветграда до Крюкова, на Днѣпрѣ, и отъ Раздѣльной до Кишинева и далъ среднюю поверстную стоимость около 48.000 руб. кред. Кромѣ этихъ линій, баронами Унгернъ-Штернбергомъ построены еще отъ Крюкова до Кременчуга и отъ Знаменки до Николаева. Второй способъ въ примѣненіи къ Московско-курской дорогѣ основывался на утвержденной поверстной стоимости въ 61.000 руб. кредитныхъ. Послѣ построенія Московско-курской дороги этотъ способъ примѣнялся ко всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, которыя сооружались казною, и примѣняется до настоящаго времени, по разцѣночнымъ вѣдомостямъ, утверждаемымъ для каждой дороги особо.

*) Максъ Вирть въ «Исторіи торговыхъ кризисовъ» (переводъ Конради) объ этомъ желѣзнодорожномъ предпринимателѣ выражается слѣдующимъ образомъ: «Каждый разъ, какъ въ какой-нибудь отдаленной странѣ въ Швеціи, Америкѣ и т. д. желѣзнодорожный комитетъ не могъ найти охотниковъ подписаться на его акціи, появлялся Пито и умѣлъ посредствомъ разныхъ манипуляцій нажить еще барыши тамъ, гдѣ обыкновенныя компаніи терпѣли убытокъ».

Тѣмъ не менѣе, столь опытный предприниматель для Россіи не могъ найти капиталовъ.

цессій. Негарантированныя дороги. Обществомъ, сдѣлавшимъ вышеозначенный благопріятный поворотъ въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, является утвержденное въ мартѣ 1865 года за П. Г. фонъ-Дервизомъ для постройки и эксплуатаціи Рязанско-козловской дороги, капиталъ которой, разсчитанный по 75.965 р. м. съ версты, образовался выпускомъ $^1/_3$ акцій и $^2/_3$ облигацій съ 5% гарантіей.

Въ постройкѣ Рязанско-козловской дороги въ первый разъ встрѣчаемся съ двумя нововведеніями, которымъ предназначено было имѣть громадное вліяніе на развитіе сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Во-первыхъ, до постройки Рязанско-козловской дороги, капиталы обществъ образовывались преимущественно посредствомъ выпуска акцій, которыя въ виду риска, какой, по всеобщему мнѣнію, при гарантіи, начинающей свое дѣйствіе только послѣ открытія дороги, представляла постройка, не пользовались расположеніемъ капиталистовъ; съ этого же времени акціи получаютъ второстепенное значеніе, составляя отъ $^1/_3$ до $^1/_4$ части всего капитала, остальная же часть его получалась посредствомъ выпуска облигацій.

Во-вторыхъ, выпускъ облигацій производится въ прусскихъ талерахъ, съ цѣлью открыть для помѣщенія акцій германскіе рынки.

За симъ, Рязанско-козловская дорога была открыта для движенія въ короткій, не бывалый до того времени, срокъ.

Послѣ разрѣшенія Рязанско-козловской дороги, новыхъ концессій не выдавалось болѣе года. Но затѣмъ, когда сдѣлались извѣстны громадные барыши, полученные отъ постройки Рязанско-козловской дороги, на полученіе концессій явилось множество соискателей, при чемъ въ число конкуррентовъ вступилъ новый элементъ—земство, которому правительство выражаетъ вообще расположеніе дать предпочтеніе передъ другими соискателями.

Въ августѣ 1866 года выдается земству Воронежской губерніи концессія на постройку Козлово-воронежской дороги, съ 5% гарантіею на капиталъ въ 73.500 руб. на версту. Земство Воронежской губ., однако-жь, само не строило дороги, а передало концессію С. С. Полякову.

Въ декабрѣ того же года утверждена концессія на постройку Курско-кіевской дороги, при которой въ первый разъ дѣлается опытъ, хотя еще весьма несовершенный, примѣненія конкурренціи, отдѣленія процесса постройки отъ эксплуатаціи и прямаго участія правительства въ составленіи капитала.

Поступившія многія заявленія разматривались особою коммиссіею изъ членовъ Комитета желѣзныхъ дорогъ и затѣмъ въ Комитетѣ министровъ. Концессія утверждена была 24 декабря 1866 года, за гг. П. фонъ-Дервизомъ, княземъ С. А. Долгоруковымъ и К. Ф. фонъ-Меккомъ на слѣдующихъ главныхъ условіяхъ: 1) постройка дороги передана учредителямъ на подрядныхъ основаніяхъ за оптовую плату и 2) по принятіи дороги правительствомъ образуется акціонерное общество продажею поступившихъ въ распоряженіе правительства акцій на капиталъ 1.500.000 ф. ст. и передачею дороги со всѣми принадлежностями въ пользованіе этого общества.

Исполненіе всѣхъ условленныхъ работъ и поставокъ должно было быть произведено за оптовую плату (при тогдашнемъ курсѣ 7 руб. 80 коп. за ф. ст.), 67.794 руб. кредитныхъ на версту.

Источниками платежа имѣли служить: 1) суммы Государственнаго казначейства, взамѣнъ которыхъ поступали на 1.500.000 ф. ст. акціи, оставляемыя правительствомъ за собою, за исключеніемъ $^1/_4$ части (на сумму 375.000 ф. ст.), пріобрѣтенной по нарицательной цѣнѣ учредителями, и 2) суммы, выручаемыя продажей имѣющихъ быть выпущенными учредителями облигацій на 7.000.000 ф. ст. Облигаціи эти правительство впослѣдствіи также оставило за собою.

Въ 1867 году, 1-го марта елецкое земство, получивъ концессію на постройку желѣзной дороги отъ Грязей до Ельца, съ 5% правительственною гарантіею на капиталъ, разсчитанный по 76.268 руб. метал. съ версты, права свои передало С. С. Полякову.

Барыши-ли, мѣстные-ли интересы, или же одновременное вліяніе этихъ обоихъ элементовъ, когда дѣло коснулось постройки дороги отъ Ельца до Орла, вызвали конкурренцію уже трехъ земствъ — ефремовскаго, елецкаго и ливенскаго. Побѣда осталась за елецкимъ земствомъ, которое въ апрѣлѣ 1868 года и получило концессію на постройку желѣзной дороги отъ Ельца до Орла, съ пониженіемъ поверстной стоимости, вслѣдствіе вышеупомянутой конкурренціи, до 70.000 руб. металлическихъ съ версты. Полученная концессія, подобно предыдущимъ, была немедленно передана.

Въ мартѣ 1867 года выдана была весьма характеристическая, служащая доказательствомъ тогдашняго настроенія концессія на постройку Шуйско-ивановской дороги, отъ ст. Новки до Иванова-Вознесенска, М. А. Горбову и И. А. Бусурину, по которой строительный капиталъ опредѣленъ только по 56.616 руб. металл. на версту, безъ правительственной гарантіи, но вмѣстѣ съ тѣмъ объявлено обществу, что если оно начнетъ строить дорогу на свои средства, то правительствомъ будетъ ему дарована (впредь до выпуска облигацій) ссуда въ размѣрѣ половины употребленныхъ имъ суммъ, но не болѣе 1.000.000 руб., и что когда будетъ исполнено не менѣе половины всѣхъ работъ, общество пріобрѣтаетъ право ходатайствовать о назначеніи правительственной гарантіи на весь строительный капиталъ.

Выше было уже указано, что заключенный 17-го декабря 1865 года уступочный договоръ съ баронетомъ Мортономъ Пито, а потомъ съ Бишофсгеймомъ и К°, несмотря на дарованныя имъ отсрочки, на дѣлѣ не оправдался. Въ виду этого земство Орловской губерніи вошло съ ходатайствомъ о дарованіи ему концессіи, на тѣхъ же основаніяхъ, какія были дарованы баронету Пито, но уже, въ виду пріобрѣтенныхъ въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ опытовъ, съ уменьшеніемъ основнаго, гарантируемаго правительствомъ, капатала до 6.000.000 ф. ст. (вмѣсто 6582.500 ф. ст.), т. е. 77.390 руб. металл. съ версты.

Земство просило о выдачѣ ему удостовѣренія, что концессія будетъ ему выдана, если оно въ теченіи 8-ми недѣль представитъ доказательства, что всѣ акціи, на сумму, не превышающую $^1/_4$ капитала, разобраны со взносомъ 10%. Въ январѣ 1867 года требуемое удостовѣреніе и было выдано земству.

Но уже въ февралѣ 1867 года уполномоченные земства, въ виду затрудненій собрать капиталъ, вошли съ новымъ ходатайствомъ о дарованіи облигаціямъ общества безусловной гарантіи, со дня ихъ выпуска, а не со дня открытія дороги для движенія. Ходатайство это, въ виду сознаваемыхъ затрудненій въ пріисканіи капиталовъ, признано уважительнымъ и въ мартѣ 1867 года получило утвержденіе. Въ обезпеченіе предпріятія, общество должно было внести въ одно изъ кредитныхъ учрежденій залогъ 937.500 метал. руб.

Орловское земство, на другой день послѣ полученія концессіи, заключило два контракта:—одинъ на реализацію капитала, поставку рельсовъ, подвижнаго состава и металлическихъ принадлежностей, съ барономъ Френкелемъ, который и внесъ за земство въ Государственный банкъ требуемый залогъ; другой—со строителями Губонинымъ и Казаковымъ на постройку оптомъ полотна дороги и всѣхъ ея сооруженій. Такимъ образомъ, и орловское земство, на подобіе предшествовавшихъ, всѣ права и обязанности свои передало исполнителямъ, въ данномъ случаѣ барону Френкелю, Губонину и Казакову.

Баронъ Френкель, заключивъ, повидимому, весьма выгодный контрактъ и имѣя въ рукахъ удостовѣреніе правительства объ абсолютной гарантіи облигацій, для помѣщенія послѣднихъ, конечно, обратился немедленно за границу, такъ какъ о помѣщеніи какой бы то ни было части облигацій внутри Россіи, при тогдашнихъ обстоятельствахъ, не могло быть и рѣчи. Но дѣло это не было такимъ легкимъ, какъ это можетъ казаться многимъ, мало знакомымъ съ исторіею нашихъ желѣзныхъ дорогъ и финансовъ.

На берлинскомъ рынкѣ, вслѣдствіе переполненія его и нашими, и другими спекулятивными бумагами и вслѣдствіе политическихъ опасеній, не оказалось возможности ни помѣстить орловско-витебскія облигаціи, ни получить какую бы то ни было ссуду подъ залогъ ихъ. Голландскій и парижскій денежные рынки представляли такія же неблагопріятныя условія. Затѣмъ, барону Френкелю оставался только лондонскій рынокъ, но и здѣсь орловско-витебскія облигаціи не нашли лучшаго пріема.

Даже для предложенія облигацій къ подпискѣ невозможно было найти въ Англіи ни одного банкирскаго дома. Братья Берингъ, которыхъ баронъ Френкель просилъ, подъ залогъ облигацій на 2.000.000 фунтовъ стерл., выдать ссуду лишь 500.000 фунтовъ на 3 мѣсяца, съ 2% вознагражденія въ видѣ коммиссіи, кромѣ права на проценты по купонамъ (что составляло 13%), несмотря на очевидную выгодность предлагаемыхъ условій, отказались. При этомъ братья Берингъ не скрывали вовсе причины отказа, состоявшей преимущественно въ опасеніи за состоятельность государства по выдаваемымъ обществамъ гарантіямъ.

Казалось такимъ образомъ, что Орловско-витебскую дорогу не минуетъ участь предшествующихъ концессій, но предпринятая австрійскимъ правительствомъ мѣра обложенія купоновъ австрійскихъ фондовъ налогомъ сдѣлала въ англійскомъ общественномъ мнѣніи поворотъ въ пользу Россіи.

Въ виду этого новаго обстоятельства, банкирскій домъ Томсонъ Бонаръ и К°, въ Лондонѣ, согласился открыть подписку за вознагражденіе въ 50.000 фунтовъ, которое баронъ Френкель обязался уплатить даже въ случаѣ неудачи подписки. И дѣйствительно, 13 (25) іюня 1867 г. подписка была открыта и почти все предположенное количество облигацій на 2.000.000 фунтовъ было помѣщено. Подписная цѣна была установлена по $72^1/_2{}^0/_0$, но въ сущности, такъ какъ подписчики вмѣстѣ съ тѣмъ пріобрѣтали право на купонъ за истекшее время, облигаціи выпускались нѣсколько ниже $70^0/_0$. Цѣна эта, въ виду того, что наши желѣзнодорожныя облигаціи на берлинской биржѣ котировались около $72^0/_0$, оказывалась весьма высокою.

Затѣмъ, въ іюнѣ 1867 г. выдаются концессіи на Риго-митавскую (вторично), съ $5^0/_0$ гарантіей на строительный капиталъ 68.000 р. мет. съ версты, и на Поти-тифлисскую дорогу, строительный капиталъ которой опредѣленъ въ 61.930 р. съ версты, а 1 марта 1868 г. на постройку желѣзной дороги отъ Курска до Харькова, какъ части Курско-харьково-азовской дороги. Исторія осуществленія этой дороги имѣетъ интересъ, по причинѣ примѣненія къ ней въ первый разъ, если еще не совсѣмъ правильной, то во всякомъ случаѣ болѣе открытой конкурренціи.

Выше было указано, что данное въ 1865 году право на сооруженіе Курско-азовской дороги, по непріисканію капиталовъ, потеряло свою силу лишь въ январѣ 1867 года.

Немедленно, по уничтоженіи выданнаго удостовѣренія, отъ многихъ лицъ поступили предложенія на постройку Курско-харьковской дороги за оптовую сумму, въ видѣ подряда. Вслѣдствіе сего, послѣ составленія нормальныхъ условій, приглашены были какъ лица, заявившія свои предложенія, такъ и другіе, изъ извѣстныхъ строителей-подрядчиковъ, заявить окончательныя свои цѣны въ Министерство путей сообщенія, въ запечатанныхъ конвертахъ, 5 января 1868 г., и, по обсужденіи сдѣланныхъ предложеній, 1 марта 1868 г. концессія на Курско-харьково-азовскую дорогу была предоставлена С. С. Полякову по 68.000 руб. м. съ версты.

При слѣдующей за симъ концессіи на Грязе-царицынскую дорогу, въ первый разъ появляются акціи, вмѣсто правительственной гарантіи, съ гарантіей земства и, сверхъ того, финансовою администраціею дѣлается весьма важное по своимъ послѣдствіямъ нововведеніе, состоящее въ пріобрѣтеніи самимъ правительствомъ облигацій.

Этою новою мѣрою значительно облегчается дѣло постройки желѣзныхъ дорогъ, переходя, при ея помощи, изъ финансовыхъ сферъ въ строительскія. Послѣдствіемъ ея является однако усиленіе ходатайствъ о выдачѣ концессій и умноженіе интригъ и подходовъ, прежде сдерживаемыхъ опасеніемъ не найдти капи-

таловъ, и если вспомнить тогдашнее настроеніе всего общества и биржи, то нѣтъ ничего удивительнаго, что и финансовая администрація, убѣдившаяся въ то же время въ нежданной доходности нѣкоторыхъ изъ открытыхъ линій, предалась также самообольщенію и предположила, что и безъ правительственной гарантіи устройство желѣзныхъ дорогъ въ Россіи раціонально и вполнѣ возможно. Вслѣдствіе такого всеобщаго убѣжденія, послѣдовало Высочайшее повелѣніе о пріостановкѣ выдачи концессій съ правительственною гарантіею, и на такихъ условіяхъ выдана была тамбовскому и козловскому земствамъ, въ апрѣлѣ 1868 года, концессія на Козлово-тамбовскую дорогу.

Поверстная стоимость дороги опредѣлена въ 68.919 р. нарицательнаго капитала, который долженъ былъ составиться выпускомъ 60,78% негарантированныхъ акцій кредитныхъ и 39,22% облигацій 5% металлическихъ, гарантированныхъ земствами.

Поверстная стоимость дороги, при чрезвычайно благопріятныхъ мѣстныхъ и техническихъ условіяхъ, была разсчитана столь широко, что для сооруженія дороги было достаточно почти одного облигаціоннаго капитала; но тѣмъ не менѣе дорога долго не могла быть выстроена. Земства обращались съ предложеніями ко многимъ лицамъ, но ни акцій, а тѣмъ менѣе облигацій, не было возможности помѣстить ни внутри страны, ни за границею, такъ какъ ни гарантіи земства, ни будущности дороги никто не довѣрялъ.

Только въ началѣ 1869 года, когда русскія желѣзнодорожныя облигаціи, гарантированныя правительствомъ, болѣе и болѣе стали находить себѣ покупателей, сдѣлана была въ Лондонѣ подписка на облигаціи Тамбово-козловской дороги, которая оказалась удачною.

Изъ созданныхъ тогда вполнѣ негарантированныхъ дорогъ, одна Рыбинско-бологовская дорога, если не по результатамъ постройки, какъ извѣстно, кончившейся несостоятельностію строителей и вынудившей общество увеличить первоначальный основной капиталъ, то по основной идеѣ предпріятія и по результатамъ эксплуатаціи (до тарифныхъ реформъ послѣдняго времени и радикальнаго улучшенія водяныхъ путей въ Петербургъ), является наиболѣе удачною.

Въ то же время выданную эстляндскому дворянству, также безъ правительственной гарантіи, концессію на постройку желѣзной дороги отъ Балтійскаго порта до С.-Петербурга, по 70.000 р. съ версты, постигла счастливая участь: впослѣдствіи, въ ноябрѣ 1870 г., весь капиталъ общества получилъ 3% металлическую гарантію.

Къ разряду дорогъ, акціи которыхъ выпущены безъ правительственной гарантіи, принадлежитъ также линія отъ Харькова до Кременчуга, длиною 247 верстъ, уступленная обществу въ августѣ 1868 года по 57.895 мет. руб. съ версты.

Затѣмъ слѣдуетъ концессія на Тамбово-саратовскую дорогу, представляющая собою новый пріемъ для полученія концессій.

Устройство Тамбово-саратовской дороги, длиною 340 верстъ, было предоставлено земствамъ Саратовской губерніи и Кирсановскаго уѣзда Тамбовской губерніи, совмѣстно съ обществомъ города Саратова. Капиталъ былъ

опредѣленъ въ 27.734.236 руб. мет. (81.571 р. мет. съ версты) и образованъ выпускомъ 27,3% акцій и 72,7% облигацій. Земства и общество города Саратова обезпечивали создаваемому для сооруженія и эксплуатаціи дороги обществу обсолютную, со дня выпуска акцій до истеченія срока концессіи, гарантію въ пять металлическихъ процентовъ чистаго дохода на нарицательный акціонерный капиталъ общества въ 7.573.326 мет. руб. и, сверхъ того, 1/12% для погашенія. Правительство лишь обязалось принимать акціи общества залогами во всѣхъ казенныхъ подрядахъ и поставкахъ, наравнѣ съ бумагами, гарантированными правительствомъ.

На собранный по акціямъ капиталъ, общество обязано было построить первый участокъ дороги отъ Тамбова, на протяженіи 110 верстъ; до открытія же движенія на первомъ участкѣ, общество должно было представить на утвержденіе правительства условія реализаціи облигаціоннаго капитала, съ тѣмъ, что владѣльцы первоначальныхъ акцій, при подпискѣ, сохраняли за собою преимущественно на пріобрѣтеніе бумагъ, имѣющихъ быть выпущенными впослѣдствіи для продолженія дороги. Земства права свои передали строителю; акціи съ трудомъ помѣщались, а облигаціи общества могли быть реализованы только при пособіи правительства.

Способъ торговъ. Нормальныя концессіи. Изъ вышесказаннаго видно, сколько было сдѣлано опытовъ съ цѣлью выработать такую систему выдачи концессій на желѣзныя дороги, которая наиболѣе гарантировала бы интересы страны и правительства.

Болѣе другихъ распространенная система предоставленія концессій земствамъ оказалась наименѣе удачною. Земства являлись лишь дорого обходящимися государству и почти всегда неумѣлыми посредниками между опытовыми строителями, такъ-называемыми концессіонерами, и правительствомъ. Но, кромѣ этого, были и другія неудобства — вліяніе высокопоставленныхъ лицъ и, вообще, связи, особенно при отдачѣ концессій земствамъ, возымѣли въ данномъ дѣлѣ весьма видную роль, такъ что правительство нашлось вынужденнымъ составить и опубликовать правила о порядкѣ выдачи концессій на желѣзныя дороги посредствомъ торговъ.

Первою изъ дорогъ, на которую произведено было такое состязаніе, была Московско-смоленская желѣзная дорога. На состязаніи высшая цѣна предъявлена была въ 601.000 руб. на версту; низшую же цѣну въ 53.290 р. предложили А. Шепелеръ и банкирскій домъ Зульцбахъ, во Франкфуртѣ, за которыми 15 декабря 1868 г. и утверждена концессія. Капиталъ составленъ изъ 1/4 негарантированныхъ акцій и 3/4 гарантированныхъ облигацій, реализація коихъ по концессіи предоставлена самому обществу.

Слѣдующая концессія, на Либавскую дорогу, сданная съ торговъ на основаніи тѣхъ же правилъ, вслѣдствіе заявленной на торгахъ небывало-низкой цѣны и особыхъ условій, обнаружившихъ при утвержденіи концессіи, дѣйствительную стоимость построекъ, а также вслѣдствіе покупки правительствомъ, по заранѣе установленной цѣнѣ, облигацій общества, составляетъ начало новой эпохи дешевой постройки дорогъ въ Россіи.

Для этого составленъ былъ проектъ нормальной концессіи примѣнительно къ концессіи на Московско-смоленскую дорогу, съ тѣмъ существеннымъ отъ нея различіемъ въ финансовыхъ условіяхъ, что на основаніи послѣдовавшаго 23 апрѣля 1869 года, по журналу особаго комитета, Высочайшаго повелѣнія, акціонерный капиталъ составлялъ $^1/_3$ и неимѣлъ правительственной гарантіи, а облигаціонный $^2/_3$ всего основнаго капитала съ 5% гарантіею. Для избѣжанія выпуска облигацій самимъ обществомъ, правительство оставляло за собою весь облигаціонный капиталъ, обязываясь выдавать обществу, по мѣрѣ выполненія работъ, $^2/_3$ изъ стоимости, исчисленной по разцѣночной вѣдомости, по курсу 75 за 100.

Въ маѣ 1869 года, съ Высочайшаго разрѣшенія были приглашены на конкурренцію 12 группъ соискателей. Синдикатъ, состоявшій изъ барона Фитингофа, Шипова, банкирскихъ домовъ Жака, Симона и И. Бліоха, предложилъ цѣну на 4.527.650 мет. руб. менѣе высшей изъ объявленныхъ при состязаніи цѣнъ (58.000 руб. на версту) и на 1.146.600 мет. руб. менѣе ближайшей низшей цѣны (47.400 руб. мет. на версту), т. е. весь капиталъ на дорогу, длиною въ 294 версты, исчислялся въ 12.789.000 мет. руб., что составляетъ на версту 43.500 руб. мет. номинальнаго капитала.

Цѣна эта представлялась баснословно низкою тѣмъ болѣе, что подвижной составъ для Либавской дороги, въ виду ожидаемаго правительствомъ громаднаго движенія, былъ потребованъ въ небывалыхъ до того времени количествахъ. Впослѣдствіи, изъ потребованныхъ по концессіи паровозовъ 59, вагоновъ багажныхъ и пассажирскихъ 82, вагоновъ товарныхъ и платформъ 1.288, поставка 25 паровозовъ и 430 товарныхъ вагоновъ и платформъ, по оцѣнкѣ на сумму 990 000 руб., была отложена и акціонерамъ разрѣшено не вносить по акціямъ помянутую сумму, такъ что отъ акціонеровъ не потребованъ взносъ 20 рублей на акцію. Дорога была выстроена съ соблюденіемъ условій концессіи безъ затрудненій.

Послѣ концессіи на Либавскую желѣзную дорогу, 8 іюля 1869 г., выдана была концессія на Воронежско-ростовскую дорогу.

С. С. Поляковъ, по соглашенію съ Войскомъ Донскимъ, принялъ на себя сооруженіе линіи отъ Аксая до Ростова, длиною $12^1/_2$ верстъ, на свой счетъ, не прибѣгая къ реализаціи капитала посредствомъ выпуска бумагъ; при этомъ существовавшая уже Грушевско-аксайская линія изъ казеннаго завѣдыванія была передана въ его же распоряженіе, съ обязательствомъ уплатить за нее Войску Донскому 3.021.203 руб. кред., а до уплаты этой суммы уплачивать за пользованіе дорогой по 2.000 руб. въ годъ. Послѣ сего С. С. Поляковъ ходатайствовалъ объ отдачѣ ему безъ торговъ постройки Воронежско-грушевской дороги, длиною 537 верстъ, но ходатайство это не было уважено и назначено было состязаніе, на которомъ, 17 іюня 1869 года, на дорогу эту конкуррентами явились гг. Гладины, Струве, Поляковъ и Губонинъ.

Капиталъ, согласно нормальной концессіи, предполагалось образовать

выпускомъ на 1/3 негарантированныхъ акцій и на 2/3 гарантированныхъ правительствомъ облигацій. Побѣда досталась С. С. Полякову, который получилъ концессію по цѣнѣ, 58.620 руб. на версту.

Впослѣдствіи, именно 15 сентября 1873 г., Козлово-воронежская и Воронежско-ростовская дороги соединены въ одно предпріятіе, при общемъ счетѣ доходовъ и расходовъ, съ образованіемъ общаго капитала на 1/4 изъ акцій и на 3/4 изъ облигацій.

На Скопинскую желѣзную дорогу объявлена была также конкурренція; низшая поверстная цѣна, а именно 36.840 руб. кредитныхъ, была предложена г. Варшавскимъ, которому концессія и была выдана въ іюлѣ 1869 г. Основной капиталъ общества опредѣленъ былъ въ 1.584.120 р. кредитныхъ и образованъ выпускомъ акцій безъ правительственной гарантіи.

Впослѣдствіи Скопинская дорога вошла въ составъ Ряжско-вяземской желѣзной дороги.

Къ дорогѣ Иваново-кинешемской правительство примѣнило еще болѣе улучшенный способъ выдачи концессіи, а именно, опубликовавъ до состязанія, 6 іюля 1869 г., нормальную концессію.

На конкурренціи низшая цѣна 3.840.600 рубл. (44.400 р. съ версты) была заявлена представителями общества Шуйско-ивановской дороги, и 26 іюля концессія окончательно предоставлена этому обществу.

Капиталъ дороги образованъ выпускомъ на 1/3 негарантированныхъ акцій и на 2/3 гарантированныхъ 5% облигацій, которыя правительство оставило за собою по 75 за 100.

О сооруженіи Бресто-граевской линіи Восточно-прусская желѣзная дорога ходатайствовала еще съ 1861 г., но концессія была утверждена лишь 26 декабря 1869 г. за Южно-прусской желѣзной дорогою, вслѣдствіе настоятельныхъ ходатайствъ прусскаго правительства.

Капиталъ опредѣлился въ 13.353.300 кр. руб. и образовался выпускомъ 133.353 акцій, по 100 кр. рублей каждая. Ни въ составленіи капитала, ни въ гарантіи доходности наше правительство участія не принимало.

Учредители общества, отъ имени Южно-прусской желѣзной дороги, передали устройство Бресто-граевской дороги, оптомъ за полную концессіонную сумму, доктору Струсбергу, который принялъ на себя ручательство въ собраніи всего капитала, потребнаго на сооруженіе дороги.

На акціи открыта была подписка, при которой всѣ акціи были разобраны и акціонерами внесено по 20 руб. за каждую акцію. Но срокъ втораго взноса пришлось продлить до 5 октября 1870 года. Затѣмъ еще нѣсколько разъ откладывался срокъ втораго взноса. Несмотря, однако, на эти облегченія, къ 20 февраля 1871 года остались неоплаченными вторымъ взносомъ 63.423 акціи.

Посему, строитель Струсбергъ вынужденъ былъ заключить съ Берлинскимъ обществомъ торговли и съ С.-Петербургскомъ частнымъ коммер-

ческимъ банкомъ условія, по которымъ учрежденія эти приняли на себя обязательство снабдить общество Брест-граевской желѣзной дороги суммою, равною недоплатѣ втораго взноса по 63.423 акціямъ.

За невозможностью однако помѣстить ни на петербургской, ни на заграничныхъ биржахъ новыя акціи, которыя слѣдовало бы выпустить, взамѣнъ неоплаченныхъ вторымъ взносомъ, Струсбергъ предложилъ правленію замѣнить эти 63.423 акціи выпускомъ такого-же количества 5% облигацій, на сумму 4.249.341 кред. руб.

За симъ, правленіе общества вошло къ министру финансовъ съ ходатайствомъ о выпускѣ, взамѣнъ неоплаченныхъ 62.990 акцій, негарантированныхъ правительствомъ облигацій. на сумму 6.299.000 кред. руб.

Въ декабрѣ 1871 года ходатайство это, съ Высочайшаго соизволенія. было удовлетворено, что дало возможность окончить постройку дороги.

Въ мартѣ 1870 года выдана была концессія обществу Московско-смоленской желѣзной дороги на продолженіе дороги отъ Смоленска до Бреста, чѣмъ въ первый разъ выразилось стремленіе со стороны правительства къ отдачѣ новыхъ дорогъ существующимъ обществамъ.

Длина дороги опредѣлена въ 620 вер. Основной капиталъ предпріятія, въ 26.040.000 руб. мет. (42.000 руб. на версту), образовался выпускомъ на одну четверть негантированныхъ акцій, и на остальныя $^3/_4$—облигацій, коимъ присвоивалось 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія.

Облигаціи оставлялись за правительствомъ съ уплатою за нихъ деньгами по 75 за 100.

Въ мартѣ того-же года утверждена дорога Путиловскаго товарищества, длиною 18 верстъ, съ капиталомъ въ 2 милліона мет. руб., построенная на собственныя средства общества того-же наименованія.

Узкоколейныя дороги. Въ это же время въ первый разъ осуществляется идея сооруженія узкоколейныхъ дорогъ въ Россіи.

Опыты начаты были съ 1870 г. Для ознакомленія съ путями этого рода, командирована была въ Англію особая коммиссія, подъ предсѣдательствомъ графа А. П. Бобринскаго. На основаніи изслѣдованія, произведеннаго коммиссіею, по всеподданнѣйшему докладу министровъ путей сообщенія и финансовъ въ апрѣлѣ 1870 г., состоялось Высочайшее разрѣшеніе построить на счетъ правительства узкоколейную желѣзную дорогу отъ г. Ливенъ до Орловско-грязской дороги, длиною въ 54 версты, и для сего открыть кредитъ изъ желѣзнодорожнаго фонда въ 1.404.000 руб.; но послѣ того, когда протяженіе Ливенской желѣзной дороги положено было удлинить на 4 версты, увеличенъ былъ и размѣръ этого кредита, на 104.000 рублей.

Товарное движеніе по Ливенской дорогѣ было открыто 15 апрѣля, а пассажирское 17-го апрѣля 1871 года. Вся сумма расходовъ на Ливенскую дорогу составила 1 490.607 руб. Постройка одной версты дороги, такимъ образомъ, обошлась въ 26.233 р.; дорога была выстроена въ одинъ годъ.

При благопріятномъ расположеніи тогдашняго Министра путей сообщенія въ пользу узкоколейныхъ дорогъ, предприниматели уже въ началѣ того-же 1870 года вошли съ ходатайствомъ о разрѣшеніи построить двѣ узкоколейныя дороги: отъ Ярославля до Вологды и отъ Новгорода до Чудовской станціи Николаевской желѣзной дороги.

Вслѣдствіе ходатайства общества Московско-ярославской желѣзной дороги о дозволеніи ему построить узкоколейную желѣзную дорогу отъ Ярославля до Вологды, длиною 196 верстъ, 24 іюля 1870 года были Высочайше утверждены дополнительныя статьи къ прежнему уставу Московско-ярославской желѣзной дороги.

Дополнительный капиталъ общества для устройства Вологодско-ярославской дороги опредѣленъ въ 4.400.000 руб. и образовался выпускомъ облигацій, приносящихъ 5% въ годъ, и на погашеніе которыхъ ежегодно назначалось $^{16}/_{100}\%$.

Всѣ облигаціи правительство оставило за собою, по цѣнѣ 75 за 100.

Вслѣдствіе ходатайства вѣнскаго банкира Вейкерсгейма и г-на Варгунина, выдана, въ апрѣлѣ 1870 г., концессія на Новгородскую узкоколейную дорогу.

Основной капиталъ общества опредѣленъ въ 24.377 мет. руб. съ версты и образованъ однѣми негарантированными акціями.

Въ маѣ 1871 года дорога была уже открыта для движенія.

Особыя затрудненія по Кіево-брестской дорогѣ. Приступая, теперь, въ послѣдовательномъ порядкѣ, къ исторіи Кіево-брестской дороги, нужно замѣтить, что извѣстнымъ неурядицамъ этой дороги, главнѣйшимъ образомъ, надо приписать послѣдовавшее вскорѣ уничтоженіе принципа публичнаго состязанія.

Въ мартѣ 1870 г., былъ утвержденъ проектъ нормальной концессіи на Кіево-брестскую линію, со слѣдующими условіями.

Предположенное къ учрежденію общество Кіево-брестской дороги обязывалось: пріобрѣсти построенный правительствомъ первый участокъ (278 в.), т. е. отъ Кіева до Жмеринки и Бердичева, съ подвижнымъ составомъ, произвести на этомъ участкѣ дополнительныя обзаведенія и выстроить второй участокъ (отъ Бердичева до Бреста и Радзивилова, всего 535 в.).

Стоимость отчуждаемаго правительствомъ перваго участка вычислилась въ 14.877.000 руб. метал. Сумму эту правительство получило отъ общества акціями на 5.292.000 руб. и облигаціями на 14.544.000 руб. номинальнаго капитала.

Стоимость дополнительныхъ устройствъ на томъ же участкѣ опредѣлена въ 1.485.000 руб. метал. и для полученія этой суммы предположено выпустить акцій на 1.980.000 руб. (по 75 за 100).

Капиталъ на постройку втораго участка долженъ былъ образоваться выпускомъ на одну треть акцій негарантированныхъ, а на остальныя двѣ трети облигацій съ правительственною гарантіею въ 5% дохода и $^1/_{10}\%$ погашенія. Всѣ облигаціи правительство оставило за собою, по 75 за 100.

Размѣръ капитала по второму участку долженъ былъ опредѣлиться пу-

темъ конкурренціи между соискателями, приглашенными къ состязанію на полученіе концессіи. Къ соисканію приглашены были слѣдующія лица: 1) д. с. сов. Воронинъ и ст. сов. Герстфельдъ, 2) кол. сов. Губонинъ съ барономъ Френкелемъ, 3) Каншинъ, 4) варшавскій банкиръ Кроненбергъ, 5) фонъ-Меккъ, 6) Поляковъ, 7) Рябининъ, 8) инженеръ-полковникъ Струве и 9) французскій подданный Фильель де Броги, если послѣдній будетъ имѣть достаточную финансовую поддержку.

Наименьшую цѣну постройки дороги при конкуренціи предложилъ Рябининъ, за которымъ концессія и была утверждена 23 апрѣля 1870 г.

Нарицательный капиталъ 2-го участка дороги, согласно заявленной г. Рябининымъ цѣны, опредѣленъ былъ въ 23.834.250 руб. метал., т. е. 44.550 руб. съ версты. Высшая, предложенная на конкурренціи цѣна составляла 52.990 руб. съ версты.

Дѣла Кіево-брестской дороги съ самаго начала пошли неудачно.

Дѣйств. стат. совѣтникъ Рябининъ, какъ оказалось въ послѣдствіи, еще до полученія концессіи, зная, что облигаціи пріобрѣтаетъ само правительство, тѣмъ не менѣе связалъ себя столь убыточными контрактами, относительно реализаціи капитала, съ банкиромъ Блейхредеромъ и относительно исполненія работъ съ А. А. Рябининымъ, Ад. Фалькенгагеномъ и М. Н. Ждановичемъ, что общество еще до открытія дѣйствій потерпѣло убытки, результатомъ которыхъ явился дефицитъ въ 1.545.596 руб. мет. Кромѣ того, реализировать на 6.616.500 руб. акцій оказалось невозможнымъ.

Между тѣмъ сооруженіе дороги было передано Е. К. Задлеру, который, по случаю измѣненія направленія дороги, заявилъ претензію, отклоненную, въ апрѣлѣ 1871 г., правительствомъ, но признанную общимъ собраніемъ акціонеровъ.

Въ виду недостатка средствъ общества для окончанія дороги, правительство приняло акціи общества на 6.616.500 руб., уплативъ за нихъ по 75 за 100, и, кромѣ того, оказало пособіе обществу въ 1.545.596 руб. мет. на покрытіе образовавшагося дефицита.

Впослѣдствіи для удовлетворенія претензіи Задлера къ обществу правительство вынуждено было вновь разрѣшить ссуду въ 2.400.000 рублей метал., причемъ контрактъ, заключенный съ Задлеромъ, прекращенъ и дорога подлежала сдачѣ обществу.

При исполненіи означеннаго условія, между правленіемъ и Задлеромъ возникли новыя недоразумѣнія и счеты, такъ какъ правленіе приняло на себя обязательства Задлера на сумму, превышавшую оказанное правительствомъ пособіе въ видѣ ссуды, вслѣдствіе чего образовался новый дефицитъ и дорога не была окончена.

Въ іюнѣ мѣсяцѣ 1873 г., чтобы измѣнить составъ общаго собранія и правленія, была запродана правительствомъ часть принадлежавшихъ ему акцій. Вслѣдствіе этой запродажи, измѣнился составъ правленія, и дорога 15-го августа 1873 г. была вся открыта для движенія; новое правленіе, въ ноябрѣ того-же года, представила общему собранію докладъ, разъясняющій положеніе дѣлъ общества. Общее собраніе ходатайствовало о назначеніи правительствен-

ной коммиссіи для провѣрки финансоваго положенія общества; эта коммиссія назначена въ концѣ 1873 г. отъ министерствъ финансовъ и путей сообщенія и отъ Государственнаго контроля и опредѣлила дефицитъ, происшедшій вслѣдствіе дѣйствій прежняго правленія и несостоятельности строителя Задлера, въ 2.358.236 руб., кромѣ находившихся въ судѣ, предъявленныхъ къ обществу, исковъ. Дефицитъ этотъ былъ покрытъ выпускомъ облигацій.

Русское общество пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги. Въ іюнѣ мѣсяцѣ 1870 года послѣдовало утвержденіе устава общества Одесской желѣзной дороги. Подъ именемъ Одесской дороги разумѣлась цѣлая сѣть рельсовыхъ путей, какъ построенныхъ уже на счетъ правительства, такъ и предложенныхъ къ постройкѣ вновь образовавшемуся обществу.

Къ концу 1869 года длина оконченныхъ частей Одесской желѣзной дороги, построенныхъ на счетъ правительства, представлялась въ слѣдующемъ видѣ:

Одесско-балтская линія съ вѣтвями	259 верстъ.
Балто-елисаветградская	244 „
Елисаветградо-кременчугская	136 „

Работы-же по Тирасполь-кишеневской линіи, находясь въ зависимости отъ сооруженія моста чрезъ рѣку Днѣстръ у Бендеръ, не были еще окончены.

Въ іюнѣ 1870 г. послѣдовало утвержденіе концессіи Одесской желѣзной дороги за Русскимъ обществомъ пароходства и торговли.

Въ силу концессіи, Русское общество пароходства и торговли приняло на себя обязательства: а) пріобрѣсти отъ правительства вышеупомянутыя желѣзныя дороги, всего $902^{3}/_{4}$ версты; б) устроить дорогу отъ Кишинева до Прута по направленію къ Яссамъ, въ Румыніи, и в) произвести необходимыя дополнительныя поставки и работы. При этомъ, самое общество наименовано: „Русскимъ обществомъ пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги“, съ отдѣленіемъ операцій желѣзнодорожныхъ отъ операцій пароходотва и торговли.

Желѣзнодорожный капиталъ общества образовался выпускомъ:

негарантированныхъ акцій на	30.413.000 руб. кр.
гарантированныхъ облигацій на . . .	47.445.000 „ „

За уступаемыя обществу желѣзныя дороги правительство получало:

акцій на	14.869.500 руб. кр.
всѣ облигаціи на	47.445.000 „ „

Остальныя акціи на 15.543.500 руб. кр. оставались въ распоряженіи общества для сооруженія Кишиневскаго участка дороги и для дополнительныхъ работъ и поставокъ по всей дорогѣ.

Акціямъ, остававшимся въ распоряженіи общества, предоставлено до 1-го іюля 1878 г. право преимущества передъ правительственными акціями по участію въ прибыляхъ желѣзной дороги, не свыше, однако, 5% на нарицательный капиталъ выпущенныхъ обществомъ акцій.

Общество имѣло право, до 1-го іюля 1875 г., выкупать акціи пра-

вительства по цѣнѣ 75 руб. за каждые 100 руб. нарицательнаго капитала.

Установленіе первыхъ правилъ выдачи концессій. Неудача торговъ на Кіево-брестскую дорогу и неудобства, встрѣченныя при другихъ состязаніяхъ на желѣзныя дороги, вызвали необходимость измѣненія правилъ о порядкѣ конкурренціи и выдачѣ концессій на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, и 26-го декабря 1870 года Высочайше утвержденъ слѣдующій новый порядокъ.

1) Составляется проектъ нормальной концессіи, который, чрезъ Комитетъ министровъ, представляется на Высочайшее утвержденіе.

2) Послѣ утвержденія нормальной концессіи, Министръ путей сообщенія ведетъ переговоры о постройкѣ проектированной дороги или съ однимъ, или съ нѣсколькими надежными строителями, по его выбору, и условливается съ однимъ изъ этихъ лицъ относительно поверстной стоимости постройки.

3) Время выдачи концессіи назначается Высочайшею властью, по всеподданнѣйшему докладу министровъ финансовъ и путей сообщенія. Опредѣленіе условій, формы и времени выпуска бумагъ лежитъ на обязанности Министра финансовъ.

4) Министръ путей сообщенія, по окончательномъ соглашеніи съ Министромъ финансовъ, вноситъ предположенія объ окончательной выдачѣ концессіи, чрезъ Комитетъ министровъ, на Высочайшее благоусмотрѣніе.

Въ маѣ 1871 года утверждена была нормальная концессія на Лозово-севастопольскую желѣзную дорогу, и затѣмъ между соискателями устроено частное состязаніе, слѣдствіемъ котораго было то, что въ іюлѣ 1871 года утвержденъ уставъ общества этой дороги, по которому образованіе акціонернаго общества предоставлено коммерціи совѣтнику Губонину. Основной капиталъ общества опредѣленъ въ 32.670.000 р. мет.; капиталъ этотъ образованъ на $^1/_4$ изъ акцій и на $^3/_4$ изъ облигацій; тѣ и другія пользуются правительственною пятипроцентною гарантіею. Всѣ облигаціи правительство оставило за собою, съ уплатою за нихъ наличными деньгами по $76^1/_2$ за 100. Облигаціонный капиталъ можетъ быть увеличиваемъ до размѣра 3.000 руб. на версту, съ разрѣшенія министровъ финансовъ и путей сообщенія, если во время эксплуатаціи потребуются новыя капитальныя устройства и усиленіе подвижнаго состава.

Такимъ образомъ въ условіяхъ Лозово-севастопольской дорогѣ встрѣчаются два уклоненія отъ прежде принятаго порядка: акціи гарантированы вполнѣ и предвидится увеличеніе размѣра облигаціоннаго капитала до 3.000 руб. на версту для будущихъ потребностей дороги.

Устройство Ландварово-роменской дороги изъявляли желаніе принять на себя: инженеръ-капитанъ Яфимовичъ съ вѣнскимъ банкиромъ Вейкерсгеймомъ, статскій совѣтникъ Герстфельдъ, полковникъ Жирардъ-де-Сукантонъ, купецъ Варгунинъ съ почетнымъ гражданиномъ Гинцбургомъ, торговый домъ Гладина, инженеръ-полковникъ Фалькенгагенъ, представитель гамбурскаго сѣвернаго банка, статскій совѣтникъ фонъ-Меккъ и коммерціи совѣтникъ Варшавскій.

Послѣ долгихъ переговоровъ съ соискателями и колеблющихся шан-

совъ Яфимовича и Вейкерсгейма, за которыми первоначально дорога была утверждена Комитетомъ министровъ, по цѣнѣ высшей противъ цѣнъ другихъ конкуррентовъ, наконецъ, по соглашенію министровъ путей сообщенія и финансовъ, учредителемъ акціонернаго общества былъ избранъ статскій совѣтникъ фонъ-Меккъ, на имя котораго, по новому, Высочайше утвержденному 29 іюля 1871 г, положенію Комитета министровъ, и была выдана концессія.

Основной капиталъ предпріятія опредѣленъ въ 28.466.812 руб. мет.; $^1/_4$ часть его образована выпускомъ негарантированныхъ акцій, а остальныя $^3/_4$ выпускомъ облигацій, по которымъ правительство гарантировало 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія.

Всѣ облигаціи правительство оставило за собою, съ выдачею за нихъ Обществу наличными деньгами по 76$^1/_2$ за 100.

Въ мартѣ 1872 года, обществу Риго-митавской желѣзной дороги было предоставлено продолжить дорогу до ст. Можейки, длиною 91 верста.

Строительный капиталъ этой вѣтви опредѣленъ въ 2.992.200 руб. металл. (т. е. 32.881 руб. металл. съ версты) и образовался выпускомъ гарантированныхъ облигацій.

Новый случай уступки казенной дороги частному обществу. Въ 1870 г., правительство положило продать выстроенную на казенный счетъ Московско-курскую желѣзную дорогу въ частныя руки. Раньше этого случая правительство уступило въ эксплуатацію частнымъ обществамъ дороги изъ Петербурга въ Гатчино въ 1867, Николаевскую въ 1869 году и Одесскую въ 1870 году.

Предложенія, относительно пріобрѣтенія этой дороги, поступили:

1) въ январѣ 1871 г. отъ правленія общества Курско - кіевской желѣзной дороги, безъ объясненія, впрочемъ, самыхъ условій пріобрѣтенія.

2) въ то-же время отъ представителей вновь составившейся въ Москвѣ компаніи, учредителями которой были надворный совѣтникъ Чижовъ, потомств. поч. граждане Морозовъ, Горбовъ, Мамонтовъ, Рукавишниковъ, Лялинъ и Бостанджогло и коллежскій совѣтникъ Бенардаки, и

3) въ концѣ апрѣля того-же года, отъ представителя другой компаніи русскихъ капиталистовъ, поч. граждан. Попова.

Предпочтеніе было дано средней, московской группѣ соискателей.

21 мая 1871 г. послѣдовало Высочайшее утвержденіе устава „Общества Московско-курской желѣзной дороги“. На основаніи этого устава общество получило право владѣть пріобрѣтенною имъ Московско-курскою дорогою 81 годъ, со дня передачи ему послѣдней правительствомъ.

Принципъ временной гарантіи дохода. Малоходность вновь открываемыхъ дорогъ дѣлала помѣщеніе негарантированныхъ акцій невозможнымъ, и посему, для послѣдующихъ концессій, сталъ примѣняться опять новый

принципъ—временной 15-ти-лѣтней гарантіи. Въ оправданіе такой временной гарантіи приводились финансовой администраціей слѣдующія соображенія.

При многочисленности выпущенныхъ уже негарантированныхъ акцій, новый выпускъ подобныхъ бумагъ могъ быть реализированъ лишь по весьма низкой цѣнѣ. За негарантированныя акціи нельзя было разсчитывать получить болѣе 35% ихъ нарицательной стоимости; если бы учредители акціонерныхъ обществъ приняли на себя рискъ помѣщенія акцій даже по 50%, то и въ такомъ случаѣ необходимо было бы увеличить нарицательный акціонерный капиталъ, а это повело бы, не только къ обремененію дороги платежемъ излишнихъ процентовъ, во время ея постройки, но и къ уменьшенію самой доходности акцій, такъ какъ чистый доходъ отъ желѣзной дороги пришлось бы распредѣлять между большимъ числомъ акцій.

Между тѣмъ, прямой интересъ правительства, стремящагося къ скорѣйшему восполненію желѣзнодорожной сѣти, заключается въ томъ, чтобы возвышалась доходность русскихъ желѣзнодорожныхъ акцій, такъ какъ отъ этого зависитъ поддержаніе довѣрія европейскихъ капиталистовъ къ подобнаго рода помѣщенію капиталовъ. При такомъ положеніи дѣла не остается другого исхода, какъ обезпечить учредителямъ болѣе выгодное помѣщеніе акцій. Правительство могло бы дать акціямъ полную гарантію на все время существованія обществъ; но опытъ и примѣры прошлаго достаточно доказали, что дарованіе по акціямъ полной гарантіи должно быть допускаемо лишь съ крайнею осторожностью и при совершенной невозможности ожидать въ непродолжительномъ будущемъ достаточныхъ отъ эксплуатаціи дорогъ доходовъ. Увѣренность акціонеровъ въ полученіи обезпеченнаго имъ дохода, значительно ослабляя собственную ихъ, въ дѣлѣ контроля надъ управленіемъ дороги, иниціативу, придаетъ обществу характеръ казеннаго управленія, причемъ въ случаяхъ экстраординарныхъ общества требуютъ отъ казны новыхъ и новыхъ, на поддержаніе своего кредита, жертвъ.

Несмотря на столь вѣсскіе доводы, приводимые въ пользу временной 51-ти-лѣтней гарантіи, она нашла примѣненіе лишь для трехъ желѣзныхъ дорогъ Ряжско-вяземской, Моршанско-сызранской и Ростово-владикавказской.

Сооруженіе и эксплуатація Скопинско-вяземской дороги предоставлены обществу Скопинской желѣзной дороги; при этомъ, въ виду значительности выгодъ отъ соединенія въ однѣхъ рукахъ двухъ линій и неудобствъ разсчетовъ казны съ обществами, владѣющими гарантированными и негарантированными акціями, распространена временная гарантія и на акціи Скопинской дороги (вошедшія въ составъ капитала всей Ряжско-скопинско-вяземской линіи).

Уставъ общества, принявшаго наименованіе общества Ряжско-вяземской дороги, утвержденъ 28 апрѣля 1872 года.

Того же апрѣля, съ такою же временною 15-лѣтнею гарантіею акцій, утверждена концессія на Моршанско-сызранскую дорогу (длиною 498 в). за С. С. Башмаковымъ.

Для образованія же общества Ростово-владикавказской желѣзной дороги былъ избранъ инженеръ коллежскій ассесоръ баронъ Штейнгель.

Установленіе новыхъ правилъ выдачи концессій. Публичная подписка на акціи. Выдача концессій на основаніи вышеприведенныхъ правилъ встрѣтила также много препятствій; неустановленіе напередъ цѣнъ давало просторъ заискиваніямъ, результатомъ коихъ явилось въ отдачѣ дорогъ совершенно иное направленіе, чѣмъ то, которое имѣлось въ виду при установленіи правилъ. Поэтому, для устраненія разныхъ неудобствъ, происходившихъ отъ личнаго министрами выбора соискателей, 30 марта 1873 года утверждены, для разрѣшенія построекъ желѣзныхъ дорогъ, новыя правила, которыя состояли въ слѣдующемъ:

1) Производятся казенныя изысканія, если они не были произведены раньше.
2) На основаніи этихъ изысканій составляются разцѣночная и техническая вѣдомости работъ, поставокъ и расходовъ для устройства дороги.
3) Вносятся въ Комитетъ министровъ соображенія о томъ, къ сооруженію какихъ именно дорогъ можетъ быть приступлено въ теченіи года, причемъ представляется и заключеніе относительно строительной цѣны каждой дороги.
4) Затѣмъ, по каждой изъ разрѣшенныхъ къ сооруженію линій вносятся соображенія о способѣ исполненія каждаго разрѣшеннаго предпріятія, а именно, непосредственно отъ правительства или же чрезъ посредство подлежащаго къ образованію желѣзно-дорожнаго акціонернаго общества. Министръ путей сообщенія представляетъ въ Комитетъ министровъ проектъ устава такого общества и техническихъ условій по сооруженію и эксплуатаціи желѣзной дороги, съ опредѣленіемъ въ уставѣ основнаго капитала общества, вида и размѣра правительственнаго къ составленію онаго содѣйствія и надлежащихъ мѣръ обезпеченія, какъ выгодъ общества, такъ и затратъ правительственныхъ.
5) По разсмотрѣніи въ Комитетѣ министровъ предложеній Министра путей сообщенія, Комитетъ повергаетъ на Высочайшее утвержденіе заключеніе свое о выборѣ, для сооруженія дороги, одного изъ указанныхъ двухъ способовъ.
6) Если въ числѣ предположенныхъ къ сооруженію дорогъ находятся вѣтви, примыкающія къ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ, то Министръ путей сообщенія можетъ, буде признаетъ то полезнымъ, войти, по соглашенію съ Министромъ финансовъ, въ переговоры съ обществомъ, владѣющимъ дорогою, къ которой примыкаетъ проектированная вѣтвь, о передачѣ этому обществу постройки и эксплуатаціи вѣтви; о послѣдующемъ также представляется Министромъ путей сообщенія, черезъ Комитетъ министровъ, на Высочайшее утвержденіе.
7) Въ томъ случаѣ, когда, на основаніи настоящихъ правилъ, послѣдуетъ разрѣшеніе постройки дороги посредствомъ вновь учреждаемаго акціонернаго общества, то сіе послѣднее образуется слѣдующимъ порядкомъ:
а) Министръ путей сообщенія публикуетъ Высочайше утвержденные для дороги: аа) уставъ акціонернаго общества, аб) техническія условія и ав) разцѣночную и техническую вѣдомости.
Затѣмъ, Министръ путей сообщенія, по соглашенію съ Министромъ финансовъ и Государственнымъ контролеромъ, образуетъ правительственную учредительную коммиссію.
б) Коммиссія, съ утвержденія Министра путей сообщенія, публикуетъ, отъ имени Министерства, приглашенія къ публичной подпискѣ на акціи учреждаемаго общества.
в) По закрытіи подписки, коммиссія производитъ разверстку.
г) Разверстка акцій производится соразмѣрно количеству акцій, подписанныхъ каждымъ съ опредѣленнымъ, при объявленіи подписки, правомъ на преимущество для подписавшихся на меньшее количество.

Правила эти основывались на мысли — строить и эксплуатировать вновь устраиваемыя дороги при содѣйствіе дѣйствительно мелкихъ акціонеровъ, съ устраненіемъ крупныхъ. Опытъ примѣненія этихъ правилъ былъ сдѣланъ для образованія акціонерныхъ обществъ по подпискѣ, для сооруженія Оренбурской, Фастовской, Привислянской и Уральской жел. дорогъ.

Капиталы этихъ обществъ были образованы на $^1/_4$ изъ акцій, на которыя дарована была абсолютная 5% правительственная гарантія, и на

3/4 изъ облигаціи, которыя правительство оставило за собою по 88 руб. за 100.

Ни одна изъ этихъ дорогъ, за исключеніемъ Фастовской, не представляла, вѣроятности доставить, въ теченіи многихъ еще лѣтъ, чистый доходъ, свыше гарантированнаго правительствомъ процента, такъ что для привлеченія подписчиковъ представлялось необходимымъ увеличить строительный капиталъ настолько, чтобы сбереженія отъ него, даже при веденіи дѣла не слишкомъ умѣломъ, могли быть весьма значительны.

Съ этою-ли цѣлью или по другимъ причинамъ, но несомнѣнно, разцѣнки четырехъ образованныхъ по подпискѣ обществъ представляли возможность болѣе значительныхъ сбереженій, чѣмъ при предшествовавшихъ постройкахъ, послѣдствіемъ чего явилось у лицъ, спеціально занимавшихся постройкою желѣзныхъ дорогъ, готовность платить высокую премію на акціи. Чтобы отчасти парализовать это стремленіе, министромъ финансовъ назначена была на эти акціи необыкновенно высокая подписная цѣна.

Подписка на акціи всѣхъ четырехъ дорогъ доказала, что подписывались, главнѣйшимъ образомъ, крупные капиталисты, или тѣ-же желѣзнодорожные строители, на занятые за высокіе проценты у банковъ и частныхъ лицъ капиталы, или же другія лица, съ цѣлью немедленно продать свои акціи, съ полученіемъ ожидаемой высокой на нихъ преміи. Въ результатѣ оказалось, что всѣ четыре дороги очутились въ рукахъ тѣхъ-же прежнихъ строителей, которыхъ новыми правилами предполагалось устранить, и лишь съ тою разницей, что ими непроизводительно израсходовано около 4 1/4 милл. на заемъ капиталовъ для подписки и на преміи за акціи, пріобрѣтенныя отъ другихъ.

Строительные капиталы этихъ четырехъ обществъ, образованныхъ по подпискѣ, составляли

ДОРОГЪ.	Длина.	Основной капиталъ.		Строительная цѣна за версту.
		Въ акціяхъ.	Въ облигац.	
		Рублей металлическихъ.		
Оренбургской	510,5	5.423.750	19.271.250	50.333
Уральской	616	8.234.500	24.703.500	53.480
Фастовской.	348	3.674.000	11.022.000	43.497
Привислянской.	503	5.187.500	15.562.500	41.250

Правила для производства въ министерствахъ дѣлъ о новыхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ. Вслѣдствіе безуспѣшности сдѣланнаго опыта образованія обществъ путемъ подписки на акціи, правительство обратилось къ прежнимъ порядкамъ выдачи концессій, то есть, или существующимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ или посредствомъ конкурренціи между приглашаемыми извѣстными строителями, и 22 апрѣля 1875 года утверждены слѣдующія правила, относительно даль нѣйшаго движенія желѣзнодорожнаго дѣла:

1) Министръ путей сообщенія дѣлаетъ надлежащія распоряженія объ изготовленіи техническими органами Министерства, на основаніи правительственныхъ изысканій, общихъ проектовъ направленія и продольной профили каждой изъ желѣзныхъ дорогъ, признаваемыхъ неотложными, причемъ преимущественное вниманіе обращаетъ на осуществленіе тѣхъ изъ дорогъ, которыя служатъ къ сближенію безлѣсныхъ мѣстностей и мѣсторожденій желѣзныхъ рудъ съ минеральнымъ топливомъ. По тѣмъ же изъ упомянутыхъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ правительственныя изысканія еще не были произведены, къ таковымъ приступается съ началомъ весны настоящаго (1875) года.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, изготовляется Министерствомъ путей сообщенія проектъ техническихъ условій сооруженія каждой желѣзной дороги и опредѣляется строительная цѣна оной.

2) Когда Министръ финансовъ, по соображеніи съ состояніемъ денежнаго рынка и кредита, признаетъ возможнымъ учрежденіе новыхъ акціонерныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, тогда Министръ путей сообщенія, по соглашенію съ нимъ, вноситъ въ Комитетъ министровъ предположеніе о способѣ осуществленія каждой изъ дорогъ, съ представленіемъ упомянутыхъ въ 1 пунктѣ техническихъ данныхъ и строительной цѣны дороги, а также проектъ устава новаго желѣзнодорожнаго общества или подлежащихъ измѣненій параграфовъ въ уставѣ существующаго уже общества, если сооруженіе новой дороги предоставляется таковому обществу.

3) Разрѣшено Министру путей сообщенія входить, по соглашенію съ Министромъ финансовъ, съ отдѣльными, въ Комитетъ министровъ, представленіями: а) о сооруженіи такихъ вѣтвей или продолженій дорогъ, которыя могутъ быть, безъ отягощенія казны увеличеніемъ приплаты по гарантіи, соединены съ существующими уже дорогами и построены на облигаціонный капиталъ, если признано будетъ, что эти вѣтви послужатъ къ улучшенію положенія существующихъ дорогъ, и б) о сооруженіи такихъ дорогъ, которыя могутъ быть осуществлены безъ всякаго со стороны казны пособія или гарантіи основнаго ихъ капитала.

Послѣдняя осуществившаяся концессія на магистральную линію. Концессія эта была выдана въ 1881 году 10 іюля графу Вѣлепольскому, И. Бліоху, Ляскому и К° на Ивангородъ-домбровскую желѣзную дорогу, причемъ правительство оставило за собою право выкупить дорогу уже по истеченіи 15 лѣтъ со дня открытія дороги. Затѣмъ въ уставъ общества Ивангородо-домбровской дороги введено обязательство, чтобы весь необходимый подвижной составъ, рельсы, скрѣпленія и всѣ другія части желѣзнодорожныхъ сооруженій были русскаго производства.

При длинѣ дороги 432 версты, основной капиталъ былъ опредѣленъ въ 24.849.000 руб. метал. (57.520 р. съ версты) и образовался выпускомъ 5% гарантированныхъ правительствомъ акцій (1/3) и облигацій (2/3).

Консолидированныя облигаціи. Въ вышеизложенной исторіи образованія желѣзнодорожныхъ обществъ указано было на затрудненія, которыя встрѣчались въ помѣщеніи предназначенныхъ къ выпуску бумагъ.

Затрудненія эти были ощутительны преимущественно при помѣщеніи облигацій, такъ какъ гарантированныя акціи, въ большинствѣ случаевъ, оставались въ рукахъ учредителей, которые предпочитали добывать необходимыя для постройки средства путемъ простаго залога акцій, хотя и за весьма дорогіе проценты, а не продажею этихъ акцій, или же достигали той же цѣли путемъ выпуска облигацій, обезпеченныхъ складываемыми въ Государственный банкъ гарантированными акціями.

Акціи же негарантированныя, которыя, въ большинствѣ случаевъ, оставались тоже въ рукахъ учредителей, правительство, въ виду послѣдовавшихъ затрудненій въ окончаніи построекъ предпринятыхъ дорогъ, вынуждаемо было довольно часто пріобрѣтать за свой счетъ или же выдавать подъ нихъ ссуды.

Выше также указано было на затрудненія, встрѣчавшіяся на берлинскомъ и англійскомъ денежныхъ рынкахъ до того времени, пока правитель-

ство само не нашло возможнымъ помѣщать облигаціи, пріобрѣтенныя по нормальной, опредѣленной концессіями, цѣнѣ.

Первый выпускъ такихъ облигацій послѣдовалъ на основаніи Высочайшаго указа 9 января 1870 г., подъ названіемъ консолидированныхъ облигацій россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, чрезъ посредство банкировъ Н. М. Ротшильдъ и сыновья, въ Лондонѣ, и братьевъ Ротшильдъ, въ Парижѣ, на сумму 12 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ нарицательнаго капитала,

Второй выпускъ облигацій состоялся въ 1871 году на сумму 12.000.000 фунт. стерлинговъ, третій—въ 1872 г. на сумму 15.000.000 фунтовъ стерлинговъ, четвертый—въ 1873 году на сумму 15.000.000 фунтовъ стерлинговъ, причемъ всѣмъ этимъ облигаціямъ гарантированъ былъ доходъ въ 5%; облигаціямъ 5-го выпуска, на сумму 15.000.000 фунт. стерлинговъ, въ 1875 году было обезпечено $4\frac{1}{2}$%; облигаціямъ 6-го выпуска въ 1880 году, на сумму 15.000.000 руб. металлич.,—только 4%; облигаціямъ 7-го выпуска въ 1884 г., на сумму 15.000.000 фунт. стерл.; опять было гарантировано 5%. Въ такомъ же приблизительно порядкѣ выпуски консолидированныхъ облигацій слѣдовали и до настоящаго времени, при чемъ нѣкоторые выпуски поручались самимъ обществамъ.

Возобновленіе постройки дорогъ казною. Въ 1875 году послѣдовало Высочайшее утвержденіе проекта Криворогской ж. д., которая должна была состоять изъ 2-хъ участковъ, перваго—отъ Хацепетовки (на Донецкой ж. д.) до Синельникова, и второго — отъ Екатеринослава черезъ Кривой Рогъ до станціи Казанки Харьково-Николаевской жел. д.; но исполненіе проекта задержалось, и только 6-го февраля 1881 г. послѣдовало Высочайше утвержденное положеніе Комитета министровъ о безотлагательномъ сооруженіи дороги между Казанкою и Хацепетовкою казеннымъ способомъ, подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ Министра путей сообщенія. Это составило восьмой случай сооруженія желѣзныхъ дорогъ казеннымъ управленіемъ.

18 февраля 1882 г. строющаяся дорога получила наименованіе „Екатерининской“. При общей длинѣ 471 вер., она потребовала, безъ стоимости рельсовъ, скрѣпленій, подвижнаго состава и моста черезъ рѣку Днѣпръ въ Екатеринославѣ, ... 11.620.667 руб. мет.

Кромѣ того на мостъ черезъ Днѣпръ. . . . . 2.633.333 „ „

„ „ „ рельсы, скрѣпл. и подвиж. сост. 7.212.667 „ „

Итого . 21.466.667 руб. мет.

т. е. на версту 45.576 руб. мет.

Постройкою этой дороги утвердился періодъ устройства желѣзныхъ дорогъ казенными силами.

Вслѣдъ за Екатерининскою, правительство приступило къ постройкѣ стратегическихъ Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Начало сооруженія этихъ линій составила Жабинско-пинская желѣзная

дорога, построенная военнымъ Министерствомъ въ 1882 г. отъ ст. Жабинка Московско-брестской желѣзной дороги до гор. Пинска. При длинѣ въ 136 верстъ она обошлась въ 4.370.275 руб. кред. или 32.134 руб. на версту.

Полѣсскія желѣзныя дороги, въ составъ которыхъ вошла только что упомянутая линія, должны были состоять изъ линій: 1) Вильно—Ровно, съ вѣтвью Барановичи—Бѣлостокъ, 2) Сѣдлецъ – Малкинъ и 3) Пинскъ—Гомель—всего около 1.075 верстъ; для нихъ, согласно исчисленію военнаго Министерства, требовалась сумма по 19.000 руб. съ версты, безъ стоимости рельсовъ, скрѣпленій, верхняго балласта и подвижнаго состава, безъ оборотнаго капитала и при содѣйствіи работамъ средствами желѣзнодорожныхъ баталіоновъ.

Высочайше утвержденнымъ 26 ноября 1884 г. положеніемъ Комитета министровъ было постановлено приступить къ устройству Брестъ-холмской жел. дороги, длиною 107 вер., и на основаніи Высочайше утвержденнаго, 6 апрѣля 1885 года, положенія Комитета министровъ приступлено было къ устройству Ромны-кременчугской ж. д., причемъ стоимость постройки была исчисленавъ 8.280.127 р. или 41.859 руб. на версту.

Къ концу 1891 года находились въ постройкѣ слѣдующія казенныя дороги:

Ѳеодосійская отъ ст. Джанкой (Лозово-севастопольской дороги, нынѣ открытая для эксплуатаціи)	108	вер.
Златоустъ-челябинская (тоже нынѣ открытая)	152	„
Принаревская	134	„
Уссурійскій участокъ Сибирской ж. д. (отъ Владивостока) .	388	„
и разныя малыя вѣтви	70	„
А въ 1892 году прибавилась часть Сибирской дороги Челябинско-Омскъ	743	„
и вѣтвь Сызрано-вяземской дороги до села Земетчино . .	25	„
Итого	1.620	вер.

Постройка продолженій дорогъ и вѣтвей ихъ существующими обществами. Какъ выше было упомянуто, съ 1881 г. не учреждалось ни одно частное желѣзнодорожное общество, но нѣкоторымъ уже существующимъ обществамъ разрѣшено расширить ихъ предпріятія.

На основаніи такихъ разрѣшеній, между прочимъ, строются или открыты лишь недавно для эксплуатаціи:

1) Обществомъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ Новоселицкія вѣтви	520	вер.
Уманьскія вѣтви (уже открыты для эксплуатаціи) . . .	425	„
2) Обществомъ Московско-рязанской ж. д. — Рязанско-казанская ж. д. съ вѣтвями	832	„
3) Обществомъ Курско-кіевской ж. д.—Курско-воронежская.	231	„
и разныя боковыя вѣтви (узкоколейныя) длиною	331	„

4) Обществомъ Владикавказской ж. д.—Петровская линія .	250 вер.
и вѣтви къ минеральнымъ водамъ	59 „
5) Обществомъ Рязанско-Козловской ж. д. линія Тамбово-Камышинъ	468 „
Покровская (противъ Саратова)—Уральскъ (узкоколейная) съ вѣтвями	630 „
и разныя боковыя вѣтви (нормальноколейныя)	478 „
6) Обществомъ Шуйско-ивановской дороги вѣтвь отъ ст. Ермолино до села Середа-Упино	19 „
Итого	4.243 вер.

Послѣднія событія. Въ заключеніе изложеннаго краткаго обзора созданія нашей желѣзнодорожной сѣти слѣдуетъ отмѣтить два событія, завершающія его исторію до настоящаго времени. Одно изъ этихъ событій—уступка казенной Козлово-саратовской желѣзной дороги, длиною 428 верстъ, обществу Рязанско-козловской дороги, переименованному въ общество Рязанско-уральской желѣзной дороги въ текущемъ году. Другое событіе — открытіе для эксплуатаціи узкоколейнаго пути отъ С.-Петербурга (Большая Охта) до села Ириновки, длиною 33 версты, построеннаго, безъ пособія со стороны правительства, дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ барономъ П. Л. Корфъ.

По поводу перваго можно сказать, что, какъ видно изъ предыдущаго обзора, рѣзкихъ переходовъ отъ одной системы къ другой въ построеніи нашей сѣти никакихъ не было; напротивъ того, каждая новая система начинала примѣняться всегда прежде окончанія дѣйствія системы замѣняемой ею; поэтому означенная уступка казенной дороги частному обществу, составляя еще дѣйствіе старой системы, нисколько не нарушаетъ намѣренія правительства строить впредь желѣзныя дороги непосредственнымъ распоряженіемъ казны или же посредствомъ существующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

По поводу втораго событія будетъ кстати замѣтить, что настоящая статья „Очерка“ начата указаніемъ на подъѣздной путь (Царскосельская жел. дор.) и, благодаря предпріятію барона П. Л. Корфа, оканчивается подъѣзднымъ же путемъ. Эти подъѣздные пути имѣютъ между собою только въ одномъ сходство, что примыкаютъ къ Петербургу. Первый путь имѣлъ всегда назначеніемъ своимъ перевозку пассажировъ преимущественно; цѣль второго—преимущественно перевозка торфа. Первый сооруженъ на 54 года раньше втораго. Первый имѣетъ широкую колею—6 фут.=1,84 метра, какъ послѣдствіе пренебреженія узкой колеи техниками конца тридцатыхъ годовъ; второй—только 0,75 метра. Второй путь и вышеприведенныя узкоколейныя вѣтви, которыя сооружаются теперь обществами Курско-кіевской и Рязанско-уральской желѣзныхъ дорогъ, составляя всѣ вмѣстѣ почти 1.000 верстъ, выражаютъ собою возстановленіе у насъ значеніе узкой колеи и притомъ болѣе узкой, чѣмъ испробованная на нашихъ узкоколейныхъ дорогахъ пер-

ваго построенія. Это послѣдовательное уменьшеніе ширины колеи, съ 1,07 метра=3 ф. 6 д. до 1 метра и до 0,75 метра, достигнутое въ зависимости отъ усовершенствованій въ изготовленіи подвижнаго состава и могущее оказать существенное вліяніе на развитіе у насъ подъѣздныхъ путей, вызвано исключительно финансовыми или экономическими соображеніями.

Ст. 2. Выводы по доходамъ и расходамъ эксплуатаціи дорогъ.

Главные результаты эксплоатаціи созданной столь значительными капиталами и съ такими затрудненіями сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ приведены въ вышеупомянутыхъ таблицахъ и преимущественно въ таблицахъ № 2 и № 3. Въ таблицахъ этихъ показано количество исполненныхъ перевозокъ, вырученный за нихъ сборъ и расходы эксплоатаціи за время съ 1883 по 1890 годъ включительно, съ подраздѣленіемъ сѣти на казенныя дороги и на частныя дороги, какъ принято въ Статистическомъ сборникѣ, издаваемомъ Министерствомъ путей сообщенія, и съ отнесеніемъ доходовъ и расходовъ къ главнѣйшимъ единицамъ сравненія.

Изъ этихъ цифръ можно сдѣлать слѣдующіе, заслуживающіе вниманія выводы.

1. *Развитіе сѣти.* Въ теченіи разсматриваемаго періода (8 лѣтъ) сѣть увеличилась вообще на 5.023 версты или на 22%; но между тѣмъ какъ сѣть казенныхъ дорогъ возрасла съ 1.471 версты до 8.007 верстъ, т. е. на 444%, сѣть частныхъ желѣзныхъ дорогъ уменьшилась на 1.513 верстъ или 7%; такимъ образомъ сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, составлявшая въ 1883 году всего 6% общей сѣти, въ 1890 г. составляла уже 29%.

Съ 1874 г., въ которомъ сѣть желѣзныхъ дорогъ имѣла длину 16.670 верстъ, увеличеніе составляетъ 10.568 верстъ или 39%.

Въ 15-лѣтній періодъ 1875—1890 увеличеніе сѣти составило:

для германскихъ желѣзныхъ дорогъ	13.706	килом.	или 48%
„ австро-венгерскихъ „	9.688	„	„ 57%
„ французскихъ „	5.285	„	„ 24%

2. *Пассажирское движеніе.* Количество перевезенныхъ пассажировъ увеличилось съ 37,5 милл. въ 1883 г. до 46,5 милл., т. е. на 9 милліоновъ или на 24%.

Количество сдѣланныхъ пассажирами верстъ увеличилось съ 3.829 милліоновъ до 4.699 милл., т. е. на 870 милліоновъ пассажиро-верстъ или на 23%.

Средній проѣздъ пассажира, равнявшійся въ 1883 году 102 вер., въ 1890 г. уменьшился до 101 версты.

Въ 1874 году *) проѣздъ пассажира составлялъ 114 верстъ. Такимъ

*) См. И. Бліохъ. «Вліяніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи». С. Петербургъ, 1878 г.

образомъ въ теченіи 16 лѣтъ, проѣздъ этотъ, несмотря на увеличеніе сѣти на 39%, уменьшился на 12%.

Средній проѣздъ пассажира въ 1890 году на казенной сѣти составлялъ 111 верстъ; на частной-же—99 вер.; такимъ образомъ проѣздъ пассажира на казенныхъ дорогахъ былъ на 12% больше проѣзда пассажира по частной сѣти.

Средній проѣздъ пассажира былъ:
на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ (1890 г.) . . . . 27 километровъ
„ венгерскихъ „ „ (1890 г.) . . . . 45 „
„ французскихъ „ „ (1880 г.) . . . . 33 „

Доходъ съ пассажирскаго движенія увеличился съ 45,3 милліоновъ рублей въ 1883 г. до 49,5 милліоновъ, т. е. на 4,2 милліона рублей или 9%.

Доходъ съ пассажировъ, разсчитанный на версту длины сѣти, въ періодъ съ 1883 по 1890 г.:

на казенныхъ дорогахъ съ 1.395 р. упалъ до 935 р., т. е. на 33%
„ частныхъ „ „ 2.117 „ увеличился до 2.234 „ „ „ „ 5%
„ всей сѣти „ „ 2.072 „ упалъ до 1.856 „ „ „ „ 10%.

Доходъ съ пассажирскаго движенія въ 1890 г. составлялъ:
на казенныхъ дорогахъ . . . . 14% валоваго дохода
„ частныхъ „ . . . . 18% „ „
„ всей сѣти „ . . . . 17% „ „

Это процентное отношеніе было:
на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ (1890) 35%
„ австро-венгерскихъ „ (1890) 23%
„ французскихъ „ (1888) 39%

Въ 1874 году доходъ съ пассажирскаго движенія на русской сѣти былъ 2.343 рубля на версту и составлялъ 26% валоваго дохода.

Доходъ съ пассажира и версты въ періодъ времени съ 1883 по 1890 г.
на казенныхъ дорогахъ съ 1,16 к. упалъ на 0,93 к., т. е. на . . 19%
„ частныхъ „ „ 1,19 „ „ „ 1,08 „ „ „ „ . . 9%
„ всей сѣти „ „ 1,18 „ „ „ 1,05 „ „ „ „ . . 11%

Въ 1874 году доходъ этотъ составлялъ 1,26 коп.

На заграничныхъ дорогахъ сборъ съ пассажира и километра былъ:
на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ (1890) . . . . 3,08 пфенниговъ,
„ австро-венгерскихъ „ (1890) . . . . 1,74 крейцеровъ,
„ французскихъ „ (1888) . . . . 4,48 сантимовъ,
что составляетъ на пассажиро-версту (считая 1 километръ = 0,94 версты, 1 франкъ = 40 коп., 1 марку = 50 коп. и 1 гульденъ = 85 коп.):
на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ (1890) . . . . . 1,63 коп.
„ австро-венгерскихъ „ (1890) . . . . . 1,56 „
„ французскихъ „ (1880) . . . . . 1,88 „

3. *Товарное движеніе.* Количество перевезенныхъ пудовъ увеличилось съ 3.045 милліоновъ пудовъ въ 1883 г. до 4.179 милліоновъ, т. е. на 1.134 милліона пудовъ или на 37%.

Количество совершенныхъ грузами пудо-верстъ увеличилось съ 619.332

милліоновъ до 854.035 милліоновъ пудо-верстъ, т. е. на 234.703 милліона пудо-верстъ или 38%.

Средній пробѣгъ пуда груза, равнявшійся въ 1883 году 203 верстамъ, въ 1890 г. увеличился до 204 верстъ или на $^1/_2$%.

Въ 1874 году средній пробѣгъ пуда груза былъ 209 верстъ *); такимъ образомъ, несмотря на увеличеніе сѣти на 39%, пробѣгъ груза въ теченіи 16 лѣтъ уменьшился на 2%.

Средній пробѣгъ пуда груза въ 1890 году на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ былъ 241 верста, на частныхъ-же дорогахъ 197 верстъ, такимъ образомъ пробѣгъ пуда груза на казенныхъ дорогахъ на 23% больше пробѣга по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Средній пробѣгъ груза былъ:
на прусскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ (1890) . . 117 километра
„ венгерскихъ „ „ „ (1880) . . 183 „
„ французскихъ „ „ „ (1888) . . 128 „

Доходъ съ товарнаго движенія въ періодъ времени 1883—1890 гг. увеличился съ 168,8 милліоновъ рублей до 207,3 милліоновъ, т. е. на 38,5 милліоновъ рублей или на 23%.

Доходъ съ товарнаго движенія, разсчитанный на версту длины сѣти, въ теченіи разсматриваемаго періода:

на казенныхъ ж. д. съ 4.514 р. увеличился до 5.145 р., т. е. на 14%
„ частныхъ „ „ „ 7.927 „ „ „ 8.842 „ „ „ „ 11%
„ всей сѣти „ „ „ 7.771 „ „ „ 7.773 „ „ „ „ 1%

Доходъ съ товарнаго движенія составлялъ въ 1890 году:
на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ . . 75% валоваго дохода.
„ частныхъ „ „ . . 77% „ „
„ всей сѣти „ „ . . 77% „ „

Въ 1874 году доходъ съ товарнаго движенія на русской сѣти былъ 6.483 руб. на версту дороги и составлялъ 72% валоваго дохода.

Процентное отношеніе это было:
на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ (1890) 62%
„ австро-венгерскихъ (1890) 76%
„ французскихъ (1888) 58%

Доходъ съ пуда и версты въ періодъ времени съ 1883—1890 гг.:

на казенныхъ ж. д. съ 0,0300 к. понизился до 0,0235 к., т. е. на 23%
„ частныхъ „ „ „ 0,0280 „ „ „ 0,0245 „ „ „ „ 12%
„ всей сѣти „ „ „ 0,0280 „ „ „ 0,0243 „ „ „ „ 13%

Въ 1874 году доходъ этотъ составлялъ 0,0380.

На заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ доходъ съ тонны и километра грузовъ былъ:
на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ (1890) . . . . 3,85 пфениговъ,
„ австро-венгерскихъ (1890) . . . . . 2,35 крейцеровъ,
„ французскихъ (1888) . . . . . 5,95 сантимовъ,

*) См. И. Бліохъ. «Вліяніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ».

что сооовѣтствуетъ доходу съ пуда и версты (считая километръ = 0,94 вер., тонну = 60 пудамъ, марку = 50 коп. и франкъ = 40 коп.),

на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ	(1890)	0,0340 коп.	
„ австро-венгерскихъ „	(1890)	0,0353	„
„ французскихъ „	(1888)	0,0416	„

4. Валовой доходъ. Валовой доходъ всей сѣти составлялъ въ 1883 году 231,8 милліоновъ рублей, въ 1890 г. увеличился до 284,5 милліоновъ, т. е. увеличился на 52,7 милліоновъ рублей или на 23%.

Валовой доходъ, разсчитанный на версту длины дороги, въ періодъ 1883—1890 гг.:

на казенныхъ ж. д. съ 6.554 р. остался почти безъ измѣненія 6.552 р.
„ частныхъ „ „ „ 10.858 „ увеличился до 12.342 р., т. е. на 14%
„ всей сѣти „ „ „ 10.587 „ „ „ 10.665 „ „ „ „ 1/2%

Въ 1874 г. доходъ сѣти былъ 9.054 руб. на версту.

Валовой доходъ заграничныхъ дорогъ составлялъ на 1 километръ дороги:

на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ . . .	(1890)	—30 778 марокъ,
„ австро-венгерскихъ „	(1890)	—11.769 гульденовъ,
„ французскихъ „	(1888)	—33.116 франковъ,

что составляетъ на версту дороги (килом. = 0,94 вер.):

на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ . . .	16.312 руб.	(марка = 50 коп.)
„ австро-венгерскихъ „ . . .	10.592 „	(гульденъ = 85 коп.)
„ французскихъ „ . . .	13.920 „	(франкъ = 40 коп.)

Доходъ, разсчитанный на версту пробѣга поѣздовъ, въ періодъ 1883—1890 гг.:

на казенныхъ ж. д. остался безъ измѣненія—209 коп.
„ частныхъ „ „ съ 227 к. увеличился до 235 к., т. е. на 3%
„ всей сѣти „ „ „ 226 „ „ „ 229 „ „ „ „ 1%

Въ 1890 году доходъ съ поѣздо-версты былъ на казенныхъ дорогахъ на 11%, ниже чѣмъ на частныхъ дорогахъ.

Доходъ этотъ въ 1874 году составлялъ 210 копѣекъ.

Доходъ этотъ составлялъ:

на германскихъ дорогахъ	(1890)	376 пфениговъ	на	километръ	пробѣга поѣзда.
		или 189 копѣекъ	„	версту	„ „
„ австро-венгер. „	(1890)	246 крейцер.	„	километръ	„ „
		или 221 копѣека	„	версту	„ „
„ французскихъ „	(1888)	474 сантим.	„	километръ	„ „
		или 198 копѣекъ	„	версту	„ „

5. Валовой расходъ. Валовой расходъ всей сѣти составлялъ въ 1883 г. 147,4 милліон. рублей, въ 1890 г. увеличился до 171,7 милл. руб., т. е. на 24,3 милл. рублей или на 16%.

Такимъ образомъ увеличеніе дохода на 23% вызвало увеличеніе расхода лишь на 16%.

Валовой расходъ, разсчитанный на версту дороги, въ періодъ времени 1883—1890 гг. измѣнился слѣдующимъ образомъ:

на	казенныхъ дорог.	съ	5.235 р.	уменьш.	до	4.163 р,	т. е. на 20%
„	частныхъ	„	„ 6.832	„ увелич.	„	7.364	„ „ „ „ 8%
„	всей сѣти	„	„ 6.731	„ уменьш.	„	6.439	„ „ „ „ 4%

Выразивъ расходъ въ процентахъ дохода, получимъ, что расходъ составлялъ въ 1890 году:

на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ	.	63,5% дохода.
„ частныхъ „ „	.	59,7% „
„ всей сѣти „ „	.	61,0% „
Въ 1874 году былъ	.	61,8% „

На заграничныхъ дорогахъ расходъ составлялъ:

на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ	(1890) . . .	59,4%	дохода
„ австро-венгерскихъ „	(1890)	48,8%	„
„ французскихъ „	(1888)	51,3%	„

Расходъ, разсчитанный на версту пробѣга поѣзда, въ разсматриваемый періодъ времени:

на казенныхъ ж. д. съ	167	к.	уменьшился	до	133	к.,	т. е.	на	20%
„ частныхъ „ „ „	143	„	„	„	140	„	„	„	„	2%
„ всей сѣти „ „ „	144	„	„	„	139	„	„	„	„	4%

Въ 1874 году расходъ этотъ былъ 131 коп.

На заграничныхъ дорогахъ расходъ составлялъ:

на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ	(1890)	223	пфенниговъ	на поѣздо-километръ
	или	118	копѣекъ	„ „ версту.
„ австро-венгерскихъ „	(1890)	113	крейцер.	„ „ километръ
	или	102	копѣйки	„ „ версту.
„ французскихъ „	(1888)	243	сантим.	„ „ километръ
	или	102	копѣйки	„ „ версту.

Изъ таблицы № 3 можемъ еще замѣтить, что поверстный расходъ эксплоатаціи, напр., за 1890 годъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

	На казенныхъ дорогахъ.	На частныхъ дорогахъ.
на управленіе и общіе расходы .	940 р. или 22%	1.768 р. или 24%
„ ремонтъ пути и зданій . .	1.146 „ „ 27%	1.873 „ „ 25%
„ тягу и ремон. подв. состава .	1.323 „ „ 32%	2.485 „ „ 34%
„ службу движенія	587 „ „ 14%	1.122 „ „ 15%
„ „ телеграфа.	167 „ „ 5%	116 „ „ 2%
Итого. . . .	4.163 р. или 100%	7.364 р. или 100%

Изъ цифръ этихъ оказывается, что процентное распредѣленіе расхода на составныя его части на казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ существенныхъ разницъ не представляетъ.

6. Расходъ на передвиженіе пассажира и пуда на версту. Лучшими характеристическими мѣрилами достоинства эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ признаются средній доходъ съ пассажиро-версты и пудо-версты и средній расходъ на передвиженіе на версту одного пассажира и одного пуда груза. Средній доходъ съ пассажиро-версты и пудо-версты показанъ во всѣхъ желѣзнодорожныхъ отчетахъ и уже были приведены выше соотвѣтствующіе ему

цифры; средній же расходъ на пассажиро-версту и пудо-версту въ отчетахъ не показывается, потому что опредѣленіе этихъ расходовъ весьма затруднительно; оно требуетъ распредѣленія всѣхъ расходовъ эксплуатаціи на часть, падающую на пассажирское движеніе, и на часть, падающую на товарное движеніе, что, хотя и можетъ быть исполнено, но во всякомъ случаѣ лишь болѣе или менѣе приблизительно.

Для общихъ выводовъ принято заграницею считать, что передвиженіе пассажира стоитъ столько-же, сколько передвиженіе одной тонны (=60 пудовъ) груза.

На основаніи такого предположенія выведены нижеприводимыя цифры расхода. Это предположеніе принято также за основаніе при опредѣленіи поверстныхъ расходовъ въ послѣдней изъ вышеупомянутыхъ таблицъ. А именно, въ таблицѣ 5-й помѣщены тѣ цифры, которыя необходимы для исполненія сказаннаго разсчета, причемъ въ ней показаны, для полноты, и нѣкоторыя цифры, вошедшія уже въ предъидущія таблицы №№ 2 и 3; таблица № 5 заключаетъ въ себѣ результаты эксплуатаціи русской сѣти за 10 лѣтъ (1881—1890).

Изъ таблицы этой оказывается, что средній расходъ на пассажиро-версту въ указанный періодъ съ 1,21 коп. уменьшился до 0,90 к., т. е. уменьшился на 26%.

Средній же расходъ на пудо-версту въ 0,0205 коп. уменьшился до 0,0151 коп., т. е. уменьшился также на 26%.

Спеціально въ 1890 году расходъ на пассажиро-версту составлялъ:

на казенныхъ ж. д. . .	0,90	коп.
„ частныхъ „ „ . .	0,90	„
„ всей сѣти „ „ . .	0,90	„

Расходъ же на пудо-версту былъ:

на казенныхъ ж. д. .	0,0150	коп.
„ частныхъ „ „ .	0,0152	„
„ всей сѣти „ „ .	0,0151	„

Такъ что на казенныхъ дорогахъ стоимость провоза дешевле, чѣмъ на частныхъ жел. дорогахъ.

Для сравненія приводимъ здѣсь соотвѣтственные выводы для заграничныхъ дорогъ.

Расходъ на 1 пассажиро-километръ = 1 тонно-километру былъ:

на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ	(1890) . .	2,23	пфенига,
„ австро-венгерскихъ „	(1890) . .	1,09	крейц.,
„ французскихъ „	(1888) . .	3,07	сантим.,

что соотвѣтствуетъ расходу (считая франкъ = 40 коп., марку = 50 коп. и гульденъ = 0,85 коп.);

		На пассажиро-версту.	На пудо-версту.
на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ	(1892) . .	1,18 коп.	0,0184 коп.
„ австро-венгерскихъ „	(1892) . .	0,98 „	0,0163 „
„ французскихъ „	(1888) . .	1,29 „	0,0215 „

Отсюда видно, что расходъ на пассажиро-версту или пудо-версту на заграничныхъ дорогахъ выше, чѣмъ на русской сѣти.

на германскихъ жел. дорогахъ (1890) на 21%
„ австро-венгерскихъ „ (1890) „ 9%
„ французскихъ „ „ (1888) „ 42%

Изъ этого слѣдуетъ, что сравнительно высокій эксплуатаціонный коэфиціентъ русской сѣти имѣетъ свою причину не въ высокихъ расходахъ эксплоатаціи, а въ низкихъ тарифахъ.

Для болѣе наглядпаго указанія вліянія тарифа на этотъ коефиціентъ, приводимъ еще сравненіе отдѣльныхъ дорогъ, на которыхъ коефиціентъ эксплуатаціи значительно ниже 50%, а именно:

казенную Закавказскую жел. дор. съ коефиціентомъ . . . 45%
частную Курско-кіевскую „ „ 43
французскую Paris-Lion-Méditerranée 44,5
австрійскую Oest. Ung. Staatsbahn (Oest. Abtheilung) . . . 40,8

Выражая всѣ данныя въ русскихъ единицахъ, съ принятіемъ, какъ выше подсчитано, 1 килом. = 0,94 верстъ, 1 франкъ = 40 коп., 1 гульденъ = 85 коп., 1 тонна = 60 пудамъ, получимъ:

	Закавказская жел. дорога.	Курско-кіевская жел. дорога.	Paris-Lion-Méditerranée.	Oest. Ung. Staatsbahn (Oets. Abt).
Длина дорогъ.	980 вер.	439 вер.	7.549 вер.	1.282 вер.
Валовой доходъ на версту	15.189 руб.	12.819 руб.	17.101 руб.	15.708 руб.
„ расходъ „	6.834 „	5.547 „	7.532 „	6.416 „
Расходъ въ процентахъ дохода.	45%	43%	44,5	40,8%
Доходъ съ пассажира и версту.	1,47 коп.	1,01 коп.	2,05 коп.	1,98 коп.
Расходъ на пассажира и версты	0,66 „	0,70 „	1,12 „	1,10 „
Доходъ съ пуда и версты .	0,0220 „	0,0290 „	0,0389 „	0,0435 „
Расходъ „ „ .	0,0103 „	0,0107 „	0,0186 „	0,0183 „

Вышеозначенный способъ распредѣленія расходовъ эксплуатаціи даетъ возможность привести еще нѣкоторыя сопоставленія относительно дохода и расхода на пассажирскіе и товарные поѣзды и числа перевозимыхъ пассажировъ и грузовъ.

Цифры приводимъ сразу въ русскихъ единицахъ:

	Русскія ж. д. (1890 г.).	Германскія ж. д. (1890 г.).	Австро-Венгер. ж. д. (1890 г.).	Французскія ж. д. (1888 г.).
Длина сѣти.	27.238 вер.	38.630 вер.	24.206 вер.	30.659 вер.
Доходъ съ версты пробѣга пассажирскаго поѣзда	1 руб. 32 к.	1 руб. 22 к.	1 руб. 12 к.	1 руб. 14 к.
Расходъ ан версту пробѣга пассажирскаго поѣзда	1 „	1 „ 85 „	67 „	64 „

Что составляетъ	76,5% дох.	70%	51%	56%
Доходъ съ товарн. поѣзда	2 руб. 65 к.	2 руб. 31 к.	2 руб. 84 к.	3 руб. 36 к.
Расходъ „ „	1 „ 58 „	1 „ 30 „	1 „ 31 „	1 „ 74 „
Что составляетъ . . .	60% дохода	56%	46%	51%

Въ поѣздѣ было:

въ пассажирскомъ . . .	111 пассаж.	72 пассаж.	68 пассаж.	49 пассаж.
„ товарномъ	10.429 пуд.	6.604 пуд.	7.998 пуд.	8.076 пуд.

Цифры эти наглядно указываютъ, насколько нагрузка поѣздовъ на русской сѣти выше такой-же нагрузки заграничной сѣти, чѣмъ и объясняется сравнительно высокій расходъ эксплуатаціи, несмотря на его абсолютную дешевизну.

Ст. 3. Выводы по личному составу.

1. *Число лицъ, занятыхъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.* Число всѣхъ служащихъ и рабочихъ на сѣти правительственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, не считая правительственной инспекціи и другихъ учрежденій правительственнаго надзора надъ желѣзными дорогами, было:

	Вообще: въ 1890 г.	Вообще: въ 1889 г.	На версту сѣти ж. д.: въ 1890 г.	На версту сѣти ж. д.: въ 1889 г.
Постоянныхъ служащихъ и рабочихъ	167.464	162.892	6,3	6,2
Временныхъ служащихъ и рабочихъ (кромѣ поденныхъ) . . .	10.447	10.513	0,4	0,4
Поденныхъ рабочихъ . . .	74.504	76.501	2,8	2,9
Итого всѣхъ служащихъ и рабочихъ	252.415	249.905	9,5	9,5

Слѣдовательно, постоянные служащіе и рабочіе составляли въ 1890 г. около 66%, а временные и поденные около 34%.

Они распредѣлялись по службамъ и управленію такъ:

	Числа: въ 1890 г.	Числа: въ 1889 г.
По общему управленію:		
Центральному	2.352	2.420
Мѣстному.	13.615	13.809
По службамъ:		
Пути и зданій.	101.111	101.733
Телеграфа.	8.919	8.910
Движенія	58.702	56.595
Тяги и подв. состава	68.023	66.822
Итого . .	252.415	249.906

Наибольшее число людей, какъ видно изъ этихъ данныхъ, требуется для службы пути и зданій, около 40% отъ всего числа служащихъ и рабочихъ; второе мѣсто занимаетъ служба тяги и подвижнаго состава, около 27%; на службу движенія приходится 23% и телеграфа 4%; затѣмъ на общее управленіе приходится около 6%, изъ числа коихъ 1% на центральное управленіе.

Изъ общаго числа желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ на долю нѣкоторыхъ должностей въ 1890 году приходилось:

	Число людей.	Что составляетъ изъ общаго числа постоянныхъ служащихъ и рабочихъ въ соотвѣтствующихъ службахъ:
Машин. паров. и ихъ помощ.	9.436	въ службѣ тяги 44%
Кочегаровъ паровозныхъ	2.555	
Оберъ-конд. и кондукторовъ	13.798	въ службѣ движенія 57%
Сост. (сцѣпщиковъ) поѣздовъ	2.762	
Стрѣлочниковъ	13.387	
Путевыхъ сторожей	31.681	въ службѣ пути 47%

2. *Расходъ на содержаніе служащихъ и рабочихъ.* Собственно для желѣзныхъ дорогъ, безъ побочныхъ предпріятій, этотъ расходъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	В О О Б Щ Е: въ 1890 г.	въ 1889 г.
Постоянныхъ служащихъ и рабочихъ	62.024.953 р.	59.961.685 р.
Временныхъ служащихъ и рабочихъ (кромѣ поденныхъ)	2.010.975 „	2.026.498 „
Поденныхъ рабочихъ	17.514.340 „	18.440.277 „
Итого	81.550.268 р.	80.428.460 р.

Отношеніе этого расхода къ валовому доходу и ко всему расходу по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ для всей сѣти составляло:

	Отъ валоваго дохода.	Отъ валоваго расхода.
въ 1890 году	29%	47%
„ 1889 „	29%	48%

Расходъ на содержаніе служащихъ и рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ распредѣляется по службамъ и общему управленію слѣдующимъ образомъ:

	въ 1890 г.	въ 1889 г.
	рублей.	
По общему управленію:		
Центральному	3.672.434	3.943.837
Мѣстному	9.224.857	8.381.414

По службамъ:		
Пути и зданій	17.082.661	17.962.414
Телеграфа	3.152.590	3.167.888
Движенія	19.205.504	18.900.141
Тяги и подв. состава	29.212.222	28.072.766
Итого	81.550.268	80.428.460

Отношеніе содержанія служащихъ и рабочихъ въ отдѣльныхъ службахъ ко всему расходу своихъ службъ въ 1890 г. и 1889 г. выражается въ слѣдующихъ данныхъ:

	въ 1890 г.	въ 1889 г.
По службѣ пути и зданій	38%	41%
„ „ телеграфа	90%	90%
„ „ движенія	74%	73%
„ „ тяги и подвижнаго состава	51%	48%

Расходъ на содержаніе служащихъ и рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ, въ среднемъ на одного человѣка, выражается для 1890 года въ слѣдующихъ цифрахъ:

	На постояннаго въ годъ.	На временнаго по разсчету въ годъ.	На поденнаго въ день.
По общему управленію:			
Центральному	1.580 р.	276 р.	55 к.
Мѣстному	796 „		
По ж.-дор. службамъ:			
Пути и зданій	182 р.	158 р.	47 к.
Телеграфа	371 „	167 „	62 „
Движенія	341 „	212 „	67 „
Тяги и подвижнаго состава . . .	611 „	253 „	1 р. 03 „

Вообще же по сѣти желѣзныхъ дорогъ среднее содержаніе одного служащаго въ 1890 г. опредѣляется: постояннаго въ 370 руб. и временнаго въ 192 руб. въ годъ. Одинъ поденный рабочій получилъ въ день среднимъ числомъ 78 копѣекъ.

Для болѣе удобнаго сравненія русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ заграничными въ данномъ отношеніи, группируемъ еще цифры за 1890 годъ слѣдующимъ образомъ:

	Число служащихъ.	Уплаченное имъ вознагражденіе.	Средній окладъ 1-го служащаго.
по управленію дороги	15.697	12.897.291 р.	808 р.
„ службѣ пути и зданій . . .	101.111	17.082.661 „	169 „
„ службѣ движенія и тереграфа .	67.621	22.358.094 „	331 „
„ службѣ тяги и подвижнаго состава	68.023	29.212.222 „	429 „
Итого .	252.415	81.550.268 р.	323 р.

Число служащихъ на германскихъ жел. дорогахъ въ 1890 году и получаемое ими вознагражденіе, въ маркахъ, видно изъ слѣдующаго:

	Число служащихъ. вообще.	на килом.	Уплаченное имъ вознагражденіе. сумма.	на килом.	на 1 служ.
по управленію дороги .	15.428	0,38	53.350.774	1.298	3.485
„ службѣ пути и зданій	119.887	2,92	88.339.387	2.150	737
„ службѣ движенія. .	161.615	3,93	193.341.968	4.705	1.196
„ службѣ тяги и подвижнаго состава. .	101.331	2,47	130.870.595	3.184	1.291
Итого . . .	398.261	9,70	465.902.724	11.337	1.170

Длина сѣти была 41.096 километровъ.

Число служащихъ на австро-венгерской сѣти, длиною 25.751 километровъ, и полученное ими вознаграждоніе, въ гульденахъ, въ 1890 году видно изъ слѣдующаго:

	Число служащихъ. вообще.	на 1 килом.	Уплаченное имъ вознагражденіе. сумма.	на килом.	на 1 служ.
по управленію дорогою .	3.679	0.14	3.795.289	147	1.025
„ службѣ пути и зданій	72.178	2.80	22.448.966	869	311
„ службѣ движенія .	65.986	2.56	39.564.586	1.531	599
„ службѣ тяги и подвижнаго состава. .	36.742	1.43	24.813.016	961	676
Итого . . .	178.585	6.93	90.621.859	3.508	508

Оффиціальная французская статистика не указываетъ уплачиваемыхъ слу-жащимъ на желѣзныхъ дорогахъ суммъ и въ ней находятся лишь свѣдѣнія о числѣ служащихъ. Такъ, въ 1888 году, при длинѣ сѣти 32.617 километровъ, было:

	Число служащихъ.	На километръ.
По управленію дорогою	2.751	0,08
„ службѣ пути и зданій.	68.701	2,11
„ „ движенія	94.301	2,89
„ „ тяги и подв. сост.	58.953	1,81
временныхъ рабочихъ	61.873	1,89
Итого	286.579	8,78

Принимая километръ=0,94 вер., 1 марку=50 к. и 1 гульденъ=85 к., можемъ сдѣлать слѣдующее сопоставленіе за 1890 годъ:

	Русскія ж. д.	Германскія ж. д.	Австро-венгерскія.
Длина сѣти	27.238 вер.	38.630 вер.	24.206 вер.
Валовой доходъ на версту .	10.665 руб.	16.312 руб.	10.592 руб.
Служащихъ и рабочихъ:			
по управленію дорогою. . .	15.967 чел.	15.428 чел.	3.679 чел.
со среднимъ окладомъ .	808 руб.	1.729 руб.	871 руб.
по службѣ пути и зданій .	101.111 чел.	119.887 чел.	72.178 чел.
со среднимъ окладомъ .	169 руб.	368 руб,	264 руб.
по службѣ движенія	67.621 чел.	161.615 чел.	65.986 чел.

со среднимъ окладомъ .	331 руб.	598 руб.	509 руб.
по службѣ тяги и подв. сост.	68.023 чел.	101.331 чел.	36.742 чел.
со среднимъ окладомъ .	429 руб.	645 руб.	573 руб.
Всѣхъ служащихъ и рабочихъ.	252.415 чел.	398.261 чел.	178.585 чел.
на версту дороги . . .	9,5 „	10,3 „	7,8 „
со среднимъ окладомъ	323 руб.	585 руб.	431 руб.

Изъ этого слѣдуетъ, что число служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ сравнительно меньше, чѣмъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ, и сравнительно больше, чѣмъ на австро-венгерскихъ, но что при этомъ получаемое на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ вознагражденіе значительно ниже, т. е. что служащихъ и рабочихъ съ малымъ окладомъ содержанія на русскихъ дорогахъ сравнительно больше.

3. *Несчастные случаи со служащими и рабочими* Изъ свѣдѣній, имѣющихся въ Статистическомъ сборникѣ Министерства путей сообщенія, и въ особенности изъ приведенныхъ въ главѣ III отдѣла III настоящаго „Очерка“, легко можно убѣдиться въ нижеслѣдующемъ:

1) Вообще число пострадавшихъ при желѣзнодорожномъ движеніи было:

	Пассажировъ.	Служащихъ и рабочихъ на жел. дорогахъ.	Посторонн. ихъ.
Въ 1890 году	131	695	652
„ 1889 „	106	667	615
„ 1888 „	205	739	507
„ 1887 „	107	594	440
„ 1886 „	116	523	399
„ 1885 „	103	506	395

Примѣчаніе. Значительное, сравнительно съ прочими годами, число пострадавшихъ въ 1888 году пассажировъ и служащихъ объясняется двумя случаями, бывшими на Московско-брестской ж. дорогѣ 1 мая и на Курско-харьково-азовской 17 октября 188. года.

4) Приведенныя данныя распредѣляются по категоріямъ пострадавшихъ при движеніи служащихъ и рабочихъ слѣдующимъ образомъ:

	Убито.	Ранено.	Итого пострадавшихъ.
Въ 1890 году	209	486	695
„ 1889 „	197	470	667
„ 1888 „	217	522	739
„ 1887 „	185	409	594
„ 1886 „	153	370	523
„ 1885 „	164	342	506

На долю убитыхъ приходится отъ всего числа пострадавшихъ служащихъ и рабочихъ: въ 1890 г.—30%, въ 1889 г.—30%, въ 1888 г.—29%, въ 1887 г.—31%, въ 1886 г.—29% и въ 1885 г.—32%.

Тѣ же данныя распредѣляются относительно причинъ несчастныхъ случаевъ съ пострадавшими:

	По своей винѣ или неосторожности.		Не по своей винѣ.	
	Убито.	Ранено.	Убито.	Ранено.
Въ 1890 году	203	419	6	67
„ 1889 „	193	407	4	63
„ 1888 „	199	410	18	112
„ 1887 „	171	332	14	77
„ 1886 „	144	308	9	62
„ 1885 „	151	288	13	54

По отношенію къ движенію поѣздовъ, пострадавшихъ служащихъ и рабочихъ было на 1 милліонъ поѣздо-верстъ: въ 1890 г.—5,6, въ 1889 г.—5,5, въ 1888 г.—6,1, въ 1887 г.—5,4, въ 1886 г.—5,2 и въ 1885 г.—4,9.

2) При случаяхъ внѣ желѣзнодорожнаго движенія, т. е. при нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ, въ мастерскихъ, при строительныхъ работахъ и т. п. было пострадавшихъ:

	Убито.	Ранено.	Итого пострадавшихъ.
Въ 1890 году	24	434	458
„ 1889 „	19	313	332
„ 1888 „	18	368	386
„ 1887 „	45	373	418
„ 1886 „	35	340	375
„ 1885 „	19	267	286

Слѣдовательно, смертный исходъ составлялъ въ 1890 г.—5%, въ 1889 г.—6%, въ 1888 г.—5%, въ 1887 г.—11%, въ 1886 г.—9%, въ 1885 г.—7%.

Пострадавшіе эти, по причинамъ случаевъ съ ними, распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

	По своей винѣ или неосторожности.		Не по своей винѣ.	
	Убито.	Ранено.	Убито.	Ранено.
Въ 1890 году	20	380	4	54
„ 1889 „	14	274	5	39
„ 1888 „	12	302	6	66
„ 1887 „	23	301	22	72
„ 1886 „	24	278	11	62
„ 1885 „	16	224	3	43

Интересно сравнить приведенныя данныя со свѣдѣніями о несчастныхъ случаяхъ на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Къ сожалѣнію, такихъ свѣдѣній имѣется въ нашемъ распоряженіи немного, а именно:

1. Данныя о несчастныхъ случаяхъ, имѣвшихъ мѣсто на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1890 г.:

Служащихъ на дорогахъ:	Убито.	Ранено.
не по своей винѣ	18	250
по собственной винѣ	433	1.741
Итого.	451	1.991

Вообще на германской сѣти въ 1890 году:

убито	721 лицо
ранено	2.431 „
Итого пострадавшихъ	3.152 лица,

что составляетъ на 1.000.000 поѣздо-километровъ 9.9 лицъ.

2. На австро-венгерской сѣти въ 1890 г. пострадало:

Служащихъ на дорогѣ:	Убито.	Ранено.
не по своей винѣ	11	160
по собственной винѣ	135	419
Итого.	146	579

Вообще на австрійско-венгерской сѣти въ 1890 году:

убито	263 лица
ранено	857 „
Итого пострадало	1.120 лицъ,

что составляетъ на 1.000.000 поѣздо-километровъ 9,0 лицъ.

При километрѣ = 0,94 версты, получимъ слѣдующее сравненіе русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ германскими и австро-венгерскими дорогами по даннымъ за 1890 г. въ отношеніи числа пострадавшихъ при движеніи поѣздовъ служащихъ и рабочихъ:

	Русскія жел. дор. 1890 г. 123,9 милл. поѣздо-вер.	Германскія. 1890 г. 298,9 милл. поѣздо-вер.	Австро-венгерскія. 1890 г. 106,9 милл. поѣздо-вер.
было убитыхъ служащихъ и рабоч.	209	451	146
„ раненыхъ „ . . .	486	1.991	579
вообще пострадавш. служ. и рабоч.	695	2.442	725
на 1 милліонъ поѣздо-верстъ . .	5,64	8,17	6,78
всѣхъ пострадавшихъ при движеніи поѣздовъ было	1.478	3.152	1.120
на 1 милліонъ поѣздо-верстъ . .	11,9	10,5	10,5

Отсюда видно, что служащіе и рабочіе на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, сравнительно съ дорогами германскими и австро-венгерскими, подвержены опасности быть убитыми или ранеными при движеніи поѣздовъ и при маневрахъ значительно менѣе. А именно, если число убитыхъ и раненыхъ на 1 миліонъ поѣздо-верстъ на германскихъ дорогахъ принято за единицу, то вѣроятность опасности быть убитымъ или раненымъ отъ желѣзнодорожнаго движенія выразится для австро-венгерскихъ дорогъ $\frac{6,78}{8,17} = 0,83$, а для русскихъ дорогъ $\frac{5,64}{8,17} = 0,69$. Такой выводъ долженъ быть объясненъ, сравнительно меньшею скоростью движенія на русскихъ дорогахъ вообще и, можетъ быть еще, лучшимъ размѣщеніемъ паровозной и поѣздной прислуги въ поѣздахъ у насъ, нежели на заграничныхъ дорогахъ.

На финляндскихъ желѣзныхъ дорогахъ число пострадавшихъ въ 1890 году, при движеніи поѣздовъ служащихъ и рабочихъ равняется лишь 2,10 человѣка на 1 миліонъ поѣздо-кило-

метровъ или 2,24 человѣка на 1 милiонъ поѣздо-верстъ, что надо приписать, по всей вѣроятности, какъ высшему образовательному цензу низшихъ служащихъ, такъ и малому числу и постоянству личнаго состава на финляндскихъ дорогахъ.

Если прибавить къ нашему числу пострадавшихъ при движенiи, 5,64, число пострадавшихъ въ 1890 году внѣ движенiя, 458, отнесенное къ числу милiоновъ поѣздо-верстъ 123,0, т. е. $\frac{458}{123,9} = 3,72$, то сумма ихъ составитъ 9,36 чел. всѣхъ пострадавшихъ служащихъ и рабочихъ въ 1890 году на 1 милiонъ поѣздо-верстъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Сумма эта лишь на 14,5% болѣе числа пострадавшихъ только при движенiи служащихъ и рабочихъ на германскихъ дорогахъ.

Если же отнести число служащихъ и рабочихъ, пострадавшихъ въ 1890 году на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ къ общему числу служащихъ и рабочихъ, бывшихъ въ 1890 году на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, 252.415, то число пострадавшихъ при движенiи поѣздовъ 695, составитъ 0,28% отъ этого общаго числа, а число пострадавшихъ внѣ движенiя, 458, лишь 0,19%.

Ст. 4. Выводы о степени безопасности проѣзда.

Изъ свѣдѣнiй, въ Статистическомъ сборникѣ Министерства путей сообщенiя, и въ особенности изъ приведенныхъ въ главѣ III отдѣла III настоящаго „Очерка“, легко можно убѣдиться въ нижеслѣдующемъ:

Пострадавшiе при желѣзнодорожномъ движенiи лица, кромѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ, распредѣляются по категорiямъ такъ:

а) Пассажиры:

	Убито.	Ранено.	Итого пострадавшихъ.
Въ 1890 году	28	103	131
„ 1889 „ . . .	29	77	106
„ 1888 „	52	153	205
„ 1887 „	19	88	107
„ 1886 „	18	98	116
„ 1885 „ . . .	31	72	103

Число убитыхъ пассажировъ отъ пострадавшихъ вообще пассажировъ составляло: въ 1890 г.—21%, въ 1889 г.—27%, въ 1888 г.—25%, въ 1887 г.—18%, въ 1886 г.—16% и въ 1885 г.—30%.

По причинамъ случая.	По своей винѣ или неосторожности.		Не по своей винѣ.	
	Убито.	Ранено.	Убито.	Ранено.
Въ 1890 году	28	101	—	2
„ 1889 „	29	74	—	3
„ 1888 „	20	79	32	74
„ 1887 „	19	84	—	4
„ 1886 „	18	70	—	28
„ 1885 „	28	57	3	15

По отношенію къ числу проѣхавшихъ пассажировъ и къ ихъ пробѣгу приходится пострадавшихъ пассажировъ:

	На 1 милл. проѣхавшихъ пассажировъ.	На милл. пассажиро-верстъ.
Въ 1890 году	2,8	0,03
„ 1889 „	2,4	0,02
„ 1888 „	4,8	0,05
„ 1887 „	2,8	0,03
„ 1886 „	3,0	0,03
„ 1885 „	2,8	0,03

б) Посторонніе:

	Убито.	Ранено.	Итого пострадавшихъ.
Въ 1890 году	328	324	652
„ 1889 „	335	280	615
„ 1888 „	260	247	507
„ 1887 „	240	200	440
„ 1886 „	214	185	399
„ 1885 „	226	169	395

Отношеніе числа убитыхъ къ числу пострадавшихъ составляло:

въ 1890 г —51%, въ 1889 г.—55%, въ 1888 г.—51%, въ 1887 г.—55%, въ 1886 г.—53% и въ 1885 г.—57%.

Относя число пострадавшихъ постороннихъ къ движенію поѣздовъ, находимъ, что на 1 милліонъ поѣздо-верстъ пострадало:

въ 1890 г. 5,3, въ 1889 г. - 5,0, въ 1888 г.—4,2, въ 1887 г. — 4,0, въ 1886 г. - 4,0 и въ 1885 г.—3,8.

Въ числѣ всѣхъ пострадавшихъ при желѣзнодорожномъ движеніи на долю самоубійцъ и покушавшихся на самоубійство (кромѣ самоубійствъ въ вагонахъ) приходилось:

	Убитыхъ (самоубійцъ).	Раненыхъ (покушав. на самоуб.).	Итого.
Въ 1890 году	80	15	95
» 1889 »	68	25	93
» 1888 »	70	10	80
» 1887 »	70	12	82
» 1886 »	62	14	76
» 1885 »	73	9	82

т. е. въ 1890 г.—6%, въ 1889 г.—7%, въ 1888 г.—6%, въ 1887 г.—7%, въ 1886 г.- 7%, въ 1885 г.—8%.

Интересно сравнить приведенныя данныя со свѣдѣніями о несчастныхъ случаяхъ на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Къ сожалѣнію, такихъ свѣдѣній имѣется въ нашемъ распоряженіи немного, а именно:

1. Данныя о несчастныхъ случаяхъ, имѣвшихъ мѣсто на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1890 г.:

а) Пассажиры:

	Убито.	Ранено.
пострадавшіе не по своей винѣ	4	178
„ по собственной винѣ.	42	57
Итого.	46	235

на 1 милліонъ пассажировъ	0,000	0,000
„ 1 „ пассажиро-километровъ	0,004	0,025

б) Постороннія лица:

	Убито.	Ранено.
не по своей винѣ	10	49
по собственной винѣ	214	156
Итого.	224	215

г) Вообще на германской сѣти въ 1890 году:

убито	721 лицо
ранено	2.481 „
Итого пострадавшихъ	3.152 лица,

что составляетъ на 1.000.000 поѣздо километровъ 9,9 лицъ.

3. На австрійско-венгерской сѣти въ 1890 г. пострадало слѣдующее количество лицъ:

а) Пассажиры:

	Убито.	Ранено.
не по своей винѣ	6	124
по собственной винѣ	16	47
Итого.	22	171
что составляетъ на 1.000.000 пассажировъ	0,000	0,000
„ „ „ 1.000.000 пассажиро-километровъ	0,006	0,047

б) Постороннія лица:

	Убито.	Ранено.
не по своей винѣ	1	10
по собственной винѣ	94	97
Итого.	95	107

г) Вообще на австрійско-венгерской сѣти въ 1890 году:

убито	263 лица
ранено	857 „
Итого пострадало	1.120 лицъ,

что составляетъ на 1.000.000 поѣздо-верстъ 9,0 лицъ.

При километрѣ=0,94 версты, получимъ слѣдующее сравненіе русскихъ желѣзныхъ дорогъ, по даннымъ за 1874 г. и 1890 гг. съ германскими и австро-венгерскими дорогами въ отношенія числа пострадавшихъ при движеніи поѣздовъ.

	Русскія жел. дороги.		Германскія.	Австро-венгерскія.
	1874 г. 68,5 милл. поѣздо-вер.	1890 г. 123,9 милл. поѣздо-вер.	1890 г. 298,9 милл. поѣздо-вер.	1890 г. 106,9 милл. поѣздо-вер.
было убитыхъ пассажировъ	5	28	46	22
„ раненыхъ „	20	103	235	171
вообще пострадавшихъ пассажировъ	25	131	281	193
на 1 милліонъ поѣздо-верстъ	0,36	1,05	0,94	1,81
всѣхъ пострадавшихъ при движеніи поѣздовъ было	782	1.478	3.152	1.120
на 1 милліонъ поѣздо-верстъ.	11,4	11,9	10,5	10,5

Изъ сего сопоставленія можно видѣть, что, съ развитіемъ сѣти и усиленіемъ движенія съ 1874 года по 1890 годъ, пассажиры на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ подверглись въ 1890 году почти втрое большей опасности,

чѣмъ въ 1874 году, но во всякомъ случаѣ число пострадавшихъ въ 1890 году на этихъ дорогахъ значительно меньше, чѣмъ на австро-венгерской сѣти, и лишь немногимъ больше, чѣмъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ, и что общее число лицъ, пострадавшихъ при движеніи поѣздовъ, относительно больше, хотя и немногимъ, на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ противъ дорогъ сосѣднихъ государствъ. Обстоятельство это, особенно если принять въ соображеніе, что на нашихъ дорогахъ въ послѣдніе годы произведено много улучшеній для безопасности движенія поѣздовъ и что пострадавшихъ при движеніи поѣздовъ служащихъ и рабочихъ у насъ меньше, должно быть отнесено всецѣло къ вліянію большаго числа пострадавшихъ постороннихъ лицъ.

Для постороннихъ лицъ, пострадавшихъ при движеніи поѣздовъ, получится, для вышеозначеннаго количества милліоновъ поѣздо-верстъ, иной родъ чиселъ за 1890 г., чѣмъ для пассажировъ, а именно:

	Русскія дороги.	Германскія дороги.	Австро-венгерскія дороги.
было убитыхъ постороннихъ лицъ . . .	328	224	96
„ раненыхъ „ „ „ . . .	324	215	107
вообще пострадавшихъ постороннихъ лицъ	652	439	202
на 1 милліонъ поѣздо-верстъ	5,25	1,80	1,90

Такой невыгодный для нашихъ желѣзныхъ дорогъ результатъ, въ отношеніи пострадавшихъ постороннихъ лицъ, можно объяснить только доступностью (вслѣдствіе неогражденія) всѣхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, почти на всемъ ихъ протяженіи, сравнительно неблагопріятными климатическими условіями нашей страны и часто довольно равнодушнымъ отношеніемъ многихъ, изъ посѣщающихъ наши станціи, къ желѣзнодорожнымъ правиламъ и порядкамъ вообще.

Скорбная статистика финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ представляется нѣсколько въ иномъ видѣ (см. приложеніе 1-е). Тамъ на 1 милліонъ поѣздо-километровъ приходится пострадавшихъ пассажировъ 2,1, т. е. болѣе чѣмъ даже на австрійскихъ дорогахъ, постороннихъ лицъ, пострадавшихъ при движеніи поѣздовъ, 4,2 и всѣхъ вообще пострадавшихъ при движеніи поѣздовъ 8,4, т. е. значительно менѣе, нежели даже на германскихъ дорогахъ. Первый изъ этихъ выводовъ объясняется усиленнымъ дачнымъ движеніемъ на участкѣ финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ, ближайшимъ къ Петербургу, второй — весьма не рѣдкимъ предпочтеніемъ этого участка лицами, замышляющими самоубійство (половина пострадавшихъ постороннихъ лицъ—самоубійцы) и послѣдній—исключительно малымъ числомъ пострадавшихъ служащимъ и рабочихъ, вліяніемъ оградъ, устроенныхъ на всемъ протяженіи финляндскихъ дорогъ, и усвоеннымъ тамошнимъ населеніемъ отличнымъ уваженіемъ къ установленнымъ порядкамъ и законамъ.

Отдѣла V-го

Глава II.

Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи.

стр.

Общія положенія 1

Ст. 1. Стоимость перевозки и разность въ цѣнахъ на хлѣбъ 5

Ст. 2. Промышленность и образованіе 7

Ст. 3. Привозъ, вывозъ и потребленіе 13

Ст. 4. Финансовое участіе Государства 17

Заключеніе по главѣ II 29

Глава II.

Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи.

Составилъ И. С. Бліохъ.

Общія положенія.

Къ 1 января 1857 года въ Россіи, вмѣстѣ съ Царствомъ Польскимъ, находилось построенныхъ желѣзныхъ дорогъ всего 979 верстъ. Средняя стоимость постройки дорогъ составляла на версту 122 тысячи рублей. Затѣмъ, къ 1 января 1865 года, сѣть возросла до 3.566 верстъ, причемъ средняя стоимость постройки понизилась до 96 тысячъ рублей. Въ послѣдующій періодъ 1866—1875 гг. сѣть увеличилась до 17.658 верстъ, т. е. въ теченіе 10 лѣтъ построено 14.092 версты желѣзныхъ дорогъ. Съ 1875 по 1889 г. построено 8.724 версты. Къ 1 января 1892 г. длина дорогъ открытыхъ для эксплуатаціи, составляла 27.361 версту, изъ нихъ 10.266 казенныхъ и 17.095 верстъ частныхъ.

Что постройка столь обширной сѣти желѣзныхъ дорогъ не могла остаться безъ значительнаго вліянія на экономическое состояніе государства — это понятно.

Всѣ знаютъ, что желѣзныя дороги построены, чтобы перевозить, но не многіе оцѣниваютъ должнымъ образомъ всѣ условія и послѣдствія этой перевозки.

Объ условіяхъ перевозки, объ условіяхъ полезнаго дѣйствія того сложнаго механизма, который представляютъ собою желѣзныя дороги, достаточно изложено въ предыдущихъ отдѣлахъ этого „Очерка“, здѣсь же, въ послѣдней его главѣ, необходимо сказать о тѣхъ многосторонних вліяніяхъ, которыя неизбѣжно возникали и продолжаютъ возникать въ связи съ исполненною по желѣзнымъ дорогамъ перевозкою.

Главнѣйшія изъ этихъ вліяній или послѣдствій суть:

1) удешевленіе стоимости перевозки и умепьшеніе разницы въ цѣнахъ на продукты по разнымъ мѣстностямъ,

2) способствованіе развитію отечественной промышленности и распространенію образованія,

3) способствованіе развитію экспорта и внутренняго потребленія и урегулированіе импорта, и

4) какъ слѣдствіе совокупности дѣйствія трехъ предъидущихъ,—улучшеніе финансоваго положенія страны.

Чтобы, при разборѣ этихъ вліяній, имѣть положительное, правильное представленіе о значеніи и дѣятельности нашихъ желѣзныхъ дорогъ и въ тоже время убѣдиться въ умѣренности произведенныхъ на ихъ устройство денежныхъ затратъ, удобнѣе всего обратиться къ однороднымъ даннымъ, относящимся къ другимъ государствамъ, Германіи, Австро-Венгріи, Великобританіи, Франціи и Бельгіи, и сопоставить эти данныя съ нашими. Вотъ нѣкоторыя, пригодныя для этой цѣли цифры, въ которыхъ обозначены длина въ километрахъ, а основной капиталъ въ кредитныхъ рубляхъ (1 рубль=2 герм. марки):

	Длина дорогъ.	Кред. руб.
Германія (1890 г.)	40.891 клм.	5.129 милл.
Франція (1888 г.)	35.014 „	5.594 „
Великобританія (1889 г.)	32.088 „	8 766 „
Россія (1891 г.)	28.276 „	2.833 „
Австро-Венгрія (1887 г.)	24.456 „	3.049 „
Бельгія (1888 г.)	3.201 „	514 „

Такимъ образомъ, изъ приведенныхъ большихъ государствъ, Россія обладаетъ сѣтью эксплуатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ длиннѣе только сѣти Австро-Венгріи (Бельгію, какъ государство слишкомъ малое по пространству и народонаселенію, невозможно принимать въ сравненіе). Всѣ же прочія государства имѣютъ сѣть дорогъ длиннѣе русской. Между тѣмъ по пространству Россія почти въ 9 разъ болѣе приведенныхъ для сравненія европейскихъ государствъ. Капиталъ, затраченный на постройку эксплуатируемой сѣти въ Россіи былъ меньше, чѣмъ во всѣхъ остальныхъ государствахъ. Онъ составляетъ 90% отъ капитала, употребленнаго на постройку дорогъ въ Австро-Венгріи, и только 32% капитала, издержаннаго въ Великобританіи.

Если же принять среднюю стоимость километра великобританскихъ дорогъ за единицу, то средняя стоимость километра дорогъ въ каждомъ изъ остальныхъ приведенныхъ здѣсь государствъ выразится: Германіи—0,46, Австро-Венгріи—0,66, Франціи—0,59, Бельгіи—0,60 и Россіи—0,37.

Какъ ни малы у насъ цѣны на рабочія руки и на нѣкоторые матеріалы, потребные для сооруженія желѣзныхъ дорогъ, послѣдняя цифра 0,37 все-таки представляется достаточно малою, по сравненію съ другими, однородными, и указываетъ какъ бы на относительно слабое устройство и слабое оборудованіе нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ трудѣ И. С. Бліоха „Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи“, приведено сравненіе стоимости первыхъ, построенныхъ въ Россіи 17.658 верстъ дорогъ, по категоріямъ расходовъ, съ такими же цифрами германскихъ, прусскихъ и французскихъ дорогъ:

	Франція.	Пруссія.	Союзъ герм. ж. д.	Россія.
Потеря при реализаціи	—	12,2%	—	16,10%
Управленіе и общіе расходы . . .	3,7	3,4	4,9%	16,69%
Устройство пути	72,7	57,3%	78,8	44,38%
Станціи и принадлежности	10,4	10,4	7,3	10,87%
Подвижной составъ	13,2	17,7	9,8	11,96%
Итого . . .	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

„Цифры эти,—говоритъ тотъ же авторъ,—замѣчательны и показываютъ, что изъ сравниваемыхъ государствъ Россія болѣе всѣхъ потеряла на реализаціи капитала и также болѣе другихъ тратитъ на управленіе, совокупно съ общими расходами. Затѣмъ устройство пути обошлось въ Россіи дешевле, чѣмъ въ прочихъ государствахъ; на подвижной же составъ истрачено болѣе Германскаго союза, но менѣе Франціи и Пруссіи".

Но ясно, что для полноты и правильности этого заключенія необходимы не процентныя отношенія, а дѣйствительныя величины расходовъ, и что, напр., количество процентовъ, соотвѣтствующее расходамъ на управленія и общимъ, на русскихъ дорогахъ могло увеличиться именно отъ крайне дешеваго устройства пути.

Что касается самой дѣятельности нашихъ дорогъ, то вотъ характеризующія ее цифры:

На 1 километръ эксплуатируемыхъ дорогъ приходилось:

	Въ Великобрит. 1888	Въ Германіи. 1889	Во Франціи. 1888	Въ Россіи. 1890
Дохода въ руб. кред. . . .	22.853	14.684	12.480	10.025
Расхода „ „ „	11.839	7.798	6.505	6.052
Чистаго дохода	11.015	6.886	5.885	3.973
Расходъ составляетъ отъ дохода	51,8%	53,11	52,8	60,0%
Число перевезенныхъ пассажировъ	23.315	8.434	6.676	1.587
Число перевезенныхъ товаровъ тоннъ (60 п.) . . .	8.833	4.911	2.420	2.377
Паровозовъ имѣлось	0,49	0,32	0,28	0,18
Пассажирскихъ вагоновъ . .	1,11	0,60	0,65	0,21
Товарныхъ	16,07	6,51	7,25	3,83

Эти цифры не даютъ еще полной картины положенія дорогъ въ разныхъ странахъ, а равно объясненія оказывающихся сравнительно невыгодныхъ результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Чтобы представить болѣе наглядным образомъ относительное значеніе русскихъ и заграничныхъ дорогъ въ данномъ смыслѣ, необходимо имѣть цифровыя данныя о томъ, сколько на каждую версту или на километръ эксплуатируемой въ каждомъ государствѣ сѣти приходится въ немъ пространства и жителей.

Въ 1889 году приходилось на 1 километръ желѣзныхъ дорогъ:

	Кв. километр. пространства.	Жителей.
Въ Германіи	13	1186
„ Австро-Венгріи	26	1588
„ Великобританіи	10	1205
„ Франціи	15	1053
„ Бельгіи	6	1176
„ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверн. Америки	30	251
„ Россіи	167	3226

Или же приходилось желѣзныхъ дорогъ, въ километрахъ:

	На 100 кв. клм. простр.	На 10000 жителей.
Въ Германіи	7,7	8,6
„ Австро-Венгріи	3,9	6,3
„ Великобританіи	10,2	8,3
„ Франціи	6,9	9,5
„ Бельгіи	17,5	8,5
„ Соединенныхъ Шталахъ Сѣверн. Америки .	3,3	39,8
„ Россіи	0,6	3,1

Если же для сравненія принять единицу Эдгеля, т. е. число, пропорціональное къ среднегеометрическому числу двухъ вышеуказанныхъ цифръ каждаго государства (корню квадратному изъ произведенія этихъ двухъ чиселъ), то получится слѣдующее сопоставленіе:

Бельгія	12,20
Сосд. шт. Съв. Амер.	11,46
Великобританія	9,20
Германія	8,11
Франція	8,10
Австро-Венгерія	4,96
Россія	1,36

Эти цифры показываютъ, что бывшее усиленное стремленіе къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи вовсе не было преувеличено, а напротивъ, вполнѣ соотвѣтствовало потребности государства въ желѣзныхъ дорогахъ, которая, если судить абстрактно, т. е. не принимая во вниманіе другихъ, для Россіи не менѣе настоятельныхъ, нуждъ, и если принять за норму даже самыя неблагопріятныя, изъ только что приведенныхъ, отношенія, существующія въ иностранныхъ государствахъ, окажется не вполнѣ удовлетворенною еще и въ настоящее время.

Съ другой же стороны, приведенное сравненіе, если принять во вниманіе лишь недавнее открытіе значительной части нашихъ желѣзныхъ дорогъ, убѣждаетъ, что имъ предстоитъ будущность не хуже, чѣмъ настоящее заграничныхъ дорогъ, и что затрата капитала на желѣзныя дороги въ общей сложности сдѣлана нами, по меньшей мѣрѣ, столь же производительно, какъ и въ другихъ странахъ.

Правда, что благотворное вліяніе, оказанное на силы государства и на народное хозяйство желѣзными дорогами, происходило при совмѣстномъ дѣйствіи другихъ могучихъ факторовъ развитія, а именно, при проведеніи цѣлаго ряда реформъ, изъ которыхъ величайшею было освобожденіе крестьянъ. Но не подлежитъ сомнѣнію, что если бы не желѣзныя дороги, то и реформы эти не могли бы проявить своего полнаго дѣйствія. Чтобы отдать себѣ отчетъ въ такомъ взаимодѣйствіи, необходимо экономическое состояніе Россіи въ прошломъ сравнить съ настоящимъ и показать, какая доля вліянія на улучшеніе нашего экономическаго положенія принадлежала желѣзнымъ дорогамъ. Къ сожалѣнію, обязательная краткость настоящаго очерка заставляетъ въ данномъ случаѣ ограничиться самыми выдающимися свѣдѣніями, такъ какъ и при этомъ цифръ будетъ слишкомъ много.

Ст. 1. Стоимость перевозки и разница въ цѣнахъ на хлѣбъ.

Чтобы показать положеніе, въ какомъ находилось государство, въ этомъ отношеніи, до постройки желѣзныхъ дорогъ, можно воспользоваться весьма цѣннымъ документомъ, а именно, запискою 1847 года бывшаго министра государственныхъ имуществъ, графа Киселева, о причинахъ, препятствующихъ распространенію улучшеннаго сельскаго хозяйства, и о мѣрахъ къ отвращенію сихъ неудобствъ *). Въ запискѣ этой находимъ слѣдующія данныя:

Въ 1843 году, при неурожаѣ въ Эстляндской губерніи, рожь возвысилась въ цѣнѣ до 7 руб. за четверть и необходимо было разрѣшить привозъ изъ-за границы; между тѣмъ въ губерніяхъ Черниговской, Кіевской, Полтавской и Харьковской куль муки продавался по 1 руб. 20 коп.

Въ 1845 году, когда, вслѣдствіе неурожая въ Псковской губерніи, четверть ржи въ Опочецкомъ уѣздѣ доходила до 10 руб. сер., въ Орлѣ и Мценскѣ, за 600 верстъ отъ Опочки, хлѣбъ продавался по 1 руб. 40 коп. и 1 руб. 50 к. за четверть.

Далѣе графъ Киселевъ приводитъ таблицу, показывающую отношеніе низшихъ цѣнъ къ высокимъ въ однѣхъ и тѣхъ же губерніяхъ, во время урожая и во время недорода:

	во время урожая.	во время неурожая.
Въ Симбирской	1 р. 28 к.	6 р. 14½ к.
„ Воронежской	1 „ 46 „	7 „ 31 „
„ Пензенской	1 „ 11 „	6 „ 26⅓ „
„ Екатеринославской . .	1 „ 74½ „	8 „ 74 „
„ Рязанской	1 „ 48½ „	9 „ 74 „
„ Тамбовской	1 „ 14½ „	7 „ 70 „
„ Саратовской	— „ 91½ „	6 „ 13 „
„ Курской	1 „ 7 „	8 „ 86 „
„ Тульской	1 „ 43 „	14 „ 28 „
„ Ставропольской . . .	1 „ 57 „	17 „ 28 „

Затѣмъ имѣются въ запискѣ еще данныя относительно хлѣбной торговли въ 1846 и 1847 годахъ. Когда, вслѣдствіе неурожая въ Ирландіи, Шотландіи, Франціи, Бельгіи, Голландіи и нѣкоторыхъ частяхъ Германіи, цѣны возвысились въ Лондонѣ и другихъ мѣстахъ на привозную пшеницу до 17½ руб. сер., на овесъ до 8 руб., въ С.-Петербургѣ продавались наличные запасы пшеницы отъ 9 р. до 12 р., рожь отъ 6 р. до 8 р., овесъ отъ 4 р. 50 к. до 5 руб. Это возвышеніе цѣнъ коснулось также и мѣстныхъ жителей столицы, между тѣмъ какъ въ тоже время существовали справочныя цѣны въ губерніяхъ:

*) Архивъ министерства финансовъ, дѣло № 37, 1847 г.

	на пшеницу.	на овесъ	на рожь.
Саратовской . . Симбирской .	2 р. 40 к.	1 р. 28 к.	1 р. 20 к.
Оренбургской . .	2 „ 40 к.	1 „ 18 „	— „ 86 „
Курской . . .		1 „ 45 „	— „ 75 „
Казанской . . .	3 „ — „	1 „ 80 „	1 „ 23 „

Слѣдовательно, справочныя цѣны во внутреннихъ губерніяхъ были ниже портовыхъ въ 5 разъ; но если взять дѣйствительныя продажныя цѣны, которыя обыкновенно ниже справочныхъ до 20%, тогда окажется, что первоначальные производители продавали свой хлѣбъ по цѣнамъ въ 7 разъ ниже портовыхъ.

Возвышеніе цѣнъ въ Одесскомъ порту также, несмотря на близость Одессы ко внутреннимъ рынкамъ, не отразилось на цѣны внутреннія. Когда цѣна въ Одессѣ на пшеницу возвысилась до 11 р. 50 к. и болѣе, то въ Екатеринославской губерніи, въ трехстахъ верстахъ отъ Одессы, было продано небольшое количество отъ 3½ до 4 р. за четверть изъ запасовъ 1844 и 1845 годовъ, а урожай 1846 года остался неприкосновеннымъ, по затруднительности гужевой перевозки.

Относительно же стоимости провоза хлѣба, пишетъ графъ Киселевъ слѣдующее:

„Въ 1846 году надлежало перевезти часть хлѣба изъ Орловской губерніи въ Псковскую для продовольствія государственныхъ крестьянъ, цѣна за перевозку на протяженіи 600 верстъ простиралась свыше 4 руб. сер. съ четверти. За доставку въ Одессу хлѣба брали изъ Балты, за 188 верстъ, по 1 р. 75 к. съ четверти, изъ Березовки, за 80 верстъ, по 1 руб. (т. е. болѣе нежели втрое дороже противъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ). Изъ Никополя, на разстояніи 320 верстъ, нельзя было найти извозчиковъ за 3 р. 50 к. съ четверти“.

Чтобы по достоинству оцѣнить эти данныя, приведемъ соотвѣтствующія свѣдѣнія за декабрь 1891 года и январь 1892 года, когда давно небывалый неурожай постигъ 17 губерній.

Средняя цѣна ржи въ декабрѣ 1891 г. и январѣ 1892 г. была:

	За пудъ.	За четверть.
Ревель	128 коп.	12 руб. 16 коп.
Орелъ	126 „	11 „ 97 „
Симбирскъ	138 „	13 „ 11 „
Воронежъ	131 „	12 „ 45 „
Пенза.	130 „	12 „ 35 „
Ростовъ (Донъ) .	110 „	10 „ 45 „
Рязань	136 „	12 „ 90 „
Тамбовъ.	127 „	12 „ 07 „
Саратовъ	133 „	12 „ 64 „
Царицынъ	127 „	12 „ 07 „
Курскъ	122 „	11 „ 59 „
Таганрогъ	112 „	10 „ 64 „
С.-Петербургъ . .	133 „	12 „ 64 „

Средняя же цѣна пшеницы въ тотъ же періодъ (декабрѣ 1891 г. и январѣ 1892 г.) была:

	За пудъ.	За четверть.
Орелъ	126 коп.	12 руб. 29 коп.
Воронежъ	129 „	12 „ 58 „
Таганрогъ	117 „	11 „ 41 „
Ростовъ (Д.) . . .	116 „	11 „ 31 „
Тамбовъ	132 „	12 „ 87 „
Саратовъ. . . .	141 „	13 „ 75 „
Царицынъ	129 „	12 „ 58 „
Курскъ	122 „	11 „ 90 „
С.-Петербургъ . .	130 „	12 „ 68 „
Оренбургъ	161 „	15 „ 70 „
Одесса	116 „	11 „ 31 „

Отсюда видно, что разница въ цѣнѣ ржи, наиболѣе дешевой и наиболѣе дорогой, въ поименованныхъ мѣстностяхъ составляла всего (13 р. 11 к.—10 р. 45 к.) 2 р. 66 к. или 25% низшей цѣны,—для пшеницы же (15 р. 70 к.—11 р. 31 к.) 4 р. 39 к. или 36% низшей цѣны.

Причина того, что разницы въ цѣнахъ по мѣстностямъ въ разсматриваемый періодъ времени не были значительны, *была простая* — желѣзныя дороги по льготнымъ и пониженнымъ тарифамъ, установленнымъ по случаю неурожая 1891 года, взимали за провозъ:

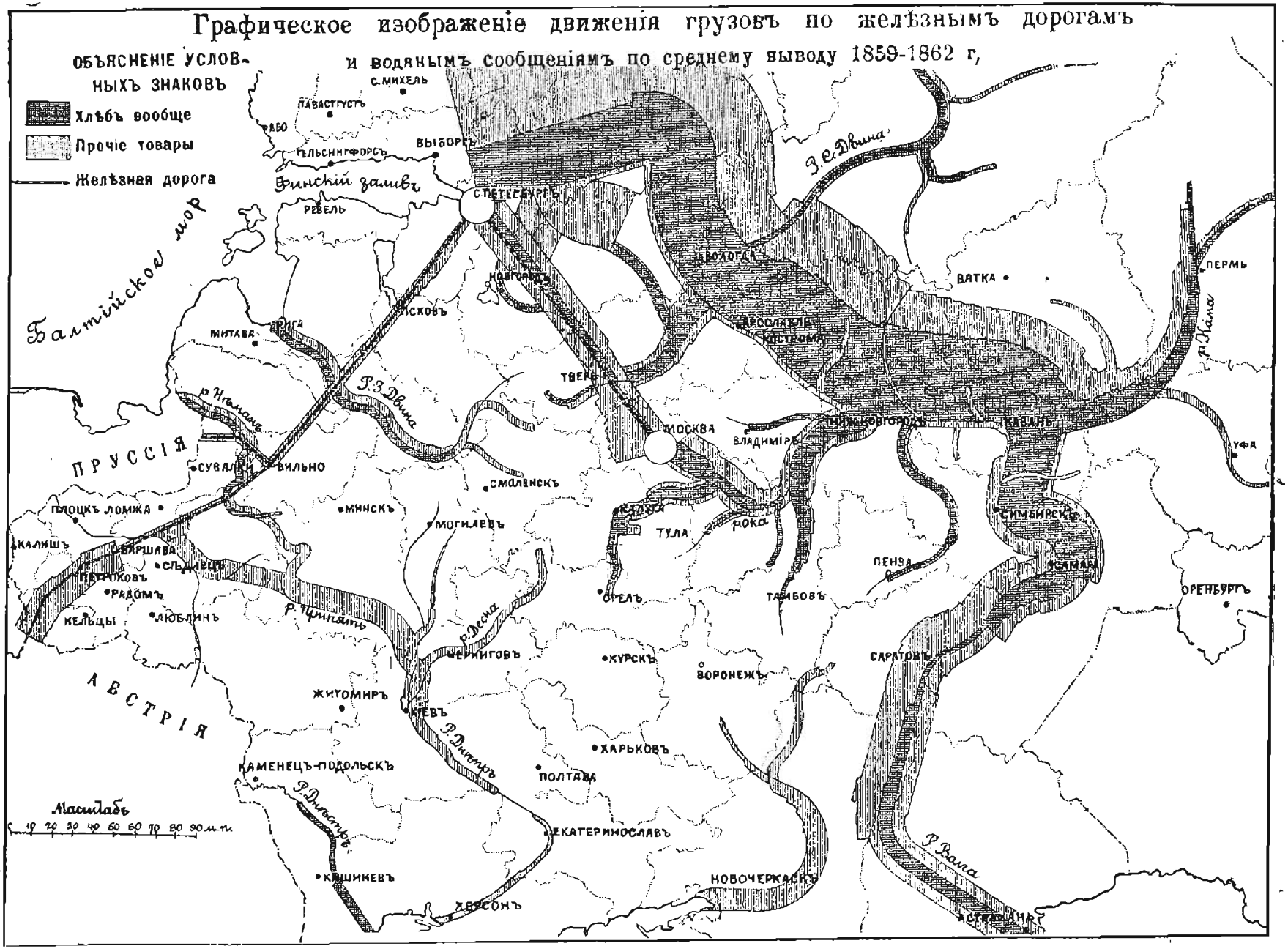
Изъ Ростова до Оренбурга за 1.996 верстъ 20,3 коп.
„ Бѣлой Церкви „ „ 2.183 „ 23,00 „
„ Унгени „ „ 2.849 „ 29,56 „

Если эти цифры сравнить съ вышеприведенными издержками на перевозку въ прошломъ, то, кажется, не нужно будетъ продолжать доказывать, насколько положеніе государства нынѣ измѣнилось къ лучшему. Но измѣнилось оно къ лучшему не въ одномъ этомъ отношеніи.

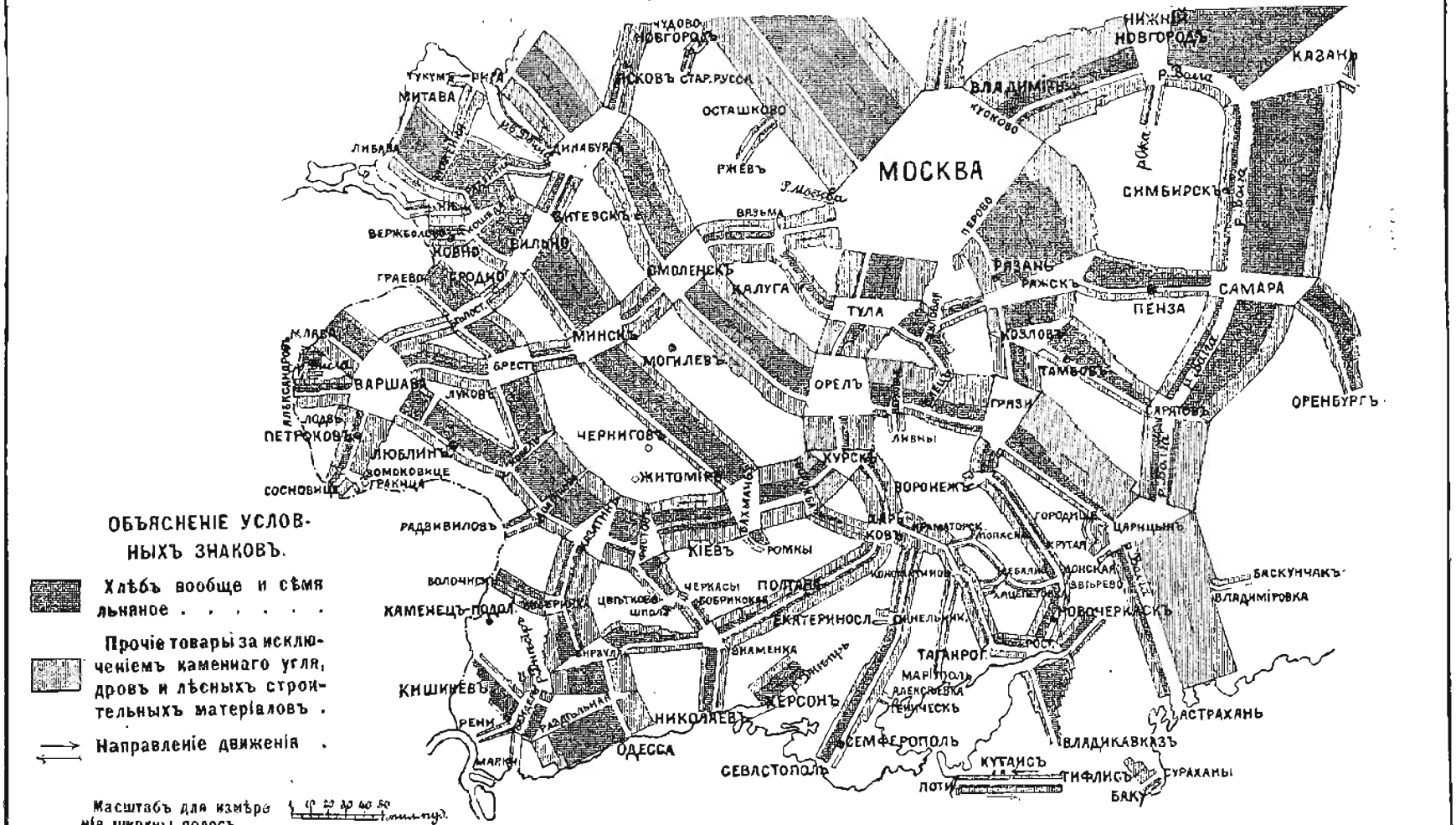
Ст. 2. Промышленность и образованіе.

Въ настоящее время эксплуатируется въ Россіи около 30.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ и если бы было признано нужнымъ расширить сѣть въ весьма даже значительныхъ размѣрахъ, не встрѣтилось бы препятствій ни въ пріисканіи капиталовъ, ни въ мѣстныхъ интеллектуальныхъ силахъ для проектированія дорогъ и исполненія проектовъ, ни въ заводахъ для снабженія дорогъ необходимыми матеріалами и подвижнымъ составомъ, ни въ личномъ составѣ для правильной эксплуатаціи дорогъ вновь построенныхъ.

Тѣмъ, кто не привыкъ справляться съ прошлымъ, можетъ представиться, что столь благопріятное положеніе существовало и въ началѣ постройки нашихъ дорогъ. Не справляясь съ прошлымъ, легко упустить изъ виду, что, при постройкѣ и въ началѣ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, государству нашему приходилось бороться съ такими затрудненіями, которыя не встрѣчались ни въ одномъ изъ средне-европейскихъ государствъ.


Графическое изображеніе движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ
и водянымъ сообщеніямъ по среднему выводу 1859-1862 г,
ОБЪЯСНЕНІЕ УСЛОВНЫХЪ ЗНАКОВЪ
Хлѣбъ вообще
Прочіе товары
Желѣзная дорога
Балтійское море
Финскій заливъ
С.ПЕТЕРБУРГЪ
ВЫБОРГЪ
ГЕЛЬСИНГФОРСЪ
РЕВЕЛЬ
ПАВАСТГУСТЪ
ЛАБО
С.МИХЕЛЬ
РИГА
МИТАВА
ПСКОВЪ
НОВГОРОДЪ
ВОЛОГДА
ВЯТКА
ПЕРМЬ
ЯРОСЛАВЛЬ
КОСТРОМА
ТВЕРЬ
МОСКВА
ВЛАДИМІРЪ
НИЖНІЙ НОВГОРОДЪ
КАЗАНЬ
УФА
СИМБИРСКЪ
САМАРА
ОРЕНБУРГЪ
ПЕНЗА
ТАМБОВЪ
ОРЕЛЪ
КАЛУГА
ТУЛА
РЯЗАНЬ
СМОЛЕНСКЪ
ВИЛЬНО
СУВАЛКИ
ПРУССІЯ
ПЛОЦКЪ ЛОМЖА
МИНСКЪ
МОГИЛЕВЪ
КАЛИШЪ
ВАРШАВА
СЕДЛЕЦЪ
ПЕТРОКОВЪ
РАДОМЪ
КЕЛЬЦЫ
ЛЮБЛИНЪ
ЧЕРНИГОВЪ
КУРСКЪ
ВОРОНЕЖЪ
САРАТОВЪ
ЖИТОМИРЪ
КІЕВЪ
ХАРЬКОВЪ
ПОЛТАВА
КАМЕНЕЦЪ-ПОДОЛЬСКЪ
ЕКАТЕРИНОСЛАВЪ
НОВОЧЕРКАСКЪ
КИШИНЕВЪ
ХЕРСОНЪ
АВСТРІЯ
Масштабъ
10 20 30 40 50 60 70 80 90 м.т.
Р.Зап.Двина
Р.Нѣманъ
Р.Припять
Р.Десна
Р.Днѣпръ
Р.Днѣстръ
Р.Кама
Р.Волга

Графическое изображеніе движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ сообщенія въ 1882 году.



Если такое положеніе измѣнилось къ лучшему, то въ этомъ не малую услугу оказали и сами постройка и эксплуатація желѣзныхъ дорогъ.

Изъ приведенныхъ выше данныхъ относительно состоянія цѣнъ и стоимости перевозокъ въ прошломъ, ясно, что сельско-хозяйственная производительность тогда не могла развиваться.

Вмѣсто пространной цифровой справки, которая доказала бы, что это положеніе дѣлъ мало измѣнилось и къ пятидесятымъ годамъ, лучше представить здѣсь, изъ сочиненія И. С. Бліоха „Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи", карту № 1 (см. на обор.), графически изображающую густоту движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1862 г. и по водянымъ сообщеніямъ, въ среднемъ выводѣ за 1859—1862 годы.

Для сравненія же съ тѣмъ временемъ, когда построенная значительная желѣзнодорожная сѣть начала уже оказывать свое вліяніе, можно заимствовать, изъ другого сочиненія того же автора, посвященнаго сравненію благосостоянія въ разныхъ полосахъ государства, карту № 2, представляющую движеніе грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ въ 1882 году.

Способы составленія обѣихъ этихъ картъ одинаковы, поэтому сравненіе между ними такъ легко, что избавляетъ отъ необходимости дополнительныхъ объясненій для доказательства того кореннаго измѣненія къ лучшему, какое произошло въ положеніи дѣлъ вслѣдствіе постройки большой сѣти.

Дополнимъ эту картину торговаго движенія нѣсколькими сравнительными данными изъ статистики промышленности и образованія, высшаго и средняго.

Фабрикъ, мануфактуръ и заводовъ находилось въ 1852 г. всего 10.126, а въ 1889 г. 19.742, что составляетъ приростъ въ 95%. На нихъ имѣли занятіе въ 1852 г. 465.016 мастеровыхъ и рабочихъ, а въ 1889 г. 828.831, что даетъ приростъ въ 77%. Ими выдѣлывалось разныхъ предметовъ всего, въ 1852 г., на 159.380.000 рублей, а въ 1889 г. на 1.193.000.000 рублей, приростъ въ 650%.

И такъ, въ 1852 г. на 1 фабрику или заводъ приходилось 15.863 руб., а въ 1889 г.—60.429 руб. На 1 рабочаго приходилось въ 1852 г. 342 руб., въ 1889 г.—1.449 руб.

Измѣнился самый характеръ производства, находившагося въ застоѣ; техническія его средства постоянно возростали вслѣдствіе расширенія сбыта Первоначально же самая скудость сельско-хозяйственнаго и другихъ производствъ оказывала и на желѣзныя дороги то неблагопріятное дѣйствіе, что онѣ, для коммерческаго оправданія себя, не находили достаточно грузовъ для перевозки и должны были выжидать усиленія размѣровъ производительности и, съ тѣмъ вмѣстѣ, движенія.

Однимъ словомъ, въ противуположность тому, какъ въ большинствѣ иностранныхъ государствъ, гдѣ задача желѣзныхъ дорогъ состояла въ перевозкѣ готовыхъ уже грузовъ, въ Россіи желѣзнымъ дорогамъ приходилось самимъ какъ бы создавать грузы, развивая производительность.

Приведемъ еще нѣсколько цифръ, свидѣтельствующихъ о приростѣ

торговыхъ, промышленныхъ и финансовыхъ предпріятій. Эти цифры еще рельефнѣе обрисуютъ перемѣну въ положеніи дѣлъ, какая началась въ то время, когда желѣзныя дороги и современныя ихъ усиленному сооруженію реформы стали оказывать свое дѣйствіе.

Капиталы составляли милл. руб.		Ежегодн. прирост. мил. руб.	Въ %
1860 г.	115	—	—
1865 „	139	4,8	5,0%
1870 „	214	15,0	10,8%
1875 „	504	58,0	27,0%
1882 „	1.030	75	15,0%

И такъ, ежегодный приростъ торговыхъ и промышленныхъ капиталовъ, составлявшій до 1865 г. всего 4,8 милл. руб., въ 1882 г. поднялся уже до 75 милл. руб.

Но такое развитіе предпріятій, хотя и не сопровождалось у насъ тяжелыми кризисами, какъ за границей, однако же происходило не безъ нѣкоторыхъ потрясеній.

Въ Россіи того времени недостатокъ интеллигенціи чувствовался наиболѣе въ торговомъ сословіи.

Въ 1852 году торговое сословіе въ Россіи состояло всего изъ 47.063 купцовъ и иностранныхъ гостей. Между тѣмъ, въ 1887 г. число ихъ возросло (за исключеніемъ Царства Польскаго) до 86.905. Еще характернѣе увеличеніе числа приказчиковъ. Въ 1852 году ихъ числилось 14.158 чел., а въ 1887 уже 193.326 чел. Значитъ, на 1.000 купцовъ приходилось приказчиковъ въ 1852 г. 300,3 а въ 1887 г.—2.224,5. Такимъ образомъ съ 1852 г. по 1887 г. число купцовъ возросло ва 84%, а число приказчиковъ на 1.265%.

Въ 1852 г. объявленныхъ купеческихъ капиталовъ было на 134.220.000 рублей. Для настоящаго времени соотвѣтственныхъ данныхъ не имѣется, но для того, чтобы указать на громадное возвышеніе оборотовъ, достаточно привести тотъ фактъ, что обороты только 109.898 предпріятій (не считая Царства Польскаго), уплачивающихъ 3% налогъ, составляютъ уже 5.912 милліоновъ руб., а ихъ годовая прибыль, выражаясь цифрою 145.378.000 руб., превосходитъ весь итогъ объявленныхъ на 1852 г. капиталовъ.

На неблагопріятныя послѣдствія недостатка сколько-нибудь образованныхъ людей въ области торговой и промышленной дѣятельности постоянно жаловались въ прежнее время министры финансовъ *). Объ этомъ недостаткѣ свидѣтельствовали и неразвитость предпріимчивости въ ея новѣйшей формѣ — въ видѣ компаній, и частый неуспѣхъ тѣхъ компаній, какія въ то время возникали.

Въ 1865 году капиталы всѣхъ торговыхъ, промышленныхъ и финансовыхъ компаній составляли всего 139 милл. руб. Между тѣмъ съ 1852 по 1866 г. оказывалось объявленныхъ къ учрежденію, но несостоявшихся, акціонерныхъ обществъ на капиталъ въ 315 милл. руб., а прекратили

*) И. С. Бліохъ «Финансы Россіи». Т. II.

свои дѣйствія состоявшіяся уже общества съ основнымъ капиталомъ на 450 милл. руб. И такъ не состоялось обществъ въ $2^1/_2$ раза болѣе и прекратило свою дѣятельность слишкомъ въ 3 раза болѣе, чѣмъ существовало,— другими словами, продолжала существовать лишь шестая часть (по капиталу) объявленныхъ обществъ.

Дѣятели шестидесятыхъ годовъ вышли изъ учебныхъ заведеній сороковыхъ годовъ. Но оказывается, что въ 1832 г. посѣщали университеты и академіи 2.153 лица, въ 1842 же году 3.488 лицъ. Если цифры эти отнесемъ къ числу населенія, то окажется, что на 100.000 жителей приходилось учащихся въ 1832 году 5,5 челов., а въ 1842 году—6,7. По отчетамъ же 1880 года оказывается, что учащихся тогда было въ университетахъ 7,2 человѣка на 100.000 соотвѣтственнаго населенія. Замѣчается, слѣдовательно, хотя небольшой, но все-таки постепенный прогрессъ.

Учащихся въ низшихъ и среднихъ учебныхъ заведеніяхъ въ 1832 году было 69.246, въ 1842 году 99.755 лицъ, т. е. на 100.000 подлежащаго населенія приходилось учащихся въ 1832 году 177, а въ 1842 году—191. Въ 1880 же году было такихъ же учащихся 891 человѣкъ, т. е. $4^3/_5$ раза болѣе.

Интеллектуальныя силы, которыя находились тогда въ государствѣ, требовались не только для удовлетворенія потребностей дѣятельности промышленной, торговой, затѣмъ и желѣзнодорожной, но и для осуществленія реформъ, которыя съ шестидесятыхъ годовъ шли одна за другой. Освобожденіе крестьянъ, уничтоженіе откуповъ, отмѣна подушной подати съ мѣщанъ, земскія учрежденія, судебная реформа, допущеніе безцензурной печати, городовое положеніе,—таковъ былъ рядъ этихъ реформъ. Поэтому возможенъ былъ кое-гдѣ и недочетъ въ этихъ силахъ.

Собственно же въ примѣненіи образованія къ дѣятельности технической вообще и желѣзнодорожной въ частности, а отчасти и къ торгово-промышленной, досигнуты однако весьма большіе успѣхи. Большинство всего служащаго нынѣ на желѣзныхъ дорогахъ такъ-называемаго штатнаго состава представляется лицами, получившими образованіе. Институтъ инженеровъ путей сообщенія и другія высшія техническія училища дали желѣзнымъ дорогамъ достаточное, даже съ излишкомъ, число вполнѣ подготовленныхъ инженеровъ и техниковъ; желѣзнодорожныя школы снабдили страну достаточнымъ контингентомъ лицъ, спеціально приготовленныхъ къ разнымъ степенямъ техническаго дѣла.

Число образованныхъ людей сильно возросло и среди торговаго сословія. Въ прежнее время вся внѣшняя торговля находилась въ рукахъ такъ-называемыхъ „гостей“, которыхъ въ 1852 г. числилось всего 35. Знаніе иностранныхъ языковъ въ торговой средѣ составляло рѣдкость. Нынѣ же въ русскомъ торговомъ классѣ, особенно въ Москвѣ, почти перестало быть рѣдкостью даже университетское образованіе.

Слѣдуетъ, все-таки замѣтить, что самое число торговцевъ въ Россіи доселѣ невелико, въ сравненіи съ иностранными государствами. Это видно изъ слѣдующаго сопоставленія числа торгующихъ, приходящихся на 10.000 жителей въ каждой странѣ:

въ Европейской Россіи (1887 г.)	67	лицъ
„ Привислянскомъ краѣ	90	„
„ Австро-Венгріи (1880 г.)	164	„
„ Пруссіи (1882 г.)	330	„
„ Германіи вообще (1882 г.)	347	„
„ Франціи (1881 г.)	429	„
„ Бельгіи (1880 г.)	437	„

Ст. 3. Привозъ, вывозъ и потребленіе.

Посмотримъ теперь, какое вліяніе желѣзныя дороги имѣли на нашу отпускную торговлю и на внутреннее потребленіе.

Средній вывозъ и привозъ товаровъ по европейской торговлѣ подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ возрастали слѣдующимъ образомъ:

		Милліоновъ рублей.	
		Вывозъ.	Привозъ.
Въ періодъ	1830 — 1833 г.	62,8	44,3
„ „	1840 — 1843 „	74,5	66,8
„ „	1850 — 1853 „	89,0	82,0
„ „	1860 — 1863 „	161,0	134,0
„ „	1869 — 1871 „	314,0	324,0
„ „	1871 — 1874 „	356,0	420,0
„ „	1875	411,0	498,0
„ „	1876	372,2	422,7
„ „	1877	508,3	291,5
„ „	1878	596,6	557,7
„ „	1879	606,4	547,9
„ „	1880	476,4	578,3
„ „	1881	481,4	476,1
„ „	1882	590,7	520,4
„ „	1883	607,8	513,7
„ „	1884	550,5	486,2
„ „	1885	497,9	381,4
„ „	1886	436,2	373,9
„ „	1887	568,1	341,0
„ „	1888	728,0	330,6
„ „	1889	687,0	371,5
„ „	1890	610,4	357,0

Весьма важно при этомъ, что преимущественно непроизводительный характеръ привоза въ прошломъ времени постепенно сталъ измѣняться къ лучшему, а вмѣстѣ и отпускъ нашъ представлялъ немаловажное улучшеніе.

Пользуясь подраздѣленіемъ привоза на категоріи по предметамъ, которое приведено въ сочиненіи Бліоха, можно убѣдиться изъ цифръ, относящихся къ разнымъ періодамъ, не только въ томъ, что привозъ, подъ вліяніемъ развитія внутренняго производства, постепенно падаетъ, но и въ томъ (а

это еще важнѣе), что въ привозѣ нынѣ преобладаютъ именно сырые или полуобработанные предметы, служащіе матеріалами для внутренней фабрикаціи или производительности вообще.

Привозъ подраздѣляется такъ:

	Въ милліонахъ руб. (отбрасывая дроби, кромѣ малыхъ цифръ).				
	Въ 1860—1862 г.	Въ 1872—1874 г.	Въ 1880 г.	Въ 1885 г.	Въ 1889 г.
Жизненные припасы . .	41	99	141	87	56
Одежда	41	127	151	134	150
Хозяйство	5,2	18	18	13	13
Строительные	20	99	158	61	72
Фабричные	24	66	98	77	71
Умственные	2	6	9	6	6
Разные	0,2	2,7	1,4	1,7	1,9
	134	417,7	578	381	371

И такъ, въ то время какъ ввозъ матеріаловъ для одежды и фабричныхъ составлялъ въ первомъ періодѣ менѣе половины общаго итога привоза, въ послѣдній годъ эти двѣ категоріи вмѣстѣ составляли уже $^3/_5$ всего привоза.

Насколько въ теченіе послѣднихъ 30, примѣрно, лѣтъ измѣнилось въ привозѣ отношеніе между сырыми и полуобработанными матеріалами и издѣліями покажетъ слѣдующее сравненіе:

	1860—1862 г.	1873—1875 г.	1880 г.	1885 г.	1889 г.
			Сырые (въ милліонахъ руб.)		
Жизненные припасы . .	15	59	96	55	12
Одежда	16	55	64	75	93
Хозяйство	0,3	0,7	1	0,3	0,5
Строительные	1,8	7	5	3	5
Фабричные	24	—	26	29	29
Умственные	—	—	—	—	—
Разные	—	—	0,4	0,9	1,2
			Полуобработанные.		
Жизненные припасы . .	1,7	—	4	3	1,6
Одежда	14	—	47	31	36
Хозяйство	—	—	0,9	1	2
Строительные	6,1	—	73	32	29
Фабричные	14	—	52	33	23
Умственные	—	—	1,7	0,4	0,2
Разные	—	—	—	—	—
			Издѣлія.		
Жизненные припасы . .	25	40	41	29	43
Одежда	5,2	16	39	27	21
Хозяйство	4,8	18	16	11	10
Строительные	11,7	40	79	25	57
Фабричные	5	16	20	14	8
Умственные	2,3	9,7	7	6	6
Разные			1	0,8	0,7

При подраздѣленіи привоза по категоріямъ И. С. Бліохъ указываетъ въ общемъ на уменьшеніе въ потребленіи предметовъ роскоши и комфорта и на увеличеніе въ привозѣ предметовъ обыкновеннаго употребленія. Такъ, въ видѣ примѣра, въ общей суммѣ привоза матеріаловъ для одежды, тѣ, которые могутъ быть отнесены къ категоріи роскоши, составляли въ 1860—1862 г. 20% привоза, а въ 1889 г. уже только 9%; относящіеся къ комфорту составляли 29% привоза въ первомъ періодѣ и всего 8% въ 1889 году. За то матеріалы для одежды, принадлежащіе къ категоріи обыкновеннаго употребленія, возросли съ 50% до 82% привоза. Въ другихъ отдѣлахъ привоза являются въ этомъ отношеніи колебанія, но въ общемъ, замѣчается наклонность къ сравнительному уменьшенію въ суммѣ привоза предметовъ роскоши.

Измѣненія въ привозѣ строительныхъ матеріаловъ было:

	Общій привозъ въ милліонахъ рублей.	Строительн. матеріал. въ %.	Машины и инструменты.	Перевозочныя средства.
1860—1862 г. . .	19	41%	55%	3%
1873—1875 „ . .	111	65 „	25 „	9 „
1882—1884 „ . .	89	62 „	34 „	3 „
1889 г.	72	55 „	37 „	7 „

Измѣненія, послѣдовавшія въ привозѣ предметовъ, служащихъ для фабричнаго и хозяйственнаго употребленія, были:

	Общій привозъ въ милліонахъ руб.	Издѣлія.	Полуобработанныя.	Сырыя.
1860—1862 г. . . .	24	21	59	18
1873—1875 „ . . .	74	21	48	30
1882—1884 „ . . .	97	19	51	29
1889 г.	71	26	32	42

Чтобы дать понятіе о развитіи внутренняго производства, которое произошло благодаря посредству желѣзныхъ дорогъ, приведемъ еще нѣсколько сравнительныхъ цифръ, взявъ для сравненія 1853, 1862, 1872, 1882 и 1887 гг.

Производство было:

	въ 1853 г.	1862 г.	1872 г.	1882 г.	1887 г.
	Въ милліонахъ пудовъ.				
Чугуна	14,05	13,10	23,02	29,02	37,04
Желѣза	12,02	10,02	15,06	18,02	22,05
Мѣди	0,39	0,38	0,23	20,22	0,30
Каменнаго угля . . .	—	9,00	50,06	30,02	276,08
Нефти	—	—	39,07	155,05	166,09
Поваренной соли . . .	24,04	45,07	39,07	01,08	70,05
	Въ пудахъ:				
Золота	1.463	1.460	2.330	2.207	2.128
Серебра	1.023	1.034	752	489	938
Платины	61	142	92	249	269

Рабочихъ на заводахъ было:

Въ 1862 г.	. . . . .	147 тысячъ.
„ 1872 „	. . . . .	243 „
„ 1882 „	. . . . .	304 „
„ 1887 „	. . . . .	398 „

Любопытно было бы опредѣлить размѣръ усиленія потребленія, собственно вслѣдствіе постройки желѣзныхъ дорогъ, отдѣливъ ее отъ дѣйствовавшихъ одновременно другихъ причинъ, заключавшихся въ ускореніи обращенія денегъ, въ увеличеніи численности населенія и въ развитіи благосостоянія народныхъ массъ, вслѣдствіе крестьянской реформы. Конечно, подобнаго выдѣленія вліянія одной причины сдѣлать нельзя, но нижеизложенныя соображенія даютъ основаніе предполагать, что вліяніе желѣзныхъ дорогъ на потребленіе дѣйствительно было значительно.

Израсходованная сумма капиталовъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ составляетъ въ періодъ съ 1866 по 1892 г. 2.265 милл. руб. кред.

На основаніи сдѣланныхъ Бліохомъ исчисленій *), можно принять, что изъ этой суммы 807 милл. руб. составляли заработокъ рабочихъ и ремесленниковъ, которые были заняты при постройкѣ (ежегодно по 111.100 человѣкъ со среднимъ заработкомъ 290 рублей въ годъ); изъ остальной части означенной суммы 219 милл. рублей составляли барыши подрядчиковъ и содержаніе администраціи, включая и разные расходы собственно по управленію,—причемъ, въ среднемъ выводѣ, ежегодно на каждаго изъ 2.190 человѣкъ, принадлежавшихъ къ желѣзнодорожному управленію, расходовалось, также среднимъ числомъ, по 4.000 рублей въ годъ,—и 595 милл. руб. уплачены за матеріалы.

Но и эксплуатація желѣзныхъ дорогъ имѣла также не малозначительное вліяніе на потребленіе. Желѣзныя дороги въ огромномъ размѣрѣ увеличили количество перевозокъ, не уменьшивъ нисколько движенія грузовъ по водянымъ сообщеніямъ и на лошадяхъ, существовавшаго въ прежнее время. Весьма вѣроятно, что подвозъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ столь громаднаго количества грузовъ, какое перевозится въ настоящее время желѣзными дорогами, требуетъ болѣе услугъ, чѣмъ требовала перевозка сравнительно ничтожнаго количества грузовъ въ прошедшемъ на болѣе значительныхъ разстояніяхъ.

Если же извозный промыселъ доставляетъ въ настоящемъ менѣе заработковъ, чѣмъ въ прежнее время, то надо замѣтить, что потребленіе, вызванное расходами эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, требуетъ услугъ не только отъ рабочихъ того слоя населенія, изъ котораго комплектуется и извозный промыселъ, но и отъ среднихъ и образованныхъ классовъ, нуждающихся также въ заработкахъ.

Эксплуатація дорогъ въ 1890 г. дала вообще занятіе 252.415 лицамъ.

Такимъ образомъ, расходы эксплуатаціи составляютъ увеличеніе денеж-

*) Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи“.

ныхъ оборотовъ въ государствѣ и новый источникъ заработковъ для множества лицъ.

Всѣ эти обстоятельства и выразились въ измѣненіи характера нашего привоза, какъ въ этомъ можно убѣдиться изъ сдѣланнаго по способу Бліоха сравненія привоза 1850—1853 г. съ привозомъ въ періодъ 1869—1875 г., въ періодъ 1883—1887 г. и въ 1889 году.

	Въ періодъ 1850—1853 г.	Въ періодъ 1869—1875 г.	Въ періодъ 1883—1887 г.	Въ 1889 г.
Жизненныхъ припасовъ .	38,3%	21,9%	23,2%	15,2%
Предметовъ для устройства и украшенія жилья . .	3,6%	3,6%	3,4%	3,6%
Строительныхъ матеріаловъ	7,3%	25,3%	16,8%	19,4%
Одежды	32,8%	30,0%	35,4%	40,4%
Предмет. для фабричнаго употребленія	14,9%	17,0%	19,1%	19,2%
Предметовъ умственныхъ .	1,2%	1,5%	1,7%	1,7%
Предметовъ разныхъ . . .	1,9%	0,7%	0,4%	0,5%
Итого . .	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Ст. 4. Финансовое участіе государства.

Постройка сѣти желѣзныхъ дорогъ въ 30.000 верстъ, потребовавшая затраты $2^3/_4$ милліарда рублей, не могла обойтись безъ значительныхъ жертвъ со стороны государства. Въ странѣ не было достаточно сбереженій для собранія столь значительныхъ суммъ и поэтому средства для постройки пришлось занять у заграничныхъ капиталистовъ, которымъ необходимо было обезпечить, въ видѣ гарантіи на акціи и облигаціи, постоянный наименьшій доходъ въ металлической валютѣ.

Сумма такихъ принятыхъ правительствомъ на себя обязательствъ по концессіямъ желѣзныхъ дорогъ, находившихся въ эксплуатаціи въ 1891 г. составляетъ 62 милл. руб. мет. и 15 руб. кред.

Кромѣ того, выпущено бумагъ, негарантированныхъ правительствомъ, на сумму 160 милл. руб. мет.

Для правильности разсчетовъ, необходимо принять, что и негарантированные капиталы, затраченные на постройку желѣзныхъ дорогъ преимущественно передъ другимъ производительнымъ употребленіемъ, имѣютъ основаніе ожидать (отъ государственнаго хозяйства, конечно, а не отъ казначейства) вознагражденія. Положимъ, это вознагражденіе въ 5% отъ номинальнаго капитала. Въ такомъ случаѣ въ 1891 г. сумма процентовъ на капиталъ, позаимствованный для постройки желѣзныхъ дорогъ, составляетъ, считая 1 мет. руб. за 140 коп. кредитныхъ, 141,6 милл. руб. кред.

Конечно, значительнѣйшая часть суммъ, гарантированныхъ правительствомъ, покрывается изъ чистаго дохода желѣзныхъ дорогъ, и такимъ образомъ, для государственнаго казначейства не вся сумма составляетъ прямое обремененіе. Но, кромѣ гарантій, правительство принимало также участіе

въ увеличеніи желѣзнодорожныхъ капиталовъ ссудами, выдаваемыми для цѣлей постройки или развитія движенія по открытымъ дорогамъ. Вслѣдствіе сего къ концу 1875 г. балансовый долгъ желѣзныхъ дорогъ правительству составлялъ 309,4 милл. металл. руб. и 567,4 милл. кред. руб.

Изъ сихъ послѣднихъ цифръ нельзя однако вывести заключенія, что желѣзныя дороги оказали, хотя бы отчасти, неблагопріятное вліяніе на наши финансы.

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что не вся сумма гарантированныхъ правительствомъ процентовъ, уплачивается казною. Уплачиваемыя сю суммы значительно меньше и составляли:

въ 1889 г. . . . . 37,6 милл. руб.
„ 1890 „ . . . . . 34,5 „ „

Но и послѣдняя цифра не выражаетъ собою дѣйствительнаго обремененія казны желѣзными дорогами, такъ какъ часть этого расхода покрылась разными поступленіями отъ желѣзныхъ дорогъ, другая же часть сбереженіями, дѣлаемыми казною, на перевозкахъ по уменьшеннымъ тарифамъ.

Непосредственно отъ желѣзныхъ дорогъ поступили въ казну въ 1890 г. слѣдующія суммы:

въ видѣ государственнаго сбора съ пассажирскихъ билетовъ и товаровъ большой скорости	9 1 милл. р.
„ „ гербоваго сбора съ накладныхъ	1 8 *) „ „
„ „ податей и налоговъ	0,7 „ „
на содержаніе инспекціи и жандармскаго полицейскаго управленія	2,1 „ „
Итого . . .	13,7 милл. р.

Сбереженія казны, образовавшіяся вслѣдствіе того, что войска, арестанты и воинскія тяжести перевозятся по желѣзныхъ дорогамъ за $^1/_4$ общеобязательнаго тарифа, почта же, за малыми исключеніями, перевозится безплатно, могутъ быть оцѣнены въ 1890 г. въ 22,4 милл. руб., а именно:

За перевозку воинскихъ чиновъ казна уплатила . .	2,5 милл. р.
„ „ „ тяжестей „ „	1,3 „ „
„ „ арестантовъ „ „	0,4 „ „
Итого . . .	4,2 милл. р.

слѣдовательно, на этихъ перевозкахъ казна сберегла 12,6 милл. руб.

Предполагая, что на каждой желѣзной дорогѣ ежедневно перевозится въ каждый конецъ, одинъ только почтовый вагонъ, слѣдуетъ считать, что почтовыми вагонами въ 1890 году сдѣлано:

*) Точныхъ свѣдѣній объ этомъ сборѣ не имѣется. Указанная цифра опредѣлена слѣдующимъ способомъ. По подробнымъ свѣдѣніямъ за 1889 г. на 20 дорогахъ было 5.684.148 товарныхъ отправокъ, по которымъ выручено 97.615.005 руб. Такимъ образомъ средній доходъ съ одной товарной отправки составлялъ 17 р. 17 к. А такъ какъ одна отправка оплачивается гербовымъ сборомъ въ 15 коп., (10 коп. накладная и 5 к. дубликатъ накладной), то гербовый сборъ составляетъ 0,87% дохода. Въ 1890 г. общая выручка перевозки товаровъ составила 207,4 милл. руб. и по такому разсчету получилась вышеуказанная сумма. По всей вѣроятности, однако доходъ этотъ значительно большій.

$27238 \times 365 \times 2 = 19{,}8$ милл. вагоно-верстъ.

Принимая, что въ вагонѣ перевозилось лишь по 300 пудовъ почтовой клади — по тарифу большой скорости казнѣ пришлось бы уплатить $\frac{300}{6} = 50$ коп. съ вагоно-версты, и за 19,8 милл. вагоно-верстъ 9,9 милл. руб.

Въ дѣйствительности казна

уплатила желѣзнымъ дорогамъ . . . . . 0,1 милл. руб.

Слѣдовательно сберегла . . . . . 9,8 милл. руб.

Такимъ образомъ непосредственныя поступленія отъ желѣзныхъ дорогъ и дѣлаемыя ими тарифныя уступки казнѣ составили въ 1890 г. 36,1 милл. рублей, т. е. покрыли, съ нѣкоторымъ еще излишкомъ, приплату по гарантіи процентовъ на строительные капиталы желѣзныхъ дорогъ.

Заключеніе по главѣ II.

Страны, въ которыхъ промышленность и торговля еще не получили достаточнаго развитія и которыя стремятся догнать опередившія ихъ, въ этомъ отношеніи, другія государства, обыкновенно относятся съ преувеличенной нетерпѣливостью къ замѣчаемымъ еще недостаткамъ; гонясь за улучшеніями, онѣ какъ бы не имѣютъ времени, чтобы порою оглянуться назадъ и сравнить порицаемое настоящее съ недавнимъ еще прошедшимъ.

При этомъ забывается, что причины многихъ неблагопріятныхъ явленій заключаются въ прошломъ и что вѣковыя условія не могли быть устранены сразу, такъ, чтобы отъ нихъ не осталось и слѣда.

Приведемъ, примѣрно, постигшій Россію въ 1892 году неурожай и бывшіе тогда на желѣзныхъ дорогахъ застои хлѣбныхъ грузовъ; они дали поводъ къ нареканіямъ на отсталость и плохую администрацію желѣзныхъ дорогъ и на неоправданіе желѣзными дорогами тѣхъ надеждъ, которыхъ въ правѣ было государство ожидать отъ нихъ, затративъ на постройку и эксплуатацію дорогъ столь значительные капиталы.

Между тѣмъ, если бы былъ обычай и было время справляться съ прошедшимъ, то убѣдились бы, что наши желѣзныя дороги строились въ виду особыхъ, заранѣе опредѣленныхъ цѣлей и что когда отъ желѣзныхъ дорогъ требуются такія усилія, для которыхъ онѣ не построены, которыхъ надобность не имѣлась въ виду при постройкѣ, то не могутъ не встрѣчаться иногда извѣстныя затрудненія и неудачи въ испытаніи этихъ усилій.

Русскія желѣзныя дороги были выстроены, въ коммерческомъ отношеніи, преимущественно съ цѣлью облегченія вывоза хлѣба за границу, и потому, вообще, чѣмъ ближе къ портамъ и къ западной границѣ, тѣмъ сѣть является болѣе густой и дороги оказываются лучше оборудованными. Чѣмъ дальше отъ портовъ, отъ западной границы и отъ столицъ, тѣмъ желѣзныя дороги, по своему характеру и оборудованію, больше приближаются къ типу подъѣздныхъ путей. Ясно, что, когда потребовалось перевозить хлѣбъ временно въ обратномъ направленіи, т. е. отъ дорогъ, приспособленныхъ къ болѣе

сильному движенію, на дороги, приспособленныя лишь къ слабому движенію, непремѣнно должны были оказаться затрудненія въ движеніи и застой грузовъ.

Но достаточно припомнить приведенныя выше цифры, чтобы убѣдиться въ благотворительномъ вліяніи желѣзныхъ дорогъ. Для того же, чтобы дать общее понятіе о громадности выгодъ, принесенныхъ странѣ желѣзными дорогами, приведемъ еще слѣдующія цифры.

Въ теченіе 22-хъ-лѣтняго періода, съ 1886 по 1888 г., перевезено пассажировъ на одну версту разстоянія 683,5 милліардовъ, а грузовъ 8,184 милліарда пудовъ. Считая каждаго пассажира съ ручными вещами за 6 пудовъ, окажется, что исполнено 12.285 милліардовъ пудо-верстъ.

При перевозкѣ на лошадяхъ за эти 12.285 милліардовъ пудо-верстъ слѣдовало бы заплатить, считая крайне умѣренно, по 0,159 коп. за пудо-версту (т. е. менѣе $^1/_6$ коп. за одинъ пудъ, перевезенный на одну версту), 19.533 милл. руб. Уплачено же желѣзнымъ дорогамъ всего 3.718 милл. руб. Слѣдовательно, сбереженіе, достигнутое на провозѣ, составляетъ 15.815 милл. руб., т. е. въ $6^1/_2$ разъ болѣе израсходованнаго капитала, въ суммѣ 2 милліардовъ 833 тысячъ руб. кред., на постройку тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ совершено исчисленное здѣсь движеніе.

Разсчетъ этотъ основанъ на предположеніи, что всѣ перевезенные по желѣзнымъ дорогамъ грузы, въ случаѣ отсутствія сихъ дорогъ, были бы перевезены гужемъ.

Предположеніе это однако же не вполнѣ вѣрно, такъ какъ не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, что многіе грузы пріобрѣтаютъ нѣкоторую цѣнность и стоитъ ихъ перевозить съ мѣста на мѣсто лишь при перевозкѣ ихъ по пониженнымъ желѣзнодорожнымъ тарифамъ.

Въ виду сего инженеры и экономисты, занимавшіеся вопросомъ о размѣрѣ сбереженій, доставляемыхъ странѣ желѣзными дорогами, принимаютъ въ разсчетъ лишь извѣстную часть дѣйствительно перевезенныхъ грузовъ.

Съ другой стороны, нельзя упускать изъ виду денежныхъ сбереженій по перевозкѣ пассажировъ, образующихся не только вслѣдствіе болѣе дешевой платы желѣзнымъ дорогамъ противъ платы за перевозку на лошадяхъ, но и вслѣдствіе значительнаго сбереженія времени на совершеніе поѣздокъ, которое можетъ быть употреблено на производительный трудъ.

Денежныя сбереженія по пассажирскому и товарному движенію, доставляемыя странѣ желѣзными дорогами, вообще оцѣниваются взятому отъ 2 до 4 разъ валовому доходу желѣзныхъ дорогъ.

Французскій министръ инженеръ де-Фрейсине (Fraycinet), защищая въ 1879 году въ палатѣ представителей свою программу расширенія французской сѣти желѣзныхъ дорогъ, принималъ, что получаемыя страною сбереженія отъ возможности пользованія желѣзными дорогами равны ежегодно 4-кратному валовому доходу сихъ дорогъ.

Извѣстный французскій инженеръ Дюпюи (Dupuit) опредѣлилъ это сбереженіе суммой, равной 2 раза взятому валовому доходу.

По подробнымъ разсчетамъ французскаго инженера Лейгъ *) сбереженія эти на французской сѣти желѣзныхъ дорогъ составляли:

въ 1851 г.	2,50	раза взятый валовой доходъ.
„ 1883 „	3,50	„ „ „ „
„ 1889 „	3,37	„ „ „ „

Изъ этого слѣдуетъ, что въ 1890 году, когда валовой доходъ русскихъ ж. дорогъ составилъ 284,5 милл. рублей, доставленныя странѣ желѣзными дорогами сбереженія могутъ быть оцѣнены на сумму отъ 579 до 1158 милл. рублей. Сбереженія эти составляютъ отъ 20 проц. до 40 проц. затраченнаго на постройку желѣзныхъ дорогъ капитала (2.833 милл. руб. кр.) и отъ 57 проц. до 115 проц. долга обществъ желѣзныхъ дорогъ по гарантіи процентовъ на строительный капиталъ (1000,5 милл. кред.).

Независимо отъ такого общаго вывода, насколько позволяла краткость изложенія, выше показано, что постройка желѣзнодорожной сѣти, даже только въ 27 тысячъ верстъ, оказала громадное вліяніе на измѣненіе прежнихъ экономическихъ условій. Для этой постройки пошлись колоссальные капиталы, что само собой уже устранило прежнія трудности въ образованіи основныхъ средствъ для торговли и промышленности. Если фабрично-заводское производство поднялось съ ежегодной цифры 159 милл. руб. до 1.193 милл. руб., если распахана была вновь огромная площадь земель и нашъ хлѣбный отпускъ возросъ до размѣровъ, которые полвѣка тому назадъ показались бы баснословными, то главное дѣйствіе въ этомъ принадлежало несомнѣнно желѣзнымъ дорогамъ.

Онѣ столь же несомнѣнно увеличили и государственное могущество Россіи, такъ какъ только онѣ даютъ возможность быстрой мобилизаціи.

Выше показано также, что постройка желѣзныхъ дорогъ въ Россіи обошлась относительно дешевле, чѣмъ въ другихъ государствахъ, а приведенныя цифровыя данныя объ эксплуатаціи свидѣтельствуютъ, что на нашихъ дорогахъ она почти наравнѣ съ тѣми странами Запада, которыя опередили насъ въ промышленности вообще. Понятно, что, при сравнительной малонаселенности нашего отечества, пассажирское движеніе у насъ значительно слабѣе, чѣмъ за границею, и, при огромной поверхности страны, наша желѣзнодорожная сѣть еще не такъ всеобъемлюща и не такъ способна къ усиленной перевозкѣ грузовъ во всякомъ направленіи, какъ напр. въ Англіи, гдѣ на 100 кв. километровъ пространства имѣются 10,2 километра рельсовыхъ путей, между тѣмъ какъ у насъ только 0,6. Но не подлежитъ сомнѣнію, что въ общемъ, при данныхъ условіяхъ, наша эксплуатація весьма удовлетворительна и постоянно совершенствуется.

Въ вышепредставленныхъ свѣдѣніяхъ о привозѣ въ Россію иностранныхъ продуктовъ и товаровъ, посредствомъ подраздѣленія ихъ на категоріи, показано, что, вслѣдствіе огромнаго усиленія внутренняго производства, цифра привоза за послѣднее двадцатилѣтіе не возросла, но уменьшилась, а въ самомъ составѣ привоза заняли гораздо болѣе значительное, чѣмъ прежде, мѣсто привозные

*) L. Leygue. Chemins de fer. Notions générales et économiques 1892.

матеріалы сырые и полуобработанные, служащіе для внутренней промышленности.

О вліяніи желѣзныхъ дорогъ на разработку минеральныхъ богатствъ Россіи даетъ понятіе тотъ фактъ, что добыча у насъ каменнаго угля съ 9 милл. пуд. въ 1862 г., когда мы не имѣли еще и двадцатой части нынѣшней сѣти, поднялась въ 1887 году, черезъ 15 лишь лѣтъ, до 276 милл. пудовъ.

Давая постоянное занятіе 252 тысячамъ лицъ, желѣзныя дороги, въ тоже время, значительно облегчили пріисканіе заработковъ для всего народа и сократили его издержки и лишенія въ отхожемъ промыслѣ.

Правда, много еще остается сдѣлать и въ области желѣзнодорожнаго строительства, и въ области улучшеній на дорогахъ, уже эксплуатируемыхъ. Но нельзя не признать, что главное сдѣлано. Желѣзнодорожное дѣло, по своему свойству, само идетъ, такъ сказать, „на парахъ“. И это оправдалось особенно у насъ, гдѣ большая часть сѣти была построена всего въ теченіе 10-ти-лѣтняго періода, съ 1864 по 1875 гг., и гдѣ столь же быстро, а вмѣстѣ съ тѣмъ и глубоко, было вліяніе, оказанное желѣзными дорогами.

Отдѣла V-го

Глава III.

Измѣненіе формъ владѣнія желѣзными дорогами.

стр.

Ст. 1. Выкупъ желѣзныхъ дорогъ. 1

Общія положенія 1
Общія финансовыя причины выкупа. 2
Уставныя условія выкупа 3
Разсчетъ за ссуды по гарантіи доходности дорогъ за долги казнѣ 4
Способы выкупа. 7
Порядокъ ликвидаціи дѣлъ ж.-д. обществъ 8

Ст. 2. Передача содержанія желѣзныхъ дорогъ 11

Общія положенія 11
Предметъ договора 12
Пріемъ и сдача дорогъ 13
Обязанности обществъ относительно содержанія арендуемыхъ дорогъ . . . 14
Отношенія къ Управленію казенныхъ ж. д. 14
Служащіе на дорогахъ. 15
Порядокъ составленія и утвержденія эксплуатаціонныхъ смѣтъ 15
Тарифы. 15
Порядокъ поступленія доходовъ и производства расходовъ 17
Пользованіе станціями. 24
Обороты по сбору 1/3 к. съ пуда ввозимыхъ на станцію грузовъ. 25
Отчетъ 25
Прибыли и убытки 26
Порядокъ утвержденія договора 26
Срокъ дѣйствія договоровъ и продленіе ихъ 27
Непредвидѣнные договорами случаи 28

Ст. 3. Образованіе большихъ линій и сѣтей 28

Общія положенія 28
Главныя условія преобразованія обществъ 31
Расширеніе казенной сѣти. 37

Глава III.

Измѣненіе формъ владѣнія желѣзными дорогами.

Ст. 1. Выкупъ желѣзныхъ дорогъ.

Составилъ М. Г. Гутманъ.

Общія положенія. Съ 1876 года, когда была пріобрѣтена въ казну первая частная желѣзная дорога — Либавская, тотчасъ же, впрочемъ, переданная обществу Ландварово-роменской желѣзной дороги на условіяхъ сліянія ея въ одно предпріятіе съ этой послѣдней дорогой, — до августа 1892 года, т. е. въ теченіе 17 лѣтъ, Правительствомъ было выкуплено 15 линій, общимъ протяженіемъ 6.757 верстъ. Дѣятельность Правительства по выкупу желѣзныхъ дорогъ представится еще болѣе значительною, если припомнить, что большинство линій перешло въ казну въ теченіе послѣднихъ восьми лѣтъ. Послѣ Либавской дороги, выкупленной, какъ указано выше, въ 1876 году, до выкупа Харьково-николаевской въ 1881 году и Тамбово-саратовской въ 1882 году, т. е. въ продолженіи шести лѣтъ, казна не пріобрѣла ни одной частной линіи; равнымъ образомъ не перешло въ казну ни одной дороги въ трехлѣтній промежутокъ времени 1882 — 1885 гг.; начиная же съ 1885 года, пріобрѣтеніе частныхъ линій принимаетъ весьма значительные размѣры и не проходитъ ни одного года, за исключеніемъ лишь 1887 г., чтобы сѣть казенныхъ дорогъ не увеличивалась выкупомъ одной или двухъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ, въ 1885 году Правительство пріобрѣло Муромскую и Путиловскую дороги, въ 1886 году — Уральскую, въ 1888 году — Ряжско-моршанскую, въ 1889 году — Ряжско-вяземскую, Моршанско-сызранскую и Закавказскую дороги, въ 1890 году — Тамбово-козловскую и Курско-харьково-азовскую, въ 1891 году — Либаво-роменскую и Орловско-грязскую, въ 1892 году — Варшавско-тереспольскую дорогу. За исключеніемъ Путиловской, Козлово-тамбовской и Тамбово-саратовской желѣзныхъ дорогъ, переданныхъ снова въ эксплуатацію частнымъ обществамъ — первая Главному обществу россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а двѣ послѣднія — обществу Рязанско-уральской желѣзной дороги, — всѣ названныя линіи, въ томъ числѣ и Либавская, вновь перешедшая въ казну въ составѣ Либаво-роменской желѣзной дороги, въ настоящее время эксплуатируются казною.

Столь усиленный выкупъ желѣзныхъ дорогъ въ послѣднее время, помимо признанной необходимости сосредоточить въ рукахъ Правительства нѣкоторыя особо важныя въ политическомъ, стратегическомъ и экономическомъ отношеніяхъ желѣзнодорожныя линіи, объясняется, въ общихъ чертахъ, обстоятельствами, особыми для каждой отдѣльной дороги и изложенными подробнѣе въ отдѣльныхъ по дорогамъ справкахъ, составляющихъ 12-е приложеніе къ настоящему „Очерку".

Общія финансовыя причины выкупа. Названныя желѣзныя дороги, какъ и большинство русскихъ частныхъ дорогъ, были построены въ концѣ шестидесятыхъ и началѣ семидесятыхъ годовъ. Такимъ образомъ, къ концу минувшаго десятилѣтія, дороги эти имѣли за собой уже достаточно продолжительный опытъ, вполнѣ выяснившій какъ условія, въ которыхъ находилась эксплуатація каждой изъ этихъ линій, такъ и вопросъ о возможности ихъ дальнѣйшаго существованія, какъ самостоятельныхъ коммерческихъ предпріятій, безъ обремененія казны, принявшей на себя обязательство по гарантіи ихъ капиталовъ. Опытъ этотъ показалъ, что нѣкоторыя изъ названныхъ дорогъ пришли въ полное финансовое разстройство и существовали исключительно на средства казны, не только отпускавшей суммы на уплату процентовъ и погашенія по ихъ капиталамъ, но и покрывавшей дефициты отъ ихъ эксплуатаціи. При такомъ положеніи дѣла, выкупъ этихъ дорогъ изъ владѣнія обществъ, находившихся наканунѣ несостоятельности, представлялся для Правительства необходимымъ, ибо дальнѣйшее оставленіе ихъ въ эксплуатаціи акціонеровъ могло привести къ полному разстройству и обезцѣненію имущества, служившаго залогомъ гарантированнаго Правительствомъ капитала.

Но въ такомъ исключительномъ положеніи находились всего двѣ—три дороги. Остальныя же линіи хотя и вырабатывали нѣкоторый чистый доходъ, т. е. избытокъ надъ суммами, необходимыми на покрытіе расходовъ по ихъ эксплуатаціи, но этотъ чистый доходъ оказывался недостаточнымъ для уплаты процентовъ и погашенія по основнымъ капиталамъ и недостающія для сего суммы отпускались Правительствомъ. Такимъ образомъ, по отношенію къ этимъ дорогамъ, Правительство несло лишь весьма тяжелыя обязательства, выражавшіяся въ ежегодныхъ милліонныхъ приплатахъ, не имѣя при этомъ возможности принимать какія либо дѣйствительныя мѣры къ уменьшенію этихъ приплатъ, такъ какъ акціонеры, вслѣдствіе отсутствія надежды на полученіе какого либо дивиденда, сверхъ гарантированнаго Правительствомъ процента на ихъ капиталъ, были весьма мало заинтересованы въ бережливомъ веденіи эксплуатаціи. Выкупъ такихъ дорогъ представлялся надежнымъ средствомъ уменьшенія расходовъ казны, уже потому, что, съ поступленіемъ ихъ въ казенное управленіе, можно было ожидать сокращенія въ ихъ эксплуатаціонныхъ расходахъ, вслѣдствіе упраздненія правленій и уменьшенія вообще расходовъ по администраціи, а также и другихъ расходовъ въ зависимости отъ болѣе бережливаго казеннаго управленія, имѣющаго возможность, при значительности протяженія эксплуатируемой имъ сѣти, заключать контракты на необходимыя для дорогъ поставки по болѣе выгоднымъ цѣнамъ, чѣмъ управленіе отдѣльной дороги.

Помимо изложенныхъ основаній, которыя приводили Правительство къ заключенію о необходимости пріобрѣтенія той или другой линіи, Правительство, въ частности, по отношенію къ дорогамъ съ болѣе развитой доходностью, руководилось также и соображеніями выгоды, которая представлялась для казны при выкупѣ тотчасъ же по наступленіи срока, съ котораго Правительство, по уставамъ обществъ этихъ дорогъ, получало право на производство выкупа. Такимъ образомъ были выкуплены Курско-харьково-азовская и Орловско-грязская жж. дороги, доходность которыхъ, повышавшаяся за послѣдніе годы, могла бы въ случаѣ отсрочки выкупа, поставить казну въ необходимость, не смотря на принесенныя ею громадныя жертвы въ теченіе двадцати лѣтъ по гарантіи доходности этихъ линій, приплатить къ ихъ нормальной выкупной цѣнѣ еще суммы капитализованнаго дивиденда, на полученіе котораго въ ближайшее время акціонеры могли бы съ полнымъ основаніемъ разсчитывать.

Уставныя условія выкупа. По поводу условій выкупа дорогъ необходимо замѣтить слѣдующее.

На основаніи концессій и уставовъ, Правительство даровало акціонернымъ обществамъ право на эксплуатацію построенныхъ ими желѣзнодорожныхъ линій въ теченіе извѣстнаго срока — отъ 75 до 85 лѣтъ, послѣ котораго дороги должны бы были перейти въ собственность казны безвозмездно. Но при этомъ Правительство выговорило себѣ право вступать во владѣніе дорогами и ранѣе истеченія срока концессіи, при условіи вознагражденія за это акціонеровъ. Срокъ для такого выкупа большинствомъ уставовъ опредѣленъ двадцатилѣтній со времени окончанія постройки и открытія движенія *). По наступленіи этого срока, Правительство предоставило себѣ право выкупа во всякое время. Для опредѣленія цѣны выкупа уставами установленъ слѣдующій порядокъ: изъ суммъ чистыхъ доходовъ дороги за семь предшествовавшихъ выкупу лѣтъ вычитается итогъ чистыхъ доходовъ двухъ наименѣе доходныхъ годовъ изъ этихъ семи и затѣмъ средній чистый доходъ остальныхъ пяти лѣтъ принимается за норму чистаго дохода дороги; капитализація этого средняго чистаго дохода изъ пяти процентовъ за неистекшее время концессіи и принимается за выкупную за дорогу цѣну, которая уплачивается акціонерамъ государственными пятипроцентными облигаціями **), причемъ, однако, срокъ погашенія этихъ облигацій опредѣляется по усмотрѣнію Правительства, не обязаннаго въ этомъ случаѣ руководствоваться срокомъ концессіи ***). Указанный порядокъ опредѣленія выкупной цѣны дополняется постановленіемъ, что средній чистый доходъ, капитализаціей коего опредѣляется выкупная сумма, не можетъ

*) По нѣкоторымъ уставамъ срокъ этотъ исчисляется со времени утвержденія уставовъ.

**) Уставы нѣкоторыхъ дорогъ (Курско-харьково-азовской, Варшавско-терespольской) устанавливаютъ, вмѣсто выдачи акціонерамъ выкупной суммы, уплату имъ ежегодной, въ теченіи всего срока концессіи на дорогу, ренты, равной среднему чистому доходу, опредѣляемому вышеуказаннымъ порядкомъ.

***) При абсолютной гарантіи, погашеніе выданныхъ взамѣнъ акцій облигацій производится въ теченіи всего остающагося срока концессіи.

быть менѣе дохода послѣдняго передъ выкупомъ года, а по отношенію къ дорогамъ, капиталамъ коихъ присвоена правительственная гарантія, этотъ чистый доходъ опредѣляется еще въ зависимости отъ „гарантированнаго Правительствомъ на основной капиталъ желѣзнодорожнаго общества дохода“ и не можетъ быть ниже этого послѣдняго. Такимъ образомъ, для дорогъ съ гарантированными Правительствомъ капиталами, выкупная цѣна опредѣляется капитализаціей наибольшей изъ трехъ вышеуказанныхъ величинъ— средняго чистаго дохода за наиболѣе прибыльныя пять лѣтъ изъ послѣднихъ передъ выкупомъ семи лѣтъ, чистаго дохода за послѣдній годъ и гарантированнаго Правительствомъ чистаго дохода на основной капиталъ, при чемъ эта послѣдняя величина,—величина постоянная,—является минимумомъ того вознагражденія, которое уставъ обезпечиваетъ акціонерамъ выкупаемыхъ въ казну дорогъ этой категоріи. Для дорогъ же, капиталы которыхъ не гарантированы или гарантированъ только одинъ облигаціонный капиталъ, минимумомъ этимъ является сумма, равная 5% на облигаціонный капиталъ.

Приведенныя постановленія уставовъ объ опредѣленіи выкупной цѣны за отчуждаемыя въ казну дороги съ гарантированнымъ основнымъ капиталомъ нуждаются въ нѣкоторомъ поясненіи.

Устанавливая выдачу акціонерамъ опредѣленной однимъ изъ вышеуказанныхъ способовъ выкупной цѣны, многіе уставы не объясняютъ, что изъ этой цѣны должна быть вычтена стоимость непогашенныхъ ко времени перехода въ казну желѣзной дороги облигацій.

Пробѣлъ этотъ, послужившій предметомъ подробнаго разъясненія при выкупѣ Ряжско-моршанской желѣзной дороги (см. очеркъ выкупа этой дороги), конечно, не можетъ быть истолкованъ въ смыслѣ обязанности Правительства выдать акціонерамъ, въ составѣ выкупной за дорогу цѣны, сумму облигаціоннаго капитала, такъ какъ изъ самаго существа понятія объ облигаціонномъ капиталѣ явствуетъ, что капиталъ этотъ, какъ ипотечный долгъ, обезпечиваемый имуществомъ дороги, переходитъ на ея новаго владѣльца, который не обязанъ произвести единовременное погашеніе этого капитала, а принимаетъ на себя лишь всѣ лежавшія на прежнемъ владѣльцѣ обязанности по уплатѣ процентовъ и погашенія. Поэтому, восполняя вышеуказанный пробѣлъ, слѣдуетъ заключить, что, при выкупѣ желѣзной дороги, изъ опредѣленной на основаніи ея устава выкупной цѣны должна быть удержана стоимость оставшагося непогашеннымъ облигаціоннаго капитала. Такимъ образомъ, при выкупѣ по доходу, не превышающему гарантированнаго Правительствомъ дохода, выкупная цѣна, составляющая вознагражденіе акціонеровъ, опредѣляется капитализаціей гарантіи лишь на акціонерный капиталъ или, какъ это выражено въ нѣкоторыхъ уставахъ, капитализаціей гарантированнаго на основной (акціонерный вмѣстѣ съ облигаціоннымъ) капиталъ дохода, но за вычетомъ стоимости непогашенныхъ ко времени выкупа облигацій.

Разсчетъ за ссуды по гарантіи доходности дорогъ и за долги казнѣ. Очевидно, что при выкупѣ желѣзныхъ дорогъ, капиталы которыхъ не

гарантированы, или гарантированъ одинъ облигаціонный капиталъ, по доходности, не превышающей обязательный платежъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, содержащееся на этотъ случай въ уставахъ постановленіе о томъ, что выкупная сумма не можетъ быть менѣе 5% на облигаціонный капиталъ или гарантированнаго на этотъ капиталъ дохода, предоставляетъ Правительству принять желѣзную дорогу въ казну за сумму ея облигаціоннаго капитала, т. е. за сумму лежащаго на дорогѣ ипотечнаго долга.

Выше было указано, что гарантированный по акціямъ доходъ долженъ быть разсматриваемъ какъ минимальное вознагражденіе акціонеровъ за отчуждаемую изъ ихъ владѣнія дорогу, на основаніи уставныхъ постановленій о выкупѣ. Это положеніе прямо вытекаетъ изъ принципа дарованной гарантіи, которая обезпечиваетъ акціонерамъ доходъ на ихъ капиталъ въ опредѣленномъ гарантіей размѣрѣ. При выкупѣ дорогъ, принципъ этотъ имѣетъ своимъ послѣдствіемъ то, что изъ выкупной суммы, опредѣленной въ минимальномъ размѣрѣ, т. е. по гарантированному доходу, уставы не указываютъ никакихъ вычетовъ по лежащимъ на обществѣ казеннымъ долгамъ. Сумма эта ни въ какомъ случаѣ не можетъ служить источникомъ для покрытія этихъ долговъ. Единственнымъ въ этомъ отношеніи источникомъ является запасный капиталъ и, въ нѣкоторой степени, также оборотный капиталъ, хотя этотъ послѣдній большинствомъ уставовъ разсматривается какъ принадлежность дороги, подлежащая, вмѣстѣ съ дорогою, безусловному переходу въ казну, независимо отъ того, числятся ли на дорогѣ долги казнѣ, или нѣтъ. Такимъ образомъ, какова бы ни была сумма числящихся на дорогѣ казенныхъ долговъ, выкупная цѣна, опредѣленная по гарантированному доходу, выдается акціонерамъ полностью. Вопросъ объ уплатѣ казенныхъ долговъ возникаетъ лишь при выкупѣ дороги по цѣнѣ, превосходящей гарантированный доходъ. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ, изъ избытка капитализованной цѣны надъ капитализаціей гарантированнаго дохода вычитаются непокрываемые зачетомъ запаснаго капитала долги дороги казнѣ, въ томъ числѣ и долгъ по произведеннымъ Правительствомъ отпускамъ по гарантіи капиталовъ дороги, причемъ этотъ послѣдній удерживается только изъ половины избытка.

Это послѣднее положеніе объ удержаніи изъ выкупной суммы, опредѣленной по доходности свыше гарантированной, долговъ по гарантіи не представляетъ, однако, безусловнаго правила, включеннаго во всѣ дѣйствующіе желѣзнодорожные уставы. Нѣкоторые изъ нихъ, какъ напр., уставы Ряжско-моршанской, Курско-харьково-азовской, Орловско-грязской ж. д., не содержатъ по этому вопросу никакихъ указаній и, повидимому, устанавливаютъ такой порядокъ, по которому, при всякомъ разсчетѣ выкупной суммы, даже по доходу, превышающему гарантированный и заключающему въ себѣ, слѣдовательно, капитализованный дивидендъ, отпущенныя Правительствомъ въ счетъ гарантіи суммы, не возмѣщаются и слогаются со счетовъ. Это положеніе при выкупѣ Ряжско-моршанской, Курско-харьково-азовской и Орловско-грязской желѣзныхъ дорогъ признавалось безспорнымъ, и самая неотложность выкупа двухъ послѣднихъ дорогъ мотивировалась въ представленіяхъ въ

Комитетъ министровъ опасеніемъ близкаго увеличенія ихъ доходности и выручки ими дивиденда, который пришлось бы капитализовать и выдать акціонерамъ полностью въ составѣ выкупной за дороги цѣны. Такое толкованіе отсутствія въ тѣхъ параграфахъ уставовъ названныхъ дорогъ, которые говорятъ о выкупѣ, указаній объ удержаніи изъ выкупной цѣны какой либо ея части на покрытіе отпущенныхъ по гарантіи суммъ въ томъ смыслѣ, что такихъ удержаній сдѣлано быть не можетъ, не было однако признано единственно правильнымъ. Въ самомъ дѣлѣ, означенные параграфы о выкупѣ содержатъ въ себѣ разцѣнку его, основанія для опредѣленія выкупной цѣны и способъ ея выдачи акціонерамъ, указывая, что цѣна выкупа опредѣляется или наибольшимъ годовымъ доходомъ, при сравненіи средняго чистаго дохода за пять наиболѣе прибыльныхъ изъ послѣднихъ семи лѣтъ, съ доходомъ послѣдняго передъ выкупомъ года и суммою гарантированнаго Правительствомъ дохода (уставъ Курско-харьково-азовской желѣзной дороги), или же капитализаціей этого наибольшаго дохода (уставы Ряжско-моршанской и Орловско-грязской желѣзныхъ дорогъ) и, въ зависимости отъ того, опредѣляютъ, что въ первомъ случаѣ выкупная цѣна уплачивается ежегодными платежами въ теченіе всего срока концессіи, а въ послѣднемъ единовременно—государственными облигаціями. Этимъ собственно и исчерпывается все значеніе постановленій приведенныхъ параграфовъ о выкупѣ, которые потому могутъ быть разсматриваемы лишь какъ правила объ исчисленіи выкупной цѣны и способа ея уплаты, но не какъ положенія, окончательно опредѣляющія ту сумму, которая подлежитъ выдачѣ акціонерамъ. Этотъ послѣдній вопросъ долженъ быть разрѣшенъ лишь на основаніи уставныхъ положеній во всей ихъ совокупности и, въ частности, относительно погашенія изъ выкупной суммы отпущенныхъ въ счетъ гарантіи ссудъ—на основаніи тѣхъ правилъ уставовъ, которыми обусловлено самое дарованіе гарантіи. Исходя изъ этихъ соображеній и принимая во вниманіе, что во всѣхъ уставахъ желѣзныхъ дорогъ съ гарантированными капиталами, въ томъ числѣ и въ уставахъ Ряжско-моршанской, Курско-харьково-азовской и Орловско-грязской желѣзныхъ дорогъ, опредѣлено, что выданныя обществамъ въ счетъ гарантіи суммы записываются за ними ссудами и возмѣщаются Правительству изъ ближайшихъ прибылей, съ отдѣленіемъ на эту уплату половины чистой прибыли, нельзя не придти къ заключенію, что, въ томъ случаѣ, когда разсчетъ выкупной цѣны за переходящую въ казну желѣзную дорогу производится по доходу, превышающему гарантированный, т. е. когда въ составъ выкупной цѣны входитъ чистая прибыль, — удержаніе изъ выкупной цѣны на погашеніе части долга по гарантіи суммы, соотвѣтствующей половинѣ этой чистой прибыли, не можетъ быть признано неправильнымъ, независимо отъ того, содержится ли въ уставѣ спеціальное о такомъ удержаніи постановленіе, или нѣтъ; ибо едва ли представляется основаніе предполагать, что установленное въ уставѣ на все время, пока за желѣзной дорогой числятся долги по гарантіи, распредѣленіе чистой прибыли между Правительствомъ и обществомъ, должно было бы потерять свою силу въ моментъ составленія разсчета съ обществомъ за выкупаемую изъ его владѣнія дорогу.

Что касается разсчетовъ по казеннымъ долгамъ дорогъ, капиталы ко-

торыхъ не гарантированы или гарантированъ одинъ облигаціонный, то въ этомъ отношеніи примѣняется вышеуказанный порядокъ, т. е. въ случаѣ выкупа по цѣнѣ, не превышающей облигаціонный капиталъ, источникомъ для погашенія могущихъ быть на дорогахъ долговъ служитъ запасный капиталъ; при выкупѣ же по высшей доходности, возмѣщеніе долговъ казнѣ производится изъ капитализованнаго превышенія надъ суммою гарантированнаго или причитающагося на облигаціонный капиталъ дохода.

Способы выкупа. Таковы, въ общихъ чертахъ, опредѣленныя уставами условія выкупа желѣзныхъ дорогъ въ казну. На основаніи этихъ условій перешли въ казну дороги Ряжско-моршанская, Курско-харьково-азовская, Орловско-грязская и Варшавско-тереспольская.

Остальныя же перешедшія въ казну дороги были пріобрѣтены по соглашенію съ владѣвшими ими обществами, при чемъ условія выкупа этихъ дорогъ, весьма разнообразныя, опредѣлявшіяся въ зависимости отъ значенія этихъ дорогъ въ политическомъ, стратегическомъ и экономическомъ отношеніяхъ, отъ финансоваго ихъ положенія и другихъ причинъ, которыя подробно изложены въ подробныхъ справкахъ, расположенныхъ въ хронологическомъ порядкѣ по времени исполнившагося выкупа и составляющихъ 12-е приложеніе къ настоящему „Очерку“.

Такимъ образомъ дороги, въ отношеніи способовъ ихъ выкупа правительствомъ, раздѣляются на двѣ группы: на выкупаемыя по уставамъ желѣзнодорожныхъ обществъ, по наступленіи означеннаго въ уставахъ срока выкупа, и на выкупаемыя по соглашенію съ желѣзнодорожными обществами ранѣе наступленія этого срока. Высочайшіе указы о выкупѣ дорогъ той и другой группы различны, какъ это можно видѣть изъ слѣдующихъ примѣровъ.

О выкупѣ Курско-харьково-азовской желѣзной дороги.

Высочайше утвержденное 24 декабря 1890 г. Положеніе Комитета Министровъ.

Симъ Положеніемъ постановлено:

1) Произвести въ 1891 году выкупъ Курско-харьково-азовской желѣзной дороги на основаніи разсчета, составленнаго по исчисленіи доходности дороги за семилѣтній періодъ времени съ 1884 по 1890 г. включительно.

2) Предоставить Министру Путей Сообщенія приступить къ пріему Курско-харьково-азовской желѣзной дороги въ казну, по возможности, въ началѣ наступающаго 1891 г., и

3) Предоставить внести установленнымъ порядкомъ на уваженіе и разрѣшеніе Государственнаго Совѣта: Министру Финансовъ—объ окончательномъ утвержденіи условій выдачи обществу выкупной за дорогу ренты, и разсчета, послужившаго основаніемъ къ опредѣленію оной, и Министру Путей Сообщенія — объ ассигнованіи

О выкупѣ Либаво-роменской желѣзной дороги.

Высочайше утвержденное 18 марта 1891 года мнѣніе Государственнаго Совѣта.

Государственный Совѣтъ, въ Департаментѣ государственной экономіи, разсмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ о выкупкѣ Либаво-роменской желѣзной дороги въ распоряженіе казны, мнѣніемъ положилъ:

1) Оказавъ акціонерамъ общества Либаво-роменской желѣзной дороги просимое ими снисхожденіе путемъ пріобрѣтенія въ казну всѣхъ акцій общества, выдать имъ за каждыя пять акцій дороги (каждая въ 125 р. мет. нарицательныхъ) по четыре 4% правительственныя облигаціи (каждая въ 100 р. кред. нарицательныхъ) съ тѣмъ: а) чтобы облигаціямъ симъ присвоены были, начиная съ 1 января 1892 г., 4% интереса и, сверхъ того, погашеніе въ срокъ 1881 г.; б) чтобы облигаціи сіи подлежали сбору съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ; в) чтобы долгъ общества правительству по гарантіи

средствъ для покрытія расходовъ, вызываемыхъ переходомъ дороги въ казенное управленіе.

дохода по облигаціямъ, при переходѣ дороги въ казну, былъ сложенъ со счетовъ; г) чтобы уплата долга по непокрытому дефициту отъ эксплуатаціи была принята на счетъ казны, и д) чтобы дорога перешла въ казну со всѣмъ значащимся, по балансу на день передачи, имуществомъ и всѣми капиталами (въ томъ числѣ запаснымъ и оборотнымъ), свободною отъ всѣхъ долговыхъ обязательствъ, кромѣ текущихъ расчетовъ эксплуатаціи; и

2) Предоставить: а) Государственному Контролеру—произвести ревизію отчетовъ правленія общества Либаво-роменской желѣзной дороги за время до перехода ея въ казну, съ такимъ разсчетомъ, чтобы окончательные результаты ревизіи могли быть объявлены обществу не позднѣе года, со дня представленія правленіемъ отчета объ эксплуатаціи дороги за 1890 г.; б) Министру Финансовъ—по выясненіи результатовъ ревизіи отчетовъ правленія общества Либаво-роменской желѣзной дороги, произвести обмѣнъ акцій общества на облигаціи на указанныхъ въ п. I условіяхъ, съ тѣмъ, что, если бы у общества оказались непокрытыми его обязательства, на покрытіе послѣднихъ удержано было бы соотвѣтствующее количество облигацій, и в) Министру Путей Сообщенія принять Либаво-роменскую дорогу въ казенное завѣдываніе безотлагательно, не ожидая обмѣна акцій на облигаціи, и употребить, по ближайшему его, Министра, усмотрѣнію, изъ текущихъ эксплуатаціонныхъ доходовъ сей дороги, до двадцати тысячъ рублей на принятіе дороги, а на усиленіе средствъ Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1891 году—сумму, соотвѣтствующую числу мѣсяцевъ казенной эксплуатаціи, по разсчету изъ двадцати пяти рублей въ годъ на каждую версту принимаемой въ казну дороги.

Порядокъ ликвидаціи дѣлъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Вышеизложенный общій обзоръ условій выкупа желѣзныхъ дорогъ долженъ быть дополненъ указаніемъ порядка ликвидаціи дѣлъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Вопросъ о порядкѣ ликвидаціи возникъ впервые при выкупѣ Ряжско-моршанской желѣзной дороги; при выкупѣ первыхъ дорогъ Правительство или само принимало на себя уплату всѣхъ, какіе могли оказаться, долговъ желѣзнодорожныхъ обществъ (Харьково-николаевская, Тамбово-саратовская желѣзныя дороги), или назначало опредѣленную сумму въ пособіе обществамъ на покрытіе ихъ долговъ (Муромская, Уральская желѣзныя дороги), причемъ долги кредиторовъ удовлетворялись распоряженіемъ правительственныхъ органовъ. При такомъ положеніи дѣла, ликвидація не представляла никакихъ затрудненій и не требовала какихъ либо особыхъ правилъ для ея регулированія. Совершенно въ иномъ видѣ являлся этотъ вопросъ при выкупѣ Ряжско-моршанской и другихъ переходившихъ за ней въ казну дорогъ, когда удовлетвореніе кредиторовъ обществъ оставлялось на обязанности самихъ обществъ и должно было быть производимо изъ ихъ собственныхъ средствъ.

Такъ какъ по переходѣ желѣзной дороги въ казну и по производ-

ствѣ полнаго разсчета съ акціонерами, владѣвшими дорогой, акціонерное общество упраздняется и, слѣдовательно, прекращаетъ свое существованіе юридическое лицо, отвѣчавшее по всѣмъ лежащимъ на дорогѣ обязательствамъ, тогда или эта отвѣтственность должна перейти на новаго владѣльца дороги—правительство, или, предварительно полнаго разсчета съ обществомъ и его упраздненія, должны быть приняты всѣ мѣры къ огражденію интересовъ какъ частныхъ кредиторовъ общества, такъ и казны, каторая, уплативъ акціонерамъ причитавшуюся имъ по соглашенію съ правительствомъ или опредѣленную на основаніи постановленій устава выкупную сумму, должна получить въ свое распоряженіе дорогу свободную отъ всѣхъ обязательствъ, кромѣ долга по облигаціонному капиталу. Въ этихъ видахъ порядокъ ликвидаціи дѣлъ желѣзнодорожныхъ обществъ, гарантирующій неприкосновенность интересовъ третьихъ лицъ и обезпечивающій казну отъ возможнаго перехода на нее неудовлетворенныхъ упраздненнымъ обществомъ претензій, требовалъ возможно точнаго опредѣленія. Между тѣмъ, въ уставахъ большинства желѣзнодорожныхъ обществъ нельзя было найти никакихъ по этому предмету указаній; въ нѣкоторыхъ уставахъ (Оренбургской, Фастовской, Привислянской, Владикавказской, Юго-западныхъ, Ивангородо-домбровской желѣзныхъ дорогъ) разъяснено, что, со вступленіемъ правительства во владѣніе дорогами, общество приступаетъ къ ликвидаціи своихъ дѣлъ на общемъ законномъ основаніи и лишь въ немногихъ уставахъ (Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и обществъ дорогъ Варшавско-вѣнской, Бромбергской, Тереспольской и Лодзинской) постановлено, что правленіе созываетъ общее собраніе акціонеровъ для опредѣленія порядка окончательнаго разсчета. Это постановленіе пяти уставовъ, не подлежавшее къ тому же распространительному толкованію по отношенію къ другимъ дорогамъ, являлось чрезвычайно неопредѣленнымъ и совершенно неудовлетворявшимъ вышеуказанной цѣли. Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, въ желѣзнодорожные уставы включено правило о томъ, что во всѣхъ случаяхъ, уставомъ неопредѣленныхъ, надлежитъ руководствоваться общими законами и въ особенности правилами для акціонерныхъ компаній и для частныхъ желѣзныхъ дорогъ постановленными, или которыя впредь будутъ постановлены. Въ общихъ узаконеніяхъ по разсматриваему вопросу находится лишь одно постановленіе, содержащееся въ ст. 2.188, X т. 1 ч. Св. Зак. гражд., изд. 1887 г. Статья эта опредѣляетъ, что „въ случаѣ закрытія акціонерной компаніи, правленіе оной приступаетъ прежде всего къ ликвидаціи ея дѣлъ по порядку, принятому вообще въ коммерческихъ домахъ, и какъ о приступѣ къ ликвидаціи, такъ и объ окончаніи оной извѣщаетъ черезъ вѣдомости акціонеровъ и всѣхъ постороннихъ, прикосновенныхъ къ дѣламъ компаніи лицъ. Никто изъ акціонеровъ не можетъ, однако, получить обратно никакой части изъ своего капитала, пока отъ компаніи не будетъ внесена въ одно изъ государственныхъ кредитныхъ установленій сумма на уплату всѣхъ ея обязательствъ. По очисткѣ сихъ обязательствъ, правленіе приступаетъ и къ удовлетворенію акціонеровъ, соразмѣрно возможности, по имѣющимся въ распоряженіи компаніи способамъ“. Приведенная статья, однако, опредѣляя, что производство ликвидаціи лежитъ на обязанности правленія компаніи, не даетъ

никакихъ указаній по вопросу, какимъ порядкомъ должна быть произведена самая ликвидація, ибо постановленіе о томъ, что она производится „по порядку, принятому вообще въ коммерческихъ домахъ", недостаточно, такъ какъ никакого установленнаго закономъ порядка для ликвидаціи дѣлъ коммерческихъ домовъ не существуетъ; равнымъ образомъ, цитированная статья не устанавливаетъ срока, съ котораго должно начаться производство ликвидаціи, срока и порядка, какими долженъ быть сдѣланъ вызовъ кредиторовъ обществъ и пр.

Въ видахъ восполненія этого пробѣла, 20-го мая 1892 года Высочайше утверждены, въ дополненіе къ ст. 2.188, особыя правила о порядкѣ ликвидаціи дѣлъ желѣзнодорожныхъ обществъ при переходѣ принадлежащихъ имъ дорогъ, по выкупу, въ казну. Правилами этими установленъ, въ общихъ чертахъ, слѣдующій порядокъ. По воспослѣдованіи Высочайшаго повелѣнія о выкупѣ желѣзной дороги въ казну, правленіе общества этой дороги обязано въ теченіе семи дней отъ срока, назначеннаго для принятія дороги въ казенное завѣдываніе, объявить о созывѣ общаго собранія акціонеровъ въ кратчайшій срокъ, допускаемый уставомъ общества. Это общее собраніе можетъ поручить производство ликвидаціи правленію или избрать для сего особую ликвидаціонную коммиссію; въ этомъ послѣднемъ случаѣ правленіе упраздняется и всѣ обязанности его переходятъ на ликвидаціонную коммиссію. Порядокъ ликвидаціи опредѣляется тѣмъ же общимъ собраніемъ акціонеровъ, утверждающихъ въ то же время и особую инструкцію для учрежденія—правленія или коммиссіи,—на которое возлагается производство ликвидаціи. По истеченіи симидневнаго срока по вступленіи въ силу постановленій общаго собранія, производятся троекратныя публикаціи въ указанныхъ въ правилахъ изданіяхъ о вызовѣ кредиторовъ общества, съ предвареніемъ, что тѣ изъ нихъ, которые не заявятъ свои претензіи въ теченіе шести мѣсяцевъ со дня напечатанія послѣдней публикаціи въ „Сенатскихъ вѣдомостяхъ", теряютъ право предъявленія требованій объ удовлетвореніи ихъ изъ суммъ, слѣдующихъ ликвидируемому обществу отъ казны по выкупу дороги. Дальнѣйшая дѣятельность учрежденія, производящаго ликвидацію, заключается, на основаніи правилъ 20-го мая 1892 г., въ слѣдующемъ. Учрежденіе это, по предъявленіи ему Государственнымъ контролемъ замѣчаній по ревизіи отчетовъ дороги,—на что полагается годовой срокъ со дня представленія обществомъ отчета за послѣдній годъ передъ передачею дороги въ завѣдываніе казны,—доставляетъ, въ теченіе мѣсячнаго срока, свои объясненія Государственному контролю, которому, помимо того, обязано, не позднѣе трехъ мѣсяцевъ до истеченія указаннаго годоваго срока, представить списокъ всѣхъ предъявленныхъ къ обществу претензій съ заключеніемъ своимъ о томъ, какія претензіи, въ какомъ размѣрѣ и изъ какихъ источниковъ подлежатъ удовлетворенію. Этимъ собственно ликвидаціонное производство и оканчивается, такъ какъ ревизія отчетности дороги опредѣляетъ выкупную ея цѣну—активъ общества, а результатъ вызова кредиторовъ общества—его пассивъ; за вычетомъ этой послѣдней суммы изъ первой, т. е. по очисткѣ всѣхъ обязательствъ общества, какъ этого требуетъ ст. 2.188, получается та сумма, которая подлежитъ выдачѣ обществу въ видѣ выкупной цѣны за отчужденную изъ его владѣнія дорогу.

Ст. 2. Передача содержанія желѣзныхъ дорогъ.

Составилъ инженеръ І. И. Дворжицкій-Богдановичъ.

Общія положенія. Настоятельная потребность въ устройствѣ соединительныхъ второстепеннаго значенія рельсовыхъ путей между магистральными линіями желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей, какъ къ этимъ линіямъ, такъ и къ портамъ и рѣчнымъ пристанямъ, вызываетъ постройку означенныхъ второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ не только частными лицами и обществами, но и самимъ правительствомъ. Эксплуатація такихъ путей, болѣе или менѣе короткихъ, не выдерживаетъ самостоятельнаго управленія, а поэтому, естественно, является стремленіе передать эксплуатацію каждаго такого пути ближайшей дорогѣ, къ которой онъ примыкаетъ. Сравнительный обзоръ нѣкоторыхъ существующихъ на подобную передачу договоровъ, даже безъ ихъ критической оцѣнки, можетъ представить извѣстный интересъ, для соображеній при составленіи послѣдующихъ договоровъ.

Существующіе договоры можно раздѣлить на три категоріи, а именно:

а) о дорогахъ построенныхъ средствами правительства или пріобрѣтенныхъ путемъ выкупа и переданныхъ въ завѣдываніе частнымъ обществамъ;

б) о дорогахъ построенныхъ правительствомъ за счетъ частныхъ лицъ и эксплуатируемыхъ казенными дорогами; и

в) о дорогахъ построенныхъ частными владѣльцами и переданныхъ въ эксплуатацію дорогамъ казеннымъ или же принадлежащимъ частнымъ обществамъ.

Къ категоріи *а* принадлежатъ договоры:

1) Общества Лозово-севастопольской желѣзной дороги на эксплуатацію казенной Джанкой-Феодосійской желѣзной дороги, протяженіемъ 111 верстъ; и

2) Общества Новоторжской желѣзной дороги на эксплуатацію казенной Ржево-вяземской желѣзной дороги, протяженіемъ 116 верстъ.

Къ категоріи *б* принадлежатъ договоры:

3) договоръ о постройкѣ и эксплуатаціи Богодуховскаго участка Екатерининской дороги, заключенный между владѣльцами и арендаторами копей Богодуховскаго и Калміусскаго бассейновъ, съ одной стороны, и Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ другой; протяженіе этого участка около 20 верстъ; и

4) договоръ о завѣдываніи эксплуатаціею Портовой вѣтви Николаевской желѣзной дороги, длиною 31 вер., проектированный Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Совѣтомъ управленія Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и принятый ими для временнаго руководства.

Наконецъ къ категоріи *в* относится договоръ 5) по эксплуатаціи Боковской вѣтви, длиною 14 вер., заключенный ея владѣльцемъ съ управленіемъ Козлово-саратовской желѣзной дороги, составляющей нынѣ часть Рязанско-уральской желѣзной дороги частнаго общества.

Предметъ договора. Входящія въ эти договоры, сооруженныя правительствомъ дороги, равно какъ и перешедшія въ казну по выкупу, остаются въ полной собственности и вѣдѣніи казны и передаются лишь во временное завѣдываніе обществъ. Богодуховская же вѣтвь составляетъ собственность казны, подъ названіемъ Богодуховскаго участка казенной Екатерининской желѣзной дороги, эксплуатируется этою послѣднею на особыхъ условіяхъ, зависящихъ главнымъ образомъ отъ участія упомянутыхъ владѣльцевъ и арендаторовъ копей въ построеніи этой вѣтви.

Главныя основанія договора о сооруженіи Богодуховскаго участка состоятъ въ слѣдующемъ. Управленіе Екатерининской желѣзной дороги сооружаетъ на средства владѣльцевъ копей рельсовый путь съ нормальной колеей, отъ ст. Ясиноватой до группы этихъ копей, согласно утвержденнымъ продольной профили и плану, со всѣми принадлежностями, искусственными сооруженіями, телеграфомъ, водоснабженіемъ, жилыми помѣщеніями для служащихъ и пр. Потребная сумма на постройку вѣтви, по приблизительному разсчету въ размѣрѣ до 300.000 р., вносится владѣльцами и арендаторами копей въ Екатеринославское казначейство въ депозитъ управленія Екатерининской желѣзной дороги въ пять сроковъ, а именно: до 1 сентября 1888 г. 100.000 р., 15 сентября, 1 и 15 октября и 1 ноября 1888 г. по 50.000 р. Израсходованная сумма возмѣщается владѣльцамъ и арендаторамъ копей изъ чистыхъ прибылей по эксплуатаціи названнаго участка и части дохода Екатерининской желѣзной дороги, впредь до погашенія всѣхъ затраченныхъ суммъ и съ начетомъ на нихъ шести процентовъ годовыхъ.

Правительство не принимаетъ на себя никакого ручательства въ томъ, что стоимость Богодуховской вѣтви можетъ быть погашена въ опредѣленный срокъ, и если бы чистый доходъ отъ ея эксплоатаціи, съ причисленіемъ части чистаго дохода Екатерининской желѣзной дороги оказался въ какомъ либо году менѣе суммы, составляющей 6% на погашенную часть затраченнаго на постройку этого участка капитала, то недостающая часть приписывается къ непогашенной части стоимости участка, съ тѣмъ, чтобы на эту послѣднюю часть проценты уже не начислялись. Въ случаѣ же дифицита, въ какомъ либо году, покрытіе этого дефицита временно изъ суммъ, назначенныхъ на расходы Екатерининской желѣзной дороги, возмѣщается названной дорогѣ владѣльцами и арендаторами копей въ трехъ мѣсячный срокъ со дня полученія о томъ заявленія отъ ея управленія.

Часть дохода Екатерининской желѣзной дороги, получаемаго отъ перевозки по этой дорогѣ грузовъ, привлеченныхъ постройкой новаго участка опредѣляется слѣдующимъ образомъ. Изъ провозной платы за все количество угля, которое поступитъ съ Богодуховскаго участка на Екатерининскую желѣзную дорогу, сверхъ 5.000.000 пудовъ, въ пользу Екатерининской дороги отчисляется только $^1/_{100}$ коп. съ пудо-версты. Разница между дѣйствующей тарифной ставкой и $^1/_{100}$ коп., но не болѣе 1 коп. съ пуда за все разстояніе перевозки по Екатерининской желѣзной дороги, присоединяется къ чистому доходу по эксплуатаціи Богодуховскаго участка и полученная

сумма употребляется дополнительно на уплату процентовъ и погашенія капитала, израсходованнаго на его постройку, что и производится впредь до погашенія всего капитала. Изъ платы же за провозъ по Екатерининской дорогѣ первыхъ 5.000.000 пудовъ угля, поступившихъ съ Богодуховскаго участка, въ доходъ названнаго участка ничего не отчисляется.

Бековская вѣтвь принята въ завѣдываніе Козлово-саратовскою дорогою на основаніи Высочайше утвержденнаго 22 февраля 1874 г. положенія о Бековской вѣтви на опредѣленный срокъ, по прошествіи котораго должна быть возвращена своему владѣльцу.

Общество Лозово-севастопольской желѣзной дороги, принявшее на себя на Джанкой-Ѳеодосійской дорогѣ лишь взиманіе сборовъ и производство движенія и тяги своими средствами, для чего содержитъ своихъ, относящихся до сихъ частей эксплуатаціи, агентовъ, отвѣтствуетъ только въ предѣлахъ этихъ обязанностей. Для завѣдыванія же остальными частями эксплуатаціи назначается Министерствомъ путей сообщенія особое лицо, именуемое завѣдывающимъ дорогою.

На Портовой вѣтви Николаевской дороги также имѣется завѣдывающій дорогою, въ данномъ случаѣ вѣтвью, но на него возложены однѣ инспекторскія обязанности; взиманіе же сборовъ и вся эксплуатація вѣтви производится управленіемъ Николаевской дороги.

Пріемъ и сдача дорогъ. Дороги, принадлежащія правительству и передаваемыя въ завѣдываніе частнымъ обществамъ, сдаются имъ и впослѣдствіи принимаются отъ нихъ по особо составленнымъ планамъ, описямъ, инвентарямъ, вѣдомостямъ и прочимъ документамъ, съ участіемъ при означенныхъ передачахъ уполномоченныхъ правленій обществъ. При обратной передачѣ дороги въ казну, она должна быть передана во всемъ согласно пріемочныхъ документовъ, за исключеніемъ тѣхъ измѣненій въ наличности сооруженій и имущества, какія будутъ основаны на позднѣйшихъ распоряженіяхъ правительства, и общество, принявшее дорогу въ завѣдываніе, отвѣчаетъ за порчу, ущербъ или утрату предметовъ, поступившихъ въ его распоряженіе, за исключеніемъ случаевъ, когда порча, ущербъ или утрата произойдутъ отъ естественной изнашиваемости предметовъ или отъ дѣйствія непредолимой силы (пожара и другихъ подобныхъ дѣйствій).

Общество Лозово-севастопольской желѣзной дороги, заключивъ договоръ на эксплуатацію Джанкой-Ѳеодоссійской линіи лишь частично, приняло отъ правительства и сдастъ обратно правительству предметы только соотвѣтственно этому договору, а именно: инвентарь и мебель станцій и конторъ движенія и тяги, телеграфъ со всѣми принадлежностями къ нему, устройства и аппараты водоснабженій, оборудованіе службы тяги станками и инструментами, пассажирскіе и почтово-багажные вагоны, служебныя и складочныя помѣщенія, зданія службы тяги, а равно имѣющіяся на дорогѣ помѣщенія для агентовъ службы движенія, телеграфа и тяги.

Бековская же вѣтвь, какъ построенная частнымъ лицомъ и не составляющая собственности казны, имѣетъ быть возвращена владѣльцу по

подробной описи сооруженій и передаваемаго имущества, подписанной обѣими сторонами.

Обязанности обществъ относительно содержанія арендуемыхъ дорогъ. Главное общество и общество Лозово-севастопольской дороги обязуются содержать на Портовой и на Джанкой-ѳеодоссійской вѣтвяхъ пассажирскія зданія и другія строенія въ исправности и чистотѣ, отапливать и освѣщать зданія и вообще содержать всѣ сданныя въ вѣдѣніе и пользованіе этихъ обществъ приспособленія и устройства въ полномъ порядкѣ и соотвѣтствіи съ существующими на сей предметъ правилами. Главное общество, кромѣ того, обязано содержать рельсовый путь, мосты и прочія сооруженія въ совершенной исправности и полнѣйшей безопасности для проѣзда во всякое время года.

Наблюдающимъ за правильнымъ содержаніемъ пути и эксплуатаціею Ржево-вяземской дороги и Портовой вѣтви инспекціямъ, кромѣ обычныхъ предоставляемыхъ инспекторамъ правъ, предоставляется право производить документальную и фактическую повѣрку расходовъ, исполненныхъ за счетъ эксплуатаціи названныхъ дороги и вѣтви.

Отношенія къ Управленію казенныхъ ж. д. Всѣ представленія общества Лозово-севастопольской ж. д., Главнаго общества россійскихъ ж. д. и общества Новоторжской дороги, касающіяся эксплуатаціи, должны дѣлаться названному Управленію чрезъ завѣдывающаго дорогой Джанкой-ѳеодоссійской въ первомъ случаѣ, чрезъ завѣдывающаго Портовой вѣтвью во второмъ и чрезъ инспектора Ржево-вяземской ж. д. въ третьмъ, съ ихъ заключеніями.

Управленію казенныхъ жел. дорогъ предоставляется право во всякое время производить осмотры и ревизію всѣхъ лежащихъ на обществахъ частей эксплуатаціи и требовать немедленнаго устраненія замѣченныхъ неисправностей.

По требованію Управленія, общества обязаны доставлять безъ замедленія всѣ проекты для улучшенія существующихъ устройствъ или для дальнѣйшихъ усовершенствованій довѣренныхъ этимъ обществамъ дорогъ, а также всѣ тѣ періодическія и единовременныя свѣдѣнія, которыя будутъ найдены Управленіемъ нужными.

По жалобамъ отправителей, а равно по донесеніямъ о происшествіяхъ Управленіе казенныхъ дорогъ имѣетъ право требовать дополнительныхъ разъясненій и устраненія безпорядковъ.

Владѣльцы и арендаторы копей Богодуховскаго участка обязаны избрать изъ среды своей довѣренное и уполномоченное лицо, замѣняющее ихъ во всѣхъ сношеніяхъ по выполненію заключеннаго договора, а также въ другихъ сношеніяхъ съ правительственными мѣстами и лицами.

По Бековской вѣтви обязанности эти лежатъ на ея владѣльцѣ или его повѣренномъ, при чемъ владѣльцу или его повѣренному предоставляется право провѣрять отчеты какъ по приходу суммъ, т. е. по валовой доходности вѣтви, такъ и по пробѣгу вагонныхъ осей.

Служащіе на дорогахъ. Всѣ служащіе на дорогахъ и вѣтвяхъ, поступившихъ въ завѣдываніе обществъ, принимаются на службу этими обществами и подчиняются изданнымъ правленіями ихъ правиламъ, по отношенію къ исполненію служебныхъ обязанностей. Если бы Министерство путей сообщенія признало нужнымъ установить какія либо особыя правила относительно выбора и назначенія служащихъ, то общество обязуется подчиниться общимъ правиламъ.

Служащіе получаютъ вознагражденіе въ предѣлахъ утверждаемыхъ Министерствомъ путей сообщенія смѣты и штатовъ, за исключеніемъ тѣхъ служащихъ, содержаніе которыхъ входитъ въ составъ расходовъ, возмѣщаемыхъ обществамъ по нормамъ.

Порядокъ составленія и утвержденія эксплуатаціонныхъ смѣтъ. Годовыя эксплуатаціонныя смѣты представляются правленіями обществъ завѣдующихъ эксплуатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на утвержденіе Министра путей сообщенія, чрезъ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, ежегодно отъ 15 августа до 15 сентября предшествующаго смѣтному года, причемъ на тѣхъ дорогахъ, гдѣ организовано мѣстное учрежденіе Государственнаго контроля, одновременно съ представленіемъ смѣты Управленію казенныхъ дорогъ, одинъ экземпляръ доставляется упомянутому контрольному учрежденію. Смѣты должны быть составлены по общей номенклатурѣ смѣтъ, принятыхъ для казенныхъ дорогъ, съ подраздѣленіемъ расходовъ, производство которыхъ возложено договоромъ на общество, на зависящіе отъ движенія и на ненаходящіеся въ прямой зависимости отъ размѣра движенія. Отступленіе отъ кредитовъ, назначенныхъ по утвержденнымъ смѣтамъ, допускаются не иначе, какъ съ разрѣшенія въ установленномъ порядкѣ.

Между прочимъ въ представляемыхъ на утвержденіе смѣтахъ должны быть объяснены основанія опредѣленія предполагаемаго количества служебныхъ и рабочихъ поѣздо-верстъ.

Смѣты же для частныхъ дорогъ и вѣтвей, эксплуатируемыхъ правительствомъ, составляются управленіями казенныхъ дорогъ, въ завѣдываніи которыхъ дороги и вѣтви тѣ состоятъ, и со стороны владѣльцевъ ихъ не подлежатъ никакому контролю.

Тарифы. Тарифы на перевозку пассажировъ, багажа и грузовъ по-Ржево-вяземской, Джанкой-Феодосійской дорогамъ и Портовой вѣтви разработываются или по иниціативѣ Управленія казенныхъ дорогъ или по представленіямъ правленій обществъ. По утвержденіи этихъ тарифовъ, общество должно ввести ихъ въ дѣйствіе установленнымъ порядкомъ и въ установленные общими правилами для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ сроки.

Тарифы для Бековской вѣтви устанавливаются владѣльцемъ ея въ предѣлахъ нижеслѣдующихъ правилъ. Плата за перевозку пассажировъ опредѣляется по классамъ и не должна превышать размѣровъ, принятыхъ для Козлово-саратовской желѣзной дороги, причемъ дѣйствующіл

на Козлово - саратовской желѣзной дорогѣ правила относительно билетовъ IV класса примѣняются и по Бековской вѣтви. По требованію частныхъ лицъ, могутъ быть назначаемы по Бековской вѣтви экстренные поѣзды. Плата за такіе поѣзды, при составѣ ихъ изъ одного багажнаго вагона или платформы, вагона I класса и одного III класса, взимается въ размѣрѣ 2 руб. съ версты поѣзда; въ случаѣ требованія большаго числа вагоновъ, плата за прибавочные вагоны назначается по числу мѣстъ въ нихъ. Плата за перевозку грузовъ не должна превышать 1/8 коп. съ пуда и версты до тѣхъ поръ, пока не будетъ признано нужнымъ и разрѣшено продолженіе Бековской вѣтви далѣе с. Беково. За станціонные расходы, нагрузку и выгрузку, взвѣшиваніе и храненіе и т. д. въ пользу владѣльца вѣтви взыскиваются съ отправителей и получателей грузовъ дополнительные сборы наравнѣ со отправителями и получателями грузовъ ст. Сосновка Козлово-саратовской желѣзной дороги, согласно дѣйствующему на всей сѣти списку высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ.

Перевозки по Бековской вѣтви для потребностей Козлово-саратовской дороги производятся, какъ въ коммерческихъ, такъ и въ хозяйственныхъ поѣздахъ, по тарифу 2 р. 10 коп. за груженый вагонъ за все разстояніе отъ ст. Сосновки до ст. Беково; при перевозкѣ же въ общихъ вагонахъ и на какую-либо часть вѣтви, примѣняется тарифъ 1/40 к. съ пуда и версты.

Военные и морскіе чины, разнаго рода военныя тяжести, лошади, обозъ, аммуниція, артиллерія и разныя военныя цѣнности, а равно арестантскія, перевозятся по Бековской вѣтви за плату со сбавкой 30% противъ соотвѣтствующаго, дѣйствующаго на вѣтви тарифа, обязательнаго для частныхъ грузохозяевъ.

Перевозка всякой почтовой корреспонденціи и сопровождающихъ ее чиновъ почтоваго вѣдомства по Бековской вѣтви производится безплатно.

По Богодуховскому участку уголь, слѣдующій на Екатерининскую ж. д., перевозится по тарифамъ установленнымъ для угля, отправляемаго со ст. Ясиноватая Екатерининской дороги. За всякую отправку съ какого бы то ни было пункта участка до ст. Ясиноватая взимается одна и таже провозная плата. Размѣръ провозной платы устанавливается по 0,85 к. съ пуда, если въ предшествующій годъ перевезено было угля 10.000.000 пуд.; при перевозкѣ большаго количества угля, провозная плата понижается на 0,01 к. съ пуда на каждый лишній милліонъ пудовъ груза, перевезенный въ предшествующемъ году, свыше 10.000.000 пудовъ; если же въ теченіи предшествующаго года было перевезено угля менѣе 10.000.000 пуд., то провозная плата возвышается на 0,07 коп. съ пуда на каждый недовезенный милліонъ противу 10.000.000 пуд. Размѣръ упомянутой провозной платы устанавливается ежегодно съ 1-го мая по 1-е мая будущаго года. Этою провозною платою покрываются всѣ расходы по подачѣ вагоновъ отъ ст. Ясиноватая въ любой пунктъ Богодуховскаго участка и по доставкѣ груженыхъ вагоновъ до ст. Ясиноватая. Всѣ другіе грузы перевозятся по Богодуховскому участку по тарифамъ, дѣйствующимъ на Екатерининской дорогѣ въ данный моментъ, если эти та-

рифы выше установленнаго для угля,—въ противномъ случаѣ примѣняется этотъ послѣдній тарифъ.

Матеріалы для надобностей службы ремонта пути и зданій перевозятся въ общихъ и рабочихъ поѣздахъ безплатно; пробѣгъ вагоновъ и поѣздовъ съ помянутыми матеріалами приписывается къ общему учету пробѣговъ и принимается въ разсчетъ при уплатѣ по нормамъ смѣтныхъ расходовъ.

Для правильнаго учета перевозки такихъ же грузовъ по Джанкой-Феодоссійской дорогѣ, въ доходъ и расходъ засчитывается по $^1/_{150}$ коп. съ пуда и версты за перевозку въ общихъ поѣздахъ и по 50 коп. съ поѣздоверсты рабочаго поѣзда.

По Ржево-вяземской дорогѣ число рабочихъ поѣздовъ ограничено установленіемъ для максимальнаго пробѣга ихъ 2.784 поѣздо-верстъ ежегодно (по разсчету 12 паръ сквозныхъ); точно также и тѣмъ же количествомъ поѣздоверстъ ограничено и число служебныхъ поѣздовъ для осмотра линіи.

По Портовой вѣтви количество пробѣга рабочихъ и служебныхъ поѣздовъ утверждается ежегодно смѣтою и за превышеніе его безъ особого разрѣшенія Управленія казенныхъ дорогъ Главное общество никакого дополнительнаго вознагражденія не получаетъ.

Порядокъ поступленія доходовъ и производства расходовъ. Выручка по движенію, всѣ сборы и доходы поступаютъ въ кассы управленій дорогами, принявшихъ на себя завѣдываніе ими; управленія же дорогъ производятъ изъ сборовъ расходы въ размѣрахъ, обусловленныхъ договорами и утвержденными смѣтами, а при недостаточности сборовъ для покрытія этихъ расходовъ относятъ ихъ временно на счетъ средствъ эксплуатаціи своей дороги. Точно также часть дохода Екатерининской дороги, обращаемая на погашеніе стоимости Богодуховскаго участка по опредѣленіи ея размѣра за каждый мѣсяцъ вносится депозитомъ въ казначейство и остается тамъ впредь до окончанія счетовъ по Богодуховскому участку за каждый годъ.

Доходы арендуемыхъ дорогъ и вѣтвей опредѣляются контролями сборовъ обществъ, принявшихъ на себя завѣдываніе ими, на основаніи документальной отчетности о сборахъ въ пользу этихъ дорогъ и вѣтвей за эксплуатаціонный годъ.

Полученіе дохода отъ продажи старыхъ матеріаловъ Бековской вѣтви Козлово-саратовская ж. д. на себя не принимаетъ и всѣ старые матеріалы, поступающіе отъ эксплуатаціи вѣтви, оставляются въ собственности владѣльца, за исключеніемъ шпалъ, переводныхъ брусьевъ и всѣхъ лѣсныхъ матеріаловъ, которые употребляются непосредственно на потребности эксплуатаціи Бековской вѣтви.

Расходы въ договорахъ вообще распредѣляются на три категоріи: 1) на расходы, прямо зависящіе отъ размѣровъ движенія по данной дорогѣ или вѣтви; 2) на расходы, не могущіе быть поставленными въ прямую зависимость отъ размѣровъ движенія, и 3) на чрезвычайные расходы. Въ договорѣ по эксплуатаціи Богодуховскаго участка изъ расходовъ 2-й катего-

ріи выдѣлены расходы на смѣну шпалъ и скрѣпленій и на возобновленіе рельсовъ въ особую категорію.

Въ каждомъ договорѣ подраздѣленіе статей расходовъ по категоріямъ точно опредѣлено.

Напримѣръ, по договору Ржево-вяземской ж. д., къ расходамъ 1-й категоріи относятся: **По службѣ движенія**—Окладное содержаніе начальника поѣздной прислуги, оберъ-кондукторовъ, кондукторовъ и сторожей при ихъ дежурныхъ комнатахъ, разъѣздныя, суточныя и командировочныя означеннымъ лицамъ, поверстныя оберъ-кондукторамъ и кондукторамъ, обмундированіе поѣздной прислуги, содержаніе истопниковъ вагоновъ и обмундированіе ихъ. Содержаніе и возобновленіе поѣздныхъ сигналовъ и инструментовъ, освѣщеніе вагоновъ и поѣздныхъ сигнальныхъ фонарей, отопленіе вагоновъ (матеріалы отопленія). Окладное содержаніе агентовъ по передачѣ грузовъ, кассировъ, артельщиковъ при кассахъ, смотрителей товарныхъ дворовъ, магазинеровъ и ихъ помощниковъ, конторщиковъ при кассахъ и пакгаузахъ, кладовщиковъ, вѣсовщиковъ и вѣсовыхъ мастеровъ, разъѣздныя, суточныя и командировочныя означенныхъ лицъ; содержаніе сторожей при пакгаузахъ, посыльщиковъ и привратниковъ; обмундированіе этой прислуги. Заготовка пассажирскихъ билетовъ и бланковъ пассажирскаго и товарнаго движенія. Уплаты по претензіямъ пассажировъ и товарохозяевъ за порчу, просрочку и пропажу багажа и товаровъ; брезенты, веревки, пломбы и прочія принадлежности для нагрузки, выгрузки и упаковки товаровъ и вознагражденія за несвоевременный обмѣнъ подвижнаго состава; **По службѣ тяги**—Окладное содержаніе ревизоровъ тяги, начальниковъ депо и ихъ помощниковъ, машинистовъ поѣздныхъ и при депо и ихъ помощниковъ и кочегаровъ, счетоводовъ при депо, конторщиковъ, табельщиковъ, кладовщиковъ, раздатчиковъ и прислуги, разъѣздныя, суточныя и командировочныя означенныхъ лицъ; поверстная плата ревизорамъ тяги, поѣзднымъ машинистамъ, ихъ помощникамъ и кочегарамъ на паровозахъ; содержаніе станціонныхъ и поѣздныхъ смазчиковъ вагоновъ, содержаніе промывальщиковъ и обтирщиковъ паровозовъ и чистильщиковъ вагоновъ, содержаніе машинистовъ и кочегаровъ при водокачалкахъ, водоливовъ и сторожей при водоемныхъ зданіяхъ и обмундированіе означенныхъ служащихъ. Топливо для паровозовъ и премія за сбереженіе топлива, отопленіе паровозныхъ зданій (депо), освѣщеніе паровозовъ, ремонтъ и возобновленіе приборовъ освѣщенія, освѣщеніе паровозныхъ зданій, смазка паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ; смазочные матеріалы и премія за сбереженіе смазки, чистка паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ, матеріалы для чистки и премія за сбереженіе этихъ матеріаловъ, водоснабженіе паровозовъ, отопленіе зданій службы и паровыхъ котловъ, смазка и чистка машинъ, очистка воды; содержаніе и возобновленіе инструментовъ при паровозахъ и тендерахъ. Ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, ремонтъ пассажирскихъ, багажныхъ и почтовыхъ вагоновъ, ремонтъ товарныхъ вагоновъ и платформъ, ремонтъ вагонныхъ осей и колесъ всѣхъ типовъ, ремонтъ своихъ вагоновъ на чужихъ дорогахъ и ремонтъ водокачальныхъ машинъ.

Расходы, не зависящіе отъ движенія, по Ржево-вяземской желѣзной дорогѣ исчисляются по дѣйствительному ихъ размѣру въ предѣлахъ утвержденной смѣты или особыхъ разрѣшеній Управленія казенныхъ дорогъ, на основаніи документальной отчетности, удостовѣренной инспекціей.

По Джанской-Феодосійской желѣзной дороги, расходы по содержанію центральнаго и мѣстнаго управленій, повѣренныхъ, контроля сборовъ, службы телеграфа и администраціи депо ст. Таганашъ, а также за пользованіе станціями Лозово-севастопольской ж. д., возмѣщаются ежегодно въ неизмѣнной суммѣ 10.120 руб., съ подраздѣленіемъ ея по очереднымъ нумерамъ эксплуатаціонной смѣты утвержденнаго для всѣхъ дорогъ образца.

Расходы по службѣ пути и зданій и относящіяся до сей службы доли расходовъ прочихъ частей смѣты, а равно расходы по содержанію желѣзнодорожной полиціи, остаются въ вѣдѣніи казеннаго управленія Джанкой-Феодосійской дороги. Прочіе желѣзнодорожные расходы производятся обществомъ Лозово-севастопольской желѣзной дороги по дѣйствительной надобности, въ предѣлахъ кредитовъ, назначенныхъ по смѣтамъ, утверждаемымъ ежегодно Министромъ путей сообщенія. При этомъ обусловлено, что

расходы, при годовой перевозкѣ по дорогѣ не свыше 20.000.000 пудовъ частнаго груза, не должны превышать предѣловъ, приведенныхъ въ приложенной къ договору нормальной смѣтѣ и составляющихъ по всѣмъ ея отдѣламъ сумму 61.457 р., не считая по № 36 судебные расходы, по № 37 расходы по вознагражденію за личный вредъ, ущербы и убытки и по № 279 храненіе, содержаніе и возобновленіе воинскихъ принадлежностей.

По Портовой вѣтви расходы исчисляются по дѣйствительному ихъ размѣру, въ предѣлахъ утвержденной Министромъ путей сообщенія смѣты или особыхъ разрѣшеній Управленія казенныхъ ж. д., утвержденныхъ Министромъ. Для учета этихъ расходовъ ведется обществомъ особый счетъ, удостовѣряемый инспекціею, т. е. завѣдывающимъ вѣтвью.

Если бы передержки противу утвержденной смѣты не были признаны Управленіемъ казенныхъ дорогъ уважительными, то онѣ на счетъ Портовой вѣтви не принимаются.

На покрытіе же вызываемыхъ эксплуатаціей добавочныхъ на дополнительное вознагражденіе служащихъ по центральному и по общему управленію Николаевской ж. д. расходовъ, производятся отчисленія изъ чистаго дохода вѣтви за каждый годъ въ размѣрѣ 25% съ первыхъ 25.000 р. чистаго дохода, 10% съ суммы превышенія чистаго дохода сверхъ 25.000 р. и до 50.000 р., и 5% отъ суммы превышенія 50.000 р. Расходы по содержанію контроля сборовъ покрываются изъ вышепоказанныхъ отчисленій, но если бы оказалось, что общій итогъ процентныхъ отчисленій менѣе расхода на содержаніе контроля, то передержка относится на счетъ доходовъ вѣтви.

По Богодуховскому участку расходы второй категоріи производятся въ мѣрѣ дѣйствительной надобности и согласно смѣтамъ, утвержденнымъ Министерствомъ путей сообщенія. Издержки по смѣнѣ шпалъ и скрѣпленій исчисляются не по дѣйствительному расходу, а по смѣтному назначенію, согласно опредѣленному плану замѣны шпалъ и скрѣпленій. Издержки на возобновленіе рельсовъ также исчисляются не по дѣйствительнымъ расходамъ, а въ размѣрѣ 0,1 к. съ пуда грузовъ, перевезенныхъ по Богодуховскому участку. Разница между смѣтными назначеніями и дѣйствительными расходами на означенные предметы поступаетъ въ особый дополнительный фондъ и могущіе образоваться отъ этого фонда остатки обращаются въ доходъ казны.

По Бековской вѣтви на покрытіе расходовъ, независящихъ отъ движенія, устанавливается нормальная плата изъ доходовъ вѣтви въ пользу Козлово-саратовской дороги въ суммѣ 14.030 руб. въ годъ, съ распредѣленіемъ а) на покрытіе расходовъ по содержанію ст. Беково и на долю расходовъ по содержанію ст. Сосновка 2.730 р., б) на расходы по капитальному ремонту зданій и сооруженій вѣтви и по смѣнѣ части старыхъ рельсовъ, лежащихъ на вѣтви, годными стальными рельсами, снятыми съ главнаго пути Козлово-саратовской ж. д. 3.000 р., в) на расходы по обычному ремонту и содержанію пути и зданій вѣтви 8.300 руб. Страхованіе всѣхъ зданій и сооруженій вѣтви производится за счетъ владѣльца вѣтви, равно уплата

осе-вагоно-верстъ въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, въ полномъ ихъ составѣ, раздѣленіемъ остатка товарныхъ осе-верстъ на 80. Нормальный составъ пассажирскихъ поѣздовъ допускается изъ 1 почтово-багажнаго вагона, 1 вагона I класса, 1 вагона II класса и 3 вагоновъ III класса; всякое затѣмъ увеличеніе состава пассажирскихъ поѣздовъ допускается лишь по разсчету въ среднемъ не менѣе 5 пассажиро-верстъ на одну осе-версту пробѣга каждаго пассажирскаго вагона.

Общество получаетъ отъ правительства въ пользованіе 1 вагонъ I класса, 2 вагона II класса, 14 вагоновъ III класса, и 2 почтово-багажныхъ; за пользованіе же остальнымъ подвижнымъ составомъ казна уплачиваетъ обществу:

а) 0,5 коп. съ осе-версты пробѣга пассажирскаго вагона, за предварительнымъ вычетомъ изъ общаго пробѣга пассажирскихъ, почтовыхъ и багажныхъ осе-верстъ 36.000 в. пробѣга количества осей вагоновъ данныхъ обществу казною;

б) 0,2 коп. за осе-версту пробѣга порожняго и груженаго товарнаго вагона и

в) по 5 коп. за поѣздо-версту пробѣга 6-ти-колеснаго паровоза и 7 коп. за поѣздо-версту пробѣга 8-ми-колеснаго паровоза, съ тѣмъ, что особаго вознагражденія обществу за пробѣгъ паровозовъ двойной тягой, одиночными, на маневрахъ и резервы не производится.

По Портовой вѣтви, на покрытіе расходовъ, прямо зависящихъ отъ размѣра движенія, опредѣляются слѣдующія нормы:

а) для поѣздовъ большой и малой скорости по 46 коп. съ поѣздо-версты, съ прибавленіемъ по 0,67 к. за каждую вагоно-осе- версту;

---

258. Расходы по химической очисткѣ воды, ранѣе поступленія ея въ котелъ паровоза.
259. Преміи машинистамъ и кочегарамъ водокачекъ, начальникамъ депо, ихъ помощникамъ и проч. за сбереженіе расходовъ по водоснабженію.
260. Плата за воду чужимъ дорогамъ, если она отдѣлена отъ платы за пользованіе станціями, а также плата за воду водопроводнымъ обществамъ.
261. Преміи начальникамъ депо, ихъ помощникамъ, ревизорамъ, осмотрщикамъ вагоновъ и проч. за исправное движеніе поѣздовъ и за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ.
267. Содержаніе и возобновленіе инвентарнаго имущества вагоновъ.
271. Расходы по охраненію вагоновъ внутри и внѣ вагонныхъ сараевъ и депо и освѣщеніе ручныхъ фонарей служащихъ.
272. Расходы по содержанію особыхъ складовъ запасныхъ частей другихъ дорогъ.
273. Отопленіе вагоновъ.
274. Освѣщеніе вагоновъ внутри.
275. Рабочая сила на смазку вагоновъ.
276. Матеріалы для смазки.
277. Рабочая сила для чистки и дезинфекціи вагоновъ.
278. Матеріалы для чистки и дезинфекціи.
298. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ.
299. Возобновленіе и исправленіе тендеровъ.
300. Возобновленіе и исправленіе пассажирскихъ вагоновъ.
301. » » » товарныхъ » на своей дорогѣ.
302. » » » осей, колесъ и бандажей пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.
303. Сальдо счета приплатъ за недостатки, обнаруженные въ товарныхъ вагонахъ при передачѣ.
304. Конвенціонные штрафы за несвоевременный обмѣнъ запасными частями, неправильныя браковки и проч.
312. Подати, налоги и гербовые сборы.

б) для паровозо-вагоновъ по 30 к. съ версты, а въ случаѣ прицѣпки вагоновъ къ паровозо-вагону, прибавляется по 0,67 коп. за каждую осе-версту прицѣпленныхъ пассажирскихъ или товарныхъ вагоновъ.

Пробѣгъ исчисляется по дѣйствительному разстоянію между серединами пассажирскихъ зданій. Уплата производится за дѣйствительное количество поѣздо-верстъ; но если бы при этомъ оказалось, что на главной линіи (Сортировочная — Новый Портъ) и на промежуточныхъ перегонахъ этой линіи отношеніе между количествомъ вагоно-осе-верстъ и поѣздо-верстъ въ поѣздахъ малой скорости было менѣе 85% количества осей предѣльнаго состава поѣздовъ, опредѣляемаго Управленіемъ казенныхъ дорогъ по соглашенію съ Главнымъ обществомъ, то разсчетъ за вагоно-осе-версты производится по дѣйствительному пробѣгу, а за поѣздо-версты по разсчету 85% предѣльнаго состава.

Норма на поѣздо-версту (46 коп.) разсчитана при цѣнѣ топлива на 1 участкѣ тяги Николаевской ж. д. въ 17 р. за куб. саж. дровъ и 17 к. за пудъ угля, съ соотвѣтственнымъ включеніемъ накладныхъ расходовъ въ неизмѣнномъ размѣрѣ 2 р. за куб. саж. дровъ и 1,3 коп. за пудъ угля. При увеличеніи или уменьшеніи за какой либо отчетный годъ цѣны топлива, норма 46 коп. съ поѣздо-версты увеличивается или уменьшается на столько копѣекъ, считая до сотыхъ долей копѣйки и смотря потому, чѣмъ отапливались паровозы, на сколько рублей увеличилась или уменьшилась стоимость куб. саж. дровъ, или на сколько копѣекъ увеличилась или уменьшилась стоимость пуда угля. Съ 1 января 1894 г. и по 31 декабря 1899 г. нормы эти примѣняются лишь въ тѣ годы, когда количество товарныхъ вагоно-осе-верстъ не превыситъ 2.500.000; въ тѣ же годы, въ которые пробѣгъ превышаетъ это количество, нормы расходовъ, зависящихъ отъ движенія, какъ на поѣздо-версту, такъ и на осе-версту, понижаются для всего количества сдѣланныхъ на дорогѣ поѣздо-и осе-верстъ, со слѣдующей постепенностью: при пробѣгѣ свыше 2.500.000 до 5.000.000, нормы расходовъ понижаются на 5%, при пробѣгѣ отъ 5.000.000 до 6.000.000 на 6%, при пробѣгѣ отъ 6.000.000 до 7.000.000 на 7% и т. д.; слѣдуя этою постепенностью, нормы расходовъ понижаются на каждый новый милліонъ пробѣга на 1% до предѣла пониженія въ 10%, далѣе котораго пониженныя на 10% нормы расходовъ остаются безъ измѣненія.

Имѣющіеся на Портовой вѣтви 6 паровозовъ, поступаютъ въ общій паркъ Николаевской дороги, причемъ, для учета ихъ работы, наименьшій пробѣгъ ихъ въ годъ въ главѣ поѣздовъ, на маневрахъ и въ резервѣ принимается въ 22.000 верстъ, а для всѣхъ 6 паровозовъ 132.000 верстъ. Если бы общій пробѣгъ по вѣтви превысилъ за какой либо годъ 132.000 вер., то за превышеніе отчисляется за счетъ Портовой вѣтви по 3,5 к. съ паровозо-версты. Когда же пробѣгъ паровозовъ по вѣтви превыситъ 190.000 верстъ въ годъ, Министерство путей сообщенія имѣетъ право увеличить число паровозовъ по одному паровозу на каждыя 22.000 паровозо-верстъ пробѣга сверхъ 132.000 вер.

За пользованіе пассажирскими вагонами изъ доходовъ вѣтви отчисляется

по 0,4 к. съ осе-версты пробѣга, когда вагоны эти были прицѣплены, по недостатку числа мѣстъ въ паровозо-вагонѣ. За обслуживаніе вѣтви товарными вагонами уплачивается Главному обществу изъ доходовъ вѣтви по 0,2 к. съ оси и версты.

По Бековской вѣтви на покрытіе расходовъ, прямо зависящихъ отъ размѣровъ движенія, и за употребленіе для движенія подвижнаго состава Козлово-саратовской ж. д., установлена плата изъ доходовъ вѣтви, разсчитываемая по нормѣ 23 р. 20 к. съ 1.000 осе-верстъ общаго пробѣга по Бековской вѣтви какъ коммерческихъ, такъ и хозяйственныхъ, считая въ общемъ пробѣгѣ и вагоны съ грузомъ Козлово-саратовской ж. д. Пробѣгъ служебныхъ поѣздовъ, назначаемыхъ для осмотра линіи, не принимается въ разсчетъ при опредѣленіи расходовъ, падающихъ на владѣльца вѣтви по содержанію на ней движенія.

По Богодуховскому участку Екатерининской дороги расходы исчисляются по 24 коп. за каждую паровозо-версту, съ прибавленіемъ 6,5 коп. за каждую вагоно-осе версту въ поѣздѣ, по числу дѣйствительно произведенныхъ поѣздо-паровозо и осе-верстъ. За тѣмъ за пользованіе подвижнымъ составомъ Екатерининской дороги уплачивается за счетъ доходовъ Богодуховскаго участка:

а) за пробѣгъ паровозовъ по 5 коп. съ паровозо-версты;

б) за пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ по 0,5 к. съ осе-версты, какъ груженыхъ, такъ и порожнихъ;

в) за пробѣгъ и пользованіе товарными вагонами по 50 к. съ вагона, съ правомъ для грузохозяевъ пользованія ими не свыше 12 час.; за пользованіе же сверхъ 12-ти часовъ взимается добавочная плата съ грузохозяевъ по 10 к. за каждый часъ.

Всѣ чрезвычайные расходы, которые вызываются необходимостью усиленія провозоспособности дороги, съ улучшеніемъ ея въ техническомъ отношеніи, возведеніемъ новыхъ построекъ и устройствъ, производятся не иначе, какъ по требованію или съ разрѣшенія Министерства путей сообщенія, отъ котораго зависитъ и отпускъ необходимыхъ на покрытіе этихъ расходовъ суммъ.

Въ случаѣ необходимости производить движеніе по воинскому графику, оно должно быть введено правленіями обществъ Новоторжской и Лозово-севастопольской ж. д. въ срокъ, который будетъ указанъ правительствомъ; причемъ уплата за пробѣгъ воинскихъ поѣздовъ на расходы, зависящіе отъ движенія, производится по установленнымъ въ договорахъ нормамъ, расходы же, сопряженные со введеніемъ въ дѣйствіе воинскаго графика, уплачиваются по дѣйствительной ихъ стоимости по удостовѣреніямъ инспекціи и, въ подлежащихъ случаяхъ, завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ.

Пользованіе станціями. По Ржево-вяземской ж. д. за пользованіе ст. Ржевъ Новоторжская дорога никакого вознагражденія не получаетъ. Вознагражденіе же, которое будетъ причитаться обществу Московско-брестской

ж. д. за пользованіе ея ст. Вязьма—пассажирская, будетъ уплачено правительствомъ.

По Джанкой-Феодосійской ж. д. за пользованіе ст. Джанкой и Таганашъ общество Лозово-севастопольской ж. д. получаетъ отъ казны ежегодно 3.000 р., значащіяся въ неизмѣнной суммѣ, уплачиваемой ежегодно въ числѣ расходовъ, не зависящихъ отъ движенія. Пересоставленіе поѣздовъ должно производиться на ст. Таганашъ, которая подлежитъ развитію за счетъ казны; при этомъ однако расходы эксплуатаціи на перегонѣ Таганашъ-Джанкой и всѣ сборы отъ перевозокъ по этому перегону всецѣло относятся къ обществу.

По Портовой вѣтви Главное общество не получаетъ никакого вознагражденія за пользованіе петербургскими пассажирскими станціями Николаевской и Варшавской желѣзныхъ дорогъ. Равнымъ образомъ оно не получаетъ вознагражденія за пользованіе для надобностей Портовой вѣтви путями и прочими принадлежностями Сортировочной ст. Николаевской ж. д. Подъемные краны содержатся и обслуживаются за счетъ особыхъ кредитовъ, отпускаемыхъ по эксплуатаціонной смѣтѣ Министерствомъ путей сообщенія.

Обороты по сбору $^1/_5$ *к. съ пуда ввозимыхъ на станціи грузовъ.* Со дня открытія эксплуатаціи на Джанкой-Феодосійской ж. д. устанавливается взиманіе сборовъ въ $^1/_5$ к. съ пуда. Сборъ этотъ полностью передается въ распоряженіе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

По договорамъ другихъ дорогъ, вопросъ о взиманіи $^1/_5$ коп. отдѣльно не предусмотрѣнъ.

Отчетъ. Расходамъ и доходамъ эксплуатаціи дорогъ, переданныхъ въ завѣдываніе обществъ и правительства, ведется, по отдѣльнымъ книгамъ, особый счетъ и ежегодно къ 1 мая (Лозово-севастопольская къ 1 іюня) правленія обществъ представляютъ въ Управленіе казенныхъ жел. дорогъ подробный отчетъ о результатахъ эксплуатаціи за истекшій годъ, по установленнымъ для отчетовъ желѣзныхъ дорогъ формамъ. Управленіе казенныхъ дорогъ и учрежденія Государственнаго контроля имѣютъ право производить документальную повѣрку сихъ отчетовъ.

Расходы, зависящіе отъ размѣровъ движенія и оплачиваемые обществу Лозово-севастопольской ж. д. по устоновленнымъ нормамъ, показываются въ отчетѣ по соотвѣтствующему этимъ нормамъ исчисленію.

Кромѣ того, обществу Лозово-севастопольской дороги предоставляется вести общій для Лозово-севастопольской и Джанкой-Феодосійской ж. д. учетъ тѣхъ дѣйствительныхъ расходовъ, которые на Джанкой-Феодосійской ж. д. оплачиваются по нормамъ или въ неизмѣнной суммѣ. При выдѣленіи же изъ отчета Лозово-севастопольской ж. д. расходовъ, падающихъ по симъ подраздѣленіямъ смѣты на Джанкой-Феодосійскую ж. д., таковые расходы вычитаются только по главамъ въ опредѣленномъ по договору размѣрѣ.

Въ отчетахъ по Портовой вѣтви, кромѣ того, должны быть помѣщаемы

свѣдѣнія, касающіяся учета старыхъ матеріаловъ, снятыхъ съ пути, а равно свѣдѣнія о запасахъ Портовой вѣтви, и къ отчетамъ симъ должны быть приложены свѣдѣнія о всей наличности построекъ, искусственныхъ сооруженій и путей, съ объясненіемъ всѣхъ происшедшихъ въ теченіи года измѣненій.

Всѣмъ доходамъ и расходамъ Богодуховскаго участка и Бековской вѣтви ведется особый счетъ и ежегодно къ 1 іюня по Богодуховскому участку и къ 15 мая по Бековской вѣтви составляются отчеты за истекшій годъ.

Прибыли и убытки. Общества, принявшія въ свое завѣдываніе дороги, не участвуютъ въ ихъ чистомъ доходѣ или дефицитѣ. Весь избытокъ дохода отъ эксплуатаціи надъ расходомъ вносится въ государственное казначейство не позднѣе: обществамъ Новоторжской ж. д., 4 мѣсяцевъ, Лозово-севастопольской 7 дней послѣ окончанія эксплуатаціоннаго періода, Главнымъ обществомъ при ближайшемъ (за заключеніемъ отчетности) ежемѣсячномъ взносѣ 600.000 р. по эксплуатаціи Николаевской ж. д. (§ 15 Высочайше утвержденнаго 25 декабря 1887 г. положенія о Главномъ обществѣ), съ начетомъ 6% годовыхъ въ случаѣ просрочки взноса. При просрочкѣ взноса болѣе года по Ржево-вяземской ж. д., правительство имѣетъ право взять Ржево-Вяземскую дорогу обратно въ свое непосредственное завѣдываніе и договоръ съ обществомъ Новоторжской дороги прекращаетъ свое дѣйствіе.

Если бы оказалось, что сумма расходовъ превышаетъ валовой доходъ, то, по повѣркѣ такого отчета, дефицитъ возмѣщается правительствомъ за счетъ дефицитной дороги, но не позднѣе 8 мѣсяцевъ обществу Новоторжской ж. д., 6 мѣсяцевъ обществу Лозово-севастопольской ж. д., 7 мѣсяцевъ Главному обществу, по представленіи отчета. Вмѣстѣ съ тѣмъ общества обязываются ежегодно, отъ 1 марта до 1 апрѣля, сообщать Управленію казенныхъ дорогъ о приблизительномъ размѣрѣ дефицита, если онъ ожидается.

Если бы на расходы, прямо зависящіе отъ движенія, общество Новоторжской дороги и Главное общество израсходовали менѣе указанныхъ нормъ, то сбереженія поступаютъ въ пользу этихъ обществъ, точно также и передержки этихъ нормъ относятся на ихъ же счетъ. Изъ сбереженій же противъ смѣтныхъ назначеній на личный составъ, не относящихся къ расходамъ, прямо зависящимъ отъ движенія, 30% поступаютъ въ пользу обществъ, а остальные 70% въ пользу казны.

Если бы валоваго дохода Бековской вѣтви оказалось недостаточнымъ на покрытіе расходовъ, обусловленныхъ договоромъ, то въ срокъ представленія отчета, т. е. 1 іюня, должна быть внесена управленію Козлово-саратовской ж. д. владѣльцемъ вѣтви сумма оказавшагося дефицита.

Порядокъ утвержденія договора. Договоры вступаютъ въ силу со дня утвержденія ихъ въ установленномъ порядкѣ.

Договоры, на основаніи ст. 27 устава о гербовомъ сборѣ, по утвержденіи ихъ, пишутся на гербовой бумагѣ 80-ти-копѣечнаго достоинства. Обще-

ство Лозово-севастопольской ж. д. уплачиваетъ половину гербоваго сбора, причитающагося по его договору по силѣ ст. 25 помянутаго устава. Другая же половина принимается за счетъ казны.

Договоръ о Богодуховскомъ участкѣ пишется на актовой бумагѣ, соотвѣтствующей 300.000 р., за счетъ владѣльцевъ и арендаторовъ копей. Если бы оказалось, что стоимость сооруженія участка превысила 300.000 р., то названныя лица обязываются внести дополнительный гербовый сборъ.

Договоръ по Бековской вѣтви оплачивается гербовыми пошлинами за счетъ владѣльца вѣтви.

Срокъ дѣйствія договоровъ и продленіе ихъ. Договоръ съ обществомъ Новоторжской ж. д. заключенъ 20 іюля 1888 г. срокомъ по 31 декабря 1893 г. Въ случаѣ выкупа Новоторжской дороги правительствомъ, договоръ теряетъ силу со дня перехода этой дороги въ казну и общество передаетъ Ржево-вяземскую дорогу обратно съ учиненіемъ соотвѣтствующаго разсчета по день обратной передачи дороги.

Договоръ съ обществомъ Лозово-севастопольской ж. д. заключенъ 7 февраля 1892 г. срокомъ по 1 января 1895 г. или по день перехода Лозово-севастопольской ж. д. въ казну, если таковой переходъ не совершится ранѣе.

Въ случаѣ, если бы ко времени истеченія срока дѣйствія договоровъ между обществомъ Новоторжской и Лозово-севастопольской ж. д. и правительствомъ не состоялось соглашенія о продленіи этихъ договоровъ, то общества обязуются продолжать эксплуатацію арендуемыхъ ими дорогъ еще въ теченіи 6 мѣсяцевъ на основаніяхъ, изложенныхъ въ дѣйствовавшемъ договорѣ.

Договоръ съ Главнымъ обществомъ предполагалось заключить еще 16 апрѣля 1888 г. срокомъ по 31 декабря 1899 г., съ условіемъ, что если правительство признаетъ болѣе выгоднымъ для себя эксплуатировать вѣтвь съ 1 января 1894 г. распоряженіемъ казеннаго управленія, то Министерство путей сообщенія заявляетъ объ этомъ не позднѣе 1 іюля 1893 г. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ договоръ считается прекращеннымъ. Если же къ 1 іюля 1893 г. вышеуказаннаго заявленія не послѣдуетъ, то вѣтвь остается въ завѣдываніи общества на весь вышеуказанный срокъ, т. е. по 31 декабря 1899 г. Предполагалось также, что дѣйствіе сего договора должно прекратиться въ случаѣ обратнаго принятія правительствомъ Николаевской ж. д. въ свое распоряженіе до истеченія срока, на который она передана Главному обществу.

По Богодуховскому участку дѣйствіе договора предположено до тѣхъ поръ, пока не будетъ погашенъ капиталъ, израсходованный на постройку этого участка. Но и по погашеніи капитала Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіи 12 лѣтъ не будетъ имѣть права назначить тарифы на перевозку угля по вѣтви выше того средняго размѣра, который долженъ былъ бы примѣняться къ перевозкѣ угля по участку для того, чтобы чистая прибыль одного Богодуховскаго участка отъ перевозки по немъ грузовъ была достаточна для покрытія какъ расходовъ эксплуатаціи, такъ и ежегодныхъ платежей процентовъ и распредѣленнаго на 20 лѣтъ погашенія затраченнаго

на постройку участка капитала. За симъ, по истеченіи означенныхъ 12 лѣтъ, всякія обязательства Управленія по Богодуховскому участку передъ арендаторами и владѣльцемъ копей прекращаются.

Договоръ по Бековской вѣтви заключенъ на 12 лѣтъ, считая отъ 1 января 1891 г.

Непредвидѣнные договорами случаи. Во всѣхъ случаяхъ, непредвидѣнныхъ договорами, стороны поступаютъ на основаніи существующихъ и могущихъ быть установленными закономъ положеній, правилъ и т. п.

Если же по вопросамъ, подлежащимъ, согласно договора, взаимному соглашенію Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ обществомъ, такого соглашенія не состоится, то окончательное рѣшеніе по симъ несогласеннымъ вопросамъ принадлежитъ Министру путей сообщенія.

Ст. 3. Образованіе большихъ линій и сѣтей.

Составилъ А. В. Зейде.

Общія положенія. Эта статья послѣдней главы „Очерка“ должна быть и въ немъ также послѣднею, какъ имѣющая своимъ предметомъ послѣднее явленіе въ жизни русскихъ желѣзныхъ дорогъ, не успѣвшее еще дать ожидаемыхъ отъ него выгодъ, хотя многія изъ этихъ выгодъ болѣе чѣмъ вѣроятны.

Главными изъ нихъ обыкновенно признаютъ, во 1-хъ, весьма значительное сокращеніе расходовъ, достигаемое уменьшеніемъ числа центральныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ, и, во 2-хъ, также значительное облегченіе сношеній центральныхъ правительственныхъ органовъ съ центральными управленіями желѣзныхъ дорогъ. Выгоды эти для государства и для пользующейся желѣзными дорогами публики не могутъ подлежать сомнѣнію и наглядным доказательствомъ ихъ служитъ, между прочимъ, существующая сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ протяженіемъ почти въ 10.000 верстъ и однимъ центральнымъ управленіемъ, замѣнившимъ собою 16 правленій отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Нѣкоторые изъ спеціалистовъ по желѣзнодорожному дѣлу находятъ, однако, эти выгоды лишь относительными и, разсматривая ихъ въ связи съ усиленіемъ въ послѣднее время общей централизаціи желѣзнодорожнаго дѣла въ рукахъ правительства, указываютъ на необходимость новыхъ расходовъ какъ для установленія болѣе тѣсныхъ отношеній и должнаго соотвѣтствія между мѣстными управленіями желѣзныхъ дорогъ и ихъ районами, такъ и для успѣшнаго дѣйствія высшихъ правительственныхъ органовъ въ данной сферѣ. Въ совпавшемъ съ развитіемъ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ недавнемъ учрежденіи при Министерствѣ финансовъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, въ выдѣленіи въ его вѣдѣніе изъ Министерства путей сообщенія тарифной части желѣзныхъ дорогъ (1889 г.) и въ учрежденіи

при казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ особыхъ коммерческихъ агентовъ (1891 г.), означенные спеціалисты видятъ ближайшее подтвержденіе правильности своего взгляда. Они полагаютъ далѣе, что такой переходъ иниціативы распоряженій по желѣзнымъ дорогамъ отъ необъединенныхъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ къ правительству не устранитъ и необходимости, напримѣръ, въ „особыхъ мѣстныхъ комитетахъ для надзора за сохранностью товара при нагрузкѣ и выгрузкѣ, за правильнымъ взвѣшиваніемъ его, за соблюденіемъ очередей его отправки и прочаго“, проектированныхъ еще коммиссіею для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, подъ предсѣдательствомъ графа Э. Т. Баранова, въ виду обнаруженной слабости сего надзора со стороны правленій обществъ и управленій желѣзныхъ дорогъ. По мнѣнію означенныхъ спеціалистовъ, новое явленіе въ жизни русскихъ желѣзныхъ дорогъ, заключающееся въ стремленіи къ сокращенію числа отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ управленій, съ соотвѣтственнымъ увеличеніемъ протяженія линій, подвѣдомственныхъ каждому изъ нихъ, и съ такимъ же уменьшеніемъ расходовъ на содержаніе центральныхъ управленій, правильнѣе было-бы разсматривать лишь какъ средство для сосредоточенія въ рукахъ правительства, въ общегосударственныхъ цѣляхъ, всей иниціативы распоряженій по желѣзнымъ дорогамъ при возможномъ необремененіи государственнаго казначейства новыми расходами на содержаніе администраціи.

Стремленію у насъ къ образованію большихъ сѣтей отчасти способствовали примѣры Франціи и Германіи — первой въ отношеніи частныхъ желѣзныхъ дорогъ и послѣдней въ отношеніи казенныхъ; начало-же осуществленія этого стремленія явилось почти вслѣдъ за окончаніемъ русско-турецкой войны 1877—1878 гг., а также трудовъ вышеназванной коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Нельзя отрицать въ этомъ случаѣ и вліянія существующаго съ 1857 года Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Образованное, по типу большихъ французскихъ желѣзнодорожныхъ компаній, сразу для двухъ линій, общимъ протяженіемъ 1.610 верстъ, оно получило въ 1868 году въ свое распоряженіе и Николаевскую дорогу, или всего съ прежними до 2.215 верстъ (нынѣ съ вѣтвями 2.242 вер.), и дало государству многихъ выдающихся дѣятелей по всѣмъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла. Достаточно напомнить, что одинъ изъ министровъ путей сообщенія, графъ А. П. Бобринскій, былъ членомъ Совѣта Управленія Главнаго общества россійскихъ ж. дорогъ съ 1857 по 1862 годы и что графъ Э. Т. Барановъ, неоднократно былъ выбираемъ въ члены этого же Совѣта и два раза состоялъ его предсѣдателемъ, а именно съ 16 декабря 1862 г. по 14 мая 1866 г. и съ ноября 1871 г. по 15 мая 1873 г.

На сколько соединеніе нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ линій въ одно предпріятіе представляется выгоднымъ, въ смыслѣ сокращенія расходовъ на центральныя управленія соединяемыхъ дорогъ, видно изъ сравненія расходовъ на содержаніе Совѣта Управленія Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ съ соотвѣтствующими расходами на содержаніе правленій другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Даже такая экономная и хорошо эксплуатируемая дорога, какъ Курско-кіевская, несмотря на значительно меньшую на ней густоту движенія, чѣмъ на дорогахъ Главнаго общества, принуждена тратить на содержаніе своего правленія до 237 р. на версту (въ 1890 г.), тогда какъ содержаніе Совѣта Управленія Главнаго общества обходилось всего въ 222 р. на версту (въ томъ-же 1890 г.). Если при этомъ принять еще во вниманіе размѣры движенія, то окажется, что расходъ на содержаніе правленія общества Курско-кіевской желѣзной дороги въ 1890 году составилъ:

на 100 поѣздо-верстъ . . . . . 4,69 р.
„ 10.000 осе-верстъ . . . . . 9,19 „

Между тѣмъ какъ расходы по содержанію въ томъ-же году Совѣта Управленія Главнаго общества равнялись всего

на 100 поѣздо-верстъ 2,68
„ 10.000 осе-веретъ 4,78

т. е. почти вдвое меньше.

Расходы же по содержанію правленій другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ составляли еще болѣе значительныя суммы; такъ, напримѣръ, расходы эти равнялись въ томъ-же 1890 г.:

на	Рыбинско-бологовской ж. д.	около	285	р. на вре.	
„	Варшаво-тереспольской ж. д.	„	326	„ „ „	
„	Варшаво-вѣнской ж. д.	„	340	„ „ „	
„	Риго-динабургской ж. д.	„	353	„ „ „	
„	Динабурго-витебской ж. д.	„	517	„ „ „	и. т. д.

Исторія образованія въ Россіи большихъ желѣзнодорожныхъ сѣтей показываетъ, что независимо вышеупомянутыхъ выгодъ, доставляемыхъ возможностью объединенія желѣзнодорожной администраціи, при разрѣшеніи въ законодательномъ порядкѣ образованія этихъ сѣтей, имѣлись въ виду еще слѣдующія соображенія:

1) Желаніе, при помощи солидныхъ и вполнѣ благонадежныхъ частныхъ акціонерныхъ обществъ, достигнуть, безъ существенныхъ жертвъ со стороны государственнаго казначейства, возможно большаго развитія рельсовой сѣти Имперіи, предоставленіемъ названнымъ обществамъ постройки и эксплуатаціи тѣхъ желѣзнодорожныхъ линій и подъѣздныхъ къ нимъ путей, сооруженіе коихъ, для дальнѣйшаго экономическаго развитія страны, представлялось безусловно необходимымъ, но не могло быть приведено въ исполненіе непосредственнымъ распоряженіемъ казны, за временнымъ отсутствіемъ у нея потребныхъ для сего средствъ. Въ сихъ видахъ постройка новыхъ желѣзнодорожныхъ путей предоставлялась правительствомъ крупнымъ дивиденднымъ акціонернымъ обществамъ исключительно на такихъ условіяхъ, которыя не вызывали ни прямаго расходованія суммъ изъ государственнаго казначейства во время постройки сихъ линій и подъѣздныхъ путей, ни такихъ обязательствъ правительства по выдачѣ впослѣдствіи

обществамъ субсидій, ссудъ или приплатъ по гарантіи, которыя равнялись-бы уплатѣ процентовъ по займу, заключенному для постройки сихъ дорогъ самимъ правительствомъ.

2) Возможность на выгодныхъ для казны условіяхъ передать въ аренду названнымъ обществамъ нѣкоторыя изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, эксплуатація коихъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны, благодаря совершенной ихъ изолированности отъ другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, встрѣчала на практикѣ нѣкоторыя затрудненія и значительныя матеріальныя неудобства. Въ этомъ случаѣ правительство какъ-бы придерживалось того взгляда что желѣзныя дороги вообще, какъ частныя, такъ и казенныя, могутъ быть выгодно эксплуатируемы лишь при условіи соединенія ихъ въ большія, удачно выбранныя группы,

и 3) Стремленіе посредствомъ привлеченія къ дѣлу сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ тѣхъ изъ желѣзнорожныхъ обществъ, которыя получали громадный доходъ на затраченный ими акціонерный капиталъ, благодаря географическому положенію эксплуатируемыхъ ими линій, какъ линій транзитныхъ, направить этотъ доходъ въ пользу страны. Признавая справедливымъ, чтобы означенныя общества уступали часть своихъ барышей для общегосударственныхъ нуждъ, — правительство старалось достигнуть этой цѣли помощію соглашеній съ обществами, на основаніи которыхъ или казна становилась участникомъ въ чистыхъ прибыляхъ обществъ или же общества принимали на себя постройку и эксплуатацію новыхъ желѣзнодорожныхъ линій на такихъ условіяхъ, при которыхъ, въ случаѣ малой доходности сихъ послѣднихъ, весь рискъ падаетъ на акціонеровъ названныхъ обществъ, заставляя ихъ довольствоваться сравнительно меньшимъ дивидендомъ.

Главныя условія преобразованныхъ обществъ. Въ настоящее время, не считая дорогъ Главнаго общества, въ Россіи существуютъ четыре большія желѣзнодорожныя сѣти, эксплуатируемыя частными акціонерными компаніями, а именно: Юго-западныя, Московско-казанская, Кіево-воронежская и Рязанско-уральская желѣзныя дороги; кромѣ того предполагаются къ образованію еще двѣ большія сѣти, а именно: въ ближайшемъ будущемъ сѣть Юго-восточныхъ и затѣмъ Сѣверо-западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

I. Общество Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ образовано 9 іюня 1878 года, вслѣдствіе сліянія трехъ желѣзнодорожныхъ Обществъ: Кіево-брестской, Бресто-граевской и Одесской желѣзныхъ дорогъ, общимъ протяженіемъ въ 2.032 версты.

Впослѣдствіи общество, съ согласія правительства, расширило свое предпріятіе посредствомъ сооруженія цѣлой сѣти примыкающихъ къ дорогамъ общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей и подъѣздныхъ путей, а именно: 10 іюля 1887 года ему была разрѣшена постройка и эксплуатація Тростянецкой вѣтви, протяженіемъ въ 39 верстъ; 25 мая 1888 г. — постройка и эксплуатація Уманьскихъ вѣтвей, протяженіемъ 386 верстъ, и 8 іюля 1889 года — постройка и эксплуатація Новоселицкихъ вѣтвей, протяженіемъ 527 верстъ.

Кромѣ того, 6 января 1892 года была передана въ собственность общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ построенная военнымъ вѣдомствомъ Луцкая вѣтвь, протяженіемъ до 11 верстъ, которую названное общество обязалось содержать въ полной исправности.

По открытіи движенія на Новоселицкихъ вѣтвяхъ общее протяженіе принадлежащихъ обществу дорогъ составитъ около 3.000 верстъ.

II. Общество Московско-казанской желѣзной дороги образовалось 11 іюня 1891 года изъ общества Московско-рязанской желѣзной дороги, вслѣдствіе предоставленія сему послѣднему обществу постройки и эксплуатацію желѣзнодорожной линіи отъ Рязани до Казани, протяженіемъ въ 710 верстъ. Съ открытіемъ движенія на сей послѣдней, общее протяженіе принадлежащихъ обществу линій будетъ равняться около 1.000 верстъ.

III. Общество Кіево-воронежской желѣзной дороги образовалось 3 іюня 1891 года изъ общества Курско-кіевской желѣзной дороги, вслѣдствіе предоставленія сему послѣднему обществу постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ Курска до Воронежа, протяженіемъ 231 верста.

Засимъ тому же обществу было разрѣшено 15 іюня 1891 года построить подъѣздные пути къ станціямъ Курско-кіевской желѣзной дороги отъ городовъ: Рыльска, Суджи, Пирятина, Чернигова и селенія Пироговки, съ вѣтвью къ казенному Шостинскому заводу, всего протяженіемъ въ 333 версты.

Такимъ образомъ протяженіе линій этого общества составитъ до 1007 верстъ.

IV. Общество Рязанско-уральской желѣзной дороги образовалось 11 января 1892 года изъ общества Рязанско-козловской желѣзной дороги, вслѣдствіе передачи сему обществу въ аренду казенной Козлово-саратовской желѣзной дороги, а также предоставленія ему постройки и эксплуатаціи Камышинской и Покровско-уральской желѣзнодорожныхъ линій, Лебедянь-елецкой вѣтви и подъѣздныхъ путей отъ городовъ: Вольска, Петровска, Сердобска и селенія Баланды, Саратовской губерніи, къ Козлово-саратовской желѣзной дороги и отъ г. Николаева и селенія Александровъ-Гай, Новоузенскаго уѣзда, къ Покровско-уральской желѣзной дороги, всего протяженіемъ до 1.540 верстъ; общее же протяженіе дорогъ сего общества составитъ до 2.200 верстъ.

V. Общество Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ предполагается образовать посредствомъ сліянія обществъ Грязе-царицынской и Козлово-воронежско-ростовской желѣзныхъ дорогъ и присоединенія къ нимъ, на арендныхъ условіяхъ, казенныхъ Орловско-грязской и Ливенской желѣзныхъ дорогъ, съ предоставленіемъ соединенному обществу названныхъ дорогъ постройки и эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ линій отъ города Балашева до Харькова, протяженіемъ около 600 верстъ, и цѣлой сѣти подъѣздныхъ путей къ эксплуатируемымъ обществомъ линіямъ.

Образованіе вышеуказанныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ состоялось на слѣдующихъ главнѣйшихъ основаніяхъ, утвержденныхъ Высочайшею властью.

1) Сооруженіе новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, вѣтвей, подъѣздныхъ

путей и другихъ устройствъ, вызываемыхъ расширеніемъ предпріятій обществъ, производится на основаніи подлежащихъ утвержденію Министра путей сообщенія разцѣночныхъ вѣдомостей, техническихъ условій и исполнительныхъ проектовъ, а равно подъ непосредственнымъ наблюденіемъ правительства.

При сооруженіи означенныхъ линій, вѣтвей и другихъ устройствъ, общества пользуются всѣми правами, государственнымъ работамъ присвоеннымъ, и въ томъ числѣ правомъ законнаго отчужденія.

2) Потребные для постройки и эксплуатаціи вышеупомянутыхъ линій, вѣтвей, подъѣздныхъ путей и прочихъ устройствъ рельсы, подвижной составъ и всѣ вообще желѣзнодорожныя принадлежности должны быть изготовлены на русскихъ заводахъ и изъ матеріаловъ отечественнаго производства; цементъ долженъ быть русскаго производства.

Примѣчаніе. Обществу Кіево-воронежской ж. д. можетъ быть разрѣшаемо министрами путей сообщенія и финансовъ, по взаимному ихъ, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, соглашенію, выписывать изъ-за границы, съ уплатою установленныхъ таможенныхъ пошлинъ, рельсы и подвижной составъ для подъѣздныхъ путей названной дороги. Равнымъ образомъ допускаются въ теченіи первыхъ 10 лѣтъ къ привозу изъ-заграницы, съ особаго всякій разъ разрѣшенія Министра финансовъ, подвижной составъ и части къ нему для узкоколейныхъ линій и подъѣздныхъ путей Рязанско-уральской желѣзной дороги, а равно машины и механическія части элеваторовъ, необходимыя сему обществу, съ уплатою таможенныхъ пошлинъ.

3) Для образованія строительныхъ капиталовъ общества обязаны произвести своимъ распоряженіемъ облигаціонный заемъ. При этомъ правительство сохраняетъ право оставить за собою выпускъ облигаціоннаго займа по цѣнѣ, которая будетъ соглашена между обществомъ и банкирами или учрежденіями, принявшими на себя выпускъ займа, и выплатить обществу условленныя суммы наличными деньгами. Время и условія выпуска, а также форма облигацій и нарицательная сумма сего займа опредѣляются правительствомъ.

Облигаціи сихъ займовъ будутъ подлежать сбору съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ.

Примѣчаніе. Подлежащія выпуску для сооруженія обществомъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ Новоселицкихъ вѣтвей $4^1/_2\%$ облигаціи Общества, въ кредитной валютѣ, правительство оставляетъ за собою по цѣнѣ 90 р. за 100 р. нар.

4) Сроки для окончанія вышеупомянутыхъ сооруженій опредѣлены нижеслѣдующіе:

а) Общество Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ обязано окончить сооруженія Уманьскихъ вѣтвей не позже 3-хъ лѣтъ со дня обнародованія дополненія къ уставу, на основаніи котораго ему предоставлена постройка и эксплоатація названныхъ вѣтвей; срокъ же окончанія работъ по сооруженію симъ обществомъ Новоселицкихъ вѣтвей подлежитъ опредѣленію Ми-

нистра путей сообщенія въ зависимости отъ времени окончанія правительственныхъ изысканій сихъ вѣтвей.

б) Для общества Московско-казанской ж. д. срокъ окончанія всѣхъ сооруженій назначается 3-хъ лѣтній, со дня Высочайшаго утвержденія устава общества.

в) Окончаніе работъ по сооруженію Курско-воронежской линіи и подъѣздныхъ путей къ Курско-кіевской ж. д. производится въ срокъ, опредѣленный по соглашенію Правленія Общества съ Министерствомъ путей сообщенія;

и г) Общество Рязанско-уральской ж. д. обязано построить желѣзныя линіи Камышинскую и Покровско-уральскую и желѣзнодорожную вѣтвь отъ Лебедяни до г. Ельца въ теченіи 12 рабочихъ мѣсяцевъ послѣ утвержденія техническихъ условій, считая рабочими мѣсяцы съ апрѣля по сентябрь включительно; сроки же для постройки названнымъ обществомъ остальныхъ путей устанавливаются по особому соглашенію правительства съ обществомъ.

5) Устроенныя такимъ образомъ линіи, вѣтви, подъѣздные пути и прочія устройства составляютъ нераздѣльную принадлежность эксплоатируемыхъ обществами линій и вмѣстѣ съ сими послѣдними безплатно переходятъ въ собственность правительства по окончаніи срока концессіи, опредѣленнаго для

Общества	Юго-западныхъ ж. д.	31 декабря	1953 г.
„	Московско-казанской ж. д. . . .	31 „	1945 „
„	Кіево-воронежской ж. д.	24 „	1955 „
„	Рязанско-уральской ж. д.	5 сентября	1947 „

а равно и въ случаѣ выкупа правительствомъ названныхъ дорогъ ранѣе истеченія указаннаго срока.

6) Акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталамъ названныхъ обществъ присвоивается правительственная гарантія процентовъ и погашенія.

7) Казенная Козлово-саратовская желѣзная дорога передается обществу Рязанско-уральской желѣзной дороги въ аренду впредь до 5-го сентября 1947 г., т. е. по срокъ концессіи сего общества, при условіи уплаты обществомъ правительству изъ чистаго дохода всей Рязанско-уральской желѣзной дороги арендной платы въ увеличивающемся постепенно размѣрѣ отъ 1.360.000 р. до 3.000,000 въ годъ, уплата процентовъ и погашенія по облигаціямъ Козлово-саратовской линіи остается на обязанности правительства. 5-го сентября 1947 г. правительство вступаетъ обратно въ полное распоряженіе Козлово-саратовскою желѣзною дорогою. И ранѣе сего срока правительство можетъ изъять изъ арендnаго содержанія Козлово-саратовскую желѣзную дорогу, но не иначе, какъ при одновременномъ выкупѣ всего предпріятія общества Рязанско-уральской желѣзной дороги.

Примѣчаніе. Приблизительно на тѣхъ же условіяхъ предполагается передача казенныхъ Орловско-грязской и Ливенской желѣзныхъ дорогъ имѣющему образоваться обществу Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

8) До 1-го января 1900 г. счеты доходовъ и расходовъ по эксплуатаціи Рязанско-казанскаго отдѣленія Московско-казанской желѣзной дороги ведутся отдѣльно отъ счетовъ по эксплоатаціи Московско-рязанскаго отдѣленія; начиная же съ 1-го января 1900 г. происходитъ полное слія-ніе счетовъ обоихъ названныхъ отдѣленій.

9) Правительство участвуетъ въ чистыхъ прибыляхъ вышеназванныхъ обществъ, за исключеніемъ общества Кіево-Воронежской желѣзной дороги, при чемъ участіе это опредѣляется въ слѣдующемъ размѣрѣ:

а) Когда дивидендъ по акціямъ общества *Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ* составитъ не менѣе 6% на акціонерный капиталъ, то половина излишка чистой прибыли сверхъ 6% выплачивается правительству;

б) По отчисленіи изъ чистаго дохода *Рязанско-уральской желѣзной дороги* соотвѣтствующей суммы на обязательные платежи, въ томъ числѣ 5 1/10% на нарицательный акціонерный капиталъ общества, а равно 1.500.000 р. въ дополнительный дивидендъ по акціямъ—1/4 остатка, а если за обществомъ будутъ долги по гарантіи, то 3/4 сего остатка поступаютъ въ пользу правительства.

в) *По Московско-Рязанскому отдѣленію.* Правительство за время съ 1-го января 1892 г. по 1-е января 1895 г. въ чистомъ доходѣ сего отдѣленія не участвуетъ и весь излишекъ въ чистомъ доходѣ сего отдѣленія, могущій получиться за отчисленіемъ 28 р. на акцію, считая въ томъ числѣ и гарантированные проценты, зачисляется въ особый резервный фондъ, предназначенный на покрытіе могущихъ оказаться недостачъ въ валовомъ сборѣ Рязанско-казанскаго отдѣленія желѣзной дороги, въ теченіи первыхъ 5 лѣтъ по открытіи на немъ полнаго движенія; за время-же съ 1-го января 1895 г. по 1-ое января 1900 г., если дивидендъ по акціямъ общества, считая въ томъ числѣ и гарантированный доходъ, и за вычетомъ налога въ пользу казны, окажется свыше 27 р. на акцію, то излишекъ чистаго дохода сего отдѣленія обращается прежде всего на покрытіе недостачи въ валовомъ сборѣ Рязанско-казанскаго отдѣленія; могущій же засимъ оказаться остатокъ сего излишка распредѣляется между правительствомъ и акціонерами пополамъ.

По Рязанско-казанскому отдѣленію за время по 1 января 1900 года, избытокъ чистаго дохода присоединяется къ той долѣ чистой прибыли Московско-рязанскаго отдѣленія, которая подлежитъ отчисленію въ дивидендъ по акціямъ, въ излишкѣ которой Правительство участвуетъ въ равной части съ акціонерами. Засимъ, начиная съ 1 января 1900 г., если чистый доходъ всей *Московско-казанской желѣзной дороги* достигнетъ того размѣра, что дивидендъ по акціямъ, считая въ томъ числѣ гаранитированные проценты, окажется, за вычетомъ налога въ пользу казны, болѣе 27 р. на каждую акцію, то 1/2 излишка сего дивиденда поступаетъ въ пользу Правительства.

10) О срокахъ и условіяхъ выкупа дорогъ въ уставахъ имѣются слѣдующія постановленія:

а) Начиная съ 9-го іюня 1893 г., правительство имѣетъ право во

всякое время выкупить все предпріятіе общества *Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ*, производя означенный выкупъ на основаніи средняго чистаго дохода за 5 наиболѣе прибыльныхъ годовъ послѣдняго передъ выкупомъ семилѣтія, причемъ, однако, норма сего средняго дохода не можетъ быть ни менѣе цифры чистаго дохода общества за послѣдній изъ означенныхъ семи годовъ, ни менѣе суммы гарантированныхъ правительствомъ процентовъ и погашенія на акціонерный и облигаціонный капиталы общества. Сумма, полученная черезъ капитализацію сего чистаго дохода, при учетѣ изъ 5% за время, неистекшее до 31-го декабря 1953 г., за вычетомъ изъ нея нарицательной стоимости непогашенныхъ облигацій, подлежитъ уплатѣ правительствомъ обществу государственными 5% бумагами съ такимъ погашеніемъ, какое будетъ опредѣлено правительствомъ. Если при этомъ за обществомъ будутъ числиться долги правительству, то сіи послѣдніе возмѣщаются изъ запаснаго капитала, а при недостаточности сего капитала недостающая часть удерживается изъ суммы, подлежащей уплатѣ правительствомъ обществу за принимаемыя отъ сего послѣдняго запасы топлива и матеріаловъ, заготовленные сверхъ оборотнаго капитала. Но если опредѣленіе цѣны выкупа послѣдуетъ по доходу, превышающему $5^1/_8$% на весь акціонерный и сумму ежегодныхъ платежей въ проценты и погашеніе на весь облигаціонный капиталъ общества, и если означенныхъ выше средствъ не достанетъ для покрытія долговъ правительству, то соотвѣтствующая часть излишка, оказавшагося въ пользу общества, идетъ на покрытіе недоплаченной части означенныхъ долговъ.

б) Право выкупа правительствомъ *Московско-казанской желѣзной дороги* наступаетъ 1-го января 1905 года. Для опредѣленія цѣны выкупа принимается средній чистый доходъ дороги за 5 наиболѣе прибыльныхъ годовъ послѣдняго передъ выкупомъ семилѣтія, за вычетомъ изъ него средней суммы долей правительства, причитающихся ему за тѣ же пять лѣтъ, какъ участнику въ прибыляхъ общества. Сумма опредѣленнаго такимъ образомъ чистаго дохода,—которая не можетъ быть ниже ни чистаго дохода послѣдняго изъ семи лѣтъ, принятыхъ для сравненія, уменьшеннаго на прибыль въ томъ же году правительства, ни суммы ежегоднаго чистаго дохода, гарантированнаго правительствомъ на облигаціонный и акціонерный капиталы общества, — за вычетомъ изъ нея платежей процентовъ и погашенія по облигаціямъ, выплачивается ежегодно правительству обществомъ до 31 декабря 1945 г. Но если выкупъ послѣдуетъ ранѣе 1-го января 1915 г., то для опредѣленія цѣны выкупа принимается средній чистый доходъ за 5 наиболѣе доходныхъ изъ семи лѣтъ (1884—1890 г.), который, однако, не можетъ быть менѣе ни чистаго дохода 1890 г., ни суммы ежегоднаго дохода, гарантированнаго правительствомъ на строительный капиталъ Московско-рязанскаго отдѣленія. Выведенный такимъ образомъ средній чистый доходъ, за вычетомъ изъ него платежей по облигаціямъ, выпущенныхъ обществомъ до 1-го января 1891 г., правительство выплачиваетъ ежегодно въ теченіи остальнаго времени до 31 декабря 1945 г.

в) *Кіево-воронежскую линію* правительство имѣетъ право выкупить во

всякое время. Выкупъ производится на основаніи средняго чистаго дохода за 5 наиболѣе прибыльныхъ годовъ послѣдняго передъ выкупомъ семилѣтія, принимаемаго за норму чистаго дохода общества, который, впрочемъ, не можетъ быть менѣе ни дохода послѣдняго изъ означенныхъ семи лѣтъ, ни суммы гарантированнаго правительствомъ дохода на весь основной капиталъ общества, считая въ томъ числѣ и ссуды на счетъ увеличенія облигаціоннаго капитала. Выведенная такимъ образомъ норма чистаго дохода, за вычетомъ изъ нея суммы, потребной на уплату процентовъ по облигаціямъ и по тѣмъ ссудамъ, уплата по коимъ должна перейти на правительство, капитализуется при учетѣ изъ 5%, за истекшее до срока концессіи время, и подлежитъ уплатѣ обществу государственными 5% облигаціями въ фунтахъ стерлинговъ al pari, съ такимъ погашеніемъ, какое будетъ избрано правительствомъ. Если, однако, выкупъ послѣдуетъ ранѣе 15 лѣтъ со дня открытія движенія на Курско-воронежскомъ участкѣ, то вышеизложенныя основанія выкупа примѣняются лишь къ Курско-кіевскому участку, причемъ для вывода выкупной за сей участокъ суммы будетъ принята его доходность за 1884—1890 гг., выкупъ же Курско-воронежскаго участка будетъ произведенъ по гарантированному правительствомъ на капиталъ сего участка доходу.

г) Срокъ выкупа правительствомъ предпріятія общества Рязанско-уральской желѣзной дороги назначается 31 декабря 1904 года. Для опредѣленія цѣны выкупа исчисляется, подобно предъидущему, средній чистый доходъ за 5 наиболѣе прибыльныхъ годовъ послѣдняго передъ выкупомъ семилѣтія, который не можетъ быть менѣе чистаго дохода за послѣдній изъ означенныхъ семи лѣтъ. Остатокъ чистаго дохода, за вычетомъ изъ него: а) суммы ежегодныхъ обязательныхъ платежей по всѣмъ облигаціямъ общества Рязанско-уральской ж. д., б) 3.000.000 р. арендной платы правительству за Козлово-саратовскую ж. д. и в) средней доли чистаго дохода, причитающейся правительству, какъ участнику въ прибыляхъ общества, въ теченіи выше означенныхъ 5 лѣтъ, — капитализуется изъ 5% годовыхъ за время, остающееся до срока концессіи, и выведенная по такой капитализаціи сумма, за удержаніемъ изъ нея долговъ общества Рязанско-уральской ж. д., выплачивается обществу 5% облигаціями по нарицательной цѣнѣ и съ опредѣленнымъ правительствомъ погашеніемъ. Вознагражденіе это не можетъ быть менѣе капитализировано изъ 5% гарантированнаго правительствомъ дохода на нарицательный акціонерный капиталъ общества. Если правительство вступитъ во владѣніе предпріятій общества ранѣе 1 января 1915 года, то вознагражденіе общества не должно быть менѣе того, которое слѣдовало бы послѣднему при капитализаціи средняго чистаго дохода за 5 наиболѣе прибыльныхъ годовъ семилѣтія 1884—1890 гг. Изъ сего средняго дохода вычитается сумма ежегодныхъ платежей по тѣмъ только облигаціямъ, которыя были выпущены обществомъ до 1 января 1891 года и засимъ самое вознагражденіе опредѣляется и уплачивается во всемъ согласно съ ранѣе изложеннымъ.

Расширеніе казенной сѣти. Поддерживая такимъ образомъ тѣ изъ

желѣзнодорожныхъ обществъ, которыя на дѣлѣ доказали свою энергію и предпріимчивость и которыя бережливою эксплуатаціею своихъ линій могли служить примѣромъ для другихъ желѣзныхъ дорогъ, или тѣ общества, которыя въ силу особоблагопріятныхъ условій положенія своихъ линій получали значительные дивиденды по акціямъ, правительство, одновременно съ симъ, признавало вреднымъ для цѣлей государственныхъ существованіе нѣкоторыхъ слабыхъ въ финансовомъ отношеніи обществъ. При крайне неудовлетворительномъ финансовомъ положеніи такихъ желѣзнодорожныхъ обществъ и незначительной доходности эксплуатируемыхъ ими линій, требовалось самое раціональное и бережливое управленіе для того, чтобы представилась возможность выдать акціонерамъ какой-либо дивидендъ сверхъ гарантированныхъ правительствомъ процентовъ на основной капиталъ. При такомъ положеніи упомянутыхъ дорогъ, хозяйство ихъ было лишено главнаго въ коммерческомъ дѣлѣ двигателя къ энергичному веденію предпріятія—личнаго интереса,— и акціонеры, какъ хозяева дѣла, не предвидя возможности увеличенія прибылей на затраченные ими въ желѣзнодорожныя предпріятія капиталы, немогли относиться къ хозяйству принадлежащихъ имъ дорогъ съ такимъ же стараніемъ, съ какимъ относятслкъ своимъ предпріятіямъ акціонеры обществъ обѣщающихъ выгоды.

Находя дальнѣйшее оставленіе такихъ дорогъ въ рукахъ частныхъ обществъ невыгоднымъ для казны, такъ какъ, при болѣе энергичномъ веденіи ихъ хозяйства и въ зависимости отъ сокращенія расходовъ на центральныя управленія, линіи эти, при казенномъ завѣдываніи, могли сдѣлаться болѣе доходными, правительство, при каждомъ удобномъ случаѣ, стремилось, посредствомъ выкупа, изъять такія дороги изъ рукъ частныхъ компаній въ непосредственное свое распоряженіе.

Съ другой стороны, правительство пользовалось также предоставленнымъ ему уставами желѣзнодорожныхъ обществъ правомъ изъятія изъ частной эксплуатаціи, по наступленіи установленнаго для сего срока, тѣхъ изъ доходныхъ желѣзнодорожныхъ линій, имѣющихъ какъ въ экономическомъ, такъ и въ стратегическомъ отношеніяхъ первостепенное государственное значеніе, каковы дороги Закавказская, Курско-харьково-азовская и Московско-курская, дальнѣйшее оставленіе которыхъ въ рукахъ частныхъ компаній, въ виду постоянной, изъ года въ годъ возрастающей ихъ доходности, должно было повліять на значительное увеличеніе выкупной за эти дороги суммы, и относительно которыхъ, кромѣ того, представлялось весьма важнымъ, чтобы какъ эксплуатація, такъ равно и работы по ихъ усиленію и улучшенію, въ виду вышеупомянутаго ихъ серьезнаго государственнаго значенія, находились въ вѣдѣніи прочно и хорошо организованной администраціи.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ уже было объяснено въ главѣ I настоящаго отдѣла „Очерка“, послѣ длиннаго ряда годовъ преобладанія концессіоннаго порядка, когда осенью 1880 г. рѣшено было приступить къ сооруженію на счетъ казны дорогъ Екатерининской и Баскунчакской, принципъ постройки желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны вновь получилъ практическое при-

мѣненіе. Съ тѣхъ поръ сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ постепенно расширялась, уже благодаря двумъ причинамъс—ооруженію за счетъ казны новыхъ желѣзныхъ дорогъ и выкупу нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, эксплуатируемыхъ частными обществами. Послѣдствіемъ же этого было то, что наряду съ развитіемъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, правительство сосредоточило въ своихъ рукахъ громадную сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, составляющую въ настоящее время около 10.000 верстъ или болѣе $^1/_3$ всей рельсовой сѣти Имперіи.

Примѣчаніе. О порядкѣ управленія казенной сѣтью изложено въ главѣ I отдѣла IV настоящаго „Очерка".

Столь большое развитіе казенной желѣзнодорожной сѣти, съ каждымъ годомъ все увеличивающейся, должно будетъ, по всей вѣроятности, привести въ ближайшемъ будущемъ, независимо отъ состоявшагося уже расширенія власти начальниковъ дорогъ, къ учрежденію двухъ или нѣсколькихъ округовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ для возможности удобнаго управленія ими изъ одного центра. При существующихъ условіяхъ, нынѣшнее центральное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ уже настолько обременено массой часто непосильной работы, что передача части этой работы, менѣе важной, въ вѣдѣніе округовъ представляется полезной. Въ особенности образованіе упомянутыхъ округовъ сдѣлается настоятельнымъ по открытіи участковъ строющейся казною Великой Сибирской желѣзной дороги, которое также не заставитъ себя долго ожидать; въ виду выраженной Его Императорскимъ Величествомъ въ рескриптѣ на имя Государя Наслѣдника Цесаревича, 17 марта 1891 г., Высочайшей воли, можно съ твердой увѣренностью сказать, что лица, руководящія дѣломъ сооруженія Сибирской желѣзной дороги, какъ и непосредственно его исполняющія, приложатъ и употребятъ всѣ свои знанія, рвеніе и энергію для успѣшнаго выполненія этого „истинно народнаго дѣла".

Приложенія.

ПРИЛОЖЕНІЯ КЪ „ОЧЕРКУ".

1-е Обзоръ желѣзнодорожной сѣти Великаго Княжества Финляндіи за 1890 г.
2-е Записка о развитіи товарнаго движенія и о мѣрахъ къ утилизаціи подвижнаго состава на Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогахъ.
3-е Сравнительныя вѣдомости главныхъ положеній уставовъ учрежденныхъ на желѣзныхъ дорогахъ кассъ: 1) пенсіонныхъ и 2) вспомогательно-и ссудо-сберегательныхъ.
4-е Обзоръ дѣятельности совѣщательныхъ съѣздовъ и техническихъ коммиссій Общаго съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ.
5-е Замѣтка о задѣльномъ учетѣ станціонныхъ работъ на Харьково-николаевской желѣзной дорогѣ.
6-е Техническія данныя относительно расходованія топлива паровозами на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.
7-е Закаспійская военная желѣзная дорога.
8-е Инструкція Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.
9-е О нѣкоторыхъ аппаратахъ устройствъ системъ профессора Гордѣенко и инженера Вурцеля для сосредоточенія управленія стрѣлками и сигналами.
10-е Инструкція начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.
11-е Положеніе о Совѣтѣ при директорѣ С.-Петербурго-варшавской желѣзной дороги.
12-е Сводъ свѣдѣній о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ.
13-е Высочайшій указъ о сооруженіи Царскосельской ж. д.
14-е Высочайшій указъ о сооруженіи С.-Петербурго-московской (Николаевской) ж. д.
15-е Высочайшій рескриптъ о сооруженіи Сибирской ж. д.

ОСОБЫЯ ПРИЛОЖЕНІЯ.

16-е Четыре рѣчи при торжественномъ открытіи IV сессіи Международнаго желѣзнодорожнаго Конгресса въ С.-Петербургѣ, 8 (20) августа 1892 года.
17-е Рѣчи, произнесенныя въ И. Р. Т. Обществѣ въ октябрѣ 1894 года.
18-е Положеніе о пенсіонной кассѣ для служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.
19-е Статистика состоянія и дѣятельности русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1890 по 1893 гг.

Приложеніе 1-е.

Обзоръ желѣзнодорожной сѣти Великаго Княжества Финляндіи за 1890 годъ.

Составилъ Н. А. Сытенко *).

I. Значеніе, климатъ и производительность страны.

Великое Княжество Финляндское занимаетъ площадь, равную 373.603 квадратнымъ километрамъ, въ числѣ которыхъ 11,15% составляютъ озера. На этой площади расположены 36 городовъ, 6 мѣстечекъ и 9.916 деревень и селъ. Общая цифра населенія Финляндіи равняется 2.380.140 лицамъ обоего пола ($\frac{31}{XII}90$), что составляетъ въ среднемъ на одинъ квадратный километръ 6,4 жителей.

Изотермическая линія, обозначающая среднюю годовую температуру 0 градусовъ, въ Финляндіи начинается подъ 66° сѣверной широты и обхватываетъ внутреннюю возвышенность между Ботническимъ заливомъ и Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ, такъ что не только окрестности, но и самыя сѣверныя части страны, покатыя къ Сѣверному Ледовитому океану и пользующіяся вліяніемъ тепловатой струи Гольфстрема, имѣютъ среднюю температуру выше точки замерзанія. Изъ всѣхъ странъ на свѣтѣ, находящихся подъ одною широтою съ Финляндіею, только Скандинавскій полуостровъ имѣетъ болѣе умѣренный климатъ.

Своимъ относительно умѣреннымъ климатомъ Финляндія обязана окружающимъ ее морямъ, которыя только въ крайне исключительныхъ случаяхъ замерзаютъ. Между тѣмъ какъ изотеры Финляндіи почти тѣ же, что въ Архангельской и Олонецкой губерніяхъ, изохимены же, напротивъ, отсюда идутъ прямо на юго-востокъ, вслѣдствіе чего Улеаборгъ имѣетъ одинаковую среднюю температуру съ Саратовымъ, Гельсингфорсъ и Або—почти одинаковую съ Астраханью.

Естественная производительность страны дала въ 1889 году: лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ 1.661.700 куб. метровъ, древесной массы 16.917.900 килограммовъ, 18.119.819 гектолитровъ картофелю и зерна и 2.860.195 килограммовъ льна и пеньки.

Годовой оборотъ промышленныхъ производительныхъ силъ Княжества равняется 114.660.687 маркамъ. Наиболѣе важнѣйшіе предметы этой производительности состав-

*) См: Statistisk årsbok för Finland 1891; XX. Jernvägs-statistik för. år. 1890; «Желѣзнодорожное Дѣло», 1882 г. № 18; Труды Высочайше учрежденной Коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

ляютъ: лѣсопильные заводы, деревотеречные, дерево-полировочные заводы, заводы, приготовляющіе древесную массу и целлюлозу, тоже бумажныя фабрики, дубильные и кожевенные заводы, машинные и плавильные заводы, пивоваренные и сахарорафинировочные заводы, табачныя фабрики, льнопрядильныя мануфактуры, перегоночные заводы и мельницы.

Годовой торговый оборотъ за 1889 годъ составлялъ 102.737.000 марокъ по вывозу и 133.480.000 марокъ по ввозу произведеній; причемъ странами, за исключеніемъ Россіи, съ коими Финляндія совершила наибольшій оборотъ, были: по отношенію экспорта—Великобританія, въ которую вывезено товара на 23.104.000 марокъ, а по отношенію импорта—Германія, доставившая въ Финляндію свои произведенія на 38.122.000 марокъ.

Предметами вывоза изъ Финляндіи наиболѣе важными по суммѣ были:

Лѣсные матеріалы на сумму	43.080.100	марокъ.
Масло	15.731.300	»
Бумага и картонъ	6.256.400	»
Хлѣбъ въ зернѣ	5.423.100	»
Ткани	4.351.300	»

Предметами же ввоза наиболѣе выдающимися по суммѣ:

Мука и крупа на сумму	16.570.000	марокъ.
Кофе » »	10.892.700	»
Ткани » »	8.127.000	»
Желѣзо и сталь » »	7.086.200	»
Хлопокъ » »	5.738.000	»
Кожа и кожевенныя издѣлія	5.075.300	»

Достаточно взглянуть на карту Финляндіи, чтобы убѣдиться, что, начавъ желѣзнодорожную сѣть отъ столицы Имперіи, правительство Финляндское повело свою главную линію вообще параллельно берегамъ Финскаго и Ботническаго заливовъ и въ каждый болѣе или менѣе значительный портъ отдѣлило отъ этой линіи вѣтвь; затѣмъ оно соединило съ этою магистралью, а слѣдовательно и съ выходами въ море, и нѣкоторые болѣе отдаленные внутренніе города.

II. Развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ за періодъ—1862 по 1890 годъ.

Къ 1-му декабря года.	Общая длина въ километрахъ			Число станцій и остановочныхъ пунктовъ.	Число связанныхъ рельсами городовъ въ Финляндіи.
	Правительственныхъ жел. дор.	Частныхъ жел. дор.	Общій итогъ.		
1862	107	—	107	8	2
1863	110	—	110	10	2
1864	110	—	110	13	2
1865	111	—	111	14	2
1866	111	—	111	14	2
1867	111	—	111	14	2
1868	111	—	111	14	2
1869	170	—	170	20	2
1870	485	—	485	45	3
1871	491	—	491	46	3
1872	491	—	491	46	3
1873	493	149	642	61	4
1874	493	182	675	63	6
1875	645	33	678	64	6
1876	855	33	888	83	8

1877	855	33	888	85	8
1878	855	33	888	86	8
1879	855	33	888	88	8
1880	855	33	888	88	8
1881	855	33	888	89	8
1882	855	33	888	91	8
1883	1,162	33	1,195	112	9
1884	1,162	33	1,195	112	9
1885	1,181	33	1,214	115	10
1886	1,525	33	1,558	122	12
1887	1,540	33	1,573	126	13
1888	1,540	33	1,573	126	13
1889	1,823	33	1,856	148	15
1890	1,876	33	1,909	154	16

Эксплоатировалось, въ среднемъ, въ теченіи 1890 года—1.835,914 километровъ.

Время открытія дорогъ для движенія.

1. С.-Петербургъ-Гельсингфорсъ-тавастгусская	17 Марта	1862	года.
2. Ганге-хювингская	8 Октября	1873	»
3. Або-Таммерфорсъ-тавастгусская	22 Іюня	1876	»
4. Таммерфорсъ-вазасская	29 Сентября	1883	»
5. Естермюра-улеаборгская	29 Октября	1886	»
6. Саволакская	1 Октября	1889	»

Распредѣленіе рельсовыхъ путей. Уложено:

на главныхъ путяхъ	1.801,947	1.875,575 километра.
» второстепенныхъ	73,628	
» разъѣздныхъ, запасныхъ и другихъ служебныхъ	283,863	километра или болѣе 15%
Итого	2.159,438	километра.

Конструктивныя подробности. Ширина колеи—1,524 метра на всѣхъ линіяхъ. Рельсы по преимуществу стальные и только на протяженіи 519,88 километра желѣзные. Предѣльный уклонъ=16—20‰ встрѣчается лишь на двухъ линіяхъ Гельсингфорсъ-Тавастгусъ-С.-Петербургъ и Саволакской, на остальныхъ же линіяхъ предѣльный уклонъ 11—15‰. Наименьшій радіусъ кривыхъ=296,91 метра.

Общая стоимость сѣти къ концу 1890 г.

Первоначальный строительный капиталъ равнялся . . .	123.849.306,63 марокъ.
Затрачено по 31-е Декабря 1890 г. на сѣть	19.309.201,30 »
что составляетъ въ общемъ	143.158.507,93 марокъ.
а въ среднемъ на одинъ километръ пути всей сѣти	76.327,80 марокъ.

Средняя же стоимость километра по линіямъ выражается слѣдующимъ образомъ.

1. Линія Гельсингфорсъ-тавастгусъ-С.-Петербургъ	=	109.547 марокъ.
2. » Ганге-хювингская	=	74.521 »
3. » Або-таммерфорсъ-тавастгусская	=	99.498 »
4. » Таммерфорсъ-вазасская	=	50.765 »
5. » Естермюра-улеаборгская	=	55.826 »
6. » Саволакская	=	57.492 »

Стоимость подвижнаго состава включена въ общую стоимость сѣти.

Подвижной составъ сѣти. Въ 1890 году на всей сѣти дѣйствовало:

Паровозовъ . . . . . 151 шт.,

или 0,08 паровоза на 1 километръ пути.

Пассажирскихъ вагоновъ . . . . . 370 шт.,

представляющихъ 12.393 мѣста, что на 1 километръ эксплоатированнаго пути составляетъ 6,61 мѣстъ.

Товарныхъ вагоновъ . . . . . 3.594 шт.,

имѣющихъ 7.169 осей и подымающихъ, въ сложности, 27.757 тоннъ, что на одинъ вагонъ составитъ 7,72 тонны, а на ось 3,87 тонны. Подъемная способность сѣти на 1 километръ—14,80 тоннъ.

III. Работа подвижнаго состава въ 1890 году.

Пробѣгъ поѣздовъ. Пассажирскіе поѣзды сдѣлали . . 2.353.148 поѣздо-клм.

Товаропассажирскіе, товарные и воинскіе поѣзды сдѣлали . . . . . 1.396.490 поѣздо-клм.

А всего поѣзды сдѣлали . . . . . 3.749,638 поѣздо-клм.

Пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ по своимъ и чужимъ линіямъ. Сдѣлано вообще вагоно-километровъ 15.682.400 или 39.975.900 осе-километровъ, что въ среднемъ составляетъ на каждый вагонъ 42.385 километровъ пробѣга, а на ось 44.074 километра.

Пробѣгъ товарныхъ вагоновъ по своимъ и чужимъ линіямъ. Сдѣлано вообще километровъ 39.095.200 или 78.979.200 осе-километровъ, что въ среднемъ составитъ на каждый вагонъ 10.878 километровъ пробѣга, а на ось—11.017 километровъ.

Пробѣгъ своихъ и чужихъ пассажирскихъ вагоновъ по сѣти. Сдѣлано всего пассажиро-вагоно-километровъ 16.003.600, или 40.940.000 осе-километровъ, что въ среднемъ составитъ на каждый километръ пути 8.717 вагоно-километровъ и 22.299 осе-километровъ.

Пробѣгъ своихъ и чужихъ товарныхъ вагоновъ по сѣти. Сдѣлано всего товаро-вагоно-километровъ 39.191.400, или 79.281.200 осе-километровъ, что въ среднемъ на каждый километръ пути составитъ 21.347 вагоно-километровъ и 43.184 осе-километровъ.

Пробѣгъ почтовыхъ вагоновъ. Сдѣлано всего 1.374.400 вагоно-километровъ, или 3.606.800 осе-километровъ.

Общій пробѣгъ вагоновъ по сѣти. Сдѣлано вообще вагоно-километровъ 56.569.400 или 123.828.000 осе-километровъ, что въ среднемъ на одинъ километръ пути составляетъ вообще вагоно-километровъ 30.813 и 67.448 осе-километровъ.

Суточное движеніе на все разстояніе въ среднемъ по всей сѣти, выражаемое отношеніемъ пассажирскаго движенія къ товаро-пассажирскому, товарному и воинскому, составляетъ 3,12: 1,89.

IV. Движеніе пассажировъ и грузовъ въ 1890 году.

Пассажиры: Общее число пассажировъ, проѣхавшихъ по всей сѣти, 2.541.642 чел.

Изъ нихъ проѣхало:

въ I-мъ классѣ	18.093 чел.
во II-мъ »	339.526 »
въ III-мъ »	2.134.687 »
съ льготными билетами	49.336 »

Сдѣлано пассажирами 126.075.500 пассажиро-километровъ. Средній проѣздъ одного пассажира 49,60 километровъ. Въ среднемъ на километръ приходится 68.672 пассажиро-километровъ. Въ среднемъ на вагонъ приходится пассажировъ 7,88. Въ среднемъ на ось приходится пассажировъ 3,08. Число занятыхъ мѣстъ по отношенію къ свободнымъ 23,53%.

Грузы: Общее количество груза, перевезеннаго по сѣти, 955.913 тонны.

Въ томъ числѣ:

багажа	2.372 тонны
товаровъ большой скорости	3.100 »
» малой »	946.689 »
скота	3.752 »

и сдѣлано 104.051.963 тонны километровъ, что составляетъ на километръ пути 56.676 тоннъ. Средній пробѣгъ одной тонны равняется 108,85 километрамъ. Средняя нагрузка вагона была 2,65 тонны, а оси 1,31 тонны. Полезный грузъ по отношенію къ грузоподъемности товарныхъ вагоновъ равняется 34,33%.

Изъ перевезенныхъ по всей сѣти грузовъ главное мѣсто по наибольшему количеству принадлежитъ мѣстнымъ произведеніямъ, составляющимъ 32,80% общаго количества товарныхъ перевозокъ, второе—дровамъ, составляющимъ 15,93% всего груза, а затѣмъ идутъ: кирпичъ—10,77%, и хлѣбъ, въ разныхъ видахъ, 7,25% всѣхъ товарныхъ перевозокъ.

V. Тарифы.

Кромѣ сезонныхъ билетовъ, плата за перевозку пассажировъ исчисляется и взимается въ слѣдующихъ размѣрахъ:

СЪ КАЖДАГО ЛИЦА.	Съ километра. Пенни.	Копѣекъ.
Въ вагонахъ I класса	10	4
» » II »	6,5	2,5
» » III » пассажирск. и смѣшан. поѣздовъ.	4,5	1,5
» » III » товарнаго поѣзда	3	1,2

Наименьшая плата, безъ различія разстоянія, составляетъ для пассажировъ всѣхъ возрастовъ: въ I классѣ 1 марку 20 пенни или 50 коп., во II классѣ 70 пенни или 30 коп. и въ III классѣ 50 пенни или 20 коп.

При проѣздѣ разстояній свыше 100 до 1000 километровъ включительно разрѣшается скидка въ возрастающейся по величинѣ разстоянія прогрессіи такимъ образомъ, что процентъ скидки за каждое разстояніе составляетъ одну двадцать-пятую часть (4%) числа километровъ даннаго разстоянія. За всѣ же разстоянія свыше 1.000 километровъ величина скидки составляетъ 40 процентовъ.

Съ платы за билеты I и II класса взимается государственный сборъ въ размѣрѣ 25%, а съ платы за билеты III класса 15%.

Пассажиръ имѣетъ право безплатно везти съ собою до 25 килограммовъ багажа; за перевѣсъ платится по 2 пенни или 0,8 коп. за каждую начинающуюся пятерицу килограммовъ и каждый начинающійся десятокъ километровъ.

Товаръ перевозится какъ *посылки* или *спѣшный товаръ* въ поѣздахъ большой скорости, или же какъ *обыкновенный товаръ* въ поѣздахъ малой скорости, смѣшанныхъ и товарныхъ.

Посылки допускаются вѣсомъ не свыше 50 килограммовъ и въ объемѣ не болѣе половины кубическаго метра; допускаются исключенія.

Товары девятаго и десятаго разрядовъ перевозятся въ открытыхъ вагонахъ. Въ случаѣ желанія отправителя, грузъ покрывается брезентами за плату по 10 пенни за каждый вагонъ и начинающійся десятокъ километровъ.

VI. Личный составъ сѣти.

Высшихъ агентовъ въ Центральномъ правленіи сѣти . . . . . 6 лицъ.
Служащихъ и рабочихъ:
Служащихъ въ управленіяхъ дорогъ . . . . . 146 чел.
съ годовымъ расходомъ на нихъ въ 477.537 марокъ.
Служащихъ по службѣ содержанія и надзора за путемъ . 744 чел.
Рабочихъ . . . . . 866 »

Всего . . . 1.610 чел.
съ годовымъ расходомъ на нихъ въ 1.227.623 марки *).
Служащихъ по службѣ движенія . . . . . 1.250 чел.
Рабочихъ . . . . . 68 »

Всего . . . 1.318 чел.
съ годовымъ расходомъ на нихъ въ 1.925.864 марки *).
Служащихъ по службѣ тракціи и подвижнаго состава . . . . . 472 чел.
Рабочихъ . . . . . 557 »

Всего . . . 1.029 чел.
съ годовымъ расходомъ на нихъ въ 1.313.280 марокъ *).

Общій итогъ личнаго состава всей сѣти: Служащихъ . . . . . 2.612 чел.
Что составляетъ въ среднемъ на одинъ километръ пути . . . . 1,42 чел.
Рабочихъ . . . . . 1.491 чел.
что составляетъ въ среднемъ на одинъ километръ пути—0,81 чел.

Годовой же расходъ на всѣхъ служащихъ и рабочихъ=4.989.304 *) маркамъ; что на километръ пути всей сѣти составляетъ 2.718 *) марокъ.

Для всей сѣти финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣется одна пенсіонная касса, называемая пенсіонной кассой Финляндскихъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ. Къ 1-му Января 1890 года въ этой кассѣ состояло 759.415 марокъ. Въ продолженіи 1890 года получено членскихъ взносовъ 78.054 марки, дано желѣзными дорогами 44.422 марки; кромѣ того, случайныхъ поступленій было 46.131 марка, такъ что всего поступило въ 1890 году въ счетъ пенсіоннаго капитала 168.607 марокъ. Расходы на выдачу пенсій въ теченіи 1890 года были всего 28.013 марокъ, изъ коихъ собственно на пенсіи выдано на всю сѣть 23.685 марокъ и разныхъ расходовъ сдѣлано на 4.328 марокъ.

Затѣмъ къ 31-му Декабря пенсіонный капиталъ равнялся 900.010 маркамъ. Среднее число участниковъ равняется 2.050 лицамъ, а число получившихъ въ означенный годъ пенсію составляло 131 человѣкъ.

Скорбная статистика желѣзнодорожной сѣти за 1890 годъ. Несчастныхъ случаевъ произошло:

на пути . . . . . 20 случаевъ.
на станціяхъ и остановкахъ . . . . 12 »

Итого . . . 32 случая.

*) Приблизительно.

При этомъ *пассажировъ*, пострадавшихъ по собственной винѣ или неосторожности, было убито 6, ранено 2, что составляетъ на 100.000 перевезенныхъ пассажировъ— убитыхъ 0,24, раненыхъ 0,08; на 100.000 пройденныхъ тонно-километровъ— убитыхъ 0,005, раненыхъ 0,002, а на 100.000 сдѣланныхъ поѣздо-километровъ—убитыхъ 0,16, раненыхъ 0,05, человѣкъ.

Служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, пострадавшихъ по своей винѣ или неосторожности, было убито 6, ранено 2 человѣка, что составляетъ на 100.000 сдѣланныхъ поѣздо-километровъ—убитыхъ 0,16, а раненыхъ 0,05 человѣкъ.

Посторонних лицъ, пострадавшихъ по своей винѣ или неосторожности, убито 14 *) и ранено 2, что на 100.000 сдѣланныхъ поѣздо-километровъ составитъ—0,37 чел.

Вообще же въ эксплоатаціонный 1890 годъ было убитыхъ 26 человѣкъ, что составляетъ на 100.000 поѣздо-километровъ—0,69 человѣка, а раненыхъ 6 человѣкъ, что составляетъ на 100.000 поѣздо-километровъ—0,16 человѣка.

VII. Финансовые результаты эксплоатаціи.

Фондъ путей сообщенія. Въ Финляндіи имѣется особый фондъ путей сообщенія, въ который поступаютъ всѣ доходы съ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ и каналовъ. Изъ этого фонда покрываются расходы по содержанію и эксплоатаціи названныхъ путей сообщенія и производится ежегодная уплата процентовъ и погашенія по сдѣланнымъ займамъ, причемъ не только поступленія отъ желѣзныхъ дорогъ не смѣшиваются съ поступленіями отъ каналовъ, но по каждой желѣзной дорогѣ поступленія, а также погашенія учитываются особо, отдѣльно отъ другихъ желѣзныхъ дорогъ, и финляндское правительство въ доходъ своей казны изъ сборовъ желѣзныхъ дорогъ ничего не взимаетъ.

Финляндское правительство, устроивая свои желѣзныя дороги, вовсе не предполагало получать отъ ихъ эксплоатаціи какой-либо доходъ, такъ какъ весь чистый доходъ съ нихъ оно оставляетъ желѣзнымъ дорогамъ на ихъ чрезвычайные расходы и на погашеніе сдѣланнаго для нихъ займа. Остатокъ обращается на сооруженіе новыхъ дорогъ, и, кромѣ того, дополнительныя на этотъ предметъ средства разрѣшаются, какъ правительствомъ, такъ и земскими чинами.

Вознагражденіе страны за устройство и содержаніе желѣзнодорожной сѣти Финляндіи находится не въ прямыхъ выгодахъ, а въ косвенныхъ, приносимыхъ желѣзными дорогами государственному хозяйству. Смѣта расходовъ по этимъ путямъ вносится въ общую роспись Сейма.

Валовой доходъ по всей сѣти въ 1890 году.

Съ пассажирскаго движенія выручено . . .	5.024.412	марокъ.
Изъ нихъ I-ый классъ далъ	108.077	»
II-ой » »	1.232.031	»
III-ій » »	3.434.321	»
и по льготнымъ билетамъ . . .	249.983	»

Въ среднемъ на одинъ километръ пути приходится 2.737 мар., на одного пассажира 1,98 а на пассажиро-километръ 0,0399 мар.

Съ товарнаго движенія выручено	6.631.507	марокъ.
Изъ нихъ на багажъ приходится	124.197	»
За товары большой скорости	136.716	»
» » малой »	6.274.486	»
За багажъ	96.108	»

*) Въ томъ числѣ 8 самоубійцъ.

Въ среднемъ на одинъ километръ пути приходится 3.612 мар., на одну перевезенную тонну 6,94 мар., а на тонну-километръ 0,0637 мар.

Съ разныхъ статей дохода выручено . . . . . 175.215 марокъ.
что составляетъ % общаго дохода.

Итого общій валовой доходъ . . . . . 11.831.134 марки,
что составляетъ въ среднемъ на одинъ километръ пути 6.444 мар. валоваго дохода, на поѣздо-километръ 3,1553 мар., на вагоно-километръ 0,2091 мар., а на осе-километръ 0,0955 мар.

Общіе эксплоатаціонные расходы на всю сѣть:

Содержаніе общей администраціи	705.466	мар.	
что на километръ пути составитъ	384	»	въ % — 9,85.
Служба эксплоатаціи и движенія	2.167.844	»	
что на километръ пути составитъ	1.181	»	въ % — 30,26.
Служба ремонта пути и надзора за нимъ . . .	2.163.616	»	
что на километръ пути составитъ	1.179	»	въ % — 30,21.
Служба тракціи и подвижнаго состава	2.126.197	»	
что на километръ пути составитъ	1.158	»	въ % — 29,68.

Общій итогъ расходовъ . . . . . 7.163.123 мар.
что на километръ пути составитъ 3.902 мар., на поѣздо-километръ — 1,9104 мар., на вагоно-километръ 0,1266 мар., а на осе-километръ 0,0578 мар.

Отношеніе расходовъ къ валовому доходу сѣти = 60,54 %.

Чистый доходъ. Избытокъ дохода надъ расходомъ по всей сѣти финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1890 году равняется + 4.668.011 маркамъ, что на одинъ километръ пути составитъ + 2.542 мар. Такимъ образомъ проценты на строительный капиталъ составляютъ 3,31 % интереса. Изъ чистаго дохода со всей сѣти финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ, равнаго 4.668.011 маркамъ, на улучшеніе сѣти отнесено 2.658.626 марокъ, такъ что въ Государственное Казначейство въ фондъ желѣзныхъ дорогъ за счетъ желѣзнодорожной сѣти поступило 2.009.385 марокъ.

VIII. Доходность сѣти финляндскихъ правительственныхъ жел. дорогъ.

Доходность всей сѣти за 16 лѣтъ даетъ слѣдующую картину:

Годы.	Длина сѣти.	Валовой доходъ: съ пассажировъ.	Валовой доходъ: съ товаровъ.	Валовой доходъ: съ разныхъ предметовъ.	Общій итогъ.	Общій расходъ.	Чистый доходъ.
		Въ тысячахъ марокъ.					
1873 . .	640	1.819	1.873	67	3.759	3.046	+713
1874 . .	675	2.061	2.362	86	4.509	3.867	+642
1875 . . .	678	2.368	2.771	166	5.305	5.012	+293
1876 . . .	888	3.028	3.608	242	6.878	6.205	+673
1877 . . .	888	2.730	3.895	160	6.785	6.268	+517
1878 . . .	888	2.675	3.476	183	6.334	5.329	+1.005
1879 . . .	888	2.648	3.115	347	6.110	4.329	+1.781
1880 . . .	888	2.898	3.699	288	6.885	4.276	+2.609
1881 . . .	888	2.949	3.896	396	8.235	4.816	+2.419
1882 . . .	888	3.074	4.591	252	7.917	5.100	+2.817

1883 . . .	1.195	3.054	4.217	373	7.644	5.523	+2.321
1884 . . .	1.195	3.302	4.355	188	7.845	5.323	+2.322
1885 . . .	1.214	3.417	4.906	127	8.450	5.589	+2.861
1886 . .	1.558	3.445	4.632	123	8.200	5.216	+2.984
1887 . . .	1.573	3.597	4.665	120	8.382	5.386	+2.996
1888 . . .	1.573	3.914	5.565	147	9.626	5.946	+3.680
1889 . . .	1.858	4.265	6.080	144	10.489	6.229	+4.260
1890 . . .	1.909	5.191	6.487	153	11.831	7.163	+4.668
		40,7%	57,8%	1,5%	100		

Отчета по частнымъ линіямъ финляндской желѣзнодорожной сѣти не имѣется.

IX. Общая характеристика финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ и ихъ особенности.

Въ Финляндіи вопросъ о дешевой постройкѣ желѣзныхъ дорогъ разрѣшенъ удачно. Тамъ съ первыхъ же шаговъ желѣзнодорожнаго строительства начало бережливости было положено въ основу всего дѣла, и въ послѣдующее время видно неуклонное стремленіе дать этому началу возможно широкое примѣненіе. Финляндская система постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ имѣетъ за себя практическій опытъ многихъ лѣтъ, и слѣдовательно результаты, ею достигнутые, не могутъ быть отнесены на счетъ какихъ-нибудь случайностей.

Продольная профиль финляндскихъ жж. дд., въ соотвѣтствіи съ характеромъ поверхности страны, представляетъ весьма значительное преобладаніе подъемовъ и скатовъ надъ горизонтальными частями.

Устройство полотна на этихъ дорогахъ составляетъ самую дорогую статью постройки, по причинѣ труднаго вообще грунта; канавы полотна тщательно вымащиваются, откосы выемокъ и насыпей, гдѣ это требуется, укрѣпляются въ предупрежденіе поврежденія отъ дождей и разливовъ. Размѣры полотна въ Финляндіи въ насыпи отъ 2,7 до 2,30 саж., въ выемкахъ 4,3 и 2,85 саж., въ скалѣ 2,7 и 2,10 саж.; такіе размѣры профилей дали возможность строителямъ дорогъ значительно сократить количество земляныхъ работъ, безъ ущерба для солидности сооруженія. Вмѣстѣ съ тѣмъ они весьма удачно воспользовались природнымъ богатствомъ страны—гранитомъ для постройки искусственныхъ сооруженій и выработали типъ постройки, соединяющій въ себѣ прочность съ дешевизною. Такъ, напримѣръ:

Каменные устои мостовъ сложены изъ большихъ параллелопипедическихъ гранитныхъ камней съ грубой обтеской, безъ раствора, а лишь съ расшивкой швовъ на цементѣ (циклопская кладка). Гдѣ встрѣчается скалистый грунтъ у поверхности земли, основаніе кладется прямо на немъ, на песчаномъ же грунтѣ основаніе опускаютъ на глубину 0,9 саж. ниже линіи промерзанія. Хорошій грунтъ укрѣпляется сваями и бетоннымъ слоемъ; вездѣ, гдѣ возможно забивать сваи, устои ограждаются шпунтовымъ рядомъ.

Откосы насыпей при устояхъ укрѣплены сухой кладкой изъ большихъ камней, придающей имъ прочность и охраняющей устои отъ подмывовъ.

Быки построены тоже изъ большихъ гранитныхъ камней, какъ и устои, но на цементномъ растворѣ. Пролетныя части мостовъ желѣзныя. Такой способъ устройства устоевъ и быковъ, благодаря близости и избытку строительнаго матеріала, при искусствѣ мѣстныхъ жителей въ обработкѣ гранита, далъ возможность построить мосты просто и сравнительно дешево.

При постройкѣ финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ считалось какъ бы нормой протяженіе запасныхъ путей, равное 10% общаго протяженія линіи. Съ открытіемъ же эксплоатаціи дорогъ протяженіе запасныхъ путей постепенно увеличивалось, до 19% (линія С.-Петербургъ-Гельсингфорсъ-Тавастгусъ).

При устройствѣ верхняго строенія на финляндскихъ желѣзныхъ дорогахъ, въ видахъ сокращенія расходовъ эксплоатаціи, употребляютъ большое количество балласта, а именно на версту протяженія употреблено балласта отъ 360 куб. саж. (линія С.-Петербургъ-Гельсингфорсъ) до 274 куб. саж. (линія Таммерфорсъ-Ваза-Николайштадтъ).

Сторожевые дома на финляндскихъ желѣзныхъ дорогахъ находятся вообще на разстояніи 2—6 километровъ одинъ отъ другого, а на линіяхъ слабаго движенія будки расположены въ разстояніи 5—7 километровъ. Для огражденія пути отъ скота, на старыхъ участкахъ вдоль линіи по обѣимъ сторонамъ устроена изгородь на всемъ протяженіи дороги. По новымъ же линіямъ землевладѣльцы за извѣстное вознагражденіе приняли эту повинность на себя или же обязались своими пастухами недопускать скотъ къ пути. Количество переѣздовъ ничѣмъ не ограничивается и устройство ихъ не встрѣчаетъ никакихъ препятствій со стороны желѣзнодорожной администраціи, когда по мѣстнымъ обстоятельствамъ является потребность въ новыхъ переѣздахъ; но особые сторожа полагаются только у переѣздовъ, устроенныхъ на городскихъ улицахъ, на почтовыхъ и большихъ дорогахъ и шоссе. На всѣхъ же остальныхъ переѣздахъ— а таковыхъ множество—проѣзжіе сами обязаны открывать и затворять переѣзды.

Казармъ на линіи вовсе не имѣется, и ремонтные рабочіе помѣщаются на станціяхъ, въ двойныхъ будкахъ, а большею частью у себя, въ деревняхъ.

Размѣщеніе станцій на финляндскихъ желѣзныхъ дорогахъ обусловливается мѣстными потребностями и потому разстояніе между станціями довольно незначительное— отъ 9—14 километровъ.

Станціонныя постройки возводятся частью деревянныя, частью каменныя, всегда на хорошо уложенномъ гранитномъ цоколѣ. На внутреннюю отдѣлку зданія обращается особенное вниманіе, для уменьшенія расходовъ по ремонту во время эксплоатаціи. Остальныя постройки на станціяхъ, какъ-то—пассажирскія и товарныя платформы, пакгаузы, склады, погреба, сооружаются соразмѣрно дѣйствительной въ нихъ потребности. Въ паровозныхъ зданіяхъ на каждый паровозъ приходится отъ 1 до 1,20 стойла.

Водоснабженіе на значительныхъ станціяхъ паровое, и въ размѣрѣ большемъ, чѣмъ то требуется для нынѣ пропускаемыхъ дорогами поѣздовъ. Главныя мастерскія находятся въ Гельсингфорсѣ, гдѣ сосредоточивается весь капитальный ремонтъ паровозовъ и вагоновъ правительственной сѣти. Для малаго ремонта подвижнаго состава имѣются малыя мастерскія въ С.-Петербургѣ, Выборгѣ, Або, Ганге, Улеаборгѣ, Николайстадтѣ, Куопіо и Вазѣ.

Принадлежностями путей и станцій, какъ-то семафорами, дисками, переводами, поворотными кругами, подъемными кранами, вѣсовыми помостами, инструментами для ремонта пути и проч., финляндскія дороги снабжены въ достаточномъ количествѣ.

Подвижнымъ составомъ разные участки финляндскихъ дорогъ снабжены пропорціонально потребностямъ эксплоатаціи на каждомъ изъ нихъ.

Слѣдуетъ упомянуть, что Управленіе финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ цѣлью предоставленія товаро-отправителямъ удобствъ при отправкѣ и полученіи товаровъ изъ заграницы, отчасти само построило пристани, отчасти же отпускало общинамъ пособіе на постройку ихъ, въ Гельсингфорсѣ, Ганге, Лаппвикъ, Або, Вазѣ, Николайстадтѣ, Якобстадтѣ, Гамла-Карлебю, Улеаборгѣ и Коткѣ, со всѣми необходимыми приспособленіями для нагрузки и выгрузки, и соединило ихъ съ рельсовыми путями.

Кромѣ того, желѣзнодорожная сѣть соединена съ внутренними водяными системами посредствомъ построенныхъ для этой цѣли пристаней, съ проложенными къ нимъ боковыми вѣтвями, у Весіярви, Вильманстранда, Выборга, Тавастгуса, Таммерфорса, Этсери, Орівеси, Гиллосенсальми, С. Михеля, Исвеси и Куопіо.

Въ интересахъ промышленности финляндское правительство не останавливается

передъ необходимыми затратами. Равнымъ образомъ, для избѣжанія лишнихъ расходовъ по эксплоатаціи, нѣкоторыя части строительныхъ работъ производятся съ такимъ разсчетомъ, что хотя стоятъ нѣсколько дороже, но за то долгое время не нуждаются въ поправкахъ и дополнительныхъ работахъ; тогда какъ другія строительныя работы, которыя могутъ быть исполнены впослѣдствіи, когда необходимость ихъ будетъ указана опытомъ, отлагаются до наступленія дѣйствительной надобности въ нихъ, и вслѣдствіе того страна не несетъ непроизводительныхъ расходовъ, могущихъ доставить пользу только въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ.

Принятая въ Финляндіи организація желѣзнодорожнаго управленія оказываетъ немаловажное вліяніе на сокращеніе расходовъ по эксплоатаціи.

Какъ выше было упомянуто, всѣ финляндскія жел. дороги, за исключеніемъ 33 километровъ, построенныхъ и эксплоатируемыхъ частнымъ обществомъ, принадлежатъ правительству Великаго Княжества. Общее управленіе всей сѣти, протяженіемъ 1875 километровъ, подчинено Хозяйственному департаменту Сената и состоитъ изъ—Главнаго директора, его помощника и четырехъ членовъ, изъ которыхъ каждый завѣдуетъ вмѣстѣ съ тѣмъ отдѣльной службой по эксплоатаціи дорогъ, а именно: директоръ общаго управленія завѣдуетъ отдѣленіемъ общаго управленія, директоръ движенія завѣдуетъ службой движенія, директоръ ремонта завѣдуетъ инженернымъ отдѣленіемъ, а директоръ машиннаго отдѣленія (тяги) завѣдуетъ службой тяги. Отъ Главнаго директора, назначаемаго Его Императорскимъ Величествомъ по представленію Хозяйственнаго департамента Сената, требуется, чтобы онъ былъ свѣдущъ въ техникѣ желѣзнодорожнаго дѣла. Помощникъ директора и прочіе члены назначаются Сенатомъ, по представленію Управленія желѣзныхъ дорогъ, причемъ отъ директора общаго управленія требуется опытность въ юридическихъ и административныхъ дѣлахъ, а также выдержаніе экзамена изъ общаго права; прочіе же директоры должны обладать техническими знаніями—каждый по своей спеціальности. Точно также помощникъ Главнаго директора (инспектора нѣтъ) долженъ имѣть техническое образованіе. Второстепенные и низшіе штатные служащіе назначаются частью Управленіемъ, частью единолично Главнымъ директоромъ или директорами службъ. Весь штатный персоналъ желѣзнодорожной администраціи числится на коронной службѣ и пользуется ея преимуществами.

Въ Финляндіи правленіе и управленіе дорогъ соединены въ одномъ учрежденіи такимъ образомъ, что лица, непосредственно завѣдующія разными отдѣлами эксплоатаціи и близко поэтому знакомыя съ положеніемъ дорогъ и ихъ насущнѣйшими нуждами, являются вмѣстѣ съ тѣмъ руководящею силою во всѣхъ вопросахъ желѣзнодорожнаго дѣла. При такомъ способѣ управленія выигрываютъ порядокъ, простота отношеній и ясность правъ, обязанностей и отвѣтственности каждаго члена въ составѣ желѣзнодорожной администраціи, а сверхъ того значительно сокращаются расходы по управленію.

По общему правилу, всѣ должностныя лица, до послѣдняго служителя включительно, если они исправно и усердно исполняли свои обязанности, въ правѣ черезъ каждыя 5 лѣтъ получить опредѣленную прибавку къ содержанію, присвоенному ихъ должности, 2 или даже 3 раза, т. е. черезъ 5, 10 и 15 лѣтъ, причемъ эта прибавка даже для самыхъ низшихъ должностей выражается суммой отъ 20 до 75% получаемаго ими жалованья. На практикѣ прибавку получаютъ всѣ, кто въ теченіе указаннаго срока не подвергался штрафамъ или другимъ взысканіямъ за небрежное исполненіе своихъ обязанностей и иные служебные проступки. Поэтому служащіе, съ одной стороны, чрезвычайно дорожатъ своими мѣстами,—даже тѣ, которые не могутъ разсчитывать на повышеніе въ должности, такъ какъ они при продолжительной безпорочной службѣ получаютъ значительное добавочное содержаніе, а съ другой,—въ силу той же самой причины, они прилагаютъ всевозможныя старанія, чтобы не подвергнуться штрафу или другому взысканію по службѣ и черезъ то не лишиться права на добавочное содержаніе. За особыя же отличія прибавка къ содержанію, по представленію подлежащаго начальства, можетъ быть назначена даже черезъ болѣе краткій срокъ, что также въ сильной степени поощряетъ служащихъ къ усердному и во всѣхъ отношеніяхъ безупречному исполненію обязанностей.

передъ необходимыми затратами. Равнымъ образомъ, для избѣжанія лишнихъ расходовъ по эксплоатаціи, нѣкоторыя части строительныхъ работъ производятся съ такимъ разсчетомъ, что хотя стоятъ нѣсколько дороже, но за то долгое время не нуждаются въ поправкахъ и дополнительныхъ работахъ; тогда какъ другія строительныя работы, которыя могутъ быть исполнены впослѣдствіи, когда необходимость ихъ будетъ указана опытомъ, отлагаются до наступленія дѣйствительной надобности въ нихъ, и вслѣдствіе того страна не несетъ непроизводительныхъ расходовъ, могущихъ доставить пользу только въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ.

Принятая въ Финляндіи организація желѣзнодорожнаго управленія оказываетъ немаловажное вліяніе на сокращеніе расходовъ по эксплоатаціи.

Какъ выше было упомянуто, всѣ финляндскія жел. дороги, за исключеніемъ 33 километровъ, построенныхъ и эксплоатируемыхъ частнымъ обществомъ, принадлежатъ правительству Великаго Княжества. Общее управленіе всей сѣти, протяженіемъ 1875 километровъ, подчинено Хозяйственному департаменту Сената и состоитъ изъ—Главнаго директора, его помощника и четырехъ членовъ, изъ которыхъ каждый завѣдуетъ вмѣстѣ съ тѣмъ отдѣльной службой по эксплоатаціи дорогъ, а именно: директоръ общаго управленія завѣдуетъ отдѣленіемъ общаго управленія, директоръ движенія завѣдуетъ службой движенія, директоръ ремонта завѣдуетъ инженернымъ отдѣленіемъ, а директоръ машиннаго отдѣленія (тяги) завѣдуетъ службой тяги. Отъ Главнаго директора, назначаемаго Его Императорскимъ Величествомъ по представленію Хозяйственнаго департамента Сената, требуется, чтобы онъ былъ свѣдущъ въ техникѣ желѣзнодорожнаго дѣла. Помощникъ директора и прочіе члены назначаются Сенатомъ, по представленію Управленія желѣзныхъ дорогъ, причемъ отъ директора общаго управленія требуется опытность въ юридическихъ и административныхъ дѣлахъ, а также выдержаніе экзамена изъ общаго права; прочіе же директоры должны обладать техническими знаніями—каждый по своей спеціальности. Точно также помощникъ Главнаго директора (инспектора нѣтъ) долженъ имѣть техническое образованіе. Второстепенные и низшіе штатные служащіе назначаются частью Управленіемъ, частью единолично Главнымъ директоромъ или директорами службъ. Весь штатный персоналъ желѣзнодорожной администраціи числится на коронной службѣ и пользуется ея преимуществами.

Въ Финляндіи правленіе и управленіе дорогъ соединены въ одномъ учрежденіи такимъ образомъ, что лица, непосредственно завѣдующія разными отдѣлами эксплоатаціи и близко поэтому знакомыя съ положеніемъ дорогъ и ихъ насущнѣйшими нуждами, являются вмѣстѣ съ тѣмъ руководящею силою во всѣхъ вопросахъ желѣзнодорожнаго дѣла. При такомъ способѣ управленія выигрываютъ порядокъ, простота отношеній и ясность правъ, обязанностей и отвѣтственности каждаго члена въ составѣ желѣзнодорожной администраціи, а сверхъ того значительно сокращаются расходы по управленію.

По общему правилу, всѣ должностныя лица, до послѣдняго служителя включительно, если они исправно и усердно исполняли свои обязанности, въ правѣ черезъ каждыя 5 лѣтъ получить опредѣленную прибавку къ содержанію, присвоенному ихъ должности, 2 или даже 3 раза, т. е. черезъ 5, 10 и 15 лѣтъ, причемъ эта прибавка даже для самыхъ низшихъ должностей выражается суммой отъ 20 до 75% получаемаго ими жалованья. На практикѣ прибавку получаютъ всѣ, кто въ теченіе указаннаго срока не подвергался штрафамъ или другимъ взысканіямъ за небрежное исполненіе своихъ обязанностей и иные служебные проступки. Поэтому служащіе, съ одной стороны, чрезвычайно дорожатъ своими мѣстами,—даже тѣ, которые не могутъ разсчитывать на повышеніе въ должности, такъ какъ они при продолжительной безпорочной службѣ получаютъ значительное добавочное содержаніе, а съ другой,—въ силу той же самой причины, они прилагаютъ всевозможныя старанія, чтобы не подвергнуться штрафу или другому взысканію по службѣ и черезъ то не лишиться права на добавочное содержаніе. За особыя же отличія прибавка къ содержанію, по представленію подлежащаго начальства, можетъ быть назначена даже черезъ болѣе краткій срокъ, что также въ сильной степени поощряетъ служащихъ къ усердному и во всѣхъ отношеніяхъ безупречному исполненію обязанностей.

Благодаря этой мѣрѣ, весьма простой и еще болѣе практичной, финляндскія дороги располагаютъ образцовымъ персоналомъ служащихъ, не только на высшихъ, но—что особенно важно—и на низшихъ должностяхъ. На финляндскихъ дорогахъ чрезвычайно трудно поступить на службу, а кто разъ поступилъ на службу, тотъ рѣдко оставляетъ ее по собственному желанію. Оставаясь же продолжительное время на службѣ, низшіе агенты пріобрѣтаютъ необходимую опытность въ своемъ дѣлѣ, вырабатываютъ сноровку, расторопность и находчивость, вслѣдствіе чего относительно меньшее количество людей легко управляются съ работой, для которой, при неопытности и неумѣлости рабочихъ, требуется гораздо больше рукъ, не говоря уже о томъ, что работа первыхъ во всѣхъ отношеніяхъ лучше.

Вообще, на финляндскихъ дорогахъ сдѣлано очень много, чтобы обезпечить служащихъ въ матеріальномъ отношеніи и возвысить ихъ нравственный уровень; такъ, напр., при выходѣ въ отставку они получаютъ пенсію изъ желѣзнодорожныхъ суммъ и участвуютъ во вдовьей и сиротской кассѣ финляндскаго военнаго вѣдомства, а также получаютъ пособія какъ сами, такъ, въ случаѣ ихъ смерти, вдовы и дѣти ихъ. Такимъ образомъ, хотя оклады жалованья на финляндскихъ дорогахъ весьма умѣренные даже для высшихъ служащихъ, но за то служащіе гарантированы на случай старости, болѣзни и т. п. несчастныхъ обстоятельствъ и имѣютъ устойчивое положеніе.

Для низшихъ служащихъ, тамъ, гдѣ это нужно по роду службы, наприм., для поѣздной прислуги, имѣются въ извѣстныхъ пунктахъ прекрасно устроенныя и хорошо содержимыя помѣщенія для временнаго отдыха. На большихъ станціяхъ и при большихъ мастерскихъ для рабочихъ существуютъ читальни, библіотеки и т. д. На большихъ станціяхъ, кромѣ того, правительствомъ содержатся народныя школы для дѣтей служащихъ. Всѣ эти заботы о служащихъ имѣютъ отличное воспитательное вліяніе на нихъ, нисколько не обременяя казны. Въ результатѣ оказываются въ выигрышѣ какъ служащіе, такъ и желѣзныя дороги и казна Великаго Княжества.

X. Характеристика желѣзнодорожной политики Финляндіи.

Желѣзнодорожная политика Финляндіи приводитъ къ слѣдующимъ результатамъ:

во-первыхъ, желѣзнодорожные бюджеты не обременяются крупными, въ тѣсномъ смыслѣ непроизводительными, платежами процентовъ и погашенія на основные капиталы, вслѣдствіе чего при незначительныхъ сборахъ желѣзнодорожное хозяйство можетъ вестись съ довольно значительнымъ остаткомъ, составляющимъ, напр. за 1890 годъ, приблизительно 3,3% капитала, затраченнаго на сооруженіе. Если на нѣкоторыхъ участкахъ и получались маловажныя потери, то онѣ вознаграждались успѣхами промышленности и торговли, въ зависимости отъ проложенія рельсовыхъ путей, и вообще оживленіемъ хозяйственной дѣятельности въ странѣ, и

во-вторыхъ, услуги желѣзныхъ дорогъ по той же причинѣ могутъ обходиться населенію много дешевле, особенно при бережливости въ расходахъ эксплоатаціи. Не опасаясь значительно увеличить дефицитъ, дороги могутъ понижать тарифы, когда это потребуется для поддержки промышленности и торговли, и въ частности для такихъ грузовъ, которые въ состояніи выдерживать желѣзнодорожную перевозку лишь при весьма низкихъ тарифахъ.

Благодаря указаннымъ особенностямъ въ системѣ постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, Финляндія находитъ возможнымъ сооружать и эксплоатировать такія линіи, по которымъ все коммерческое движеніе удовлетворяется отправкой, кромѣ пассажирскаго, одного товарнаго поѣзда въ день или даже черезъ день, въ оба направленія, и такимъ образомъ мѣстности, даже весьма слабыя въ экономическомъ смыслѣ, не лишаются, однако, возможности пользоваться наилучшими путями сообщенія, находя въ нихъ и поддержку для своей хозяйственной дѣятельности, и благопріятное условіе для успѣховъ этой дѣятельности.

Руководящее начало такой политики вполнѣ сохраняетъ свою правильность и

цѣлесообразность при всякихъ условіяхъ культуры, нравовъ и проч. Оно состоитъ въ требованіи, чтобы желѣзнодорожныя сооруженія сообразовались съ экономическимъ характеромъ ихъ района, т. е. какъ съ количествомъ, такъ и съ родомъ ожидаемыхъ грузовъ, а не съ какимъ-нибудь отвлеченнымъ планомъ, одинаковымъ для всѣхъ районовъ. Пренебрегая этимъ требованіемъ, желѣзнодорожная политика неизбѣжно поражается безсиліемъ: ея успѣхъ зависитъ отъ простой случайности, если обстоятельства сложатся благопріятно для той или другой линіи; сама же по себѣ такая политика не въ состояніи отвратить или хотя бы только сократить неуспѣхъ, такъ какъ для этого необходимо не только предусматривать главнѣйшія условія каждаго рельсоваго пути, но и сообразоваться съ ними, т. е. именно руководиться тѣмъ самымъ началомъ, которое составляетъ силу желѣзнодорожнаго хозяйства Финляндіи.

XI. Взаимодѣйствіе желѣзнодорожныхъ и водныхъ путей въ Финляндіи.

Обиліе морскихъ выходовъ и водныхъ внутреннихъ путей Княжества не могло не отразиться на степени развитія дѣятельности ея желѣзнодорожной сѣти, преобладающее значеніе которой—чисто мѣстное, такъ какъ обособленность страны лишаетъ ее возможности имѣть какое-либо нормальное транзитное значеніе, по крайней мѣрѣ, въ настоящее время.

Поэтому общая картина дѣятельности желѣзнодорожной сѣти Великаго Княжества Финляндскаго будетъ не полна въ отношеніи оцѣнки размѣровъ общей естественной и торгово-промышленной продуктивности страны, если не принять во вниманіе эксплоатаціонное значеніе водныхъ путей сообщенія Княжества *).

*) Въ навигацію 1889 года (Statistik-årsbok för Finland. 1891) оборотъ судового движенія, т. е. число пришедшихъ и ушедшихъ въ портахъ Финляндіи судовъ, было:

Пришедшихъ судовъ.

		съ грузомъ		
парусныхъ	4.705	съ грузоподъемностью въ	268.487	тоннъ.
паровыхъ	3.255	» »	» 840.716	»
Итого съ грузомъ.	7.960	» »	» 1.109.203	»
		съ балластомъ		
парусныхъ	3.121	съ грузоподъемностью въ	436.427	тоннъ.
паровыхъ	489	» »	» 257.473	»
Итого съ балласт.	3.610	» »	» 693.900	»
Вообще пришло . .	11.570	судовъ, подымающихъ	1.803.103	тонны.

Ушедшихъ судовъ:

		съ грузомъ		
парусныхъ	6.962	съ грузоподъемностью въ	650.578	тоннъ.
паровыхъ	3.389	» »	» 1.031.127	»
Итого съ грузомъ.	10.351	» »	» 1.681.705	»
		съ балластомъ		
парусныхъ	850	съ грузоподъемностью въ	77.713	тоннъ.
паровыхъ	248	» »	» 53.563	»
Итого съ балласт.	1.098	» »	» 131.276	»

Вообще ушло судовъ 11.449 съ грузоподъемностью въ 1.812.981 тонну.

Такъ что весь оборотъ судоваго движенія въ навигацію 1889 года былъ 23.019 судовъ съ грузоподъемностью въ 3.616.084 тонны.

Собственно финляндскій торговый флотъ составляютъ:

парусныя суда свыше 10 тоннъ вмѣстимости 1.799 судовъ, съ грузоподъемностью въ 235.161 тонну,
паровыя суда всякихъ размѣровъ 336 судовъ съ паровою силою въ 7.906 лошадей и грузоподъемностью въ . . . . . 17.454 тоннъ.

По финляндскимъ каналамъ, числомъ 22, изъ коихъ наиболѣе важнымъ является Саймскій каналъ, въ навигацію 1889 года прошло 18.195 судовъ. Содержаніе этихъ каналовъ въ

Сопоставляя между собою эффективные тонажи желѣзныхъ дорогъ и судоходства, видимъ, что въ 1889 году

по желѣзнымъ дорогамъ перевезено . . . . . 751.784 тонны,

по воднымъ путямъ, внѣшнимъ и внутреннимъ, перевезено. 321.420 тоннъ;

такимъ образомъ работа желѣзнодорожной сѣти Финляндіи въ дѣлѣ перевозки грузовъ слишкомъ, чѣмъ вдвое, больше работы ея водныхъ путей. Что же касается доходовъ, доставляемыхъ этими обоими способами передвиженія, то, принимая во вниманіе лишь фискальную сторону вопроса, получимъ, что въ то время, когда желѣзныя дороги дали въ 1889 году государству доходъ въ 3.680.343 марки, за тотъ же періодъ, но сравнительно вдвое кратчайшій (навигаціонный) срокъ—водныя перевозки дали доходъ въ 1.445.655 марокъ *). Естественно, что такое соотношеніе между результатами рельсовыхъ и водныхъ передвиженій въ Финляндіи должно измѣниться съ развитіемъ ея желѣзнодорожной сѣти.

XII. Строющіяся линіи.

Нынѣ строющіяся и имѣющія скоро быть открытыми для общаго пользованія:

1) Новая линія отъ Выборга до Іоенсу, черезъ Сердоболь, съ вѣтвью на Иматру, будетъ имѣть протяженіе 345,5 километра, причемъ отъ Выборга до гор. Сердоболя 149 километровъ и 12 станціонныхъ перегоновъ. Отъ гор. Сердоболя до гор. Іоенсу 134 километра и 8 станціонныхъ перегоновъ. Вѣтвь на Иматру отъ станціи Антреа имѣетъ 3 станціонныхъ перегона,—длина ея 32 километра, а разстояніе отъ Выборга 73 километра. Вѣтвь эта проходитъ эффектнымъ мостомъ р. Вуоксу, въ 32 клм. отъ пользующагося всемірною извѣстностью водопада Иматры.

2) Отъ г. Таммерфорса къ Бьернборгу, линія эта, при общей длинѣ въ 135,76 километра, будетъ имѣть 14 промежуточныхъ станцій.

1889 году обошлось въ 190.138 марокъ, а сборъ на каналахъ за тотъ же годъ достигалъ 531.571 марки, такъ что каналы дали доходъ въ 341.433 марки.

Содержаніе лоціи обошлось правительству въ 1889 году въ 222.805 марокъ, а лоцманскаго сбора съ судовъ, пользовавшихся услугами лоціи, оно взыскало въ томъ же году 600.318 марокъ, независимо отъ судоходнаго сбора, который за тотъ же годъ далъ 503.904 марки.

*) Чистый доходъ съ судоходнаго, лоцманскаго и канальнаго сборовъ.

Приложеніе 2-е.

ЗАПИСКА

о развитіи товарнаго движенія за 11-ти лѣтній періодъ (1880—1890 гг.) и о мѣрахъ къ утилизаціи подвижнаго состава на Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

(Изъ матеріаловъ для составленія обзора сѣти Юго-западныхъ дорогъ—по отдѣлу Эксплуатаціи)

а) О перевозкѣ грузовъ.

Изъ представляемой при семъ таблицы А, составленной за 11-ти лѣтній періодъ времени (1880—1890 гг.), усматривается, какія улучшенія достигнуты Юго-западными дорогами въ перевозкѣ грузовъ:

Количество груза частнаго (графа 2) въ періодъ 1880—1883 гг. составляло среднимъ въ годъ 176.031.761 пуд., а въ періодъ 1884—1890 гг.—267.938.748 пуд.—увеличеніе 52%;

Количество груза общественнаго (графа 3) въ періодъ 1880—1883 составляло среднимъ въ годъ 58.432.677 п., а въ періодъ 1884—1890 гг.—67.886.241 пуд.—увеличеніе 16%.

Частнаго и общественнаго груза вмѣстѣ (графа 4) въ періодъ 1880—1883 гг. составляло 234.464.438, а въ періодъ 1884—1890 гг.—335.824.989—увеличеніе 43%.

Пробѣгъ груза частнаго (гр. 3 и 4) въ періодъ 1880—1883 сдѣлано пудо-верстъ среднимъ въ годъ 47.470.559.143, а въ 1884—1890 гг.—78.732.417.916—увеличеніе почти на 66%; слѣдовательно 1 пудъ дѣлалъ въ 1880—1883 гг. 270, а въ 1884—1890 гг. 293 версты—увеличеніе 8%;

Пробѣгъ груза общественнаго (гр. 4 и 9) въ 1880—1883 гг. сдѣлано пудо-верстъ среднимъ въ годъ 10.478.189.793, а въ 1884—1890 гг.—15.195.110.669,—среднее увеличеніе 45%; слѣдовательно 1 пудъ дѣлалъ въ 1880—1883 гг. 180, а въ 1884—1890 гг.—222 версты—увеличеніе 23%.

Пробѣгъ груза частнаго и общественнаго вмѣстѣ (гр. 7 и 10) въ 1880—1883 гг. сдѣлано пудо-верстъ среднимъ въ годъ 57.948.748.936, а въ 1884—1890 гг.—93.927.528.586 — среднее увеличеніе 62%; слѣдовательно 1 пудъ дѣлалъ въ 1880—1883 гг. 247, а въ 1884—1890 гг.—278 верстъ—увеличеніе 12%.

Пробѣгъ вагоновъ (гр. 13) въ періодъ 1880—1883 гг. сдѣлано вагоно-верстъ среднимъ въ годъ 193.761.105, а въ 1884—1890 гг.—283.006.138—увеличеніе 46%;

Пробѣгъ паровозовъ въ пути (гр. 16) въ періодъ 1880—1883 гг. сдѣлано паровозо-верстъ 8.161.805, а въ 1884—1890 гг.—10.175.493—увеличеніе почти на 25%.

Весь пробѣгъ паровозовъ со включеніемъ станціонной службы (гр. 18) въ періодъ 1880—1883 гг.—10.594.262, а въ 1884—1890 гг.—12.936.449 — увеличеніе 22%.

Средняя нагрузка на паровозъ, считая только полезный пробѣгъ (гр. 19), въ періодъ 1880—1883 гг. составляла 8.067, а въ 1884—1890 гг.—10.581 пуд.—увеличеніе 31%;

тоже, считая и безполезный пробѣгъ въ пути (гр. 20), въ періодъ 1880—1883 гг. составляла 7.100, а въ 1884—1890 гг.—9.170 пуд.—увеличеніе 29%.

Средняя нагрузка на вагонъ, считая только груженый пробѣгъ (гр. 21), въ 1880—1883 гг. составляла 427, а въ 1884—1890 гг. 477 пуд.—увеличеніе почти 12%;

тоже, считая и порожній пробѣгъ (гр. 22), въ 1880—1883 гг. составляла 299, а въ 1884—1890 гг.—330 пуд.—увеличеніе 10%.

Расходъ, тѣсно связанный съ передвиженіемъ груза. Средняя провозная стоимость составляла приблизительно:

	На пудо-версту.	На вагоно-версту.	На паровозо-версту.
въ 1880—1883 гг.	0,007 к. (гр. 24),	2,229 к. (гр. 25),	40,766 к. (гр. 26) и
» 1884—1890 гг.	0,004 »	1,426 »	30,912 »
Удешевленіе	75% (почти)	56% (почти)	32%.

Доходъ отъ перевозки грузовъ. Въ періодъ 1880—1883 гг. средняя выручка составляла отъ $^1/_{29}$ до $^1/_{34}$ коп. съ платной пудо-версты, а въ 1884—1890 гг. отъ $^1/_{36}$ до $^1/_{42}$ (графа 28)—удешевленіе провоза на *24*%, а если считать и общественный грузъ, то провозная плата составляла (графа 29) въ 1880—1883 гг. отъ $^1/_{37}$ до $^1/_{42}$, а въ 1884—1890 гг.—отъ $^1/_{42}$ до $^1/_{50}$ коп. съ пудо-версты—удешевленіе отъ *12* до *20*%.

б) Объ утилизаціи подвижнаго состава.

Для лучшей утилизаціи подвижнаго состава Юго-западныя дороги съ 1887 года начали прибѣгать къ системѣ премированія, именно:

1) Съ 1887 года введена была на Юго-западныхъ дорогахъ премія за сокращеніе станціонной работы паровозовъ (маневровъ, содержанія пара и резерва). Премія эта дѣйствуетъ по нынѣ и дала слѣдующіе результаты: процентное отношеніе станціонной работы паровозовъ къ полезному пробѣгу (пробѣгъ паровозовъ во главѣ поѣздовъ), считая часъ маневровъ=5 верстамъ пробѣга, часъ содержанія пара=2 верстамъ пробѣга и часъ резерва=1 верстѣ пробѣга, составляло до введенія этой преміи:

въ 1883 году	26,97%	или
» 1884 »	26,90%	
» 1885 »	26,23%	
» 1886 »	27,48%	

въ среднемъ за 4-хъ-лѣтній періодъ (1883—1886 гг.)=26,87%.

Послѣ же введенія преміи это процентное отношеніе составляло:

въ 1887 г.	24,12%
» 1888 »	25,04%
» 1889 »	23,97%
» 1890 »	24,47%
» 1891 »	24,68%

Въ среднемъ за 5-ти-лѣтній періодъ (1887—1891 гг.)=24,48%.

Такимъ образомъ, благодаря введенію указанной выше преміи, станціонная работа паровозовъ *сократилась въ среднемъ* на (26,87 — 24,48) = *2,39*% полезнаго пробѣга паровозовъ.

2) Въ 1887 году введена была въ дѣйствіе премія за сокращеніе задержки вагоновъ на Одесскихъ городскихъ станціяхъ. Премія эта примѣнялась только въ періоды усилен-

наго движенія, когда наличный паркъ вагоновъ оказывался недостаточнымъ для уборки предъявляемыхъ къ перевозкѣ грузовъ и образовывались залежи грузовъ. Благодаря этой преміи, простой вагоновъ на Одесскихъ городскихъ станціяхъ значительно сократился, а именно онъ составлялъ (въ часахъ и минутахъ):

СТАНЦІИ.	При проходѣ.				При выгрузкѣ.				При нагрузкѣ.				При нагрузки изъ подъ выгрузки.			
	До введен. преміи.	При дѣйствіи преміи.			До введен. преміи.	При дѣйствіи преміи.			До введен. преміи.	При дѣйствіи преміи.			До введен. преміи.	При дѣйствіи преміи.		
	Вторая половина августа 1887 г.	Съ 20 октября по 1 декабря 1887 г.	Съ 1 февраля по 7 апрѣля 1888 г.	Съ 24 августа по декабрь 1888 г.	Вторая половина августа 1887 г.	Съ 20 октября до 1 декабря 1887 г.	Съ 1 февраля по 7 апрѣля 1888 г.	Съ 24 августа по декабрь 1888 г.	Вторая половина августа 1887 г.	Съ 20 октября по 1 декабря 1887 г.	Съ 1 февраля по 7 апрѣля 1888 г.	Съ 24 августа по декабрь 1888 г.	Вторая половина августа 1887 г.	Съ 20 октября по 1 декабря 1887 г.	Съ 1 февраля по 7 апрѣля 1888 г.	Съ 24 августа по декабрь 1888 г.
	ч.	ч.	ч.	ч. м.	ч.	ч.	ч.м.	ч. м.	ч.	ч.	ч.	ч. м.	ч.	ч.	ч. м.	ч. м.
Одесса-Застава.	10	7	6	5 10	25	20	18	16 15	31	20	16	15 1	38	21	20 5	20 5
» Товарная.	30	18	7	Не было случ.	22	20	13	13 5	46	30	16	19 50	41	36	21 —	20 1
» Портъ . .	25	—	—	—	33	18	14	14 20	33	13	13	16 10	38	21	20 5	25 —
» Пересыпь.	—	—	—	—	22	16	135	13 10	—	—	—	—	35	25	21 —	18 —

Въ 1888 году премія за сокращеніе задержки вагоновъ распространена была на всѣ станціи Юго-западныхъ дорогъ. Въ періодъ дѣйствія этой преміи въ 1888 году при усиленномъ движеніи (съ августа до половины декабря мѣсяца) простой товарныхъ вагоновъ на всѣхъ станціяхъ уменьшился и погрузка грузовъ значительно усилилась, а именно: до 1888 года, въ періоды усиленнаго движенія Юго-Западныя дороги предоставляли подъ грузъ ежедневно не болѣе 13% имѣющагося на дорогахъ вагоннаго парка, а въ 1888 году, въ періодъ дѣйствія премій за сокращеніе задержки товарныхъ вагоновъ по станціямъ, предоставлялось подъ грузъ ежедневно въ среднемъ не менѣе 15% имѣющагося наличія товарныхъ вагоновъ.

Такъ какъ детальный учетъ простоя товарныхъ вагоновъ по станціямъ оказался весьма сложнымъ и потребовалъ большаго труда и расхода, то съ 1889 года премія за сокращеніе задержки вагоновъ замѣнена премій за успѣшный оборотъ вагоновъ. За основаніе преміи за успѣшный оборотъ вагоновъ принято отношеніе между суточной нагрузкой и наличіемъ товарныхъ вагоновъ на линіи. До введенія преміи за успѣшный оборотъ вагоновъ въ мѣсяцы самаго усиленнаго движенія отношеніе между суточной нагрузкой по всей сѣти Юго-западныхъ дорогъ и наличіемъ товарныхъ вагоновъ составляло:

въ сентябрѣ 1885 г. . . . . 84 пуда
» октябрѣ 1887 » . . . . . 83 »
» сентябрѣ 1888 » . . . . . 89 »

Въ періодъ же дѣйствія преміи за успѣшный оборотъ вагоновъ въ 1890 году. (съ 8-го августа по 24-е октября включительно) это отношеніе составляло 105 пудовъ, т. е. *большее, чѣмъ когда либо въ прежніе годы.*

Въ 1891 году основанія для этой преміи были нѣсколько измѣнены, а именно: такъ какъ среднее растояніе перевозки грузовъ по Юго-западнымъ дорогамъ, какъ показалъ опытъ, не представляетъ постоянной величины, а подвержено болѣе или менѣе значительнымъ колебаніямъ, то отношеніе между суточной нагрузкой и наличіемъ товарныхъ вагоновъ можетъ измѣняться и вслѣдствіе измѣненія разстоянія, на коемъ

перевозился грузъ. Въ виду этого въ основаніе этой преміи съ 1891 года введенъ также факторъ разстоянія перевозки грузовъ и норма опредѣлена по отношенію между исполненной грузомъ пудо-верстой и наличіемъ товарныхъ вагоновъ на линіи.

Въ періодъ дѣйствія преміи за успѣшный оборотъ вагоновъ въ 1891 году (съ 16-го августа по 9-е ноября включительно), благодаря этой преміи, отношеніе между исполненной пудо-верстой и наличіемъ товарныхъ вагоновъ на Юго-западныхъ дорогахъ улучшилось, а именно въ 1891 году въ періодъ дѣйствія преміи приходилось на каждый наличный вагонъ въ сутки 26.700 пудо-верстъ груза, въ то время, какъ въ 1889 и 1890 годахъ въ періоды самаго усиленнаго движенія приходилось на наличный вагонъ въ сутки отъ 23.500 до 24.500 пудо-верстъ груза.

3) Въ видахъ улучшенія средняго состава товарныхъ поѣздовъ и сокращенія пробѣга товарныхъ паровозовъ въ пути съ 1889 года введена въ дѣйствіе премія за за увеличеніе средняго состава товарныхъ поѣздовъ. Премія эта дѣйствовала въ теченіи 1889 и 1890 гг. и дала слѣдующіе результаты:

1889 годъ. Средній составъ товарныхъ поѣздовъ увеличился противъ нормы, опредѣленной по дѣйствительному исполненію за прежніе годы, на *1,26 груженыхъ вагоновъ* и достигнуто сокращеніе пробѣга товарныхъ паровозовъ въ пути на *4,9%*

1890 годъ. Средній составъ товарныхъ поѣздовъ увеличился противъ нормы на *0,90 груженыхъ вагоновъ* и пробѣгъ товарныхъ паровозовъ въ пути сократился на *3,5%*.

Въ видахъ улучшенія средней нагрузки вагоновъ и сокращенія пробѣга вагоновъ (груженыхъ и порожнихъ) и паровозовъ въ пути съ 1891 года премія за увеличеніе средняго состава поѣздовъ замѣнена преміей за увеличеніе средняго вѣса груза поѣздовъ. Основаніемъ для этой преміи принято отношеніе между пробѣгомъ груза и пробѣгомъ подвижнаго состава вагоновъ и паровозовъ. Благодаря этой преміи, средній вѣсъ груза поѣздовъ и средняя нагрузка товарныхъ вагоновъ въ 1891 году улучшились, а именно: въ среднемъ за 11-ти-лѣтній періодъ (1880—1890) средній вѣсъ груза товарныхъ поѣздовъ, отнесенный къ пробѣгу паровозовъ *въ пути*, составлялъ *8.422* пуда и средняя нагрузка товарнаго вагона—318 пудовъ.

Въ 1891 году средній вѣсъ груза товарныхъ поѣздовъ (netto) составлялъ *10 192 пуда*, средняя нагрузка товарнаго вагона—349 пудовъ.

и 4) Для лучшей утилизаціи 750-ти-пудовыхъ крытыхъ вагоновъ въ 1891 году въ періодъ усиленнаго движенія дѣйствовала премія за нагрузку этихъ вагоновъ до полной ихъ подъемной силы. Въ текущемъ году предполагается ввести эту премію на нѣсколько измѣненныхъ основаніяхъ съ тѣмъ, чтобы она дѣйствовала *постоянно*, какъ при усиленномъ, такъ и при слабомъ движеніи.

Сообщено Предсѣдателемъ Правленія общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

ОБЗОРЪ

дѣятельности Совѣщательныхъ съѣздовъ и Техническихъ коммиссій Общаго съѣзда.

Составилъ Р. Е. Ренни.

Во всѣхъ отрасляхъ практической дѣятельности существеннымъ условіемъ успѣха служитъ пользованіе прошлымъ опытомъ, чѣмъ устраняется масса крупныхъ и дорого стоющихъ ошибокъ. Но для этого необходимо, чтобы опытъ сдѣлался общимъ достояніемъ, чтобы люди, служащія одному дѣлу, могли дѣлиться добытыми ими изъ практики свѣдѣніями.

Цѣль созыва Совѣщательныхъ съѣздовъ заключается именно въ содѣйствіи къ обмѣну практиковъ желѣзнодорожнаго дѣла взглядами и опытными данными, касающимися какъ теоретической, такъ и практической стороны всѣхъ отраслей желѣзнодорожнаго хозяйства.

Заключенія этихъ съѣздовъ не носятъ обязательнаго характера для желѣзныхъ дорогъ, но въ большинствѣ случаевъ самими дорогами принимаются къ руководству.

Всѣхъ Совѣщательныхъ съѣздовъ было:

по службѣ подвижнаго состава и тяги. 14
по службѣ ремонта пути 9
по службѣ движенія. 6

Цѣль же созыва Техническихъ коммиссій заключается въ практическомъ разрѣшеніи всякаго рода техническихъ вопросовъ, вытекающихъ изъ условій взаимнаго пользованія товарными вагонами, и заключенія этихъ Коммиссій, въ большинствѣ случаевъ, связанныхъ со взаимными между дорогами денежными расчетами, по утвержденіи ихъ Общими съѣздами дѣлаются обязательными для дорогъ.

Техническія коммиссіи созываются каждогодно.

Техническими коммиссіями и Совѣщательными съѣздами до настоящаго времени были разсмотрѣны, главнѣйшимъ образомъ, проекты и вопросы поименованные въ нижеслѣдующихъ перечняхъ.

А. Въ Техническихъ коммиссіяхъ *).

Проектъ Общаго соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами.
Инструкція техническимъ агентамъ на передаточныхъ пунктахъ.
Положеніе по обмѣну запасными частями.

*) Техническія коммиссіи Общаго съѣзда засѣдали: въ Москвѣ 1-я 21 февраля—3 марта 1889 года и въ Петербургѣ—2-я 25 сентября—2 октября 1889 г., 3-я—17—25 октября 1890 г. и 4-я—8—17 октября 1891 года.

Размѣры запаса въ центральныхъ складахъ, по типамъ запасныхъ частей вагоновъ всѣхъ русскихъ жел. дорогъ.

Порядокъ формированія центральныхъ складовъ.

Установленіе сроковъ доставки запасныхъ частей.

Правила срочнаго 2-хъ годичнаго осмотра вагоновъ дорогами собственницами.

Проектъ инструкціи о нагрузкѣ товаровъ на открытомъ подвижномъ составѣ.

Правила о паймѣ вагоновъ.

Правила о перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ въ ссыпную.

Правила для переписи вагоновъ.

Правила для періодической повѣрки вѣсовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Условія пользованія и обмѣна вагонами различной подъемной силы.

Объ утилизаціи товарныхъ вагоновъ подъемной силы свыше 600 пудовъ и объ увеличеніи подъемной силы товарныхъ вагоновъ до однообразнаго максимальнаго размѣра.

Денежныя претензіи между дорогами, связанныя съ введеніемъ общаго безперегрузочнаго товарнаго сообщенія.

Б. Въ Совѣщательныхъ съѣздахъ *).

I. По службѣ пути и зданій **).

О поврежденіяхъ земляного полотна и мѣрахъ къ ихъ исправленію. V.

О причинахъ появленія пучинъ и мѣрахъ къ ихъ уничтоженію. V.

Объ осушеніи полотна съ цѣлью уничтоженія пучинъ. С. Карейши. V и VII.

О мѣрахъ для предотвращенія движенія устоевъ и мостовъ и о наилучшихъ способахъ осушенія грунта за мостовыми устоями. VII.

О работахъ, произведенныхъ на Грязе-Царицынской дорогѣ для предотвращенія движенія устоевъ мостовъ. А. Климчицкаго. VII.

Объ экспансіонныхъ для рельсовъ приборахъ, употребляемыхъ на желѣзныхъ мостахъ. IV и VI.

Уравнительные приборы на желѣзнодорожныхъ мостахъ. А. Абрагамсона. VI.

О статическомъ и динамическомъ испытаніи мостовъ и приборахъ для измѣренія прогибовъ фермъ. VII и VIII.

Описаніе прибора Клопша для измѣренія прогибовъ мостовъ. И. Епанешникова. VII.

Случаи поврежденій искусственныхъ сооруженій, причины ихъ вызвавшія, и мѣры принятыя къ ихъ устраненію. Способы практиковавшіеся въ Россіи при перестройкѣ сооруженій. III.

Кривыя части пути желѣзныхъ дорогъ. Н. Окулова. V.

По поводу доклада инженера Н. Окулова о кривыхъ частяхъ пути. С. Жуковскаго. V.

По поводу того-же доклада. И. Карышева. V.

По поводу того-же доклада. И. Климчицкаго. V.

Объ опытахъ надъ перешивкой пути при различномъ числѣ подкладокъ на кривыхъ 122—429 в. Грязе-Царицынской жел. дороги. А. Климчицкаго. VI.

Объ условіяхъ конструкціи и о ремонтѣ закругленій на главныхъ путяхъ. III, IV и V.

---

*) Въ нижеслѣдующемъ перечнѣ поставленныя въ концѣ каждаго вопроса римскія цифры обозначаютъ №№ Совѣщательныхъ съѣздовъ, въ протоколахъ коихъ имѣется изложеніе по этому вопросу.

**) Совѣщательные съѣзды по этой службѣ засѣдали всѣ въ Москвѣ: I—2—11 ноября 1891 г., II—15—18 іюля 1882 г., III—18—27 ноября 1883 г., IV—11—24 ноября 1885 г., V—2—11 ноября 1887 г., VI—8—16 декабря 1888 г., VII—15—23 ноября 1889 г., VIII—28 ноября—7 декабря 1890 г. и IX—10—17 декабря 1891 г.

О наиболѣе цѣлесообразной формѣ и минимальныхъ размѣрахъ шпалъ для главныхъ и запасныхъ путей. III.

О сравнительной выгодности шпалъ брусковыхъ и пластинныхъ въ техническомъ и экономическомъ отношеніяхъ. IV.

О службѣ шпалъ пропитанныхъ, непропитанныхъ и металлическихъ въ экономическомъ и техническомъ отношеніяхъ. I, III, IV и V.

Пропитка шпалъ и лѣсныхъ матеріаловъ, какъ средство предохраненія ихъ отъ гнилости. Б. Рутковскаго. IV.

О пропитываніи шпалъ на заводѣ Козлово-Воронежско-Ростовской жел. дороги. I.

Примѣненіе танина и клея при пропитываніи дерева хлористымъ цинкомъ. Н. Альфонскаго. VI.

Объ опытахъ пропитки шпалъ пиреневой жидкостью на заводѣ Рязанско-Козловской дороги. Р. Саблина. V и VI.

О способахъ пропитки шпалъ и о шпало-пропиточныхъ заводахъ. I.

О способахъ зарубки шпалъ. О сравнительныхъ качествахъ и стоимости ручной и механической зарубки и о станкахъ для зарубки шпалъ. I.

Объ укладкѣ пластинныхъ шпалъ постелью кверху. V.

О мѣрахъ противъ механическаго изнашиванія шпалъ. VIII.

О техническихъ условіяхъ, которымъ должны удовлетворять шпалы, укладываемыя въ путь на желѣзныхъ дорогахъ. А. Пушечникова. IV.

Программа однообразныхъ испытаній шпалъ въ лабораторіяхъ. (Составлено коммиссіей VII Съѣзда). VII и VIII.

О желѣзныхъ шпалахъ на Донецкой дорогѣ. Е. Камбіаджіо. IV.

Докладъ коммиссіи VIII съѣзда по вопросу о выработкѣ однообразной для всѣхъ дорогъ формы веденія статистики службы шпалъ. VI, VII и VIII.

О сравнительныхъ преимуществахъ и недостаткахъ въ техническомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ, поштучной и сплошной смѣны шпалъ, въ зависимости отъ рода дерева, изъ котораго выдѣланы шпалы, отъ присущихъ данной мѣстности свойствъ этого дерева и отъ типа прикрѣпленія рельсовъ къ шпаламъ. V и VIII.

Объ устройствѣ и ремонтѣ чугунныхъ трубъ. VI и V.

О наиболѣе раціональныхъ пріемахъ при производствѣ работъ по замѣнѣ чугунныхъ трубъ каменными подъ большими насыпями. VII.

Аппаратъ для непрерывнаго добыванія хлористаго цинка съ приспособленіемъ для собиранія водорода и паровъ соляной кислоты и конденсаціи послѣднихъ. А. Дормидонтова. VI.

О наиболѣе раціональныхъ типахъ стальныхъ рельсовъ разнаго вѣса. V.

Сравнительные результаты службы стальныхъ рельсовъ различныхъ заводовъ. Тоже для скрѣпленій. II, IV, V и VIII.

О техническихъ условіяхъ при заказахъ составныхъ частей верхняго строенія. V.

О способахъ скрѣпленія рельсовъ со шпалами. IV.

О предпочтительныхъ формахъ цифровой и графической отчетности и статистики составныхъ частей верхняго строенія: рельсовъ, скрѣпленій, стрѣлокъ, крестовинъ, шпалъ и переводныхъ брусьевъ. Сводъ данныхъ разныхъ дорогъ по этому вопросу. IV и VII.

Объ условіяхъ конструкціи и раціональномъ содержаніи стрѣлокъ и крестовинъ. IV и VIII.

Вопросъ о качествѣ стали для рельсовъ и другихъ принадлежностей пути на III Международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ, бывшемъ въ 1889 году, въ Парижѣ. М. Погребинскаго. VII.

Докладъ коммиссіи VIII съѣзда по вопросу о предѣльномъ износѣ рельсовъ въ пути и о признакахъ для замѣны ихъ по гарантіи. VIII.

Записка А. И. Лебединскаго о выполненіи (учетѣ) гарантіи на рельсы. VIII.

Сводъ техническихъ условій пріемки стальныхъ рельсовъ (матеріалъ, доставленный 16 дорогами). I.

О наблюденіяхъ надъ изнашиваемостью рельсовъ на Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. Д. Кандаурова, V и на Юго-западныхъ дорогахъ. С. Карейши. V.

О службѣ скрѣпленій. Д. Кандаурова. VI.

О способѣ скрѣпленія рельса со шпалою. А. Лишина. VI.

Системы централизаціи управленія стрѣлками и сигналами и взаимнаго замыканія. (Сообщено Управленіями нѣсколькихъ дорогъ). II, V и IX.

Желѣзнодорожные сигналы, концентрація маневровъ стрѣлокъ и сигналовъ и ихъ замыканія. (interlocking system). Б. и М. Рутковскихъ. IV.

Блокировочная система на Николаевской дорогѣ (block system) при посредствѣ электро-семафоровъ Лартига, Тесса и Прюдома. В. Протасевича. I.

О сравнительной выгодности введенія центральнаго управленія стрѣлками и сигналами на Рязанско-Козловской желѣзной дорогѣ по отношенію къ обыкновенной ручной передвижкѣ. Р. Саблина. VI.

Станціонные сигналы и электросемафоры употребляемые на дорогахъ. I.

Объ употребленіи хотя-бы на важнѣйшихъ станціонныхъ и внѣ станціонныхъ стрѣлкахъ, такого рода замковъ, которые обезпечивали бы правильную постановку стрѣлокъ, нажатіе остряка и невозможность случайнаго перевода стрѣлки. VIII.

Объ электросемафорѣ и примѣненіи его на Московско-Рязанской желѣзной дорогѣ. Н. Рахманина. VIII.

Какіе способы освѣщенія путевыхъ и станціонныхъ сигналовъ приняты на дорогахъ. Объ освѣтительныхъ приборахъ и освѣтительныхъ матеріалахъ. I.

О техническихъ кондуитныхъ спискахъ сооруженій. IV.

Какія улучшенія какъ въ конструктивномъ, такъ и гигіеническомъ отношеніяхъ необходимы въ устройствѣ желѣзнодорожныхъ жилыхъ помѣщеній вообще и для служащихъ низшаго разряда въ особенности, и какіе типы такихъ построекъ наиболѣе цѣлесообразны. А. Климчицкаго. III, IV и V.

Обзоръ нормъ квадратнаго содержанія квартиръ и службъ, отводимыхъ въ зданіяхъ желѣзныхъ дорогъ служащимъ, и способы распредѣленія помянутыхъ помѣщеній между агентами разныхъ разрядовъ. V, VIII и IX.

О примѣненіи каменноугольнаго отопленія въ обыкновенныхъ комнатныхъ печахъ. А. Пушечникова. V и VI.

О примѣненномъ на Екатерининской дорогѣ способѣ осушенія трехэтажнаго жилаго дома. А. Пушечникова. V.

О пораженіи деревянныхъ частей зданій особаго рода грибкомъ. С. Жуковскаго и А. Пашковича. V.

О типѣ отхожихъ мѣстъ и о способахъ и средствахъ дезинфекціи нечистотъ. V.

Объ отхожихъ мѣстахъ земляной системы. С. Тимоховича. VII и VIII.

Отзывъ о приборѣ М. Надѣина для отдѣленія твердыхъ нечистотъ отъ воды и одновременнаго превращенія этихъ нечистотъ автоматически въ землеудобрительный тукъ. І. Турцевича. V и VI.

О кровельныхъ матеріалахъ, оказавшихся болѣе прочными для паровозныхъ зданій и кузницъ при угольномъ отопленіи. А. Лебединскаго. IV.

Объ устройствѣ теплыхъ крышъ въ мастерскихъ и паровозныхъ зданіяхъ. VI.

О существующихъ типахъ вытяжныхъ трубъ въ паровозныхъ сараяхъ: степень ихъ практичности и долговѣчности. III и VI.

Объ асфальтовыхъ работахъ и примѣненіи ихъ къ желѣзнымъ дорогамъ: способы производства работъ, стоимость и т. п. II.

Объ употребляемыхъ на дорогахъ цементахъ и цементныхъ растворахъ. V и VIII.

Опыты съ цементными растворами въ лабораторіи службы пути Орловско-Витебской ж. д. А. Лебединскаго. VI, VII, VIII и IX.

О защитахъ отъ снѣжныхъ заносовъ. II и V.

Краткое изложеніе пріемовъ по зимнему ремонту и огражденію пути отъ заносовъ на Оренбургской дорогѣ. М. Григоровскаго. I, II, VII и VIII.

О защитахъ отъ снѣжныхъ заносовъ. К. Рудницкаго. VI.

Записка о мѣрахъ для предохраненія желѣзныхъ дорогъ отъ снѣжныхъ заносовъ и о насажденіи съ этой цѣлью живыхъ защитныхъ изгородей. В. Кетрица и С. Залусскаго. IX.

Описаніе устройства снѣгоочистителя центро-бѣжно-вентиляторной системы Лобачевскаго. А. Якубенко. VI.

О значеніи метеорологическихъ станцій для желѣзныхъ дорогъ. Извлеченіе изъ сообщенія А. Фадѣева. IV.

О снѣгоочистителяхъ. VI и VIII.

О наиболѣе цѣлесообразномъ устройствѣ службы охраны пути сооруженій на желѣзныхъ дорогахъ. III.

Описаніе устройства и употребленія приборовъ инженера Ф. Валуева для контроля путевыхъ сторожей на желѣзныхъ дорогахъ. Ф. Валуева. V.

О контрольныхъ часахъ и о примѣненіи ихъ къ повѣркѣ службы путевыхъ сторожей на желѣзныхъ дорогахъ. А. Чернявскаго. V.

О способахъ контроля путевой стражи на Екатерининской, Ивангородо-Домбровской, Ряжско-Вяземской, Николаевской и Московско-Ярославской желѣзныхъ дорогахъ. (Сообщено представителями этихъ дорогъ на Съѣздѣ). V.

О контролѣ путевой стражи по способу О. Гриневецкаго. П. Рашевскаго. V.

О замѣнѣ рельсовыхъ предѣльныхъ столбиковъ на станціяхъ другими безопасными знаками съ цѣлью устраненія несчастныхъ случаевъ съ агентами дороги. VII.

О типахъ, вѣсѣ и стоимости употребляемыхъ на дорогахъ инструментовъ и орудій. А. Пашковича. V и VI.

О премированіи сбереженій въ расходахъ по службѣ пути. V, VI, VIII и IX.

О возможныхъ сокращеніяхъ расходовъ по III отдѣлу эксплоатаціонной смѣты безъ ущерба благонадежности дороги и удобству пользованія ею. III.

Извлеченіе изъ записки М. Рутковскаго о результатахъ его заграничной командировки съ цѣлью изученія условій постройки и эксплоатаціи второстепенныхъ жел. дорогъ. V.

Изъ отчета о работахъ Международнаго Миланскаго желѣзнодорожнаго конгресса. Г. Свѣнцицкаго. V и VI.

Объ устройствѣ и эксплоатаціи второстепенныхъ жел. дорогъ. V.

Обзоръ технической отчетности по службѣ пути на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. VII.

Объ организаціи коллективныхъ поѣздокъ инженеровъ службы Пути для совмѣстнаго осмотра дорогъ. VI.

Проектъ пособія при испытаніи низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ въ знаніи должностныхъ инструкцій. (Должностные катехизисы). IV.

Какимъ образомъ должно происходить соединеніе примыкающихъ питательныхъ и побочныхъ путей съ главными? I.

Составленіе катехизисовъ для агентовъ службы пути. IV.

О наилучшей системѣ устройства половъ для разныхъ цеховъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ и паровозныхъ сараевъ. IV.

О степени цѣлесообразности слѣдующихъ способовъ распредѣленія на пути верхняго слоя балласта (щебня):

а) Оставленіе промежутковъ между шпалами (ящиковъ) безъ щебеночнаго прикрытія, съ заполненіемъ таковыхъ нижнимъ балластомъ и съ прикрытіемъ остальной поверхности балласта (внѣ шпалъ) и его откосовъ щебеночнымъ слоемъ.

б) Устройство узкихъ песчаныхъ дорожекъ въ серединѣ между рельсами пути или каждаго изъ двухъ путей.

в) Устройство такой же дорожки въ междупутьи при двойномъ пути. V.

Какая толщина щебеночнаго слоя можетъ быть признана достаточною для предохраненія нижняго балласта отъ выдуванія. V.

О возможности и цѣлесообразности употребленія угольнаго шлака для баластировки пути. VI и VII.

О цѣлесообразности испытаній въ механическихъ лабораторіяхъ на раздробленіе шпалъ, а равно на выдергиваніе костылей какъ новыхъ, такъ и лежавшихъ уже въ пути шпалъ и разработка программы однообразнаго для всѣхъ дорогъ производства означенныхъ испытаній. VII и VIII.

Разработка однообразныхъ для всѣхъ дорогъ формъ веденія статистики службы шпалъ. VII и VIII.

О степени возможности, въ зависимости отъ приближенія строеній къ путямъ, допустить измѣненіе габарита, утвержденнаго Министерствомъ путей сообщенія въ 1860 году. VII.

Объ опытахъ надъ мостами, производившихся на Орловско-Витебской дорогѣ съ цѣлью опредѣленія, въ какой мѣрѣ продолжительность статическаго испытанія вліяетъ на величину прогиба фермъ. А. Лебединскаго. VIII и XIII.

По поводу вопроса 2-го программы занятій VIII Съѣзда «Разработка однообразныхъ для всѣхъ дорогъ формъ веденія статистики службы шпалъ». К. Лазарева-Станищева. XIII.

Костыльная упорная планка для устраненія отжатія рельса въ наружную сторону пути. Н. Доброхотова. XIII.

Объ усиленіи рельсовыхъ стыковъ и опытахъ надъ стыковыми скрѣпленіями 3-хъ системъ. А. Лебединскаго. XIII.

Къ вопросу о томъ, какими соображеніями слѣдуетъ руководствоваться при проектированіи балансировъ надъ концами желѣзныхъ фермъ. Профессора Н. Бѣлелюбскаго. VIII.

Объ испытаніи цементовъ, цементныхъ растворовъ и нѣкоторыхъ другихъ строительныхъ матеріаловъ. Профессора Н. Бѣлелюбскаго. VIII.

Къ вопросу объ опредѣленіи длины горизонтальныхъ листовъ въ мостовыхъ фермахъ и балкахъ. Е. Зотикова. VIII.

О напряженіяхъ отъ дѣйствія вѣтра въ опорныхъ стойкахъ и опорныхъ поперечинахъ въ мостахъ, устраиваемыхъ безъ вертикальныхъ связей. Е. Зотикова. VIII.

Описаніе устроенныхъ для отвода нечистотъ санитарныхъ приспособленій въ служебномъ корпусѣ при новыхъ московскихъ университетскихъ клиникахъ для нервныхъ больныхъ. М. Когана. VIII.

Описаніе усовершенствованнаго прибора Шиллинга для снятія профилей рельсовъ, лежащихъ въ пути. VIII.

2) По службѣ подвижнаго состава и тяги. *)

О вредномъ вліяніи накипи въ паровыхъ котлахъ и о способахъ очистки воды. Докладъ Коншина. I.

О количествѣ трещинъ, какое можетъ быть безопасно допущено на ободѣ или спицахъ колесъ товарныхъ и пассажирскихъ паровозовъ. III.

О съуженіи и расширеніи стальныхъ бандажей. V.

О предѣльномъ изнашиваніи мѣдныхъ топокъ. II.

О поврежденіи паровозныхъ котловъ и о способѣ исправленія ихъ. Докладъ Н. К. Антошина. I, II, III, V и VII.

---

*) Совѣщательныя съѣзды по этой службѣ засѣдали въ Москвѣ I—15—17 іюня 1879 г., II—15—19 іюня 1880 г., III—15—19 іюня 1881 г., IV—16—24 ноября 1881 г., V—2—5 августа 1882 г., VI—въ октябрѣ 1883 г., VII—въ сентябрѣ 1884 г., VIII—въ сентябрѣ 1885 г., IX—въ сентябрѣ 1886 г., X—25 сентября—2 Октября 1887 г., XI—25 іюля—2 августа 1888 г., XII—25 іюля—1 августа 1889 г., въ Кіевѣ XIII—16—21 іюля 1890 г. и въ Варшавѣ XIV—15—25 іюля 1891 года.

Приняты ли какія мѣры для ограниченія службы паровозныхъ и тендерныхъ осей, слѣдуетъ ли назначить такія нормы и въ зависимости отъ какихъ элементовъ и т. п., или не слѣдуетъ ли завести періодическаго испытанія извѣстнаго % осей каждой категоріи. Докладъ В. С. Сумарокова. V.

Какая средняя продолжительность службы паровозныхъ, тендерныхъ и вагонныхъ рессоръ, какое количество поломокъ таковыхъ на русскихъ дорогахъ, какія техническія условія должны быть установлены для пріемки рессоръ и рессорной стали. Докладъ В. Ф. Вигура. III.

Что нужно понимать подъ словомъ трещины на осяхъ, вслѣдствіе которыхъ, согласно циркуляровъ Техническо-инспекторскаго комитета отъ 22-го апрѣля 1871 г. и 6-го апрѣля 1877 г., за №№ 699 и 2114, вагонныя оси должны устраняться изъ употребленія, и слѣдуетъ ли относить къ числу трещинъ, часто встрѣчаемыя на поверхности желѣзныхъ осей и шеекъ, продольныя плены. Докладъ Д. И. Кочеткова. III, XIV.

Объ инжекторахъ съ нагрѣвателями Кертинга. IV.

Какіе недостатки существующихъ нынѣ способовъ укрѣпленія огневыхъ коробокъ въ паровозныхъ котлахъ и насколько они вліяютъ на большую или меньшую продолжительность службы топокъ, а также какой изъ примѣненныхъ способовъ укрѣпленія огневыхъ коробокъ и типовъ послѣднихъ заслуживаетъ предпочтенія при передѣлкѣ огневыхъ коробокъ и заказѣ новыхъ паровозовъ. VI, XIV.

Опредѣленіе службы паровозовъ и ихъ частей. Докладъ И. И. Бернера. VII.

Статистика случаевъ изломовъ и ослабленія бандажей на различныхъ дорогахъ и зависимость этихъ случаевъ отъ толщины бандажа, отъ температуры и отъ другихъ причинъ. Докладъ А. П. Бородина. VII, IX, XI.

Статистика случаевъ излома осей, происшедшихъ на различныхъ дорогахъ не по причинѣ горѣнія буксъ. Докладъ А. П. Бородина. VII, VIII, IX, XI и XIII.

О стальныхъ и мѣдныхъ топкахъ паровозовъ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги. Докладъ Н. Д. Лапчинскаго. VII.

Какая система ремонта вагоновъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ; какой расходъ главнѣйшихъ запасныхъ вагонныхъ частей; какія имѣются средства для ремонта вагоновъ. Докладъ Л. Л. Зелихмана. X.

О наилучшемъ размѣрѣ діаметровъ паровозныхъ и тендерныхъ шескъ и паровозныхъ кулаковъ. Докладъ Б. Б. Сушинскаго. II, VII, VIII и XIV.

Собираніе свѣдѣній о пробѣгѣ на различныхъ желѣзныхъ дорогахъ паровозныхъ и тендерныхъ бандажей до первой обточки. Докладъ А. А. Войно. VIII.

О наименьшемъ размѣрѣ паровозныхъ поршневыхъ и золотниковыхъ стержней. Докладъ А. А. Саковича. IX.

Стоимость ремонта паровозовъ и тендеровъ на различныхъ дорогахъ, характеръ большаго, средняго и малаго ремонта паровозовъ, средства для ремонта паровозовъ и тендеровъ и расходъ главнѣйшихъ запасныхъ частей. Докладъ Л. Л. Зелихмана. XIII и X.

Статистика случаевъ излома паровозныхъ рамъ и причины, вызвавшія эти происшествія. Докладъ Р. И. Кастелли. X.

Статистика случаевъ излома и поврежденія паровозныхъ и тендерныхъ осевыхъ шеекъ на различныхъ дорогахъ и зависимость этихъ изломовъ отъ натяженія въ сѣченіяхъ излома. Докладъ Б. Б. Сушинскаго. X.

О минимальныхъ размѣрахъ паровозныхъ золотниковыхъ скалокъ. XIV.

Какія принимаются на различныхъ дорогахъ разбѣги паровозныхъ осевыхъ подшипниковъ. Докладъ Ф. В. Уркгардтъ. X.

Разсчетъ напряженій, являющихся въ мѣдныхъ листахъ паровозныхъ топокъ между распорными болтами, при допускаемомъ на практикѣ уменьшеніи толщины стѣнокъ. Докладъ Е. Е. Нольтейна. X.

Объ электрическомъ паяніи и наплавкѣ металловъ по способу г. Бенардосса. Докладъ А. М. Вознесенскаго. X.

Техническія условія, которымъ удовлетворяютъ мѣдные листы огневыхъ коробокъ

старыхъ поставокъ (лѣтъ 10 тому назадъ) и настоящихъ поставокъ. Докладъ Н. К. Антошина. XII.

О желѣзныхъ наконечникахъ дымогарныхъ трубъ. Докладъ Н. К. Антошина XIII и XIV.

О примѣненіи дѣйствія электро-гефеста въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ. Докладъ А. Н. Щепсновича. XIV.

Послѣ какого пробѣга паровоза производится осмотръ котла съ выемомъ всѣхъ прогарныхъ трубъ. II.

Какія принимаются мѣры протихъ неравномѣрнаго изнашиванія паровозныхъ цилиндровъ. III.

Какіе результаты достигнуты замѣною бронзовыхъ регуляторныхъ и парораспредѣлительныхъ золотниковъ чугунными. III.

О нормахъ расхода на освѣтительный матеріалъ для паровозныхъ фонарей. II и III.

Какіе результаты дали сплошные колеса системъ «Смита», «Манзеля» и другія тому подобныя. VI.

Какіе результаты дали колосники системы Пикифорова, группировка наблюденій, произведенныхъ на дорогахъ относительно конструкціи и расположенія колосниковъ на расходъ топлива въ паровозахъ; группировка расходовъ по содержанію паровозныхъ колосниковъ на дорогахъ угольнаго отопленія въ зависимости отъ конструкціи и матеріала колосниковъ. Докладъ Б. Б. Сушинскаго. VI и VII.

Приспособленія для автоматическаго дѣйствія воздушныхъ тормазовъ при сходѣ съ рельсъ паровоза или вагона. Докладъ Курмана. XII.

Выработка программы для собиранія данныхъ къ выясненію сравнительныхъ преимуществъ и недостатковъ примѣняемыхъ нынѣ на желѣзныхъ дорогахъ искроудержательныхъ и дымосожигательныхъ приборовъ и объ условіяхъ конкурса для выработки проектовъ лучшихъ типовъ этихъ приборовъ для паровозовъ, отапливаемыхъ различнаго рода топливомъ. V.

Подтверждается ли на практикѣ извѣстное и распространенное въ сочиненіяхъ о паровозахъ правило, по которому наилучшимъ способомъ подвѣшиванія паровоза на рессорахъ считается тотъ, при которомъ паровозъ имѣетъ три точки опоры. Желательно указать случаи, когда при передѣлкахъ устройства рессоръ пришлось перейти отъ трехъ точекъ опоры къ четыремъ и наоборотъ, и привести мотивы, заставляющіе поступить такъ или иначе. Не найдено ли на практикѣ что рессоры, состоящія изъ 10 листовъ, слишкомъ жестки при длинѣ 1.100 м.м. Докладъ Б. Б. Сушинскаго. V.

Какая наивыгоднѣйшая система искроудержателей; какіе опыты и наблюденія съ таковыми дѣлались и какія мѣры принимаются вообще противъ пожаровъ, могущихъ произойти отъ искръ паровозовъ. Докладъ Л. Л. Зелихмана. V и IX.

О наивыгоднѣйшей системѣ паровозныхъ колосниковъ. (Докладъ Б. Б. Сушинскаго). VI.

О размѣрахъ тяговыхъ приборовъ товарныхъ вагоновъ. Докладъ Ф. В. Уркгардтъ. VII.

Обсужденіе записки инженера Гибшмана по вопросамъ: 1) о пересмотрѣ нормальныхъ чертежей вагоновъ и техническихъ условій для постройки, и 2) о цѣлесообразности типовъ для паровозовъ и для отдѣльныхъ частей ихъ. VI.

Обсужденіе проекта котла, приспособленнаго къ отопленію нефтью, изобрѣтеннаго инженеръ-механикомъ Пашининымъ. VII.

Собираніе данныхъ о примѣненіи на русскихъ дорогахъ непрерывно дѣйствующихъ тормазовъ. Докладъ А. М. Вознесенскаго. VIII.

О паровозныхъ тормазахъ. Докладъ М. Б. Рутковскаго. IX.

Система и способъ укрѣпленія рессоръ ударныхъ буферовъ между тендеромъ и паровозомъ. Докладъ Н. К. Антошина. XI, XIV.

О вліяніи устройства сводовъ въ топкахъ паровозныхъ котловъ на расходъ топлива и содержаніе котловъ при каменноугольномъ отопленіи. Докладъ Д. Ф. Карташова. XI.

О распространеніи паровозовъ «Compound» на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Докладъ Л. М. Леви. XII.

Разсчетъ вагоннаго тяговаго прибора при условіи тяги 7.700 килогр. и допускаемомъ натяженіи въ желѣзѣ 6 килогр. на 1 кв мм. Докладъ М. А. Новицкаго. XI.

Описаніе устройства дѣйствія съемнаго одноколеснаго автоматическаго тормаза Р. Зауербрей для задержки оторвавшихся отъ поѣзда вагоновъ. XII.

О сцѣпленіяхъ паровоза съ тендеромъ. Докладъ Л. М. Леви. XIII.

О системахъ ручныхъ тормазовъ въ товарныхъ вагонахъ. Докладъ Л. М. Леви. XIII.

О выработкѣ обязательнаго нормальнаго типа деревянныхъ плуговъ взамѣнъ употребляемыхъ нынѣ желѣзныхъ отбрасывающихъ снарядовъ, прикрѣпляемыхъ спереди паровоза. Докладъ А. Н. Щепсновича. XIII.

О выработкѣ программы конкурса на устройство возможно дешеваго приспособленія обыкновенныхъ товарныхъ вагоновъ для перевозки молочныхъ продуктовъ и скоповъ. XIII.

Обсужденіе записки Сарнецкаго по поводу усовершенствованнаго имъ манометра, употребляемаго при паровозахъ и машинахъ. VII.

Предложеніе о введеніи въ употребленіе автоматическихъ тормазовъ системы Сулерена. XIII.

О наилучшихъ сплавахъ для вагонныхъ подшипниковъ. Докладъ Т. М. Перевозникова. XIV.

О подвѣсныхъ рессорахъ въ пассажирскихъ вагонахъ. Докладъ Е. Е. Ноль-тейна. XIV.

О періодической смазкѣ вагоновъ. Докладъ Н. Д. Байдака. XIV.

О выработкѣ типа нормальнаго крытаго товарнаго вагона. XIII.

О примѣненіи электрическаго освѣщенія въ пассажирскихъ вагонахъ. XIV.

Обсужденіе изобрѣтеннаго инженеръ-механикомъ Жариновымъ устройства спальной мебели для вагоновъ желѣзныхъ дорогъ. VII.

Какіе примѣняются способы освѣщенія пассажирскихъ вагоновъ, какіе результаты дало газовое, ламповое и т. п. освѣщеніе. Докладъ Л. Л. Зелихмана. III.

Объ отопленіи пассажирскихъ вагоновъ. Докладъ А. М. Вознесенскаго. VII.

О причинахъ различныхъ болѣе чувствительныхъ качаній пассажирскихъ вагоновъ при принятыхъ на дорогахъ скоростяхъ хода скорыхъ и пассажирскихъ поѣздовъ и о средствахъ, проектируемыхъ на дорогахъ для достиженія спокойнаго хода пассажирскихъ вагоновъ. Докладъ Л. Л. Зелихмана и Т. М. Перевозникова. XI и XIII.

О мѣрахъ, какія могутъ быть приняты для предупрежденія несчастныхъ случаевъ при соскакиваніи кондукторовъ съ площадокъ товарныхъ вагоновъ въ поѣздахъ не вполнѣ остановившихся. XI.

Установленіе взгляда на наиболѣе цѣлесообразную организацію службы Подвижнаго состава и Тяги. Докладъ А. Н. Щепсновича. V.

Объ аппаратахъ системы «Графтіо». Докладъ Зальмана. V.

О примѣненіи липовыхъ стружекъ при смазкѣ буксъ. Докладъ Э. Л. Кельбера. V.

О составленіи катехизиса свѣдѣній, необходимыхъ по каждому роду должностей службы Подвижнаго состава и Тяги, для облегченія какъ производства испытаній желѣзнодорожныхъ служащихъ, опредѣляемыхъ вновь на должности, такъ и возможности подготовки къ этимъ испытаніямъ лицъ, желающихъ получить занятія по службѣ Тяги. VIII.

О степени необходимости и выгодности кочегарныхъ ямъ на главныхъ путяхъ, для очистки отъ золы паровозовъ, отапливаемыхъ каменнымъ углемъ. VIII.

Американская (передаточная) система поѣздной службы паровозовъ и паровозныхъ бригадъ въ сравненіи съ обыкновенною, степень примѣнимости и вліяніе ея на пониженіе расходовъ въ отношеніи тяги поѣздовъ и ремонта паровозовъ. X.

О растопкахъ для паровозовъ, предложенныхъ г. Фридлендеромъ. XII.

Какой расходъ топлива, какая стоимость отопленія паровозовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, какія существуютъ нормы, положенія и преміи по сему предмету; размѣры этихъ премій и средняго заработка по нимъ машиниста, степень раціональности такихъ премій вообще, также и премій службы топлива, за оказавшееся сбереженіе въ складахъ топлива, къ какой единицѣ должны быть сводимы нормы топлива: на поѣздо-версту или на паровозъ съ тендеромъ и на каждый груженый вагонъ; правильно ли считать 3 порожніе вагона за 2 груженыхъ; къ чему приравнивать трехъосевые и пассажирскіе пульмановскіе вагоны. Докладъ А. П. Бородина. V.

Какой наилучшій способъ нагрузки угля на тендера. Степень быстроты и стоимости такой нагрузки съ пуда при разныхъ системахъ. Докладъ Г. А. Арнштейна. VI.

Какой расходъ смазочнаго матеріала и какая стоимость смазки паровозовъ и вагоновъ на русскихъ дорогахъ. Какія существуютъ нормы, положенія и преміи по сему предмету; какъ организована служба смазчиковъ, испытывалась ли періодическая система смазыванія и къ какимъ результатамъ она привела. Какой нынѣ употребляется смазочный матеріалъ и какъ велико число отцѣпокъ по горѣнію буксъ на 10.000 оссверстъ. Докладъ В. С. Сумарокова и Н. И. Бочкарева. V.

Какія имѣются средства для очистки товарныхъ вагоновъ отъ керосина и другихъ матеріаловъ съ специфическимъ запахомъ. Докладъ А. М. Вознесенскаго. V.

Какъ организованы на дорогахъ склады топлива и порядокъ отпуска таковаго. Докладъ Н. К. Антошина. V.

Объ установленіи однообразной формы V отдѣла годовыхъ отчетовъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ коммиссіи, организованной на съѣздѣ 16 ноября 1881 г.. V.

Какимъ образомъ опредѣляется на разныхъ желѣзныхъ дорогахъ нормальный составъ поѣзда для лѣтняго и зимняго времени, путемъ ли опыта или ощупью, и если опредѣляется вычисленіемъ, то какъ принимается коэффиціентъ сцѣпленія для лѣтняго и зимняго времени въ отдѣльности. Не существуетъ ли при этомъ наблюденія надъ величиною скольженія колеса паровоза, т. е. не сравнивается ли путь, пройденный точкою на ободѣ, съ путемъ, пройденнымъ въ дѣйствительности центромъ тяжести паровоза. Докладъ А. К. Бема. VI, VII.

Полезно ли вести учетъ пробѣга вагонныхъ осей; надлежитъ ли назначить какой либо срокъ службы желѣзныхъ осей, послѣ котораго таковыя должны быть изъяты изъ обращенія. Докладъ Д. И. Кочеткова. VI.

Какіе получены результаты отопленія нефтью или нефтяными остатками. Докладъ А. М. Вознесенскаго. VI.

Новѣйшіе результаты нефтянаго отопленія на желѣзныхъ дорогахъ и способы храненія и выдачи нефти, а также принятыя нормы расхода нефти для паровозовъ. Докладъ А. М. Вознесенскаго. IX.

О повѣркѣ вѣсовъ, объ уходѣ и организаціи надзора за вѣсовыми приборами на желѣзныхъ дорогахъ. Докладъ состоявшаго при съѣздѣ II группы техника г. Чаплинскаго. VII.

Сравнительная стоимость тяги поѣздовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ зимою и лѣтомъ, въ зависимости отъ расходовъ топлива на паровозахъ и на водоснабженіе, смазка паровозовъ и вагоновъ и поврежденій подвижнаго состава. Докладъ А. Н. Щенсновича. VIII.

Какіе результаты дали опыты съ картонными шайбами и древесными стружками, какъ матеріалами для подбивки буксъ. Докладъ О. О. Клема. VIII.

Зависимость результатовъ расхода топлива на поѣздо-версту полезнаго пробѣга отъ отношенія пассажирскаго пробѣга къ товарному. Докладъ Н. К. Антошина. IX.

Статистика случаевъ горѣнія буксъ на различныхъ дорогахъ. Докладъ А. Н. Макарова. IX.

О выработкѣ однообразнаго габарита подвижнаго состава на русскихъ желѣзныхъ

дорогахъ съ шириною колеи въ 5 фут. и при междупутіи въ 7 фут. между наружными гранями рельсовъ. Докладъ П. П. Котляревскаго. XI и XII.

Разсмотрѣніе присланныхъ дорогами чертежей дверныхъ приспособленій товарныхъ вагоновъ и утвержденіе наиболѣе цѣлесообразныхъ типовъ приспособленій для II группы. Докладъ подкоммиссіи. IV.

Проектъ техническаго отдѣла общей для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ конвенціи о прямомъ безперегрузочномъ сообщеніи. X.

Объ опредѣленіи максимума и минимума разстоянія между бандажами вагонныхъ колесъ, при коемъ возможенъ отказъ въ пріемѣ вагоновъ на передаточныхъ пунктахъ. IX.

Обсужденіе предлагаемаго г. Новомейскимъ изобрѣтеннаго имъ замка для товарныхъ вагоновъ, названнаго «бумажной пломбой». IX.

Могутъ ли быть допущены въ прямомъ сообщеніи вагоны и платформы съ Уллегутовскими стяжками безъ запасныхъ цѣпей. IX.

О необходимости измѣненія размѣровъ и формъ тяговыхъ приборовъ въ товарныхъ вагонахъ. XI.

О разсмотрѣніи и обсужденіи измѣненій въ общей технической конвенціи, проектированныхъ въ засѣданіяхъ Постоянной при общемъ съѣздѣ коммиссіи 5—12 апрѣля 1888 года. XI.

О выборѣ наилучшаго типа дверного зонта къ товарнымъ вагонамъ и о порядкѣ замѣны нынѣ существующихъ зонтовъ новыми. Докладъ С. С. Калашникова. XII.

О нормальной винтовой стяжкѣ, длинѣ буферовъ, размѣрахъ крюка и выступѣ его изъ буфернаго бруса. Докладъ Е. Е. Нольтейна. XII.

О способахъ, примѣняемыхъ дорогами по охранѣ и содержанію въ чистотѣ пассажирскихъ вагоновъ при слѣдованіи ихъ въ поѣздахъ, въ виду вліянія, какое они могутъ имѣть на расходъ по содержанію пассажирскихъ вагоновъ. Докладъ Н. Д. Байдака. XII.

Примѣняется ли прибавленіе тяжелыхъ маслъ къ олеонафтамъ для уменьшенія тренія смазываемыхъ частей; какимъ образомъ опредѣляется количество примѣси и къ какимъ она приводитъ результатамъ. Докладъ Н. К. Антошина. XII.

О практикуемыхъ на дорогахъ способахъ опредѣленія продолжительности службы паровозовъ на маневрахъ, резервѣ и вообще на стоянкахъ подъ парами по различнымъ причинамъ, а также о способахъ опредѣленія дѣйствительнаго пробѣга паровозовъ на маневрахъ, съ указаніемъ, въ какихъ случаяхъ въ дѣйствительности производимые маневры и стоянки подъ парами вовсе не принимаются въ разсчетъ. Докладъ А. М. Вознесенскаго. XIII.

Обсужденіе относящихся до службы подвижнаго состава и тяги вопросовъ проекта положенія объ Императорскихъ поѣздахъ. XIII.

Результаты дѣйствія приборовъ, указывающихъ машинисту скорость хода поѣзда. XIV.

О выработкѣ проекта нормальной открытой платформы. XIV.

О наилучшемъ типѣ соединенія рукавовъ воздухопроводныхъ трубъ для тормазовъ сжатаго и разрѣженнаго воздуха. XIV.

Данныя о вліяніи жесткости питательной воды на службу паровозныхъ котловъ. II.

О сигнальномъ аппаратѣ С. Е. Ткмоховича для предупрежденія несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ. II.

Въ какихъ размѣрахъ удобнѣе всего установить однообразный способъ собиранія и разработки статистическихъ данныхъ объ изпашиваемости и поврежденіяхъ различныхъ частей подвижнаго состава. II.

Употреблялись ли издѣлія изъ фосфорной бронзы, какія именно и съ какими результатами. II.

Какіе замѣчены результаты примѣненія чугунныхъ тормазныхъ колодокъ сравнительно съ деревянными. II.

Можетъ ли быть строго опредѣлено соотношеніе расходовъ горючаго матеріала для паровозовъ въ зимнее и лѣтнее время съ практически удобнымъ примѣненіемъ результатовъ. I.

Какая норма для расхода топлива для паровозовъ оказалась самой лучшей, т. е. къ какой единицѣ представляется наилучшимъ относить расходъ топлива. I.

Слѣдуетъ ли стремиться къ отмѣнѣ премій машинистамъ за сбереженіе топлива и, въ случаѣ отмѣны, какими мѣрами предупредить возможность растраты топлива и небрежнаго съ нимъ обращенія. I.

Какое практикуется на разныхъ дорогахъ соотношеніе между дѣйствительною службою машинистовъ и ихъ помощниковъ и ихъ отдыхомъ какъ въ зимнее, такъ и лѣтнее время. I.

Разборъ нынѣ принимаемыхъ мѣръ контроля и предосторожности противъ поврежденія топокъ, взрыва котловъ и безопасности движенія. I.

Какія средства были испытываемы и могутъ быть вновь предложены для уменьшенія накопленія твердой накипи на топкахъ и трубахъ паровозовъ; насколько каждая изъ принятыхъ мѣръ оказалась дѣйствительной и при какихъ условіяхъ. I.

Какія причины течи котловъ паровозныхъ въ цилиндрической части внизу по поперечному шву и какими мѣрами возможно предотвратить эту течь разъ навсегда. I.

Какой матеріалъ для дымогарныхъ трубокъ оказался самымъ пригоднымъ. I.

Представляется-ли надобность просверливать распорные болты огневыхъ коробокъ насквозь или частію, или возможно опредѣлить разрывъ болтовъ инымъ способомъ и съ достаточной для практики точностью. I.

Объ опредѣленіи срока службы стальныхъ и желѣзныхъ осей, о способахъ для опредѣленія признаковъ ненадежности оси и объ опредѣленіи предѣльнаго пробѣга для паровозныхъ и тендерныхъ осей. I.

Примѣнялись ли дешевые сплавы бѣлаго металла для осевыхъ подшипниковъ, какіе именно и съ какимъ результатомъ. I.

Дѣлались ли сравнительные опыты относительно смазки вагоновъ въ поѣздахъ станціонными и поѣздными смазчиками и съ какимъ результатомъ. I.

Какіе опыты сдѣланы съ освѣщеніемъ классныхъ вагоновъ лампами и летучими маслами.—Экономическія и практическія стороны дѣла. I.

Можетъ ли тормаженіе посредствомъ прибора Лешателье замѣнить вполнѣ вагонные тормаза въ поѣздѣ, и если можетъ, то сколько тормазовъ. I.

При разсчетахъ вѣса поѣздовъ какимъ коффиціентомъ сцѣпленія руководствоваться въ разныя времена года, когда сила тяги паровоза или равна силѣ сцѣпленія, или превышаетъ ее. I.

Въ какихъ размѣрахъ слѣдуетъ установить однообразный способъ для разработки статистическихъ данныхъ о поврежденіяхъ различныхъ частей подвижнаго состава. I.

Какіе способы открыты вновь и съ пользою могутъ быть постепенно вводимы для безопасности движенія поѣздовъ и сохраненія подвижнаго состава отъ случайныхъ поврежденій. I.

По службѣ движенія *).

Разсмотрѣніе системъ огражденія станцій при одномъ и двухъ путяхъ. I.

Разсмотрѣніе системъ сигнализаціи при разныхъ случаяхъ движенія. I.

---

*) Совѣщательныя съѣзды по этой служба засѣдали всѣ въ Москрѣ: I – 18—29 мая 1882 г., II—15—26 іюля 1885 г., III—10—17 декабря 1886 г., IV—25 сентября—5 октября 1887 г., V—15—22 іюня 1889 г. и VI—17—28 іюня 1891 г.

Организація общей артели, или артели, сопровождающей багажъ, съ залогами, если не по всѣмъ дорогамъ, то хотя по направленіямъ до крайнихъ станцій прямаго сообщенія. I.

О мѣрахъ для предупрежденія подмѣна багажныхъ и товарныхъ мѣстъ. I.

О необходимыхъ для агентовъ службы движенія условіяхъ развитія, образованія и возраста по каждому изъ родовъ службы, съ программою свѣдѣній, которыми должны обладать служащіе. I.

О предѣлахъ необходимой связи между службою движенія и телеграфа. I.

О введеніи аккордъ-системы, установленіи нормъ расхода и вознагражденіи агентовъ дорогъ за сбереженіе, съ докладами о задѣльной системѣ учета станціонныхъ работъ и расходовъ Докладъ А. А. Радцига и И. П. Рихтера. I.

Задѣльный учетъ станціонныхъ расходовъ (результаты задѣльныхъ работъ на Харьково-Николаевской ж. д. за 1883 и 1884 гг.). I.

О введеніи наиболѣе цѣлесообразныхъ способовъ контролированія пассажирскихъ билетовъ. I.

О необходимости безотлагательнаго введенія пенсіонныхъ кассъ и упроченія служебнаго положенія желѣзнодорожныхъ служащихъ I.

О наиболѣе правильномъ распредѣленіи отвѣтственности за пропажу товаровъ. I.

О разъясненіи порядка подписанія актовъ свидѣтелями. I.

О мѣрахъ къ остановкѣ на пути вагоновъ, отцѣпившихся отъ поѣзда, или случайно ушедшихъ со станціи. I.

О необходимости улучшенія быта желѣзнодорожныхъ агентовъ всѣхъ службъ. I.

Опредѣленіе новаго способа веденія статистики пробѣга вагоновъ. I.

Установленіе однообразной формы отчетности по службѣ движенія, статистики работъ и расходовъ. II. III и V.

Опредѣленіе мѣръ, которыя слѣдуетъ принимать при проходѣ поѣзда мимо станціи, на которой онъ долженъ имѣть остановку. II.

О необходимости ходатайствовать относительно нѣкоторыхъ измѣненій въ утвержденныхъ 27 іюня 1883 года Правилахъ движенія по паровымъ желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія. II.

Проектъ Катехизиса для всѣхъ служащихъ по движенію и о сигналахъ. II.

Объ обмѣнѣ вагона на вагонъ и о срочномъ возвратѣ подвижнаго состава (неудобства примѣненія на практикѣ §§ 141 и 144 конвенціи дорогъ III группы). III. Съ докладомъ А. А. Радцига.

О распредѣленіи подвижнаго состава и о порядкѣ учета работы вагоновъ. Докладъ А. А. Радцига. III.

О необходимости дополненія § 134 Правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія, и измѣненія редакціи § 145 тѣхъ же Правилъ. III.

Проектъ Правилъ для перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ ссыпную. IV.

О способахъ къ установленію прямаго безперегрузочнаго слѣдованія вагоновъ по всѣмъ непрерывно между собою связаннымъ дорогамъ. IV.

Какими практическими пріемами и на основаніи какихъ данныхъ дороги опредѣляютъ количество подвижнаго состава, необходимаго для движенія въ предѣлахъ своей пропускной способности и при наибольшей встрѣчающейся у нихъ надобности во время усиленнаго движенія грузовъ. IV и V.

Пріемы каждой дороги по ежедневному распредѣленію подвижнаго состава по станціямъ и суточный учетъ, основанный на этомъ распредѣленіи. Докладъ В. А. Введенскаго. IV и V.

Какимъ образомъ производится учетъ пробѣга вагоновъ и контроль правильности получаемыхъ свѣдѣній и какимъ способомъ производится контроль простоя вагоновъ при максимальномъ движеніи. Докладъ К. М. Гуттнера. IV и V.

О системахъ учета пробѣга вагоновъ, практикующихся на русскихъ жел. дорогахъ. Докладъ А. И. Понель. IV и V.

Способъ производства маневровъ, система ихъ учета, премировка и т. д. IV и V.

Разсмотрѣніе модели изобрѣтеннаго г. Жебровкимъ висячаго «замка-пломбы» для дверей товарныхъ вагоновъ. V.

О наймѣ вагоновъ и взаимномъ пользованіи ими при измѣненіяхъ условій движенія и различныхъ его направленіяхъ. V.

О примѣненіи циркуляра Министерства путей сообщенія отъ 19 октября 1888 года за № 11724, коимъ устанавливаются Правила относительно перевозки хлѣбныхъ грузовъ на платформахъ. V.

Разсмотрѣніе заявленія г. Щербинскаго объ изобрѣтенномъ имъ контрольномъ аппаратѣ для точнаго опредѣленія числа пассажировъ въ поѣздѣ и для устраненія безбилетнаго провоза пассажировъ. V.

Обсужденіе цѣлесообразности предложеннаго г. Фолькертъ способа прикрѣпленія пломбъ къ товарнымъ вагонамъ посредствомъ пружинокъ. VI.

О перевозкѣ пороха и патроновъ въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ. VI.

Приложеніе 5-е.

ЗАМѢТКА

о задѣльномъ учетѣ станціонныхъ работъ на Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ.

Составилъ А. А. Радцигъ.

На Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ примѣняется задѣльный учетъ къ слѣдующимъ видамъ станціоннаго хозяйства: 1) по операціямъ нагрузки, выгрузки и перегрузки хозяйственнымъ способомъ и удовлетворенію претензій, возникающихъ изъ перевозокъ, и 2) по нѣкоторымъ статьямъ станціонныхъ расходовъ.

I.

Нагрузка, выгрузка и перегрузка, а равно пріемъ и выдача клади и багажа, охрана ихъ въ пути и на станціяхъ и удовлетвореніе всѣхъ претензій по перевозкамъ.

Нагрузка, выгрузка и перегрузка, а равно пріемъ и выдача клади и багажа, охрана ихъ въ пути и на станціяхъ и удовлетвореніе всѣхъ претензій по перевозкамъ съ 1-го августа 1870 года по 1-е мая 1879 года на Харьково-николаевской желѣзной дорогѣ, по примѣру большинства русскихъ желѣзныхъ дорогъ, производились особой артелью; съ 1-го мая 1879 года по 1 января 1882 года операціи эти, въ виду несостоятельности артели, производились хозяйственнымъ способомъ, съ установленіемъ нормъ на самыя операціи по нагрузкѣ и выгрузкѣ и съ отвѣтственностью за всѣ недостачи, но безъ заинтересованія служащихъ.

Опытъ хозяйственнаго способа нагрузки и выгрузки товаровъ побудилъ къ изысканію такихъ пріемовъ въ хозяйственной операціи, при которой отвѣтственность не только не слагалась бы, но, напротивъ того, имѣла бы дѣйствительное значеніе, и чтобы въ тоже время заинтересованіе всѣхъ агентовъ, участвующихъ въ операціи нагрузки, выгрузки и храненія въ пути товаровъ, было установлено возможно солидиѣе, причемъ избѣгались бы случаи вычетовъ изъ ихъ штатнаго содержанія, опредѣленнаго совершенно независимо отъ новой операціи, возлагавшейся на этихъ агентовъ.

Эти руководящія соображенія послужили основаніемъ для введенія съ 1 января 1882 года особаго положенія (33/а) о порядкѣ нагрузки, выгрузки и перегрузки грузовъ хозяйственнымъ способомъ, удовлетворенія претензій, возникающихъ при перевозкахъ, и выдачи премій агентамъ службы движенія.

Сравнительный обзоръ стоимости пріема и выдачи клади и багажа и удовлетворенія претензій при способѣ артельномъ, переходномъ хозяйственномъ и хозяйственномъ съ заинтересованіемъ служащихъ, съ 1876 по 1891 годъ включительно, усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

ГОДЫ.	Стоимость нагрузки, перегрузки и выгрузки.	Содержаніе коммерческихъ агентовъ.	Отчисленіе на удовлетвореніе претензій и другіе расходы по перевозкѣ.	Уплата премій станц. агентамъ и поѣзд. прислугѣ по положенію № 33/а.	Всего расхода.	Перевезено частной клади (большой, малой скорости и багажа).	Расходъ на 1000 пуд. перевезенной клади.
1876 г. . . .	—	—	—	—	100952,04	23 милл. пуд.	4,39
1877 » . . .	—	—	—	—	130030,36	27 » »	4,81
1878 » . . .	—	—	—	—	250560,25	44 » »	5,70
1879 » . . .	—	—	—	—	275489,08	59 » »	4,67
1880 » . . .	74802,14	112394,85	98369,71	—	285566,70	50 » »	5,71
1881 » . . .	55085,87	93231,91	51211,20	—	199528,08	54 » »	3,69
Итого за 6 лѣтъ					1242127,88	257 » »	4,87
Въ среднемъ за одинъ годъ . .					207021,72	43 » »	4,87
1882 г. . . .	42077,61	88733,99	23356,87	31872,24	186040,11	55 » »	3,36
1883 » . . .	43313,66	76790,46	31352,19	28419,08	179875,36	59 » »	3,05
1884 » . . .	45432,99	85444,64	26543,37	40432,14	197853,14	64 » »	3,09
1885 » . . .	53267,03	95756,22	28514,42	57374,90	234912,83	82 » »	2,86
1886 » . . .	38787,42	92608,67	17275,06	87118,52	235789,67	80 » »	2,94
1887 » . . .	52529,73	91781,32	13887,99	111548,73	269747,77	105 » »	2,56
1888 » . . .	81513,47	105724,02	49534,43	93658,45	330430,37	126 » »	2,62
1889 » . . .	60045,08	99791,56	69242,23	65685,24	294764,11	120 » »	2,46
1890 » . . .	62951,74	100857,45	49589,35	78078,71	291477,25	118 » »	2,47
1891 » . . .	72333,58	104901,70	48762,11	88363,56	314360,95	120 » »	2,62

Такимъ образомъ изъ настоящей таблицы видно, что въ 1891 году расходы на 1000 пуд. перевезенной клади уменьшились противъ средняго расхода за 6 лѣтъ (съ 1876 по 1881 включительно) на 2 р. 25 к., что составитъ на 120 милліоновъ пудовъ перевезенной частной клади сбереженіе въ 270.000 рублей.

II.

Задѣльный учетъ по станціоннымъ расходамъ (книги и бланки, содержаніе агентовъ коммерческой части и по передвиженію вагоновъ, отопленіе, освѣщеніе, ремонтъ инвентаря и т. п.).

Означенные станціонные расходы на Харьково-николаевской желѣзной дорогѣ включены въ задѣльный учетъ на основаніи особаго положенія (№ 38/а), введеннаго въ дѣйствіе съ 1 января 1883 года.

Приложеніе 5-е.

Сравненіе расходовъ станціонной службы, включенныхъ въ задѣльный учетъ за девять послѣднихъ лѣтъ, съ таковыми же за 1882, 1881, 1880 и 1879 гг. усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

Протяженіе дороги.	Годы.	Содержаніе. Блаки.	Содержаніе. Коммерческихъ агент., считая только станціонныхъ агентовъ и безъ уплаты премій.	Содержаніе. Составителей поѣздовъ и спѣшниковъ.	Отопленіе станціонныхъ зданій.	Освѣщеніе на станціяхъ. Освѣщеніе пассаж. домовъ и платф., платф. товарныхъ, справ. контор и платф., фонарей на станц. путяхъ стрѣлочн. дисковъ и аппаратовъ телеграфныхъ.	Освѣщеніе на станціяхъ. Ремонтъ приборовъ освѣщенія.	Содержаніе станціонной движимости.	Исправленіе децимальныхъ вѣсовъ.	Принадлежности для нагрузки и упаковки товаровъ.	Всего расхода по всѣмъ статьямъ, включеннымъ въ задѣльный учетъ.
при 1030 верст.	1891	3984,36	78575,96	16692,23	53990,89	9392,97	—	21538,23		9499,02	193673,76
	1890	3254,42	81295,94	17960,98	56902,29	10022,83	—	21867,04		7786,88	199090,31
	1889	3137,89	79529,52	17987,48	62832,60	10101,96	—	22033,78		9887,26	205510,49
	1888	2906,17	74155,81	20069,28	55360,67	7907,28	2372,25	12973,96		9858,62	185603,14
						Итого за четыре года					783878,00
						Въ среднемъ за одинъ годъ					195969,50
при 830 верст.	1887	2535,52	68245,18	17923,77	44498,17	6137,59	1761,61	18518,62		11834,83	171755,30
	1886	2389,48	65136,60	15066,87	45168,75	5824,58	1331,74	16426,51		4142,83	156387,26
	1885	2188,30	63471,25	15482,44	41094,19	6223,61	298,03	11922,70		4386,89	145067,41
	1884	2548,10	61747,08	15019,16	40717,91	6568,69	340,16	8695,38	686,24	4402,41	140725,46
	1883	2426,20	63433,02	14915,14	35994,03	5830,80	1778,93	14327,16	442,05	7060,42	146218,05
						Итого за пять лѣтъ.					760153,67
						Въ среднемъ за одинъ годъ					152030,73
	Расходъ по тѣмъ же статьямъ за предшествующіе 4 года (1882, 1881, 1880 и 1879), а равно средній годовой расходъ слѣдующій:										
при 830 верст.	1882	3944,88	83214,35	15616,43	39777,65	10537,49	726,08	12366,06	1975,34	11018,76	179177,97
	1881	8875,77	93231,91	15649,81	36660,07	14740,32		26882,72			196040,60
	1880	17148,72	112394,85	17215,00	43241,84	15418,29		33622,51			239046,21
	1879	14793,29	113000,00	20642,00	37708,48	18449,85		16877,28			221470,99
						Итого за четыре года.					835735,68
						Въ среднемъ за одинъ годъ					208933,92

Изъ этой таблицы усматривается, что средній годовой расходъ за 5 лѣтъ съ 1883 года по 1887 годъ противъ средняго годоваго расхода предшествующихъ 4 лѣтъ съ 1879 по 1882 г., при томъ же протяженіи дороги въ 830 в., меньше

на (208.933 р. 92 к.—152.030 р. 73 к.) 56.903 р. 19 к. и средній годовой расходъ послѣднихъ 4 лѣтъ съ 1888 по 1891 г. при значительно большемъ протяженіи дороги въ 1.030 верстъ, противъ средняго годоваго расхода вышеуказанныхъ 4 лѣтъ, съ 1879 по 1882 г., меньше на (208.933 р. 92 к.—195.969 р. 50 к.) 12.964 р. 42 к.

III.

Преміи, уплаченныя на Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ на основаніи обоихъ положеній.

Размѣръ премій, уплаченныхъ въ отчетномъ году агентамъ службы движенія на основаніи положеній о нагрузкѣ и задѣльномъ учетѣ, средній заработокъ одного агента и процентное отношеніе уплаченной преміи къ среднему заработку, сравнительно съ 1886, 1885, 1884, 1883 и 1882 гг., усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

Г О Д Ы.		Уплачено преміи по обоимъ положеніямъ №№ 33/а и 38/а.	Число агентовъ.	Содержаніе агентовъ въ годъ.	Средній окладъ одного лица.	На одно лицо приходится преміи.	Что составляетъ % оклада.
Станціонная служба.	1882 г.	30433,56	592	189710,60	320,44	51,40	16,03
	1883 »	37517,99	552	180096,11	326,26	67,97	20,83
	1884 »	42537,16	519	177732,83	342,45	81,95	23,95
	1885 »	64900,77	524	182730,75	348,72	123,85	35,94
	1886 »	88438,59	552	191067,56	346,11	160,32	46,32
	1887 »	107291,05	886	240411,48	293,91	121,09	41,16
	1888 »	87513,15	1010	283138,38	280,33	86,66	30,91
	1889 »	60177,13	973	281022,51	288,02	60,72	21,01
	1890 »	74651,73	993	280514,16	282,49	75,18	26,61
	1891 »	87862,42	1001	271717,85	271,45	87,77	32,33
Поѣздная прислуга участвующая въ преміи.	1882 г.	1438,65	213	79843,74	374,85	6,75	1,80
	1883 »	—	194	71150,64	363,94	—	—
	1884 »	15011,25	182	64464,08	354,09	82,48	23,29
	1885 »	17433,77	181	65114,90	359,75	96,37	26,79
	1886 »	18218,17	250	99614,00	368,59	72,87	20,26
	1887 »	22038,23	272	106005,68	389,73	81,02	20,79
	1888 »	26840,39	266	107339,64	407,37	100,90	24,75
	1889 »	23977,82	295	107152,00	364,92	81,28	22,82
	1890 »	21009,89	265	101441,47	382,80	79,28	20,71
	1891 »	24432,38	273	109639,75	401,61	89,49	22,28
Всего.	1882 г.	31872,24	805	269554,34	334,85	39,59	11,82
	1883 »	37519,99	746	250700,52	336,96	50,29	14,37
	1884 »	57548,01	701	242196,61	345,50	82,00	23,75
	1885 »	82334,54	705	247845,65	351,55	116,79	33,22
	1886 »	106655,76	802	290681,53	362,44	151,99	43,57
	1887 »	129329,28	1158	366417,16	316,42	111,68	35,29
	1888 »	114353,54	1276	390478,02	306,02	89,62	29,29
	1889 »	84154,95	1268	388474,51	306,29	66,38	21,64
	1890 »	95661,62	1258	381955,63	303,62	76,04	25,04
	1891 »	112294,80	1274	381357,60	299,31	88,14	29,44

На 1 января 1892 г. запасный фондъ по положенію о нагрузкѣ № 33/а составлялъ 16.905 р. 90 к., по задѣльному же учету—положен. № 38/а — запасный фондъ, образовавшійся къ 1 января 1892 г. въ суммѣ 1.106 р. 33 к., израсходованъ на уменьшеніе задолженности станцій.

Запасный фондъ по положенію № 33/а къ 1892 году достигъ бы 50.314 р. 64 к. и по положенію № 38/а—9.345 р. 85 к., но изъ этихъ суммъ израсходовано: въ 1885 г.—6.639 р. 97 к. на постройку начальнаго училища на ст. Люботинъ,—въ 1887 г. согласно журнальному постановленію Совѣта Управленія дороги отъ $\frac{19\text{ Мая}}{25\text{ Іюня}}$ 1886 г. за № 22/3963, утвержденному Временнымъ управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 12 Февраля 1887 г. за № 2835—2.423 р. 01 к. на постройку начальнаго училища на ст. Знаменка; на 1 Января 1891 г. уменьшена задолженность станцій средствами запаснаго фонда по положенію № 33/а на 23.945 р. 76 к. и по положенію № 38/а—на 8.239 р. 52 к. и на 1 Января 1892 г. уменьшена задолженность станцій средствами запаснаго фонда по положенію № 33/а на 400 р. и по положенію № 38/а—на 1.106 р. 33 к. (Циркуляры по дорогѣ 1 августа 1890 г., 25 апрѣля 1891 г. и 20 мая 1892 г., №№ 119, 69 и 82).

Задолженность станцій образовалась главнымъ образомъ вслѣдствіе удовлетворенія претензій, возбужденныхъ судебнымъ порядкомъ за просрочку грузовъ, принятыхъ съ обожданіемъ на складѣ, но безъ соблюденія нѣкоторыхъ формальностей.

IV.

Общій сводъ работъ и расходовъ станціонной службы на Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ.

Общій сводъ работъ и расходовъ станціонной службы на Харьково-николаевской желѣзной дорогѣ, со включеніемъ въ него содержаніе телеграфистовъ и стрѣлочниковъ. какъ въ 1891 г., такъ и сравнительно съ предшествующими годами, усматривается изъ нижеслѣдующихъ таблицъ:

А. Работа станцій

Годы.	Количество оборотной клади въ пудахъ, нагруж. выгруж. и перегр. багажа, товаровъ большой, малой скорости, частной и клади управленія дороги.	Количество квитанцій полученныхъ и выданныхъ.	Число проследовавшихъ поѣздовъ.			Число прибывшихъ и отбывшихъ поѣздовъ.			Число переданныхъ телеграммъ исходящихъ и проходящихъ.
			Большой и средней скорости.	Малой скорости.	Итого.	Прибывшихъ.	Отбывшихъ.	Итого.	
1880 г.	—	—	9193	16489	25672	—	—	—	2173425
1881 »	—	—	10133	15234	25367	—	—	—	2166459
1882 » . . .	83226485	—	10832	16358	27190	481898	481646	963544	2384329
Въ среднемъ за одинъ годъ.	—	—	10049	16027	26076	—	—	—	2241404
1883 г.	86177864	478779	10803	16149	26952	483377	483350	966725	2192222
1884 »	90696131	495868	10939	14178	25117	528727	528767	1057498	1947351
1885 »	102577334	526608	11024	15210	26234	603248	603248	1206496	2047969
1886 »	105408284	552876	10978	15211	26189	624390	624390	1248780	2196159
1887 » . . .	133087700	652261	11177	16121	27298	741609	741596	1483205	2492494
1888 »	171592185	770011	12478	19911	32389	834879	834869	1669748	3078461
1889 »	150792495	702905	12797	17974	30771	827293	827322	1654615	2955551
1890 »	147984915	679936	13399	18098	31497	833378	832810	1666188	3410638
1891 »	162085228	748378	14812	19614	34426	868517	869101	1737618	3954261

Закаспійская военная желѣзная дорога.

Составилъ инженеръ А. С. Петлинъ.

Общія свѣдѣнія. Построеніе Закаспійской военной желѣзной дороги произведено въ три періода, каждый разъ при различныхъ условіяхъ и по различнымъ смѣтамъ на каждый участокъ.

Основный участокъ, отъ Узунъ-Ада до Чарджуя, протяженіемъ 995 верстъ, состоитъ изъ трехъ частей, относящихся къ двумъ періодамъ построенія, изъ которыхъ въ первомъ одна часть—отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата, длиною 217 верстъ, и во второмъ двѣ части—отъ Кизилъ-Арвата до Чарджуя и отъ Михайловскаго залива до Узунъ-Ада, протяженіемъ 781 верста.

Въ третій періодъ построенъ самаркандскій участокъ, отъ Чарджуя до Самарканда, имѣющій протяженіе въ 346 верстъ.

Первая часть основнаго участка, отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата, начатая постройкою въ 1880 году, была вызвана экспедиціею генерала Скобелева въ Ахалъ-Текинскій оазисъ и осадою Геокъ-Тепе. Для облегченія и ускоренія перевозки военныхъ тяжестей, на этомъ участкѣ предполагалось первоначально построить переносную, конную желѣзную дорогу системы Дековиля; но произведеннымъ желетучимъ изысканіямъ, оказалось, что проложеніе такой дороги отъ Михайловскаго залива до Мулла-кары, на протяженіи 22½ верстъ, почти невыполнимо, вслѣдствіе сыпучихъ песковъ, большихъ бархановъ и отсутствія фуража. Поэтому рѣшено было построить паровую желѣзную дорогу на протяженіи первыхъ 25-ти верстъ, а на остальномъ конную. Но послѣдняя, однако, скоро доказала свою непримѣнимость для перевозки большаго количества грузовъ на большія разстоянія въ безводныхъ, безтравныхъ солончакахъ и уже въ концѣ того-же года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о немедленномъ продолженіи проведенія паровой желѣзной дороги. Участокъ этотъ строился, такъ сказать, съ оружіемъ въ рукахъ, безъ предварительныхъ подробныхъ изысканій по линіи, а лишь по бѣглому одновременно съ постройкою осмотрѣ мѣстности, находившейся во владѣніи враждебныхъ туркменъ. Направленіе желѣзной дороги избиралось, по требованію командующаго экспедиціею, вдоль караванпаго пути, такъ какъ первоначально желѣзная дорога предназначалась къ подмогу верблюжьимъ караванамъ.

Стоимость построенія этого участка, при отсутствіи искусственныхъ сооруженій и при замѣнѣ станціонныхъ и путевыхъ сооруженій кибитками и палатками, опредѣлилась въ 31.000 рублей за версту, съ рельсами и подвижнымъ составомъ.

Въ 1885 году, послѣ дѣла подъ Кушкой, спѣшно приступлено было къ продолженію дороги отъ Кизилъ-Арвата къ берегамъ Аму-Дарьи, т. е. до Чарджуя, и почти одновременно отъ Михайловскаго залива до Узунъ-Ада, на Каспійскомъ морѣ.

Для сооруженія этихъ участковъ были произведены уже правильныя изысканія и составлены разцѣночныя вѣдомости и проекты до приступа къ работамъ.

По разцѣночной вѣдомости и проектамъ, стоимость версты ихъ опредѣлилась въ 30.678 рублей, но, въ виду спѣшности работъ, многія сооруженія не могли быть исполнены по предвидѣнной цѣнѣ и въ 1889 году былъ открытъ дополнительный кредитъ въ 7 милліоновъ рублей на окончаніе работъ по всѣмъ вышеназваннымъ участкамъ первыхъ двухъ періодовъ *), такъ что окончательная стоимость первыхъ участковъ отъ Узунъ-Ада до Чарджуя, на протяженіи 980 верстъ, опредѣлилась въ 37.000 руб. съ вер., вмѣстѣ съ рельсами и подвижнымъ составомъ.

Съ 1-го іюля 1887 года было приступлено къ постройкѣ самаркандскаго участка, на протяженіи 346 верстъ. Пріобрѣтеный опытъ построекъ въ Закаспійскомъ краѣ и производство тщательныхъ изысканій по линіи этого участка дали возможность произвести работы при болѣе благопріятныхъ условіяхъ и постройка этого участка, оконченная къ 1 января 1889 года, обошлась въ 34.832 р. 53 коп. за версту, со стоимостью рельсовъ и подвижнаго состава изъ запасовъ Правительства.

Безъ рельсовъ и подвижнаго состава стоимость дороги составила бы лишь 21.849 р. 75 коп. на версту, но въ эту стоимость введена и доставка матеріаловъ изъ Россіи до мѣста работъ, составившая сумму 1.903.815 р., т. е. почти 5.498 рублей на версту протяженія участка.

Узунъ-адинскій портъ удобенъ лишь для мелкосидящихъ судовъ, въ виду сего предполагается построить вѣтвь отъ ст. Мулла-кара до г. Красноводска съ его превосходнымъ портомъ и всѣ постройки на ст. Узунъ-ада сдѣланы временныхъ типовъ.

Способъ построенія и оборудованіе линіи. Постройка линіи производилась нижними чинами желѣзнодорожнаго баталіона и наемными рабочими, частью туземными, частью прибывшими изъ Персіи и изъ центральныхъ губерній Россіи; руководили же работами русскіе инженеры и техники съ генераломъ Анненковымъ во главѣ.

При построеніи перваго участка дороги воспользовались вышеупомянутою переносною желѣзною дорогою Дековиля, укладывая ее на 40 верстъ впередъ строющейся части, рядомъ съ проектированнымъ направленіемъ; она служила для развозки разныхъ матеріаловъ, доставлявшихся изъ Россіи въ Михайловскій заливъ пароходами, для снабженія рабочихъ водою и провіантомъ и отчасти для перевозки воинскихъ грузовъ. Постройка же другихъ участковъ дороги производилась слѣдующимъ образомъ. Матеріальный поѣздъ, нагруженный шпалами и рельсами и подталкиваемый паровозомъ сзади, подходилъ къ тому мѣсту, гдѣ кончалась построенная уже колея, и останавливался; шпалы тотчасъ же сбрасывались рабочими на лѣвую сторону поѣзда и уносились на полотно впередъ, гдѣ укладывались, выравнивались по лекалу и снабжались зарубками для рельсовъ. Въ тоже время рельсы перекатывались вдоль правой стороны всѣхъ платформъ, посредствомъ особаго, устроеннаго на платформахъ, съемнаго приспособленія, къ головѣ поѣзда; отсюда они попадали на троликъ, который подавался по уложеннымъ уже рельсамъ, впередъ до того мѣста, гдѣ еще нѣтъ рельсовъ; затѣмъ съ тролика снимали рельсы, укладывали ихъ на шпалы, скрѣпляли на одинъ болтъ и передвигали троликъ далѣе для подобной же манипуляціи. За троликомъ слѣдовали уже спеціальные, рабочіе, которые прикрѣпляли рельсы надлежащимъ образомъ, выравнивали колею и производили подбивку шпалъ. Послѣ укладки 100 саженъ пути матеріальный поѣздъ подвигался впередъ и работа продолжалась тѣмъ-же порядкомъ, а когда матеріальный поѣздъ, имѣвшій обыкновенно запасъ матеріала на двѣ версты, былъ разгруженъ, онъ отходилъ назадъ, становился на одинъ изъ боковыхъ тупиковъ, которые были устроены на разстояніи 7—10 верстъ одинъ отъ другого, и про-

*) Въ виду спѣшности, съ которой производились работы по постройкѣ линіи до Чарджуя и особенно 1-го участка ея, впослѣдствіи оказались недобранными выемки, насыпи недоконченными, уклоны, площадки и мѣстами даже поперечный профиль линіи измѣнившимися, что потребовало значительныхъ дополнительныхъ работъ.

пускалъ впередъ новый матеріальный поѣздъ. Укладка пути этимъ способомъ, по пріобрѣтеніи рабочими необходимаго навыка, производилась со скоростью шести верстъ въ день.

Дорога устроена съ земляным полотномъ для одного пути: ширина полотна, за нѣкоторыми исключеніями, 2,20 саж., ширина пути 5′; уклоны до 0,006, наибольшій подъемъ допущенъ въ 0,02 на протяженіи 0,30 верстъ и въ 0,01 до 0,015 на протяженіи 1,40 вер.; преобладающій радіусъ кривизны 500 саж.; наименьшій радіусъ кривизны въ 150 саж. допущенъ на протяженіи 0,797 вер. Условія эти даютъ вообще возможность составлять поѣзды въ 45 вагоновъ и позволяютъ перевозить войска бо́льшими эшелонами, чѣмъ на другихъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Такъ, пѣхотный полкъ, требующій обыкновенно 5-ти поѣздовъ, на Закаспійской перевозится 3-мя поѣздами. Лишь нѣкоторые участки ея, благодаря крутымъ подъемамъ и поворотамъ пути, требуютъ уменьшенія состава поѣздовъ.

Рельсы были первоначально уложены различныхъ типовъ, заводовъ Брянскаго, Путиловскаго, Граца, Теплица и др., и теперь можно еще встрѣтить на одномъ участкѣ линіи рельсы трехъ типовъ, вѣсомъ 17, 21⅔ и 24 фунта въ пог. футѣ, но они постепенно замѣняются типомъ вѣса 21⅔ фунт. въ пог. футъ. Шпалы уложены по 1314 штукъ на версту, преимущественно сосновыя. Балластный слой, часто плохаго качества и недостаточнаго количества, имѣется лишь на протяженіи 662 вер., изъ коихъ 298 вер. проходятъ по пескамъ. Несмотря однако на это, путь содержится въ такомъ состояніи, что скорость движенія поѣздовъ можетъ быть увеличиваема до 40 в. въ часъ.

Все протяженіе одиночнаго пути отъ Узунъ-Ада до Самарканда составляетъ	1343,57 вер.
Разъѣздныхъ и запасныхъ путей на всей линіи	112,28 „
Общее число станцій и остановочныхъ пунктовъ	62 „

Станціи расположены на 25-ти до 34-хъ-верстныхъ разстояніяхъ, а между станціями поставлены казармы и въ промежуткахъ между ними двойныя и одиночныя будки. На нѣкоторыхъ участкахъ линіи, пролегающихъ по малонаселеннымъ мѣстамъ, сторожей нѣтъ и на переѣздахъ установлены доски съ надписью: „*берегись поѣзда*“.

Надзоръ за путемъ организованъ слѣдующимъ образомъ: вся линія раздѣлена на 12 дистанцій, протяженіемъ отъ 99 до 128 в.; каждая дистанція дѣлится на околодки, протяженіемъ 10—14 вер., и затѣмъ на сторожевые обходы длиною 2—5 вер.

Для огражденія песчаныхъ насыпей отъ выдуванія и выемокъ отъ песчаныхъ заносовъ, на первомъ участкѣ линіи откосы насыпей покрыты солончаковой глиной, образующей плотную и твердую поверхность, на бровкахъ насыпей полотна и кавальеровъ уложены перпендикулярно къ полотну и подъ извѣстнымъ угломъ къ горизонту непрерывные ряды метелокъ изъ мѣстныхъ кустарниковыхъ породъ саксаула и гребенщика, на половину въ песокъ и на половину внѣ его; вѣтеръ, ударяясь объ эти метелки, теряетъ значительную часть своей живой силы и не въ состояніи сдувать бровку; выемки-же ограждены живыми изгородями изъ саксаула и гребенщика; отъ времени до времени, однако, приходится удалять нанесенный на рельсовый путь песокъ лопатами и накопившійся въ выемкахъ песокъ вывозить поѣздами. Тѣ-же кустарники примѣняются и на другихъ участкахъ линіи для задержанія переносныхъ песковъ.

Генералъ Анненковъ въ своемъ докладѣ, сдѣланномъ въ VIII Отдѣлѣ И. Р. Т. Общества въ 1889 г. объяснилъ *):

«Въ теченіи трехъ лѣтъ, какъ открыта дорога, не было задержки болѣе 5—6-ти часовъ отъ песчаныхъ бурь и заносовъ. Пески страшны лишь тамъ, гдѣ человѣкъ самъ уничтожаетъ растительность».

*) Жел.-дор. Дѣло 1889 г., стр. 228.

На дорогѣ имѣются два малыхъ, при малыхъ станціяхъ, и два обширныхъ питомника, при станціяхъ Кизилъ-Арватъ и Асхабадъ, питомники эти доставляютъ матеріалы для живыхъ изгородей, для укрѣпленія бравокъ насыпей и выемокъ и для садовъ при станціяхъ.

Гораздо существеннѣе представился вопросъ о защитѣ полотна дороги отъ размыва водою, которая довольно часто задерживала движеніе на 1-мъ участкѣ этой линіи и иногда на довольно продолжительное время. Для устраненія этихъ задержекъ требовалось пропустить воду черезъ полотно посредствомъ своевременнаго устройства искусственныхъ сооруженій, — по причинѣ же спѣшности производства работъ, ихъ вовсе не было построено.

Вотъ, что говорилъ генералъ Анненковъ о размывахъ, въ томъ же докладѣ:

«На дорогѣ дѣйствительно до сихъ поръ случаются размывы. Въ началѣ постройки, въ 1881 г., всѣ говорили, что степи безводныя; о размывахъ тогда никто и не думалъ, потому что они случаются только весной. Трудно представить себѣ ту массу воды, которая въ это время несется съ горъ по лощинамъ. Эти ручьи несутся съ страшной силой и производятъ размывы, потому что 1-й участокъ еще не обороненъ, не защищенъ какъ остальные, нагорными канавами, открытыми мостиками или трубами».

Въ настоящее время всѣхъ искусственныхъ сооруженій на линіи имѣется: 1159

изъ нихъ:	трубъ желѣзныхъ гофрированныхъ	103	
	„ деревянныхъ	1	
	„ каменныхъ { трубъ 31 / сифон. 12 }	43	
	мостовъ деревян. постоянныхъ .	7	
	„ камен. съ деревян. верхнимъ строеніемъ . . .	456	
	„ съ желѣзн. верхнимъ строеніемъ	106	
	„ дерев. временныхъ . .	42	
	лотковъ отв. отъ 0,50 до 2 саж. каменныхъ	323	тт.
	„ деревянныхъ	77	„

Изъ числа деревянныхъ временныхъ мостовъ:

чрезъ Аму-Дарью, одинъ, длиною . .		1,242	саж.
„ „ „		60	„
„ „ „		28	„
„ др. рѣки „		24	„
„ „ „		36,5	„
„ „ „		28	„

Тѣмъ не менѣе надо признать, что вслѣдствіе недостаточнаго возвышенія проектной линіи надъ горизонтомъ прибылыхъ водъ, размывы полотна составляютъ по сіе время довольно частое явленіе на Закаспійской желѣзной дорогѣ.

По большому Аму-дарьинскому мосту поѣзды проходятъ со скоростью не болѣе 5-ти верстъ въ часъ и за этимъ мостомъ, по важности его значенія, установленъ самый строгій и тщательный технической надзоръ, а для его ремонта имѣется всегда на готовѣ артель рабочихъ и большое количество матеріала. Малые же мосты, расположенные на боковыхъ притокахъ Аму-Дарьи, предположено замѣнить сплошными насыпями.

Паровозныя зданія, мастерскія и пассажирскія зданія построены изъ обожженаго кирпича; жилые же дома, казармы и будки, для умѣренія жары въ нихъ, преимущественно изъ сырца и имѣютъ плоскія крыши, покрытыя землей; съ тою же цѣлью зданія поставлены преимущественно окнами на сѣверъ и западъ. На многихъ станціяхъ нѣтъ ни товарныхъ платформъ, ни пакгаузовъ, по ненадобности въ нихъ, вслѣдствіе отсутствія подвоза грузовъ.

Водоснабженіе линіи производится частью изъ рѣкъ и ручьевъ, преимущественно же проведеніемъ воды изъ естественныхъ резервуаровъ, находящихся въ горахъ, самотекомъ, посредствомъ трубъ и карызовъ *). Послѣдніе состоятъ изъ ряда колодцевъ, вырытыхъ на разстояніи нѣсколькихъ саженъ одинъ отъ другого, не глубокихъ и сообщающихся между собою по дну подземнымъ наклоннымъ ходомъ. Благодаря этому способу, на протяженіи 400 верстъ дороги нѣтъ водоподъемныхъ машинъ и пользуются исключительно естественнымъ напоромъ воды съ горъ. Водоснабженій ст. Узунъ-Ада и ближайшихъ къ ней производилось водою изъ Михайловскаго залива по ея опрѣсненіи; въ настоящее же время вода подвозится въ цистернахъ съ другихъ станцій, а опрѣснители остаются въ запасѣ. Общее число станцій съ постояннымъ водоснабженіемъ 32, нѣкоторыя станціи имѣютъ временныя водоснабженія и 16 станцій вовсе не снабжаются водой.

Въ 1892 г. находилось на дорогѣ слѣдующее количество подвижнаго состава:

Паровозовъ 121; изъ нихъ	товаро-пассажирскихъ	10
	товарныхъ	107
	танковыхъ	4
Вагоновъ 1.966; изъ нихъ:	пассажирскихъ и служебныхъ .	94
	почтовыхъ	5
	багажныхъ	12
	арестант., санитарн стол. и кухон.	19
	товарныхъ крытыхъ	1041
	„ открытыхъ	441
	крытыхъ и открытыхъ спеціальнаго назначенія	166
	полувагоновъ (трюковъ)	22
	цистернъ	166

Всѣ паровозы 6-ти-колесные; вѣсъ товаро-пассажирскихъ въ рабочемъ состояніи 32 тонны, а товарныхъ отъ 34 до 35 тонъ. Отопленіе паровозовъ нефтяное, форсунками Ленца и преимущественно Брандта. Все необходимое для дороги количество нефти привозится изъ Баку, и сохраняется въ запасномъ резервуарѣ, въ Узунъ-Ада, откуда она развозится по станціямъ въ обыкновенныхъ цистернахъ для перекачки въ малые резервуары и выдачи изъ послѣднихъ машинистамъ и на дистанціи, такъ какъ нефть идетъ отчасти и на отопленіе зданій.

Всѣ вагоны (вагоновъ I класса на дорогѣ не имѣется) четырехъ-колесные, за исключеніемъ 9-ти — II кл., 16-ти—III кл. 6-ти-колесныхъ, одного кресло-кроватнаго 8-ми-колеснаго и 3-хъ 6-ти-колесныхъ для перевозки длиннаго лѣса.

Мастерскія для ремонта подвижнаго состава и главный магазинъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей и матеріаловъ устроены на ст. Кизилъ-Арватъ. Изъ построекъ мастерскихъ обращаютъ на себя особое вниманіе зданіе вагонныхъ мастерскихъ, по легкости конструкціи, количеству свѣта (зданіе имѣетъ стѣны въ два свѣта и имѣетъ фонарь) и простору. Передвижная тележка, двигающаяся вдоль зданія, занимаетъ среднюю его часть подъ фонаремъ. Главное зданіе магазина одноэтажное съ обширными подвальными помѣщеніями. Ремонтъ подвижнаго состава въ этихъ мастерскихъ нерѣдко замедляется несвоевременною доставкою запасныхъ частей и матеріаловъ изъ внутреннихъ мѣстностей Россіи.

Организація управленія дорогою. Закаспійская жел. дорога находится въ вѣдѣніи Главнаго Штаба Военнаго Министерства, по отдѣлу передвиженія войскъ и воинскихъ грузовъ. Функціи правленія возложены на начальника Закаспійской области, который непосредственно сносится по всѣмъ дѣламъ дороги съ на-

*) Подземныя галлереи съ отдушинами.

чальникомъ Главнаго Штаба; въ составѣ управленія областью имѣется спеціальный желѣзнодорожный отдѣлъ, состоящій изъ начальника отдѣла, дѣлопроизводителя и помощника его, инженера п. с. для техническихъ занятій и инспекціи по дѣламъ дороги, бухгалтера, юристъ-консульта, чертежника и трехъ писарей.

Начальнику области подчинены всѣ служащіе на дорогѣ какъ военные, такъ и гражданскіе; ему открывается годовой кредитъ на эксплуатацію дороги и разрѣшается перемѣщеніе смѣтныхъ назначеній въ предѣлахъ одного и того-же отдѣла; онъ утверждаетъ торги и разрѣшаетъ коммиссіонныя и коммерческія заготовки и наличныя покупки въ размѣрѣ смѣтныхъ ассигнованій на суммы свыше 10.000 р.; въ экстренныхъ случаяхъ онъ имѣетъ право производить сверхсмѣтные расходы каждый разъ на сумму не свыше 10.000 р.; онъ представляетъ начальнику Главнаго Штаба смѣту и годовой отчетъ по эксплуатаціи, утверждаетъ всѣ исполнительные проекты и смѣты на сумму свыше 5.000 р., равно какъ опредѣленіе на должности начальниковъ отдѣльныхъ службъ и другихъ служащихъ, годовое содержаніе коихъ превышаетъ 1.000 р.

Непосредственное управленіе Закаспійской ж. д. возлагается на управляющаго дорогою, который назначается Высочайшимъ приказомъ; онъ представляетъ на усмотрѣніе начальника области предварительныя годовыя смѣты на эксплуатацію дороги, равно какъ отчеты по произведеннымъ расходамъ и подробные технические отчеты по третямъ года; для расходовъ эксплуатаціи онъ получаетъ отъ начальника области по авансовымъ счетамъ не свыше $^1/_3$ годовой суммы смѣтнаго назначенія и ему разрѣшается перемѣщеніе смѣтныхъ назначеній въ предѣлахъ каждой главы; вѣдѣнію управляющаго дорогою подлежатъ вся администрація и хозяйство по эксплуатаціи дороги, ему подчинены всѣ служащіе на дорогѣ и собственною властью онъ утверждаетъ на должности лицъ съ годовымъ окладомъ до 1.000 р., утверждаетъ исполнительные проекты сооруженій и подряды, разрѣшаетъ коммиссіонныя и коммерческія заготовки и наличныя покупки на сумму не свыше 5.000 р.

Отсюда видно, что права управляющаго Закаспійской ж. д. значительно менѣе правъ начальниковъ другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Служба эксплуатаціи раздѣляется на четыре отдѣла: службу движенія и телеграфа, службу ремонта пути и зданій, службу тяги и службу магазина; каждый отдѣлъ имѣетъ своего начальника, подчиненнаго непосредственно управляющему дорогою, и особый штатъ служащихъ; кромѣ того здѣсь, какъ и на прочихъ русскихъ казенныхъ жел. дорогахъ, имѣется мѣстный органъ государственнаго контроля.

Службы въ центральномъ управленіи составляютъ:

служба движенія: общее дѣлопроизводство, личный составъ и журнальная часть, счетный и матеріальный отдѣлъ, коммерческій отдѣлъ, и отдѣлъ техническаго движенія;

служба ремонта пути и отдѣлъ достройки: общее дѣлопроизводство; счетоводство, и техническая часть;

служба тяги: канцелярія и журнальная часть; технический столъ, статистика вагоновъ и общее счетоводство.

Организація главныхъ службъ на линіи ничѣмъ неотличается отъ другихъ русскихъ жел. дорогъ; характерное же въ этомъ отношеніи представляетъ мѣстное управленіе дѣлами службы магазина и топлива, исполняемое тремя отдѣльными органами: 1) собственно матеріальной службой, вѣдающей всѣ запасы матеріаловъ и инвентарныхъ предметовъ; 2) службой тяги, вѣдающей запасы нефти для отопленія паровозовъ и нефтяныхъ топокъ, и 3) службой пути, вѣдающей запасы дровъ на линіи.

Линія эксплуатируется двумя Закаспійскими желѣзнодорожными баталіонами со значительнымъ добавленіемъ къ нимъ инженеровъ, техниковъ, классныхъ чиновъ и вольнонаемныхъ контрольныхъ чиновъ, мастеровъ и рабочихъ.

Приложеніе 7-е.

Общее число агентовъ въ 1891 г. было слѣдующее:

		Всего	На версту дороги.	На 10000 поѣздо-верстъ.
Отд.	I. Контроль сборовъ . .	35 чел.	0,026 чел.	0,135 чел.
„	II. Управленіе дорогою, врачебная и матеріальная часть.	139 „	0,104 „	0,535 „
„	III. Надзоръ за путемъ и зданіями	2.356 „	1,762 „	9,062 „
„	IV. Движеніе, телеграфъ и телефоны	1.278 „	0,944 „	4,915 „
„	V. Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижнаго состава . .	827 „	0,616 „	3,181 „
„	VI. Особые обязательные расходы	24 „	0,017 „	0,092 „
	Итого . .	4.659 чел.	3,469 чел.	17,920 чел.

Дѣятельность дороги. Изъ отчета дороги за 1891 годъ оказывается, что

всѣхъ поѣздо-верстъ было сдѣлано . . . . . 2.376.795 вер.

Въ томъ числѣ:

почтово-пассажирскихъ	362.331 „
товаро-пассажирскихъ	974.128 „
воинскихъ	83.210 „
экстренныхъ и служебныхъ	20.041 „
водяныхъ	356.840 „
товарныхъ	411.268 „
рабочихъ	168.069 „

При семъ паровозо-верстъ было . . . . . 3.380.000 „

Въ томъ числѣ:

съ поѣздами	2.375.795 „
на маневрахъ, двойной тягой и проч. . .	474.912 „
Вагоно-верстъ сдѣлано	50.809.295 „
Осе-верстъ.	103.849.307 „

Всѣми этими поѣздами перевезено:

пассажировъ	203.000 чел.
воинскихъ чиновъ и арестантовъ	42.000 „
багажа частнаго и посылокъ	40.000 пуд.
грузовъ казенныхъ и воинскихъ	482.000 „
„ частныхъ	11.600.000 „
лошадей и скота	5.435 гол.
грузовъ на счетъ разныхъ лицъ и учрежденій	311.500 пуд.
грузовъ для надобностей эксплуатаціи . .	9.310.000 „

Въ 1891 году, за перевозку всѣхъ этихъ предметовъ выручено, безъ государственнаго сбора, 3.681.066 р. и, за покрытіемъ всѣхъ расходовъ по эксплуатаціи, получился чистый остатокъ 116.523 р., причемъ грузы, необходимые для хозяйственныхъ надобностей дороги провозились безплатно.

Въ прошедшіе годы числовые результаты эксплуатаціи были слѣдующіе:

Годы.	Протяженіе дороги.	На версту дороги: Доходъ:		Расходъ:		На поѣздо-версту: Доходъ:		Расходъ:	
	Вер.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
1884	217	277	43	2.433	65	—	63,15	5	07
1885	217	1.165	44	2.514	13	—	80,54	1	28,57
1886	562	1.748	20,81	1.870	85	—	81,68	—	87,39
1887	998	1.617	91	1.821	04	1	39,95	1	47,12
1888	998	1.747	22	1.710	32	1	10,08	1	36,99
1889	1.343	1.920	12	1.870	10	1	37,80	1	34,20
1890	1.343	2.423	77	2.342	82	1	51,03	1	46,62
1891	1.343	2.745	19	2.653	57	1	55,82	1	50,60

Такимъ образомъ 1888 годъ представляется кульминаціоннымъ въ жизни Закаспійской жел. дороги, когда она переходитъ изъ дефицитной въ доходную дорогу; съ этого года чистый доходъ эксплуатаціи постепенно возрастаетъ, составляя—въ 1888 году 36 р. 90 коп., въ 1889 г. 50 р. 02 к., въ 1890 г.—80 р. 90 к. и въ 1891 г.—91 р. 62 к. на версту дороги въ эксплуатаціи, причемъ процентъ на затраченный на сооруженіе дороги капиталъ въ соотвѣтствующихъ годахъ оказывается лишь 0,14%, 0,22% и 0,25%. По мѣрѣ продолженія дороги до Самарканда, дефицитъ уменьшался и увеличивалось превышеніе дохода надъ расходомъ.

По смѣтамъ же на 1892 и 1893 года исчислено:

	Доходъ:	Расходъ:	Остатокъ.
На версту на 1892 г.	2.825 р. 02 к.	2.653 р. 72 к.	171 р. 30 к.
„ „ „ 1893 „	2.970 „ 22 „	2.747 „ 61 „	222 „ 61 „
На поѣздо-версту на 1892 г. .	1 р. 45,92 к.	1 р. 37,08 к.	8,84 к.
„ „ „ „ 1893 г. .	1 „ 53,42 „	1 „ 41,91 „	11,51 к.

Расходы на содержаніе дороги распредѣляются на 7 отдѣловъ и по смѣтѣ на 1893 годъ, составленной согласно дѣйствительныхъ расходовъ предъидущихъ лѣтъ, достигаютъ:

НАИМЕНОВАНІЕ ОТДѢЛОВЪ.	Общій расходъ. Рубли.	На версту дороги. Руб.	Коп.	На поѣздо-версту. Руб.	Коп.
I. Расходы Главнаго Штаба, Штаба Закаспійской области, Контроля сборовъ и другіе ассигнуемые въ распоряженіе главнаго управленія дорогою	138.355	103	02	5,32	
II. Управленіе линіи, врачебная и матеріальная части	204.583	152	33	7,86	
III. Служба ремонта пути и зданій . . .	1.437.753	1.070	55	55,29	
IV. Служба движенія и телеграфа . . .	514.628	383	12	19,79	
V. Служба тяги и подвижнаго состава .	1.275.727	949	91	49,07	
VI. Особые обязательные расходы . . .	99.299	73	94	3,82	
VII. Экстраординарные расходы	19.800	14	74	0,76	
Итого . . .	3.690.145	2.747	61	141,91	

Общее число происшествій въ 1891 г. было 63; изъ нихъ сходовъ съ рельсовъ поѣздовъ и подвижнаго состава 7, столкновеній 6, другихъ происшествій съ поѣздами и подвижнымъ составомъ 7, разныхъ происшествій съ пассажирами въ поѣздахъ и на станціяхъ 7, несчастій съ людьми 36. Число пострадавшихъ: служащихъ — убито 7, увѣчено 18, или 0,15% и 0,39% отъ общаго числа служащихъ на дорогѣ; пассажировъ — убито 2, увѣчено 3 или 0,001% и 0,001% отъ общаго числа перевезенныхъ по дорогѣ пассажировъ.

Тарифы. Дѣйствующій на Закаспійской ж. д. общій тарифъ на перевозку частныхъ грузовъ утвержденъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, а поверстный тарифъ на перевозку воинскихъ чиновъ и казенныхъ грузовъ Высочайше утвержденъ. Всякія измѣненія въ общемъ тарифѣ представляются на утвержденіе управляющимъ дорогою черезъ начальника области.

Размѣръ тарифовъ Закаспійской желѣзной дороги нѣсколько выше тарифовъ прочихъ русскихъ дорогъ, за исключеніемъ Закавказской желѣзной дороги, которой, въ виду трудности ея профиля, было предоставлено исключительное право держать возвышенный тарифъ.

При установленіи предѣльнаго тарифа на Закаспійской желѣзной дорогѣ было принято во вниманіе значительное протяженіе дороги и, для выгодности пробѣга груза на большое разстояніе, допущено пониженіе предѣльной ставки на попудную перевозку съѣстныхъ припасовъ въ поѣздахъ большой скорости и грузовъ первыхъ трехъ классовъ въ поѣздахъ малой скорости на разстояніяхъ.

1) отъ 200 до 500 верстъ на 10%
2) » 500 » 1.000 » » 15%.
и 3) выше 1.000 верстъ » » 20%.

Предѣльный же тарифъ установленъ слѣдующій:

для товаровъ большой скорости менѣе 3 пудовъ по 1/3 коп. съ пуда и версты независимо отъ государственнаго сбора;

для товаровъ большой скорости отъ 3 пудовъ и выше по 1/4 коп. съ пуда независимо отъ государственнаго сбора;

для съѣстныхъ припасовъ, перевозимыхъ въ поѣздахъ большой скорости, по 1/12 коп съ пуда и версты независимо отъ государственнаго сбора;

прочіе перевозимые въ поѣздахъ малой скорости грузы распредѣляются по размѣру взимаемой за провозъ ихъ платы на пять разрядовъ, которымъ соотвѣтствуютъ слѣдующія ставки—

1 разрядъ по 1/12 коп. съ пуда и версты.
2 » по 1/18 » » »
3 » по 1/24 » » »
4 » по 1/36 » » »
5 » по 1/50 » » »

Кромѣ вышеприведенныхъ тарифовъ существуютъ еще и спеціальные тарифы а именно:

1) Керосинъ и нефть, перевозятся въ вагонахъ-цистернахъ, принадлежащихъ грузоотправителямъ, по 12 коп. съ вагоно-цистерны и версты безъ различія вѣса груза, въ нихъ помѣщающагося, но не свыше 600 пудовъ, съ примѣненіемъ скидки, допущенной для попудныхъ перевозокъ грузовъ первыхъ трехъ разрядовъ.

При большей же вмѣстимости цистернъ провозная плата увеличивается на 1/50 коп. съ пуда и версты. Обратный послѣ совершенія перевозки нефти и керосина пробѣгъ цистернъ до мѣста первоначальной нагрузки производится безплатно.

2) Хлопокъ, отнесенный ко II разряду при повагонныхъ отправкахъ, перевозится по 20 коп. съ вагона и версты съ процентными на разстоянія скидками, установленными для грузовъ первыхъ трехъ разрядовъ.

3) Шерсть, при перевозкѣ ея полными вагонами не менѣе 600 пуд., перевозится также по 20 к. съ вагоно-версты и съ соотвѣтственными скидками на разстоянія.

4) Взрывчатые предметы и начиненные боевые снаряды перевозятся по 1/6 коп. съ версты какъ попудно, такъ и повагонно.

5) На перевозку войскъ и воинскихъ грузовъ имѣются особые тарифы какъ для

перевозки въ срочныхъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, такъ и въ особыхъ воинскихъ и товарныхъ поѣздахъ.

Сверхъ платы по тарифу за перевозку грузовъ установлены еще нормальные дополнительные сборы за бланки, нагрузку и выгрузку, за перевѣшиваніе, храненіе, за простой подвижнаго состава и проч., а также съ 15 февраля 1891 г. установленъ и сборъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда ввозимыхъ на станцію товаровъ.

Пассажирскій тарифъ для существующихъ классовъ такой же, какъ и на большинствѣ прочихъ желѣзныхъ дорогахъ Россіи.

Торговое и промышленное значеніе Закаспійской ж. д. Торговое и промышленное значеніе Закаспійской ж. д. для Средней Азіи весьма ясно изображено въ органѣ Министерства финансовъ „Вѣстникъ финансовъ, промышленности и торговли“ въ 1887 и 1892 годахъ.

Въ статьяхъ этихъ, между прочимъ, приводится, что до окончанія постройки Закаспійской желѣзной дороги для главныхъ рынковъ Европейской Россіи—Москвы, Нижняго-Новгорода, С.-Петербурга, Одессы и Варшавы, а также и для Западной Сибири, существовалъ изъ Средней Азіи одинъ только путь: всѣ верблюжьи караваны сходились у Казалинска, откуда главная масса товаровъ изъ Хивы, Бухары, Самарканда и Ташкента направлялась на Оренбургъ къ желѣзной дорогѣ, а небольшая часть каравановъ шла къ Петропавловску и Трсицку, т. е. въ Западную Сибирь.

До постройки Закаспійской ж. д. за перевозку на верблюдѣ полнаго вьюка въ 16 пудовъ платилось киргизамъ отъ Ташкента до Оренбурга 25 руб., при условіи караванной доставки въ срокъ отъ пяти до шести мѣсяцевъ, а въ случаѣ краткосрочной доставки въ 75—80 дней, провозная плата увеличивалась на два рубля съ верблюда, т. е. доставка пуда обходилась въ 1 р. 69 коп.

Понятно, что при такихъ тяжелыхъ условіяхъ перевозки средне-азіатская торговля не могла развиваться. Въ подтвержденіе этого приводятся сравнительныя цифры возрастанія перевозки по Оренбургской и Закаспійской ж. дорогамъ.

Годы.	По Оренб. ж. д. пуд.	Годы.	По Закаспійск. ж. д. пуд.
1883	4.117.929	1888	5.586.184
1884	3.789.526	1889	7.416.085
1885	4 230.343	1890	9.619.872
		1891	11.596.085

Такимъ образомъ, когда на Оренбургской ж. дорогѣ провозъ грузовъ оставался въ теченіи 3-хъ лѣтъ почти безъ измѣненія, на Закаспійской желѣзной дорогѣ онъ возросъ на 110%. Стоимость же перевозки пуда по Закаспійской ж. дорогѣ обходится отъ Самарканда до Узунъ-Ада среднимъ числомъ въ 25 коп., вмѣсто вышеприведенныхъ 1 р. 69 к.

Центральное положеніе желѣзнодорожной станціи Самаркандъ среди среднеазіятскихъ ханствъ притягиваетъ къ ней почти всѣ, безъ исключенія, грузы; равнымъ образомъ прорѣзанная желѣзною дорогою Бухара и рѣка Аму-дарья направляютъ свои грузы также на Закаспійскую ж. дорогу, тѣмъ болѣе что и Хивинское ханство нынѣ уже и не пытается отправлять грузы по большому караванному пути къ Каспійскому морю, и по даннымъ грузоваго движенія на Закаспійской дорогѣ имѣется въ настоящее время полная возможность судить о ежегодномъ развитіи нашей средне-азіятской торговли.

Изъ отчета по эксплуатаціи Закаспійской ж. дороги за 1891 годъ можно усмотрѣть, что общее количество грузовъ, перевезенныхъ въ этомъ году въ обѣ стороны, составило 27.737.226 пуд., т. е. 20.653 пуда на версту протяженія дороги, изъ этого числа коммерческихъ грузовъ малой скорости . . 11.596.085 пуд.

т. е. болѣе 1890 г. на . . . . . 1.976.213 „

болѣе 1889 г. . . . . 4.180.000 пуд.
и болѣе 1888 г., перваго года эксплуатаціи, на . . . 6.009.901 „

Грузы эти по направленію своему раздѣляются на ввозные въ Среднюю Азію и вывозные оттуда; перевозка послѣднихъ, въ формѣ сырья, развивается съ годами въ большей степени, чѣмъ ввозныхъ.

Главнѣйшій ввозъ въ Среднюю Азію представляютъ сахаръ, мануфактурные товары, лѣсные матеріалы и нефтяные продукты.

Вывозъ же оттуда по количеству сортируется въ слѣдующемъ порядкѣ.

Первое мѣсто занимаютъ хлопокъ и хлопчатая бумага, которыхъ въ 1891 г. перевезено 2.626.110 пуд., затѣмъ идутъ хлѣбные грузы, шерсть, кишмишъ, кожи, арбузы, сухіе фрукты и пр.

Развитію хлопководства здѣсь предстоитъ широкое будущее, въ виду большаго спроса на хлопокъ внутри Имперіи. Уже и нынѣ замѣтно въ Бухарѣ и за Самаркандомъ уменьшеніе количества запашекъ подъ хлѣбъ и увеличеніе обработки полей подъ хлопокъ. Но нынѣшнее количество хлопка, отправляемое отсюда внутрь Имперіи, далеко недостаточно для замѣны ввозимаго въ Россію иностраннаго хлопка.

Грузы межстанціоннаго сообщенія составляютъ

Хлѣбные грузы	до	1.300.000 пуд.
Рисъ	„	665.000 „
Чай	„	120.000 „
Табакъ	„	60.000 „

и т. д.

Въ настоящее время поднятъ вопросъ о продолженіи Закаспійской ж. дороги до Ташкента и Коканда. Несомнѣнно, что по осуществленіи этого продолженія торговое и промышленное значеніе ея какъ для края, такъ и для всей Имперіи, еще болѣе возвысятся.

Существуетъ и другое предположеніе — о соединеніи Ташкента рельсовымъ путемъ съ Оренбургомъ или съ Уральскимъ, конечнымъ пунктомъ Рязанско-уральской желѣзнодорожной линіи; осуществленіе этого предположенія, конечно, повліяетъ на роль Закаспійской дороги въ средней Азіи, но едва-ли въ состояніи будетъ измѣнить ея высокое значеніе для Закаспійской области, для Бухарскаго ханства, для Самарканда и для странъ на югъ и юго-востокъ отъ Самарканда лежащихъ.

Приложеніе 8-е.

ИНСТРУКЦІЯ

Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 1. Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ завѣдываетъ, подъ руководствомъ Министра путей сообщенія, эксплоатаціею и постройкою сихъ дорогъ, на основаніи Высочайше утвержденныхъ Положеній Комитета Министровъ: отъ 20 февраля 1881 года о постройкѣ Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ и отъ 15 октября 1882 года о завѣдываніи эксплоатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 2. Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ состоитъ изъ Предсѣдателя, 7-ми членовъ отъ Министерства путей сообщенія, одного отъ Министерства финансовъ, одного отъ Министерства внутреннихъ дѣлъ и одного уполномоченнаго, на правахъ члена, отъ Министерства государственныхъ имуществъ, приглашаемаго въ засѣданія Управленія при разсмотрѣніи вопросовъ, касающихся горнозаводской, соляной и каменноугольной промышленности. Независимо отъ сего, согласно Высочайше утвержденнаго 16 іюня 1892 года положенія объ инспекціи желѣзныхъ дорогъ, въ засѣданіяхъ Управленія участвуетъ, на правахъ члена, Главный инспекторъ желѣзныхъ дорогъ, который, въ случаяхъ невозможности принять участіе, можетъ замѣнять себя однимъ изъ инспекторовъ.

Примѣчаніе. Въ случаяхъ необходимости могутъ быть назначаемы къ каждому изъ членовъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ временные замѣстители.

§ 3. Въ засѣданія Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ приглашается представитель Государственнаго Контроля для участія, на одинаковыхъ правахъ съ членами, въ разсмотрѣніи дѣлъ:

а) по установленію правилъ и положеній, опредѣляющихъ нормы расходовъ, порядокъ и формы счетоводства, отчетности, ревизіи и отношеній къ Государственному Контролю;

б) по разъясненію правилъ и положеній въ тѣхъ случаяхъ, когда этими правилами опредѣляется размѣръ подлежащихъ производству денежныхъ уплатъ или взысканій;

в) по вопросамъ, возникшимъ при уплатѣ денегъ контрагентамъ по договорамъ, заключеннымъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ случаяхъ, когда эти вопросы не подлежатъ разрѣшенію въ ревизіонномъ порядкѣ;

г) по разногласіямъ, возникшимъ между начальниками эксплоатируемыхъ казною желѣзныхъ дорогъ и мѣстными учрежденіями Государственнаго Контроля, по предварительной ревизіи (до производства платежей);

д) по продажѣ ненужнаго и негоднаго имущества;

е) по назначенію пособій служащимъ, оставляющимъ службу на казенныхъ дорогахъ и работахъ, а равно пенсій и пособій пострадавшимъ на дорогахъ (§ 10, п. 16 настоящей инструкціи);

ж) по вопросамъ о правилахъ и порядкѣ производства торговъ и конкурренцій, и

з) по всѣмъ вопросамъ, совмѣстное обсужденіе коихъ съ представителемъ Государственнаго Контроля будетъ признано полезнымъ по соглашенію между Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Департаментомъ желѣзнодорожной отчетности.

Кромѣ того представители Департамента желѣзнодорожной отчетности присутствуютъ при производствѣ въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ торговъ и конкурренцій.

Примѣчаніе. Порядокъ предварительнаго взаимнаго сообщенія Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Департаментомъ желѣзнодорожной отчетности вопросовъ, подлежащихъ совмѣстному обсужденію и необходимыхъ къ нимъ данныхъ и свѣдѣній устанавливается по соглашенію сихъ учрежденій.

§ 4. Для разсмотрѣнія и утвержденія проектовъ на новыя работы и проектовъ и смѣтъ на перестройку сооруженій и подвижнаго состава, для предварительнаго разсмотрѣнія технической стороны проектовъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, а также для разсмотрѣнія и

разрѣшенія техническихъ вопросовъ, указываемыхъ особыми постановленія Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, изъ состава его выдѣляется *особое постоянное Техническое Совѣщаніе* въ составѣ Предсѣдателя Управленія и двухъ членовъ (изъ техниковъ) отъ Министерства путей сообщенія по назначенію Министра. Предсѣдатель и члены могутъ, въ случаяхъ надобности, быть замѣняемы назначенными къ нимъ замѣстителями.

Примѣчаніе. Проекты и смѣты, подлежащіе разсмотрѣнію Инженернаго Совѣта, вносятся въ сей Совѣтъ по распоряженію предсѣдателя, безъ разсмотрѣнія въ Техническомъ Совѣщаніи. Исключеніе составляютъ проекты новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, техническая сторона которыхъ предварительно обсуждается въ Техническомъ Совѣщаніи.

§ 5. При разсмотрѣніи смѣтъ и разцѣнокъ на новыя работы и по сооруженію новыхъ линій въ Техническое Совѣщаніе приглашаются: членъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ Министерства финансовъ и представитель Государственнаго Контроля, участвующій въ Совѣщаніи на правахъ равныхъ съ членами Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 6. Для подробнаго разсмотрѣнія и для разрѣшенія отдѣльныхъ вопросовъ и дѣлъ Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется, по своимъ журнальнымъ постановленіямъ, утвержденнымъ Министромъ путей сообщенія, выдѣлять изъ своей среды особыя присутствія въ числѣ не менѣе трехъ членовъ, изъ коихъ двое должны быть отъ Министерства путей сообщенія. Такія присутствія разсматриваютъ и разрѣшаютъ порученные имъ вопросы и дѣла въ предѣлахъ правъ, предоставленныхъ Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 7. На Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ возлагается:

1) руководство, на правахъ директора Департамента, веденіемъ дѣлъ сего Управленія, общее наблюденіе за правильностію и успѣшностію постройки и эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и за исполненіемъ начальниками дорогъ и работъ и подвѣдомственными имъ чинами всѣхъ возложенныхъ на нихъ обязанностей;

2) предсѣдательствованіе въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Техническомъ Совѣщаніи;

3) производство личныхъ осмотровъ дорогъ и работъ, находящихся въ вѣдѣніи Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а равно назначеніе осмотровъ дорогъ и работъ и ревизіи таковыхъ чрезъ посредство членовъ сего Управленія и состоящихъ при немъ инженеровъ и чиновниковъ;

4) созывъ въ необходимыхъ случаяхъ съѣздовъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по разнымъ вопросамъ;

5) разрѣшеніе выдачи безплатныхъ, служебныхъ и льготныхъ билетовъ, на основаніи утвержденныхъ на сей предметъ правилъ;

6) разрѣшеніе представляемыхъ начальниками дорогъ и работъ вопросовъ, не выходящихъ изъ области правъ, предоставленныхъ самимъ начальникамъ дорогъ и работъ;

7) разрѣшеніе всѣхъ дѣлъ, относящихся до личнаго состава служащихъ, какъ въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ подвѣдомственныхъ ему мѣстныхъ Управленіяхъ работъ и дорогъ, руководствуясь при этомъ правами и обязанностями, указанными закономъ относительно директоровъ Департаментовъ и тѣми ближайшими указаніями, которыя ему будутъ даны Министромъ путей сообщенія;

8) распоряженіе суммами, ассигнованными на содержаніе и расходы по Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи установленныхъ на сей предметъ положеній и правилъ;

9) разрѣшеніе выдачи подъемныхъ денегъ и путеваго довольствія лицамъ, назначаемымъ на службу на казенныя дороги и работы, въ предѣлахъ имѣющихся кредитовъ и на основаніи установленныхъ по сему предмету положеній и правилъ;

10) производство уплатъ контрагентамъ (въ томъ числѣ и по окончательнымъ разсчетамъ) согласно заключенныхъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ договоровъ;

11) разрѣшеніе дѣлъ: о выдачѣ единовременныхъ пособій лицамъ, оставляющимъ службу на казенныхъ дорогахъ, въ предѣлахъ имѣющихся на то кредитовъ въ эксплоатаціонныхъ смѣтахъ отдѣльныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и на основаніи положеній и правилъ, изданныхъ въ установленномъ порядкѣ.

§ 8. Въ случаѣ болѣзни или отсутствія Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ отправленіе его обязанностей вступаетъ его замѣститель, особо на то назначаемый Министромъ путей сообщенія изъ членовъ сего Управленія отъ Министерства путей сообщенія.

§ 9. На членовъ Управленія казенныхъ дорогъ отъ Министерства путей сообщенія, сверхъ участія въ обсужденіи дѣлъ, вносимыхъ на его разсмотрѣніе, возлагается обязанность, по распоряженіямъ Предсѣдателя и Министра путей сообщенія, производить осмотры эксплоатируемыхъ и строющихся дорогъ, съ цѣлью наблюденія за правильнымъ и успѣшнымъ веденіемъ постройки и эксплоатаціи казенныхъ дорогъ, за исполненіемъ начальниками дорогъ и работъ и подвѣдомственными имъ чинами всѣхъ возложенныхъ на нихъ обязанностей, а также за исправнымъ выполненіемъ подрядчиками ихъ контрактныхъ обязанностей и за правильностію разсчетовъ съ поставщиками и подрядчиками.

По соглашенію Министра путей сообщенія съ подлежащими Министрами особыя, сверхъ

участія въ засѣданіяхъ, порученія могутъ быть возлагаемы и на членовъ Управленія казенныхъ дорогъ отъ посторонннхъ вѣдомствъ.

§ 10. Разсмотрѣнію Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (по общему присутствію) подлежатъ:

1) проекты годовыхъ эксплоатаціонныхъ смѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и смѣты на дополнительныя работы по эксплоатируемымъ казною желѣзнымъ дорогамъ;

2) годовые отчеты по эксплоатаціи казенныхъ дорогъ;

3) предположенія и разцѣночныя вѣдомости на постройку, распоряженіемъ казны, новыхъ рельсовыхъ путей;

4) отчеты какъ финансовые, такъ и техническіе по законченнымъ постройкамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и техническая отчетность вообще по сооруженіямъ на названныхъ желѣзныхъ дорогахъ;

5) вопросы и предположенія по усиленію, а также по улучшенію казенныхъ дорогъ какъ въ техническомъ, такъ и въ хозяйственно-эксплоатаціонномъ отношеніяхъ;

6) дѣла по снабженію дорогъ (какъ строющихся, такъ и эксплоатируемыхъ) матеріалами и желѣзнодорожнымп принадлежностями въ случаяхъ, превышающихъ права мѣстныхъ управленій дорогъ и работъ.

Примѣчаніе. Непосредственнымъ распоряженіемъ Управленія казенныхъ дорогъ, независимо отъ суммы заказа, производятся заготовки рельсовъ, скрѣпленій, переводовъ, металлическихъ частей мостовъ, подвижнаго состава и его запасныхъ частей, а равно механическаго оборудованія мастерскихъ. Всѣ же остальныя заготовки и поставки, необходимыя для постройки и эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, производятся распоряженіемъ начальниковъ работъ и дорогъ, порядкомъ и способомъ, подробно изложеннымъ въ ихъ инструкціяхъ.

Въ особыхъ случаяхъ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ можетъ, по журнальному постановленію, утверждаемому Министромъ путей сообщенія, передать право заказа вышеперечисленныхъ предметовъ мѣстнымъ распорядителямъ; равнымъ образомъ принять на себя производство заказа такихъ предметовъ и матеріаловъ, которые, въ силу дѣйствующихъ инструкцій, предоставлены власти мѣстныхъ распорядителей, о чемъ своевременно извѣщаетъ сихъ послѣднихъ.

7) дѣла по продажѣ ненужнаго и негоднаго имущества казенныхъ дорогъ, на основаніи установленныхъ на сей предметъ законоположеній и правилъ;

8) дѣла по отчужденію имуществъ подъ казенныя желѣзныя дороги и ихъ принадлежности и по вознагражденію владѣльцевъ за имущества и убытки въ порядкѣ добровольнаго соглашенія.

Примѣчаніе. Дѣла по вознагражденію владѣльцевъ за отчуждаемыя имущества и убытки, производимыя въ оцѣночномъ порядкѣ, сосредоточиваются въ Канцеляріи Министра путей сообщенія;

9) дѣла по отдачѣ въ аренду разныхъ арендныхъ и оброчныхъ статей дорогъ;

10) дѣла по опредѣленію отношеній казенныхъ желѣзныхъ дорогъ между собою и къ прочимъ дорогамъ;

11) Тарифные вопросы, согласно установленнымъ по сему предмету особымъ законоположеніямъ и инструкціямъ;

12) проекты договоровъ, заключаемыхъ начальниками дорогъ и работъ, въ случаѣ если договоры эти не могутъ быть окончательно заключены властью мѣстныхъ распорядителей; равно какъ и проекты договоровъ, заключаемыхъ самимъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

13) вопросы, возникающіе изъ договоровъ, заключаемыхъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

14) вопросы и дѣла, по коимъ мѣстными распорядителями (начальниками дорогъ и работъ) недостигнуто соглашеніе съ мѣстными учрежденіями Государственнаго Контроля и коп, на основаніи § 3 настоящей инструкціи, подлежатъ разсмотрѣнію при участіи представителя Государственнаго Контроля;

15) проекты общихъ инструкцій и положеній, касающихся всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ по эксплоатаціи, такъ и по постройкѣ.

Примѣчаніе 1. Инструкціи начальникамъ дорогъ и работъ утверждаются Министромъ путей сообщенія.

Примѣчаніе 2. По соглашенію съ Государственнымъ Контролемъ устанавливаются: инструкціи и положенія, опредѣляющія нормы расходовъ, а также тѣ инструкціи и положенія, коп устанавливаютъ порядокъ и формы счетоводства, отчетности, ревизіи и отношеній къ Государственному Контролю;

16) дѣла о выдачѣ пособій лицамъ, оставляющимъ службу на казенныхъ дорогахъ и пенсій и пособій лицамъ, пострадавшимъ на дорогахъ, на основаніи изданныхъ въ установленномъ порядкѣ положеній и правилъ;

17) дѣла и вопросы, коп не могутъ быть окончательно разрѣшены, согласно установленныхъ положеній, властью какъ начальниковъ работъ и дорогъ, такъ и Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

18) дѣла по распоряженію, въ предѣлахъ дѣйствующихъ узаконеній, кредитами смѣты Министерства путей сообщенія, назначаемыми на расходы по постройкѣ и эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и иные предметы, порученные вѣдѣнію сего Управленія.

Примѣчаніе. Кредиты, необходимые для производства, по каждой эксплоатируемой и строющейся дорогѣ, расходовъ, разассигновываются по подлежащимъ Казначействамъ въ распоряженіе начальниковъ дорогъ и работъ, на основаніи установленныхъ на сей предметъ законоположеній и правилъ, въ размѣрахъ, по усмотрѣнію Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ начальники работъ и дорогъ въ точности руководствуются правами по производству расходовъ, опредѣленными въ ихъ инструкціяхъ;

19) тѣ дѣла и вопросы, которые Министръ путей сообщенія или Предсѣдатель признаетъ нужнымъ передать на обсужденіе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 11. Засѣданія Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ происходятъ по назначенію Предсѣдателя. Для дѣйствительности засѣданія требуется участіе не менѣе 3-хъ членовъ (считая и Предсѣдателя) и въ числѣ ихъ не менѣе двухъ отъ Министерства путей сообщенія. Всѣ вопросы, обсуждаемые въ засѣданіяхъ сего Управленія, разрѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ; при равенствѣ голосовъ перевѣсъ даетъ мнѣніе Предсѣдателя. Въ томъ случаѣ, когда членъ отъ посторонняго вѣдомства или представитель отъ Государственнаго Контроля останется въ меньшинствѣ и подастъ особое мнѣніе, постановленіе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, до приведенія его въ исполненіе, сообщается на заключеніе соотвѣтственнаго Министра или Государственнаго Контролера и лишь при особой спѣшности въ разрѣшеніи вопроса, Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ разрѣшенія Министра путей сообщенія, можетъ исполнить неотлагательно рѣшеніе большинства, вопреки особому мнѣнію члена отъ посторонняго вѣдомства, о чемъ и сообщается подлежащему Министру или Государственному Контролеру.

Примѣчаніе. Вопросы ревизіоннаго характера подлежатъ, во всякомъ случаѣ, разрѣшенію въ порядкѣ, указанномъ контрольными правилами.

§ 12. По всѣмъ вопросамъ, разсмотрѣннымъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, составляются журнальныя постановленія, которыя подписываются членами, участвовавшими въ засѣданіи.

Форма журнальныхъ постановленій устанавливается Предсѣдателемъ.

О всѣхъ особыхъ мнѣніяхъ Предсѣдатель докладываетъ Министру путей сообщенія.

§ 13. Дѣла, подлежащія разсмотрѣнію Техническаго Совѣщанія, разсматриваются и разрѣшаются имъ на правахъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и порядкомъ, установленнымъ въ §§ 11 и 12.

Примѣчаніе. Перечень дѣлъ и вопросовъ, разсмотрѣнныхъ Техническимъ Совѣщаніемъ, докладывается Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ для свѣдѣнія.

§ 14. Министру путей сообщенія, кромѣ спеціально указанныхъ въ соотвѣтственныхъ параграфахъ, представляются журнальныя постановленія по слѣдующимъ вопросамъ:

а) по выдачѣ пособій лицамъ, оставляющимъ службу на казенныхъ дорогахъ и пенсій и пособій лицамъ, пострадавшимъ на дорогахъ въ случаяхъ, превышающихъ права, предоставленныя Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ существующими на этотъ предметъ узаконеніями;

б) о продажѣ негоднаго имущества на сумму, превышающую права, предоставленныя Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ изданными на сей предметъ законоположеніями;

в) по конвенціямъ и договорамъ, заключаемымъ казенными желѣзными дорогами на общее съ другими дорогами пользованіе станціями, путями, водоснабженіями, подвижнымъ составомъ и пр.;

г) по утвержденію договоровъ на работы и поставки, заключаемые на срокъ свыше 3-хъ лѣтъ;

д) по отдачѣ въ аренду казеннаго имущества на срокъ болѣе 3-хъ лѣтъ;

е) по тѣмъ вопросамъ, по коимъ требуется сношеніе съ другими Министрами, или представленіе въ высшія Государственныя учрежденія, и

ж) по всѣмъ тѣмъ вопросамъ, по коимъ то будетъ особо указано Министромъ путей сообщенія.

По остальнымъ вопросамъ рѣшенія Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ приводятся въ исполненіе распоряженіемъ Предсѣдателя.

§ 15. Для предварительнаго подробнаго разсмотрѣнія составленныхъ, установленнымъ порядкомъ, проектовъ годовыхъ смѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Управленію сихъ дорогъ предоставляется назначать особыя Коммиссіи подъ предсѣдательствомъ отдѣльныхъ членовъ сего Управленія отъ Министерства путей сообщенія, въ составѣ: а) начальника (или его замѣстителя) той дороги, проектъ смѣты которой подлежитъ разсмотрѣнію; б) тѣхъ лицъ, кои были командированы Предсѣдателемъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на линію для составленія этой смѣты; в) начальника смѣтнаго отдѣла сего Управленія, и г) представителей отъ Министерства финансовъ и Государственнаго Контроля.

По разсмотрѣніи проектовъ смѣтъ составляются особые журналы, которые докладываются затѣмъ Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ присутствіи подлежащихъ на-

чальниковъ дорогъ (или ихъ уполномоченныхъ) и при участіи представителей Министерства финансовъ и Государственнаго Контроля.

§ 16. Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется, въ періодъ исполненія договоровъ, измѣнять ихъ по добровольному соглашенію съ контрагентами, слагать съ контрагентовъ неустойки и штрафы, руководствуясь Высочайше утвержденнымъ 23 марта 1891 г. положеніемъ Комитета Министровъ.

§ 17. Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (въ составѣ Техническаго Совѣщанія) утверждаетъ смѣты на разрѣшенныя по открытымъ кредитамъ работы, на всякую сумму; равнымъ образомъ, Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (по Общему Присутствію) утверждаетъ договоры на работы и поставки также безъ ограниченія суммы.

§ 18. При отчужденіи частныхъ и общественныхъ имуществъ, отходящихъ подъ желѣзныя дороги и ихъ принадлежности, Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ само, или чрезъ начальниковъ работъ и дорогъ, входитъ въ добровольное соглашеніе съ владѣльцами сихъ имуществъ, если условія сихъ соглашеній будутъ признаны для казны выгодными, или, въ противномъ случаѣ, направляетъ эти дѣла въ порядкѣ, для принудительнаго отчужденія имуществъ подъ желѣзныя дороги, установленномъ.

§ 19. Упомянутыя въ предыдущемъ параграфѣ добровольныя соглашенія съ владѣльцами отчуждаемыхъ имуществъ считаются окончательными, безъ ограниченія суммы, причитающихся владѣльцамъ по симъ соглашеніямъ уплатъ, какъ за отчуждаемыя имущества, такъ и въ вознагражденіе за сносъ строеній, уничтоженіе посѣвовъ и иныхъ, сопряженныхъ съ отчужденіемъ и работами, убытковъ.

При отчужденіи имуществъ государственныхъ, Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ входитъ въ окончательныя по сему предмету соглашенія съ подлежащими вѣдомствами.

§ 20. Для производства дѣлъ состоятъ при Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ:

1) канцелярія;
2) техническій отдѣлъ;
3) эксплоатаціонный отдѣлъ;
4) отдѣлъ смѣтъ и отчетовъ;
5) коммерческій отдѣлъ;
6) хозяйственный отдѣлъ;
7) счетный отдѣлъ;
8) судебный отдѣлъ;
9) инженеры, техники и чиновники для особыхъ порученій.

Во главѣ Канцеляріи и каждаго изъ отдѣловъ состоитъ особое лицо, въ первомъ случаѣ „Правитель Канцеляріи“, а въ остальныхъ — „Начальникъ отдѣла“; кромѣ сего ближайшимъ направленіемъ дѣлъ въ каждомъ отдѣлѣ, изъ числа указанныхъ въ пунктахъ отъ 2 до 7 включительно, руководятъ, на правахъ Вице-Директоровъ, отдѣльные члены Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ Министерства путей сообщенія, назначаемые Министромъ путей сообщенія по представленію Предсѣдателя сего Управленія.

§ 21. Обязанности частей, перечисленныхъ въ предыдущемъ параграфѣ и порядокъ дѣлопроизводства въ нихъ, устанавливаются Предсѣдателемъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Указанные въ пунктѣ 9 § 20 инженеры, техники и чиновники для особыхъ порученій находятся въ распоряженіи Предсѣдателя, который можетъ давать имъ порученія и занятія по своему усмотрѣнію.

§ 22. Счетоводство и отчетность Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по дѣламъ эксплоатаціи и постройки ведется по правиламъ двойной бухгалтеріи, съ соблюденіемъ правилъ единства кассы и по формамъ, устанавливаемымъ по соглашенію сего Управленія съ Департаментомъ желѣзнодорожной отчетности.

§ 23. Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, которые не предвидѣны настоящею инструкціею, какъ Предсѣдатель, такъ и Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ руководствуются общими законами и соотвѣтственными распоряженіями Министра путей сообщенія.

О нѣкоторыхъ аппаратахъ устройствъ системъ профессора Гордѣенко и инженера Вурцеля для сосредоточенія управленія стрѣлками и сигналами.

Нѣкоторые аппараты центральныхъ устройствъ системъ профессора Гордѣенко и инженера Вурцеля заслуживаютъ особаго описанія.

А. Система профессора Гордѣенко.

Въ настоящей замѣткѣ я остановлюсь на слѣдующихъ приборахъ: I) рычажныхъ станкахъ башеннаго типа новаго устройства, II) такъ-называемыхъ спусковыхъ рычагахъ, III) замыкателяхъ и IV) разрѣзныхъ штангахъ.

I. Рычажные станки башеннаго типа новаго устройства.

Чертежи этихъ аппаратовъ помѣщены частью здѣсь же въ текстѣ, частью въ альбомѣ, составляющемъ приложеніе къ настоящему „Очерку".

а) *Аппаратъ съ обыкновеннымъ замыканіемъ.* Стрѣлочные рычаги *a* (см. чертежъ въ альбомѣ) прикрѣплены къ срѣзаннымъ пкивамъ *b*, вращающимся на осяхъ *o*, лежащихъ въ подшипникахъ стрѣлочныхъ стоекъ *c*. Къ каждой стойкѣ слѣва (см. черт.) прикрѣплена ось *oi* рычажка *d*, выступъ котораго *e* при нормальномъ (изображенномъ на чертежѣ) положеніи стрѣлочнаго рычага находится въ части *f* желоба стрѣлочнаго пкива и задерживается въ этомъ положеніи пружиною *g*, прикрѣпленной къ тому же пкиву и нажимающей на палецъ *h* рычажка.

Чтобы перевести (откинуть) стрѣлочный рычагъ, необходимо, нажимая внизъ рычажекъ *d*, вывести выступъ *e* изъ части *f* въ концентрическую часть *m* желобка, въ которой онъ скользитъ при опусканіи стрѣлочнаго рычага, причемъ рычажекъ *d* занимаетъ среднее положеніе.

Когда рычагъ откинутъ на полный ходъ, то выступъ *e* приходится противъ прорѣза *i* и тогда, подъ дѣйствіемъ собственнаго вѣса рычажка *d* и связанной съ нимъ зубчатой рейки *k*, рычажекъ *d* опустится въ крайнее

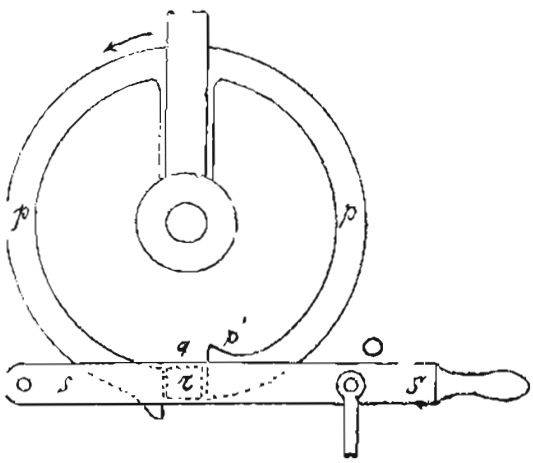
нижнее положеніе и выступъ e, попавъ въ прорѣзъ i, закрѣпитъ рычагъ въ откинутомъ положеніи.

При такомъ устройствѣ: 1) въ нормальномъ положеніи стрѣлочнаго рычага, рычажекъ d и зубчатая замыкающая рейка k занимаетъ крайнее верхнее положеніе; 2) во все время перевода рычага d и k занимаютъ среднее положеніе, и 3) когда рычагъ опущенъ на полный ходъ, d и k занимаютъ крайнее нижнее положеніе.

Сигнальные рычаги n соединены наглухо съ шкивами, къ которымъ прикрѣплены цѣпи безконечныхъ проводовъ къ сигналамъ. Каждый рычагъ можетъ управлять двумя крыльями. При вертикальномъ положеніи рычаговъ оба крыла показываютъ „путь закрытъ“. Откидывая его въ одну сторону, открываютъ одно крыло, въ другую — другое.

Шкивы насажены попарно на ось, закрѣпленную концами въ чугунныхъ треугольныхъ станинахъ x. Съ наружной стороны, т. е. обращенной къ станинѣ, на шкивахъ имѣются кольцевыя реборды p (эскизъ № 1) съ прорѣзомъ q. Въ этотъ прорѣзъ входитъ призмочка r, прикрѣпленная къ линейкѣ s. Когда линейка s стоитъ, какъ показано на эскизѣ № 1, т. е. горизонтально, шкивъ закрѣпленъ, и рычагъ его нельзя откинуть ни въ ту, ни въ другую сторону. Если поднимемъ линейку s вверхъ на столько, что призмочка выйдетъ изъ прорѣза, то рычагъ и шкивъ можно повернуть въ сторону стрѣлки (въ другую сторону не пуститъ выступъ реборды p'). Выведя призмочку внизъ, мы, наоборотъ, можемъ откинуть рычагъ только въ обратную сторону (противъ стрѣлки).

Эскизъ № 1.



Качательное движеніе линейки s приводитъ посредствомъ тяги t и колѣнчатаго рычага u въ поступательное движеніе вправо или влѣво замыкающую полосу v. Самое замыканіе стрѣлокъ сигналами и наоборотъ происходитъ слѣдующимъ образомъ.

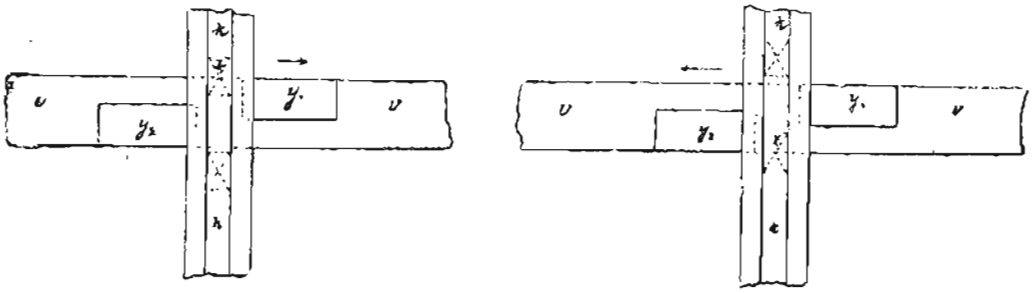
На полосѣ v насажены въ соотвѣтственныхъ мѣстахъ замычки y, y. Когда линейки s при шкивахъ стоятъ горизонтально и шкивы закрѣплены въ среднемъ положеніи призмами r, тогда всѣ замычи y приходятся по сторонамъ замыкающихъ зубчатыхъ реекъ k. Слѣдовательно, при запертыхъ сигнальныхъ рычагахъ всѣ стрѣлочные свободны, такъ какъ ничто не мѣшаетъ рейкамъ k и связаннымъ съ ними рычажкамъ d занимать любое положеніе.

Изъ эскиза № 2 видно, что если, напримѣръ, съ правой стороны рейки k на замыкающей полосѣ v помѣщена верхняя замычка y_1, а съ лѣвой нижняя y_2, то полосу v можно перемѣщать вправо только при крайнемъ верхнемъ положеніи зубца z рейки k, т. е. при нормальномъ положеніи связаннаго съ рейкой k стрѣлочнаго рычага, а влѣво только при крайнемъ

нижнемъ положеніи рейки k, т. е. при откинутомъ на полный ходъ стрѣлочномъ рычагѣ.

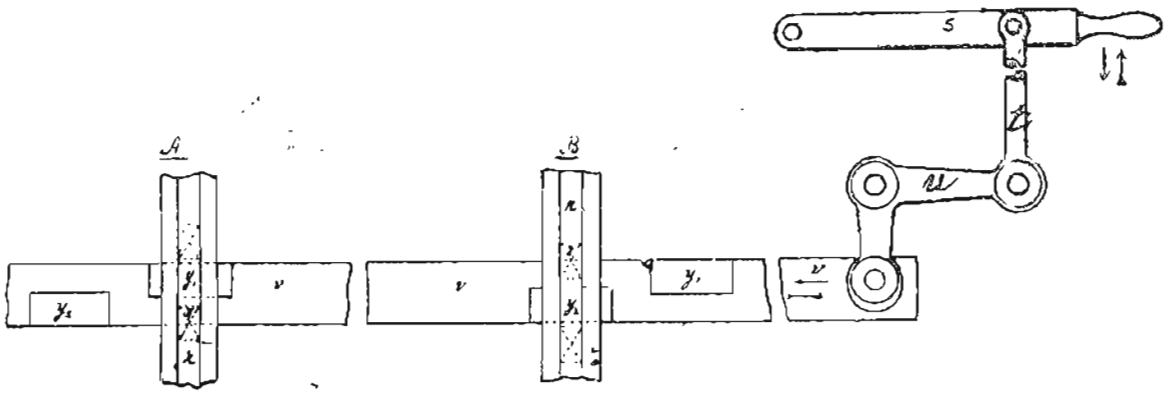
Эскизъ № 2.

1. Верхнее положеніе. 2. Нижнее положеніе.



Если предположимъ, что стрѣлочный рычагъ откинутъ и, слѣдовательно, зубецъ z занимаетъ нижнее положеніе, то, опуская линейку s сигнальнаго рычага внизъ и перемѣщая этимъ полосу v влѣво, мы (эскизъ № 3) замкнемъ рейку k въ нижнемъ положеніи (A), такъ какъ замычка y_1 станетъ надъ зубцомъ z и задержитъ его отъ обратнаго движенія вверхъ. Такимъ же точно образомъ при нормальномъ (верхнемъ) положеніи стрѣлочнаго рычага a и зубца z поднятіе линейки s задержитъ зубецъ z въ верхнемъ положеніи замычкою y_2 (B).

Эскизъ № 3.



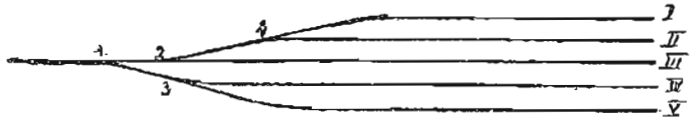
Очевидно, слѣдовательно, что соотвѣтственнымъ расположеніемъ замычекъ y, y можно привести въ требуемую связь любой изъ стрѣлочныхъ рычаговъ съ сигнальнымъ, чѣмъ и разрѣшается задача обыкновеннаго взаимнаго замыканія стрѣлочныхъ и сигнальныхъ рычаговъ.

b) *Перемѣнное замыканіе.* Вышеописанное устройство даетъ возможность связывать каждый сигнальный рычагъ не болѣе какъ съ двумя комбинаціями стрѣлочныхъ рычаговъ, какъ и въ аппаратахъ другихъ системъ съ сигнальными рычагами о трехъ положеніяхъ.

На практикѣ часто встрѣчается потребность ограничиваться однимъ сигналомъ (однимъ крыломъ семафора) для подачи сигнала пріема съ одного пути на 3, 4 и болѣе разныхъ путей.

Очевидно, что въ такомъ случаѣ приходится или вовсе отказаться отъ взаимнаго замыканія между рычагами стрѣлокъ №№ 1, 2, 3 и 4 (эскизъ № 4) и сигнальнымъ рычагомъ семафора *о*, или, въ крайнемъ случаѣ, сдѣлавъ *о* семафоромъ двойнаго дѣйствія и пожертвовавъ для управленія имъ цѣлый сигнальный рычагъ, а не половину только, можно поставить его въ зависимость отъ стрѣлки № 1, такъ что, откидывая рычагъ, напримѣръ, на себя, замыкать стрѣлку № 1 въ положеніи на стрѣлку № 3 (пріемъ на пути №№ IV и V), а откидывая отъ себя — въ положеніи на стрѣлку № 2 (пріемъ на пути №№ I, II и III).

Эскизъ № 4.

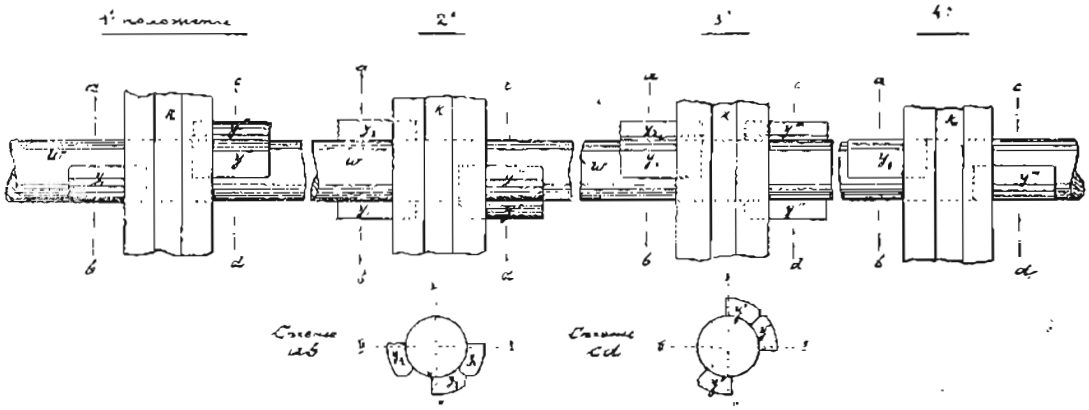


Если же будетъ поставлено въ непремѣнное условіе ввести въ замыканіе съ крыломъ *о* всѣ 4 стрѣлки развѣтвленія, то для выполненія этого условія придется для управленія однимъ только крыломъ *о* поставить въ аппаратахъ Саксби-Фармеръ, Стивенса и подобныхъ 5 сигнальныхъ рычаговъ, а въ аппаратахъ Максъ-Юдель и Шнабель-Хеннигъ — 3 рычага, а подъ аппаратами особыя приспособленія для приведенія въ дѣйствіе одного сигнальнаго провода нѣсколькими сигнальными рычагами.

Для устраненія этого неудобства въ разсматриваемомъ аппаратѣ для перемѣннаго замыканія устраивается слѣдующее приспособленіе:

Линейка *v* замѣняется валикомъ *w*, который можетъ, вращаясь около своей оси, занимать 4 разныхъ положенія (эскизъ № 5), причемъ соотвѣтственнымъ расположеніемъ замычекъ *y* получается для каждаго изъ двухъ движеній валика (т. е. вправо или влѣво) 4 разныхъ комбинаціи замыканія

Эскизъ № 5.



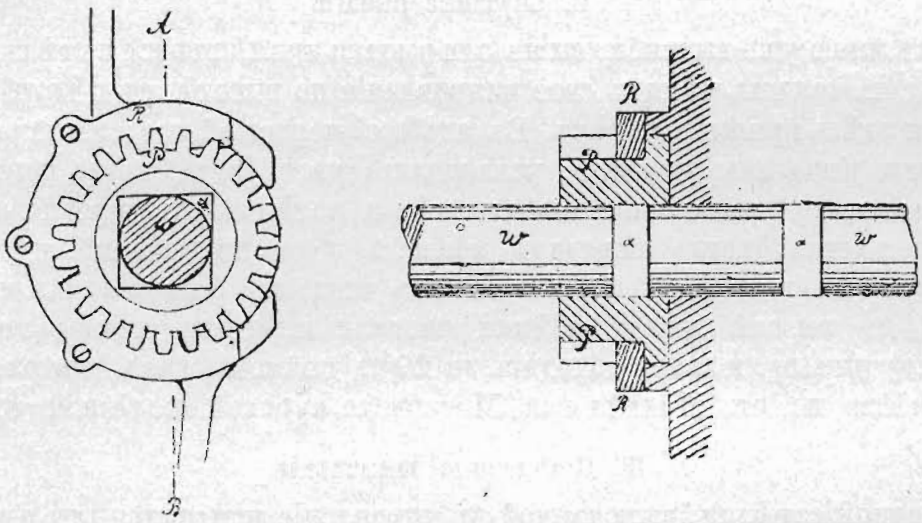
стрѣлочныхъ рычаговъ съ однимъ сигнальнымъ. Слѣдовательно, назначая, какъ обыкновенно, $^1/_2$ сигнальнаго рычага на крыло семафора, можно принимать поѣздъ съ одного на 4 разныхъ пути при полномъ замыканіи всѣхъ

проходимыхъ поѣздомъ стрѣлокъ. Семафоромъ же двойнаго дѣйствія, управляемымъ откидываніемъ рычага, какъ на себя, такъ и отъ себя, можно принимать на 8 путей.

Упомянутый валикъ w связанъ съ линейкой v такъ, что слѣдуетъ за движеніемъ ея вправо или влѣво, но въ то же время можетъ свободно вращаться около своей оси, если линейка s сигнальнаго рычага занимаетъ среднее положеніе.

Поворачиваніе валика w производится съ помощью рычага M, связаннаго посредствомъ зубчатаго сектора N съ шестерней P, удерживаемой въ соотвѣтственномъ гнѣздѣ накладкою R (эскизъ № 6).

Эскизъ № 6.



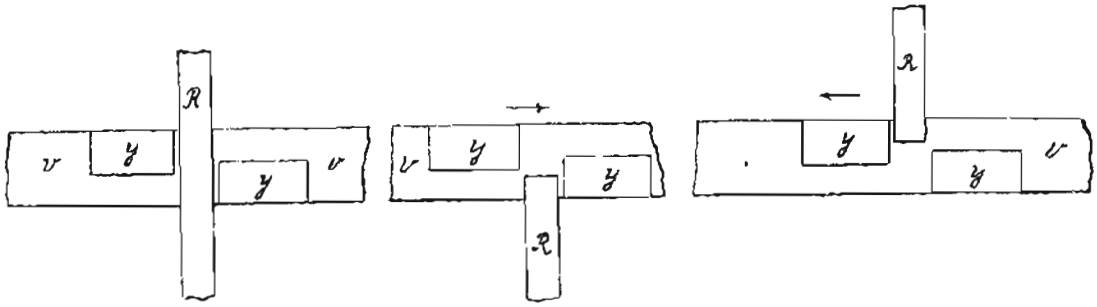
Валикъ w квадратной насадкой α входитъ въ квадратный прорѣзъ шестерни P и вращается вмѣстѣ съ нею. При установкѣ рычага M въ одномъ изъ 4-хъ его положеній, означенныхъ на чертежѣ цифрами 1, 2, 3, 4, насадка валика становится противъ такого же квадратнаго гнѣзда стойки Q такъ, что при движеніи валика вправо или влѣво насадка α входитъ въ гнѣздо стойки и тѣмъ закрѣпляетъ валикъ въ данномъ положеніи.

c) *Замыканіе сигнальныхъ рычаговъ аппарата изъ конторы начальника станціи.* Чтобы дать начальнику станціи возможность держать запертыми рычаги входныхъ сигналовъ и отпирать ихъ по своему усмотрѣнію, въ замыкающемъ аппаратѣ устраиваются замки. Каждый замокъ связанъ двойнымъ проволочнымъ проводомъ съ особымъ рычагомъ, помѣщеннымъ въ конторѣ начальника станціи.

Фасонный дискъ T (см. чертежъ) замка проходитъ касательно къ валику w или полосѣ v, на которыхъ расположены замычки такимъ образомъ, что: 1) при среднемъ положеніи рычага и замка (эскизъ № 7) полоса закрѣплена въ среднемъ положеніи; 2) при опущенномъ замкѣ (эскизъ № 8)

полоса можетъ двигаться только вправо и 3) при поднятомъ положеніи замка (эскизъ № 9) полоса можетъ двигаться только влѣво.

Эскизъ № 7. Эскизъ № 8. Эскизъ № 9.



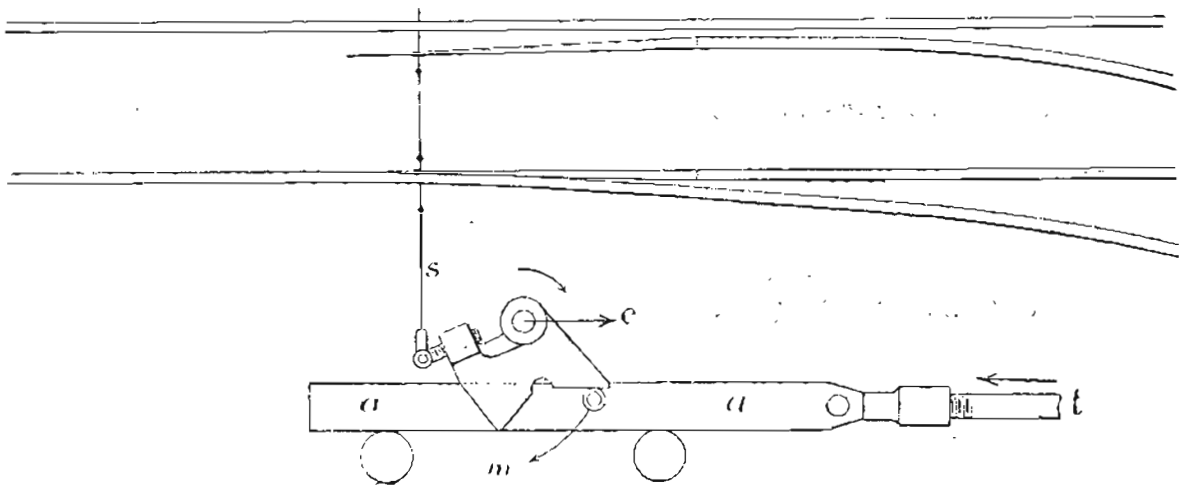
II. Спускные рычаги.

Какъ мною уже выяснено выше, эти рычаги примѣняются въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ передача должна мѣнять свое направленіе по высотѣ, съ цѣлью избѣжать установки здѣсь кривыхъ колѣнъ. Въ альбомѣ чертежей представлено два типа спусковыхъ рычаговъ: прямаго, устанавливаемаго тогда, когда передача мѣняетъ свое направленіе лишь по высотѣ, и колѣнчатаго, предназначеннаго для того случая, когда передача мѣняетъ свое направленіе и въ планѣ. Устройство этихъ приборовъ явствуетъ изъ чертежей безъ всякихъ поясненій. Разность по высотѣ между обѣими частями передачи, примыкающими къ спусковому рычагу, можетъ доходить до $29^1/_2$ дюймовъ, какъ, напримѣръ, это имѣетъ мѣсто на ст. Михайловка Московско-курской желѣзной дороги.

III. Стрѣлочные замыкатели.

У всякой стрѣлки, включаемой въ управленіе центральнымъ рычажнымъ аппаратомъ, ставится особый приборъ для перевода ея и замыканія на мѣстѣ. Приборъ этотъ изображенъ въ альбомѣ въ фасадѣ и планѣ; *t* есть конецъ трубчатой тяги, идущей отъ аппарата къ стрѣлкѣ. Навинченное на этотъ конецъ ушко соединено болтомъ съ желѣзной линейкой *aa*, состоящей изъ двухъ полосъ (фасадъ), прокладокъ между ними и ролика *m*. При положеніи замыкателя, изображенномъ въ планѣ, стрѣлка замкнута въ положеніи по чертежу *A*.

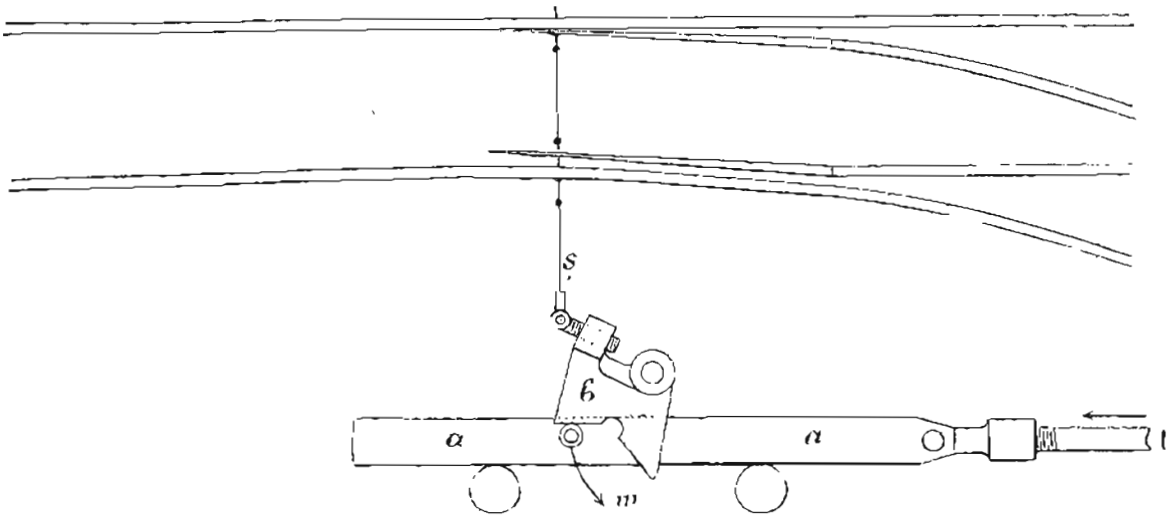
Чертежъ А.



т. е. нижній острякъ прижатъ къ рамному рельсу, а верхній отведенъ. Остряки замкнуты въ этомъ положеніи, потому что перевести ихъ еще далѣе внизъ мѣшаетъ рамный рельсъ, а для перевода вверхъ должна перемѣститься въ томъ же направленіи связанная съ остряками переводная штанга s и повернуть въ направленіи, показанномъ стрѣлкой, фасонный рычагъ b замыкателя. Этому повороту препятствуетъ роликъ m, подпирающій правый прямой срѣзъ фасоннаго рычага.

При перемѣщеніи тяги t, а съ ней и линейки a влѣво, роликъ m сперва катится по правому прямому срѣзу фасоннаго рычага, причемъ положеніе фасоннаго рычага и остряковъ не измѣняется и стрѣлка остается замкнутою. Пройдя такимъ образомъ около 2 дюйм., роликъ сходитъ съ прямаго срѣза въ выкружку и при дальнѣйшемъ движеніи своемъ давитъ на лѣвый край выкружки и тѣмъ поворачиваетъ фасонный рычагъ на его оси c и двигаетъ (по чертежу) вверхъ штангу s и остряки. Когда верхній острякъ дошелъ до рамнаго рельса, въ замыкателѣ фасонный рычагъ оказывается повернутымъ настолько, что лѣвый прямой срѣзъ его дѣлается параллельнымъ движенію линейки a и роликъ m, вступая на этотъ прямой срѣзъ, закрѣпляетъ остряки въ переведенномъ положеніи (черт. B), причемъ опять дѣлаетъ около 2 дюйм. ходу на замыканіе.

Чертежъ B.



Указанный большой запасъ стрѣлочныхъ тягъ на замыканіе необходимъ для обезпеченія чувствительности рычаговъ аппарата на недоходъ стрѣлки. Если что нибудь мѣшаетъ дойти остряку вплотную къ рамному рельсу, то и фасонный рычагъ не можетъ повернуться настолько, чтобы выпустить роликъ изъ выкружки, а потому дальнѣйшее движеніе стрѣлочной тяги будетъ задержано. При общей длинѣ хода тяги въ 8,25 дюйм., 2 дюйм. идетъ на размыканіе, 4,25 дюйм. на переводъ стрѣлки и 2 дюйм. на замыканіе, слѣдовательно, при недоходѣ остряка только на $^1/_4$ дюйм. до рамнаго рельса, тяга не дойдетъ до конца хода на 2 слишкомъ дюйма, а рычагъ аппарата на цѣлую четверть хода.

IV. Разрѣзная штанга.

Стрѣлка, запертая замыкателемъ, перестаетъ быть самодѣйствующею; если поѣздъ, идя по шерсти, пройдетъ стрѣлку, поставленную неправильно, то онъ не можетъ откинуть острякъ ребордами колесъ, а сломаетъ или острякъ, или переводную штангу, или замыкатель. Такіе случаи особенно возможны въ первое время по введеніи на станціи замыкающихъ аппаратовъ, а на станціяхъ съ значительнымъ и сложнымъ движеніемъ случаются нерѣдко и впослѣдствіи. Чтобы сдѣлать въ такихъ случаяхъ разрушеніе легко и быстро исправимымъ, остряки соединяютъ съ замыкателемъ особой разрѣзной штангой, изображенной въ альбомѣ въ трехъ видахъ — два фасада и одинъ разрѣзъ. Штанга состоитъ изъ двухъ частей b и b', наложенныхъ одна на другую и соединенныхъ только двумя болтиками aa'. Къ штангѣ b кромѣ того прикрѣплена винтомъ f чугунная коробка c, а въ штангу b' закрѣпленъ штифтъ e съ конической головкой. При взрѣзываніи стрѣлки ни острякъ, ни замыкатель не страдаютъ, а срѣзываются только болтики aa'. Приэтомъ обѣ половины штанги или нѣсколько сходятся, какъ показано на чертежѣ въ альбомѣ, или нѣсколько расходятся. Во всякомъ случаѣ штифтъ e, который прежде приходился надъ нижней перекладиной d коробки c, сойдетъ съ нея и вся система отъ собственнаго вѣса провиснетъ по срединѣ. Если теперь изъ аппарата захотятъ перевести рычагъ взрѣзанной стрѣлки, то штифтъ e, задѣвъ за перекладину d, остановитъ движеніе тяги почти на половинѣ хода рычага, и взрѣзываніе будетъ обнаружено. Исправленіе поврежденія, т. е. разведеніе остряковъ и вставка новыхъ болтиковъ требуетъ всего нѣсколькихъ минутъ и обходится въ нѣсколько копѣекъ.

B. **Система инженера Вурцеля.**

Изъ приборовъ этой системы я опишу лишь — I. рычажный станокъ и II. стрѣлочный замыкатель.

I. Рычажный станокъ.

Чертежъ этого прибора, фасадъ и два разрѣза, помѣщены въ альбомѣ и устройство его состоитъ въ слѣдующемъ. На суппортахъ A покоятся балки B, поддерживающія станки C рычаговъ D. Стрѣлочные рычаги вращаются вокругъ осей X и съ ихъ короткими плечами K соединены шарнирно тяги L, идущіе затѣмъ къ колѣнчатымъ рычагамъ M, которые уже и соединяются съ передачею N къ стрѣлкамъ. Каждый рычагъ снабженъ особымъ засовомъ E (см. чертежъ рычага сигнальнаго), который, во-первыхъ, удерживаетъ рычагъ неподвижно въ его крайнихъ положеніяхъ, и во-вторыхъ, приводитъ въ дѣйствіе замыкающіе органы рычажнаго станка. Засовъ E въ средней своей части имѣетъ особый палецъ, который при крайнихъ положеніяхъ рычага западаетъ въ углубленія I въ станинѣ подъ дѣйствіемъ спиральной пружины, надѣтой на засовъ и стремящейся его спустить книзу. Когда берутся рукою за

рычагъ для его перевода, то рукоятка F засова E прижимается къ ручкѣ рычага и засовъ приподнимается кверху, выводя свой палецъ изъ впадины I въ станинѣ. Въ нижней своей части засовъ E, при посредствѣ болта G и серги W, соединяется съ рейкой замыканія H, приподнимающейся кверху при нажатіи на рукоятку F. Геометрическая ось болта G не находится на продолженіи геометрической оси вращенія X рычага D тогда, когда засовъ отпущенъ и палецъ его сидитъ въ впадинѣ станины C; совпаденіе же это, наоборотъ, имѣетъ мѣсто, когда засовъ приподнятъ и слѣдовательно рычагъ свободенъ. Спиральная пружина засова скрыта въ особомъ футлярѣ, служащемъ вмѣстѣ съ тѣмъ и направляющимъ для самаго затвора. Если при нормальномъ положеніи рычага засовъ E будетъ приподнятъ кверху вслѣдствіе прижатія рукоятки F, то рейка H перемѣстится кверху на извѣстную величину (сдѣлаетъ первую часть своего хода); при перекидываніи рычага рейка остается неподвижной и затѣмъ снова перемѣстится немного вверхъ (сдѣлавъ вторую часть своего хода), когда рычагъ займетъ свое крайнее положеніе и палецъ засова, попавъ въ впадину станины, даетъ возможность полосѣ E прижаться къ послѣдней и приподнять кверху болтъ G.

Рычаги сигнальные D_1 скрѣплены наглухо со шкивами Q, черезъ которыя перекидываются цѣпи, огибающія затѣмъ отводные блоки RR и соединяющіяся съ обѣими вѣтвями двойнаго проволочнаго провода. Рычаги сигнальные снабжены такимъ же точно засовомъ E, какъ и рычаги стрѣлочные, рейки же ихъ замыканія H соединены шарнирными серьгами такимъ образомъ съ линейками замыканія S, что при передвиженіи рейки H вверхъ или внизъ линейка S перемѣщается вправо или влѣво. Располагая соотвѣтственнымъ образомъ кулачки на рейкахъ H отъ стрѣлочныхъ рычаговъ и по линейкамъ замыканія S, соединеннымъ съ рычагами сигнальными, можно получить какія угодно камбинаціи взаимныхъ замыканій между рычагами.

II. Стрѣлочный замыкатель.

Чертежъ его помѣщенъ въ альбомѣ. Этотъ замыкатель имѣетъ своимъ назначеніемъ: а) переводить стрѣлку и замыкать ее въ крайнихъ положеніяхъ и б) парализовать вліяніе колебаній температуры на измѣненіе длины жесткой передачи и вліяніе неточности сборки и разработки шарнировъ на плотность прилеганія остряковъ къ рамнымъ рельсамъ. Фасонный рычагъ A вращается вокругъ оси C, укрѣпленной въ связи B между стрѣлочными перьями. Къ сплошной подкладкѣ E, соединяющей между собою рамные рельсы, прикрѣплены двѣ горизонтальныя оси съ насаженными на нихъ роликами D. Нижній конецъ рычага A соединенъ тягою F съ однимъ плечомъ колѣнчатаго рычага, укрѣпленнаго на переводныхъ брусьяхъ, къ другому плечу коего примыкаетъ передача отъ центральнаго аппарата. Дѣйствіе замыкателя-уравнителя слѣдующее: при поворачиваніи передачей колѣнчатаго рычага у стрѣлки, рычагъ A поворачивается сперва вокругъ своей оси, пока цилиндрическая часть a рычага A, прилегавшая къ правому (по чертежу) ролику D, не сойдетъ съ послѣдняго, въ это

время боковая поверхность b рычага A ложится на лѣвой роликъ D, и при дальнѣйшемъ перемѣщеніи ось вращенія C рычага A немного поднимается кверху, поднимая вмѣстѣ съ тѣмъ вверхъ и перья. Послѣ этого рычагъ A, увлекаемый тягою F, катится по обоимъ роликамъ D до тѣхъ поръ, пока поверхность b не сойдетъ съ лѣваго ролика D; въ это время остряки уже переведены и при дальнѣйшемъ перемѣщеніи тяги F поверхность a рычага A коснется лѣваго ролика D и перемѣщается вдоль него на извѣстную величину. Такимъ образомъ въ дѣйствіи замыкателя слѣдуетъ различать три періода: а) *расклиниваніе*, — когда поверхность a рычага A перемѣщается по одному ролику D; в) *переводъ стрѣлки*, — когда рычагъ A катится по роликамъ D, увлекая за собою перья, и в) *заклиниваніе* вновь стрѣлки, когда поверхность a начинаетъ перемѣщаться вдоль втораго ролика D. Когда при перемѣнахъ температуры тяга F перемѣщается немного въ одну или другую сторону, то и поверхность a рычага A пройдетъ опредѣленный путь въ одну или другую сторону вдоль ролика D, при чемъ передвиженія эти не оказываютъ никакого вліянія на положеніе стрѣлочныхъ перьевъ, которыя остаются заклиненными.

С. Карейша.

ИНСТРУКЦІЯ
НАЧАЛЬНИКАМЪ
КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

ОБЩІЯ ПОЛОЖЕНІЯ.

§ 1. Подъ общимъ вѣдѣніемъ и надзоромъ Министерства путей сообщенія, въ Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, непосредственное завѣдываніе и управленіе желѣзною дорогою, всѣмъ принадлежащимъ къ ней имуществомъ и личнымъ составомъ служащихъ, ввѣряется Начальнику жел. дороги.

§ 2. Начальникъ дороги непосредственно отвѣтственъ за прочность, правильность и цѣлесообразность въ техническомъ отношеніи, а также выгодность всѣхъ производимыхъ на дорогѣ работъ, за вполнѣ исправное состояніе дороги, за правильность и безопасность совершающагося по ней движенія и за надлежащую бережливость въ производимыхъ расходахъ.

§ 3. Особому попеченію Начальника дороги ввѣряется точное выполненіе требованій, положенія объ Императорскихъ поѣздахъ, и соотвѣтствіе дороги потребностямъ воинскаго движенія.

§ 4. Начальникамъ дороги, при исполненіи возложенныхъ на него обязанностей, руководствуется: законами, настоящею инструкціею и постановленіями и распоряженіями Министерства путей сообщенія.

§ 5. Начальникъ дороги, по исполненію возложенныхъ на него обязанностей, дѣйствуетъ или непосредственно, или чрезъ посредство подчиненныхъ ему лицъ.

§ 6. Во время нахожденія Начальника дороги въ томъ мѣстѣ, гдѣ имѣетъ свои засѣданія Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Начальникъ дороги участвуетъ въ засѣданіяхъ при обсужденіи всѣхъ вопросовъ, касающихся управляемой имъ дороги, съ правомъ совѣщательнаго голоса.

§ 7. Отношенія Начальника дороги къ Инспекціи желѣзныхъ дорогъ опредѣляется Высочайше утвержденнымъ положеніемъ о сей инспекціи и изданными Министромъ путей сообщенія инструкціями.

§ 8. Отношенія Начальника дороги и подвѣдомственныхъ ему лицъ къ мѣстному контрольному учрежденію опредѣляются какъ общими законоположеніями, такъ и особыми по сему предмету правилами. При этомъ Начальникъ дороги долженъ оказывать самъ и чрезъ подвѣдомственныхъ ему агентовъ всякое содѣйствіе чинамъ Контроля при исполненіи возложенныхъ на нихъ обязанностей.

§ 9. Начальникъ дороги обязанъ сообщать всѣ имѣющіяся у него свѣдѣнія и оказывать всякое содѣйствіе лицамъ и коммиссіямъ, командируемымъ Министерствомъ путей сообщенія для осмотра и освидѣтельствованія дороги, работъ, поставокъ и сооруженій.

§ 10. Въ отношеніяхъ къ другимъ желѣзнымъ дорогамъ Начальникъ дороги руководствуется Общимъ Уставомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, указаніями Министерства путей сообщенія и существующими конвенціями и отдѣльными соглашеніями.

§ 11. Съ мѣстными правительственными и общественными учрежденіями Начальникъ дороги сносится непосредственно, по дѣламъ же требующимъ сношеній съ центральными учрежденіями другихъ министерствъ, входитъ съ представленіями въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 12. По отношенію къ желѣзнодорожнымъ съѣздамъ Начальникъ дороги руководствуется особыми указаніями Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 13. Всѣ представленія Начальника дороги Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ телеграфныя, такъ и письменныя, не получившія разрѣшенія послѣдняго въ сроки, установленные Г. Министромъ путей сообщенія для каждой дороги въ отдѣльности, если въ теченіе этого времени не послѣдовало со стороны Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ особыхъ указаній, приводятся Начальникомъ дороги въ исполненіе по собственному своему усмотрѣнію.

Такой-же порядокъ устанавливается и по отношенію къ представляемымъ на утвержденіе въ центральные органы Министерства проектамъ и смѣтамъ, для которыхъ также устанавливаются соотвѣтственные сроки.

Примѣчаніе. Изъ сего порядка исключаются вопросы, для разрѣшенія которыхъ требуется сношеніе центральнаго учрежденія съ другими министерствами.

§ 14. Начальникъ дороги всѣ подлежащія исполненію на дорогѣ распоряженія Министерства путей сообщенія, а также свои общія распоряженія и распоряженія по личному составу служащихъ, объявляетъ циркулярами и приказами по линіи; одновременно съ отсылкою на линію посылаются циркуляры и приказы въ мѣстный Контроль для свѣдѣнія.

Распоряженія, касающіяся порядка и правилъ взиманія доходовъ, производства расходовъ, счетоводства и отчетности должны опубликовываться въ редакціи, установленной по соглашенію съ Контролемъ.

§ 15. При отлучкахъ Начальника дороги отъ мѣста пребыванія Управленія, во время поѣздокъ на линіи, онъ можетъ передавать замѣстителю часть своихъ обязанностей по завѣдыванію текущими дѣлами.

При необходимости отлучиться отъ линіи желѣзной дороги на срокъ свыше трехъ дней Начальникъ дороги испрашиваетъ на таковую отлучку разрѣшеніе Министерства путей сообщенія.

Объ отлучкахъ на срокъ не свыше трехъ дней Начальникъ дороги доводитъ до свѣдѣнія Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 16. Начальникъ дороги имѣетъ печать съ Государственнымъ гербомъ съ надписью: «Начальникъ (такой-то:) казенной желѣзной дороги».

§ 17. Замѣститель Начальника дороги, вступивъ въ исправленіе его должности, пользуется тѣми правами Начальника дороги, которыя будутъ ему въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ предоставлены симъ послѣднимъ (согласно § 15 сей Инструкціи), соотвѣтственно чему и несетъ отвѣтственность.

ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ.

а) *по личному составу.*

§ 18. Начальникъ дороги руководитъ дѣятельностью всѣхъ службъ и отдѣльныхъ частей Управленія и наблюдаетъ, чтобы въ администраціи дороги постоянно сохранялись стройность и единство и чтобы весь личный составъ дороги неуклонно стремился къ общей цѣли: къ успѣшному производству движенія, соблюденію порядка на дорогѣ и содержанію ея въ исправномъ состояніи, при разумной бережливости и при точномъ

соблюденіи установленныхъ правилъ и положеній; Начальникъ дороги имѣетъ общее высшее наблюденіе за правильнымъ распредѣленіемъ занятій между служащими на дорогѣ и точнымъ исполненіемъ каждымъ лицемъ порученнаго ему дѣла.

§ 19. Начальникъ дороги утверждаетъ и преподаетъ подчиненнымъ ему должностнымъ лицамъ надлежащія инструкціи и положенія. Въ тѣхъ случаяхъ, когда инструкціями и положеніями предусматриваются доходныя и расходныя нормы, или-же измѣненіе порядка и формъ счетоводства и отчетности и опредѣленіе порядка ревизіи и отношеній къ мѣстному Контролю, начальники дорогъ должны входить въ предварительное соглашеніе съ мѣстнымъ Контролемъ. Кромѣ того по разъясненію правилъ и положеній, опредѣляющихъ размѣръ денежныхъ уплатъ или взысканій и о правилахъ и порядкѣ производства торговъ и конкурренцій Начальникъ дороги также входитъ въ предварительное соглашеніе съ Контролемъ.

Примѣчаніе. Списокъ инструкцій, требующихъ утвержденія Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, составляется симъ Управленіемъ.

§ 20. Всѣ служебныя сношенія Начальника дороги съ подчиненными производятся вообще чрезъ Начальниковъ отдѣльныхъ службъ и частей; Начальнику дороги предоставляется отдавать приказанія по службѣ и отдѣльно каждому служащему. Получившій таковое приказаніе, по исполненіи его, долженъ немедленно донести непосредственному своему Начальнику.

§ 21. Начальнику дороги предоставляется назначать на должности и увольнять отъ оныхъ всѣхъ служащихъ, за исключеніемъ лицъ, состоящихъ на Государственной службѣ, а также лицъ, занимающихъ слѣдующія должности: а) Начальника службы пути и зданій; б) Начальника службы движенія; в) Начальника службы тракціи; г) Завѣдывающаго телеграфомъ; д) Завѣдывающаго матеріальною частію; е) Главнаго Бухгалтера; ж) Старшаго врача; з) Юрисконсульта; и) Начальниковъ участковъ по службѣ пути; і) Начальниковъ Отдѣленій и старшихъ ревизоровъ (Контролеры) по службѣ движенія; к) Начальниковъ главныхъ мастерскихъ; л) Начальниковъ участковъ тяги, и м) Замѣстителей лицъ, занимающихъ указанныя въ пунктахъ *а*, *б*, *в* и *г* должности.

Какъ лица, состоящія на Государственной службѣ, такъ и лица, занимающія перечисленныя должности, опредѣляются и увольняются отъ службы по представленію Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ приказами Министра путей сообщенія.

§ 22. Начальнику дороги предоставляется, въ предѣлахъ годовыхъ смѣтныхъ назначеній и сообразно дѣйствительнымъ потребностямъ движенія, сокращать или увеличивать составъ служащихъ, при чемъ, однако, въ своихъ распоряженіяхъ по сему предмету Начальникъ дороги руководствуется правилами по исполненію штатныхъ росписаній, утвержденными Министромъ путей сообщенія по соглашенію съ Министромъ финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

§ 23. Начальнику дороги предоставляется возлагать на служащаго сверхъ его обязанностей по занимаемой имъ должности, временное (не свыше трехъ мѣсяцевъ) исполненіе другой вакантной должности, если обязательное замѣщеніе этой должности отдѣльнымъ лицемъ не обусловлено утвержденными Министромъ путей сообщенія «правилами содержанія и охраненія жел. дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія», «правилами движенія» и «правилами содержанія и употребленія подвижнаго состава».

При исправленіи однимъ служащимъ двухъ должностей, Начальнику дороги предоставляется назначать сему служащему добавочное содержаніе изъ кредита, остающагося свободнымъ отъ незамѣщенія второй должности, руководствуясь порядкомъ, установленнымъ ст. ст. 559 и 560, т. III Св. Зак. Гражд.

§ 24. При производствѣ экстренныхъ работъ или при особыхъ условіяхъ ихъ производства, Начальникъ дороги разрѣшаетъ собственною властью выдачу рабочимъ и служащимъ, въ поощреніе къ скорѣйшему ходу и окончанію работъ, сверхъ условленной платы: наградныхъ денегъ, харчей или винныхъ порцій въ предѣлахъ назначен-

ныхъ кредитовъ. Равнымъ образомъ предоставляется Начальнику дороги выдавать особое денежное вознагражденіе штатнымъ служащимъ за вечернія и вообще сверхъ урочныя ихъ занятія, но лишь: а) за работы эксплуатаціоннаго характера—въ предѣлахъ кредита по № 81 эксплуатаціонной смѣты, и б) за работы по чрезвычайной смѣтѣ—въ предѣлахъ кредитовъ, назначенныхъ на вознагражденіе администраціи по соотвѣтственнымъ расцѣночнымъ вѣдомостямъ.

§ 25 Начальнику дороги предоставляется увольнять въ отпускъ на установленные общими законами сроки всѣхъ служащихъ, за исключеніемъ лицъ, состоящихъ на Государственной службѣ, и лицъ, занимающихъ должности, поименованныя въ пп. *а—з* § 21.

Примѣчаніе. Лица, состоящія на Государственной службѣ, равно какъ лица, указанныя въ § 21 подъ литерами *а*, *б*, *в* и *г* могутъ увольняться Начальникомъ дороги въ отпускъ на сроки не свыше двухъ недѣль съ тѣмъ, чтобы о всякомъ разрѣшенномъ отпускѣ на срокъ свыше 7 дней доносилось Предсѣдателю Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; на отпуски же свыше двухнедѣльнаго срока испрашивается разрѣшеніе Министра путей сообщенія чрезъ Предсѣдателя Управленія казенныхъ жел. дорогъ. Лица, показанныя въ пунктахъ *д*, *е*, *ж* и *з*, увольняются Начальникомъ дороги на сроки до трехъ недѣль, свыше же сего срока Предсѣдателемъ Управленія казенныхъ жел. дорогъ.

§ 26. Начальнику дороги предоставляется входить въ Министерство путей сообщенія съ представленіями о награжденіи подвѣдомственныхъ ему служащихъ.

§ 27. Служащіе, опредѣляемые властью Начальника дороги, могутъ быть подвергаемы слѣдующимъ дисциплинарнымъ взысканіямъ: а) замѣчаніямъ и выговорамъ, безъ отданія въ приказѣ по дорогѣ; б) выговорамъ, отдаваемымъ въ приказѣ; в) временному пониженію оклада содержанія въ размѣрѣ до 50% мѣсячнаго жалованья; г) единовременному денежному оштрафованію; д) смѣщенію съ высшей на низшую должность и е) увольненію отъ службы.

Примѣчаніе. Начальнику дороги вмѣняется въ обязанность слѣдить за тѣмъ, чтобы лица, опредѣляемыя на службу его собственною властью, были предупреждаемы объ указанныхъ въ семъ параграфѣ карательныхъ мѣрахъ.

§ 28. Взысканія, поименованныя въ предыдущемъ параграфѣ, налагаются слѣдующимъ порядкомъ: 1) взысканія, указанныя въ пунктѣ *а*, налагаются или непосредственнымъ начальствомъ, или высшимъ начальствомъ служащаго; 2) взысканія, указанныя въ прочихъ пунктахъ предыдущаго параграфа, налагаются: а) на служащихъ, получающихъ не свыше 360 рублей въ годъ жалованья начальниками службъ и отдѣльныхъ частей; б) на остальныхъ служащихъ—Начальникомъ дороги.

§ 29. По наложенію дисциплинарныхъ взысканій на подвѣдомственныхъ ему лицъ, состоящихъ на государственной службѣ Начальникъ дороги руководствуется правилами, установленными въ примѣчаніи къ ст. 69 улож. о наказ.

§ 30. Начальнику дороги предоставляется подвергать начальниковъ отдѣльныхъ службъ (п. п. *а—з*, § 21) дисциплинарнымъ взысканіямъ указаннымъ, въ п. *а* § 27, остальныхъ же должностныхъ лицъ, опредѣляемыхъ приказами Министра путей сообщенія взысканіямъ, указаннымъ въ п. *а* и *б*, того же параграфа.

§ 31. О наложеніи взысканій, превышающихъ власть Начальника дороги, сей послѣдній представляетъ Предсѣдателю Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ подробнымъ указаніемъ повода къ наложенію взысканія. Въ случаѣ особой неисправности должностнаго лица, увольненіе котораго Начальнику дороги не предоставлено, Начальникъ дороги имѣетъ право временно устранить его отъ должности съ немедленнымъ донесеніемъ о семъ Предсѣдателю Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 32. Начальникъ дороги обязанъ возбуждать судебныя преслѣдованія въ порядкѣ уголовной и гражданской отвѣтственности во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда подчиненными ему служащими будутъ совершены преступленія и проступки, влекущіе за собою ту или другую отвѣтственность.

ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ.

б) *по содержанію и дѣйствію дороги.*

§ 33. На Начальника дороги возлагается: а) распоряженія по содержанію въ исправномъ состояніи пути, зданій, сооруженій, подвижнаго состава, телеграфа и вообще всего подвѣдомственнаго ему инвентаря дороги; б) принятіе мѣръ къ обезпеченію правильности, порядка, безопасности и удобства движенія по дорогѣ, а равно развитію движенія; успѣшности перевозокъ и неуклонное наблюденіе за надлежащимъ ихъ исполненіемъ; в) составленіе предположеній объ улучшеніяхъ дороги въ административномъ и техническомъ отношеніяхъ; г) распоряженія въ предѣлахъ предоставленной ему власти, относительно постройки новыхъ сооруженій и вообще наблюденіе за таковою постройкою; д) изысканіе способовъ наиболѣе выгоднаго выполненія всего необходимаго для содержанія и дѣйствія дороги; е) наблюденіе за правильностью и соотвѣтствіемъ мѣстнымъ обстоятельствамъ и условіямъ эксплуатаціи нормъ расхода разнаго рода матеріаловъ, необходимыхъ для дѣйствія и содержанія дороги и вообще за соблюденіемъ надлежащей экономіи.

§ 34. Съ цѣлью выясненія потребностей дороги, для содержанія ея въ исправности, производится ежегодно, передъ составленіемъ смѣты на будущій годъ, подробный осмотръ ея особою коммиссіею, состоящею: а) изъ лицъ, командированныхъ для сего Управленіемъ казенныхъ дорогъ; б) Начальника дороги; в) начальниковъ службъ и г) представителя мѣстнаго Контроля. Ко времени этого осмотра изготовляются Управленіемъ соображенія о предстоящемъ ремонтѣ всѣхъ частей дороги, о развитіи движенія, о потребностяхъ дороги, о необходимыхъ улучшеніяхъ и объ увеличеніи перевозочныхъ средствъ для усиленія провозоспособоости дороги, а также о мѣрахъ къ уменьшенію расходовъ по эксплуатаціи. Соображенія эти, разсмотрѣнныя и провѣренныя названною коммиссіею, служатъ основаніемъ для составленія проекта смѣты на слѣдующій годъ.

Примѣчаніе 1). Всѣ тѣ данныя по новымъ и ремонтнымъ работамъ, предположеннымъ къ производству въ слѣдующемъ смѣтномъ году, которыя представляются участникамъ коммиссіи, сообщаются за 7 дней до осмотра и мѣстному Контролю. Въ остальномъ же, относительно участія мѣстнаго Контроля въ осеннемъ осмотрѣ, надлежитъ руководствоваться правилами, утвержденными 10 Іюля 1892 года по соглашенію Управляющаго Министерствомъ путей сообщенія съ Государственнымъ Контролеромъ.

Примѣчаніе 2). Не прибытіе представителя Контроля къ назначенному времени не служитъ препятствіемъ къ производству осмотра.

§ 35. Ежегодная эксплуатаціонная смѣта доходовъ и расходовъ дороги составляется по установленной формѣ и представляется Начальникомъ дороги въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ къ установленному сроку; одновременно съ представленіемъ смѣты Управленію казенныхъ дорогъ, одинъ экземпляръ ея препровождается въ мѣстное Контрольное учрежденіе.

Разсмотрѣніе же смѣты производится порядкомъ, установленнымъ по соглашенію съ вѣдомствами.

Матеріальная смѣта, т. е. смѣта заготовокъ въ какомъ-либо году матеріаловъ и предметовъ для надобности этого года или въ запасъ, составляется по формѣ, установленной по соглашенію съ Государственнымъ Контролемъ. Время и порядокъ разсмотрѣнія сей смѣты устанавливается по соглашенію съ Государственнымъ Контролемъ и Министромъ финансовъ.

§ 36. По утвержденіи въ установленномъ порядкѣ годовой смѣты дороги (какъ на эксплуатацію, такъ и на чрезвычайные нужды за счетъ особыхъ ассигнованій) Начальникъ дороги приступаетъ къ разработкѣ проектовъ и смѣтъ на работы, предвидѣнныя въ сей смѣтѣ, съ такимъ разсчетомъ, чтобы съ наступленіемъ рабочаго времени не встрѣтилось задержки въ приступѣ къ работамъ.

Мелкія ремонтныя работы пути, сооруженій и подвижнаго состава могутъ произ-

водиться безъ составленія проектовъ и смѣтъ, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, и въ предѣлахъ годовой смѣты, непосредственнымъ распоряженіемъ Начальника дороги. Предъ началомъ работъ Начальникъ дороги дѣлаетъ распредѣленіе имѣющихся въ смѣтѣ кредитовъ на сіи работы по участкамъ дороги или отдѣльнымъ ея сооруженіямъ и работамъ.

§ 37. Начальникъ дороги представляетъ въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго утвержденія.

1. Проекты: а) новыхъ къ линіи вѣтвей общаго пользованія въ составѣ общаго плана, продольной и поперечныхъ профилей земляного полотна и поперечной профили балластнаго слоя; б) мостовыхъ опоръ при высотѣ послѣднихъ болѣе 5 саж., или общемъ отверстіи моста свыше 30 саж.: в) пролетныхъ частей металлическихъ мостовъ, а также и деревянныхъ пролетовъ болѣе 5 саж.; г) деревянныхъ мостовъ на кривыхъ радіуса менѣе 500 саж., при длинѣ моста свыше 10 саж.; д) укладки и перекладки путей на станціяхъ I и II классовъ, а также на концевыхъ и узловыхъ; е) постройки и перестройки пассажирскихъ зданій на станціяхъ I и II классовъ; ж) устройства и улучшенія станціонныхъ водоснабженій при предполагаемомъ суточномъ расходѣ воды болѣе 20 куб. саж.; з) устройства расширенія главныхъ мастерскихъ; и) измѣненія типовъ существующаго подвижнаго состава; і) элеваторовъ и зернохранилищъ; к) пристаней и доковъ, а также паромовъ и паровыхъ баржъ для переправы чрезъ рѣки пассажировъ и груженаго и порожняго подвижнаго состава; л) примыканій и соединеній съ существующими линіями жел. дорогъ; м) проекты, по коимъ должно послѣдовать соглашеніе съ посторонними вѣдомствами, и н) вообще проекты по устройству, перестройкѣ и улучшенію сооруженій въ тѣхъ случаяхъ, когда общая стоимость отдѣльной работы превышаетъ 50.000 рублей.

2. Разсчеты мостовыхъ отверстій при общемъ пролетѣ свыше 50 саж.

3. Типы: а) пассажирскихъ зданій, жилыхъ домовъ, водоемныхъ и водоподъемныхъ зданій; б) паровозныхъ и вагонныхъ сараевъ; в) рельсовъ, скрѣпленій, стрѣлокъ и крестовинъ и расположеніе шпалъ подъ рельсами; г) расположенія путей на станціяхъ III, IV и V классовъ и на разъѣздахъ, и д) новые типы подвижнаго состава.

Представляемые на утвержденіе проекты должны заключать въ себѣ установленные для нихъ объясненія, разсчеты и подробности и сопровождаться объяснительными записками, въ коихъ должны быть подробно объяснены мѣстныя условія и приведены всѣ необходимыя для обсужденія проекта данныя.

На каждомъ проектѣ водопропускнаго сооруженія начальникъ дороги удостовѣряетъ достаточность его отверстія и удовлетворительность укрѣпленія подошвы мостовыхъ опоръ и конусовъ, а также достаточность возвышенія насыпей на розливахъ рѣкъ и удовлетворительность укрѣпленія откосовъ этихъ насыпей.

По проектамъ мостовъ на судоходныхъ и сплавныхъ рѣкахъ начальникъ дороги предварительно сносится съ мѣстнымъ округомъ путей сообщенія, отзывъ котораго представляетъ при проектѣ.

При постройкахъ въ чертѣ городовъ начальникъ дороги обязанъ сноситься съ городскими управами.

Для большихъ гражданскихъ зданій, ранѣе разработки подробныхъ проектовъ, могутъ быть представляемы въ Управленіе казенныхъ дорогъ на предварительное разсмотрѣніе эскизы плановъ и фасадовъ съ обозначеніемъ размѣровъ и назначенія отдѣльныхъ помѣщеній.

При представленіи проектовъ должно быть объясняемо, на какой источникъ предполагается отнести расходъ по работѣ, съ указаніемъ главъ и статей смѣтъ, или разцѣночныхъ вѣдомостей.

§ 38. Проекты, не поименованные въ предыдущемъ параграфѣ, утверждаются Начальникомъ дороги.

При утвержденіи проектовъ, Начальникъ дороги руководствуется существующими постановленіями, относящимися до каждаго отдѣльнаго случая.

Если при этомъ онъ встрѣтитъ какія либо затрудненія, по которымъ не при-

знаетъ возможнымъ принять на себя утвержденіе проектовъ, то представляетъ таковые на утвержденіе Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ изложеніемъ своего мнѣнія и объясненіемъ встрѣченныхъ затрудненій.

При утвержденіи проектовъ, Начальникъ дороги долженъ имѣть въ виду устраненіе тѣхъ недостатковъ, которые замѣчены въ подобныхъ находящихся уже на дорогѣ сооруженіяхъ.

Копіи съ утвержденныхъ Начальникомъ дороги проектовъ, представляющихъ отклоненія отъ существующихъ на дорогѣ типовъ, представляются въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ для свѣдѣнія.

§ 39. Смѣты на отдѣльныя работы (не ремонтныя), предвидѣнныя къ исполненію утвержденными годовыми смѣтами до 10.000 рублей, утверждаются властію Начальника дороги; смѣты-же на большія суммы представляются Начальникомъ дороги: до суммы въ 25.000 рублей на утвержденіе Общаго Присутствія, свыше этой суммы—въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ заключеніемъ Общаго Присутствія.

Примѣчаніе. Смѣты, разсматриваемыя въ Общемъ Присутствіи, препровождаются на предварительный просмотръ въ мѣстный Контроль съ такимъ разсчетомъ времени, чтобы онѣ были получены въ Контролѣ не позже какъ за 3 дня до засѣданія.

§ 40. Начальникъ дороги разрѣшаетъ приступъ къ работамъ, проекты коихъ подлежатъ утвержденію Министерства путей сообщенія не иначе, какъ по полученію утвержденнаго проекта, или особаго по сему предмету предписанія.

Равнымъ образомъ онъ разрѣшаетъ приступъ къ работамъ, къ заготовкѣ матеріаловъ и къ подготовительнымъ работамъ не иначе, какъ по ассигнованіи потребнаго кредита.

Отступленіе отъ этихъ правилъ допускается только въ случаѣ крайней необходимости, когда отъ безотлагательнаго производства работы зависитъ безопасность и непрерывность движенія.

О всѣхъ таковыхъ отступленіяхъ Начальникъ дороги неотлагательно доноситъ Предсѣдателю Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, сообщая копіи сихъ рапортовъ въ мѣстный Контроль для свѣдѣнія.

§ 41. Начальнику дороги предоставляется, подъ его отвѣтственностью, разрѣшать во время производства работъ и утверждать всѣ такія измѣненія въ утвержденныхъ Министерствомъ путей сообщенія проектахъ, немедленное допущеніе которыхъ вызывается необходимостью, вслѣдствіе особыхъ свойствъ грунта, состоянія водъ, силы ледохода, свойствъ матеріаловъ и другихъ непредвидѣнныхъ мѣстныхъ и техническихъ условій.

О всѣхъ отступленіяхъ отъ утвержденныхъ проектовъ Начальникъ дороги неотлагательно доноситъ Предсѣдателю Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ объясненіемъ причинъ, вынудившихъ отступленія.

§ 42. Начальникъ дороги наблюдаетъ, чтобы работы производились, во всѣхъ частяхъ своихъ, тщательно, прочно, согласно съ требованіями строительнаго искусства и сообразно съ мѣстными и климатическими условіями, и чтобы всѣ употребляемые въ работу матеріалы вполнѣ удовлетворяли назначенію какъ качествами, такъ и размѣрами.

§ 43. Начальникъ дороги не долженъ допускать устройства мостовъ и трубъ и закладку фундаментовъ, какъ подъ искусственныя сооруженія, такъ и подъ болѣе важныя гражданскія постройки, иначе какъ по предварительномъ удостовѣреніи для искусственныхъ сооруженій—въ достаточности ихъ отверстій, а для всѣхъ сооруженій и построекъ вообще—въ удовлетворительности системы основанія и соотвѣтствіи глубины его заложенія со свойствами грунта и климатическими и другими мѣстными условіями.

По вырытіи котловановъ подъ основанія искусственныхъ сооруженій, или рвовъ подъ фундаменты важнѣйшихъ строеній, Начальникомъ дороги, или уполномоченнымъ имъ лицомъ, производится освидѣтельствованіе качества грунта и опредѣляется система

и глубина основанія и фундамента—для каждаго сооруженія и строенія, сообразно со свойствами грунта и другими мѣстными условіями.

Заключеніе о выборѣ системы и глубины основанія для каждаго искусственнаго сооруженія или важнаго строенія излагается въ особыхъ журналахъ.

Журналы эти хранятся при дѣлахъ Управленія.

Примѣчаніе. О времени предстоящаго освидѣтельствованія котловановъ подъ основанія должно своевременно сообщаться въ мѣстный Контроль для свѣдѣнія.

§ 44. При устройствѣ новыхъ водоснабженій, Начальникъ дороги долженъ убѣдиться въ достаточности и пригодности источниковъ, изъ коихъ предположено водоснабженіе.

§ 45. На обязанности Начальника дороги лежитъ наблюденіе, чтобы подмости, кружалы, копры и другія временныя устройства при постройкѣ мостовъ, трубъ и зданій были прочны.

§ 46. Начальникъ дороги наблюдаетъ, чтобы помѣщенія для служащихъ и рабочихъ были достаточно просторны и устроены сообразно съ гигіеническими требованіями и климатическими условіями; чтобы пища была доброкачественна и вообще содержаніе рабочихъ было удовлетворительно, и чтобы заболѣвающимъ служащимъ и рабочимъ было оказываемо своевременное и надлежащее медицинское пособіе.

§ 47 При окончаніи каждаго сооруженія производится особое ему освидѣтельствованіе Начальникомъ дороги или уполномоченнымъ имъ лицомъ, вмѣстѣ съ Начальникомъ участка или производителемъ работъ сооруженія. Результаты освидѣтельствованія заносятся въ особые журналы, хранящіеся при дѣлахъ Управленія.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда Управленіе казенныхъ жел. дорогъ признаетъ необходимымъ возложить освидѣтельствованіе сооруженія на особую коммиссію или произвести такое освидѣтельствованіе въ присутствіи лицъ, особо съ этою цѣлью командированныхъ, Начальникъ дороги своевременно о семъ извѣщается.

Примѣчаніе. О времени предстоящаго освидѣтельствованія должно своевременно сообщаться въ мѣстный Контроль для свѣдѣнія.

§ 48. При поступленіи на желѣзную дорогу подвижнаго состава, рельсовъ, скрѣпленій и иныхъ предметовъ заводскаго производства, изготовленныхъ на русскихъ заводахъ, а также предметовъ заграничнаго производства,—Начальникъ дороги руководствуется тѣми правилами, которыя для сего установлены правительствомъ.

§ 49. Начальнику дороги предоставляется разрѣшать устройство временныхъ рабочихъ вѣтвей, примыкающихъ къ разъѣзднымъ и запаснымъ путямъ. О каждомъ такомъ разрѣшеніи Начальникъ дороги доноситъ Предсѣдателю Управленія казенныхъ жел. дорогъ.

Начальникъ дороги наблюдаетъ, чтобы движеніе по симъ вѣтвямъ производилось съ должнымъ порядкомъ и полною безопастностью.

§ 50. Вѣтви, примыкающія къ главнымъ путямъ, какъ на перегонахъ, такъ и на станціяхъ могутъ быть устраиваемы лишь съ надлежащаго разрѣшенія Министерства путей сообщенія. Открытіе движенія по такимъ вѣтвямъ предоставляется Начальнику дороги, когда по нимъ не производится пассажирскаго движенія.

§ 51. Постройка и открытіе движенія по временнымъ объѣзднымъ путямъ, сооружаемымъ для перестройки искусственныхъ и иныхъ сооруженій, разрѣшается Начальникомъ дороги, на основаніяхъ, указанныхъ въ постановленіяхъ Министерства путей сообщенія.

Открытіе движенія по вѣтвямъ, устраиваемымъ для пассажирскаго движенія, а равно и по вновь уложеннымъ вторымъ путямъ главной линіи разрѣшается только особымъ распоряженіемъ Министра путей сообщенія.

§ 52. Начальникъ дороги есть отвѣтственный представитель интересовъ казны по всѣмъ хозяйственнымъ дѣламъ дороги. Онъ снабжается довѣренностію на веденіе дѣлъ по претензіямъ и искамъ, возникающимъ на мѣстѣ какъ къ дорогѣ, такъ и отъ дороги къ другимъ лицамъ и учрежденіямъ съ предоставленіемъ ему права передовѣрія.

§ 53. Начальнику дороги предоставляется выдавать заказы и заключать договоры на работы по утвержденнымъ проектамъ и въ счетъ открытыхъ кредитовъ и на поставки, относящіяся до удовлетворенія текущихъ потребностей эксплуатаціи дороги (за исключеніемъ тѣхъ, которыя въ силу § 10 Инструкціи Управленію казенныхъ жел. дорогъ заготовляются симъ послѣднимъ), если общая стоимость каждой отдѣльной работы, или годовая потребность поставляемаго, не превышаютъ 10.000 рублей и если при этомъ теченіе договоровъ не превосходитъ для строительныхъ работъ двухгодичнаго періода, а для поставокъ—годичнаго. Если сумма превосходитъ 10.000 рублей, то до 25.000 р. разрѣшеніе на заключеніе договоровъ и на выдачу заказовъ принадлежитъ Общему Присутствію; дѣла-же по выдачѣ заказовъ и заключенію договоровъ на большія суммы представляются въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ заключеніемъ Общаго Присутствія. Равнымъ образомъ въ Управленіе казенныхъ жел. дорогъ должны представляться всѣ тѣ договоры, продолжительность дѣйствія коихъ превосходитъ: для строительныхъ работъ два года, а для поставокъ одинъ годъ.

§ 54 Работы и поставки на дорогѣ могутъ производиться подрядньмъ или хозяйственнымъ способомъ. Сдача работъ и поставокъ съ подряда производится установленнымъ на казенныхъ дорогахъ порядкомъ. Отдача всѣхъ работъ и поставокъ въ однѣ руки безусловно воспрещается.

§ 55. Въ тѣхъ случаяхъ, когда Начальникъ дороги признаетъ для пользы дѣла необходимымъ измѣнить условленные договорами сроки работъ и поставокъ, сложить неустойки или штрафы, то о семъ, согласно порядку, установленному Высочайше утвержденнымъ 23 марта 1891 года положеніемъ Комитета Министровъ онъ представляетъ чрезъ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на благоусмотрѣніе Министра путей сообщенія; вообще же при разсчетѣ съ подрядчиками по исполненію договоровъ Начальникъ дороги руководствуется положеніемъ о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ.

§ 56. Договоры на производство работъ и поставокъ, приводятся въ исполненіе Начальникомъ дороги при посредствѣ подчиненныхъ ему служащихъ. Выдача контрагентамъ нарядовъ о приступѣ къ работамъ и поставкамъ, или объ устраненіи дѣйствій контрагентовъ, могущихъ, на основаніи договора, повлечь за собою признаніе ихъ неисправными, лежитъ на обязанности Начальника дороги. Выдача нарядовъ во время исполненія работъ, или поставокъ, кромѣ вышеуказанныхъ случаевъ, производится уполномоченными Начальникомъ дороги лицами, указанными въ договорѣ.

Примѣчаніе. Наряды должны быть выдаваемы не иначе, какъ письменно. Словесныя распоряженія должны быть неотлагательно подтверждаемы письменными.

§ 57. Въ случаѣ неисправности подрядчика или поставщика, Начальникъ дороги принимаетъ надлежащія мѣры, дабы не допустить никакого по производству работъ или поставокъ замедленія, или упущенія по отношенію къ доброкачественному и срочному выполненію ихъ, руководствуясь въ этомъ случаѣ дѣйствующими на сей предметъ законами и условіями договора. Если договоръ заключенъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то о всѣхъ нарядахъ, которые подвергаютъ контрагента, на основаніи договора, взысканію, штрафу или устраненію отъ работъ, Начальникъ дороги доноситъ Предсѣдателю сего Управленія.

§ 58. Уплата денегъ за работы и поставки, какъ во время дѣйствія договора, такъ и по окончательному разсчету производится по распоряженію Начальника дороги по представляемымъ службами квитанціямъ и разсчетамъ, причемъ отвѣтственность за вѣрность показаннаго количества произведенныхъ работъ и поставленныхъ матеріаловъ лежитъ всецѣло на лицѣ, составившемъ квитанцію или разсчетъ; отвѣтственность-же за правильность исчисленія суммы, подлежащей уплатѣ, согласно договора за произведенную работу или поставку, лежитъ на Начальникѣ службы, утвердившемъ своею подписью платежный документъ,

§ 59. Продажа негоднаго имущества и ненужныхъ для дороги матеріаловъ и предметовъ по оцѣнкѣ до 5.000 руб. производится распоряженіемъ Начальника дороги по соглашенію съ мѣстнымъ Контролемъ.

При продажѣ на сумму по оцѣнкѣ свыше 5.000 рублей, но не болѣе 25.000 руб.

способъ и порядокъ производства продажи, равно какъ и самая продажа утверждаются Общимъ Присутствіемъ, при суммѣ же свыше 25.000 рублей, дѣло о продажѣ представляется съ заключеніемъ Общаго Присутствія на утвержденіе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Во всякомъ случаѣ всѣ рѣшенія какъ Начальника дороги, такъ и общаго присутствія по дѣламъ о продажѣ ненужныхъ и негодныхъ матеріаловъ и предметовъ приводятся въ исполненіе только при согласіи на нихъ мѣстнаго учрежденія Государственнаго Контроля или его представителя.

§ 60. Отдача въ аренду движимаго и недвижимаго имущества дороги и различныхъ оброчныхъ статей производится не иначе, какъ съ разрѣшенія Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда симъ Управленіемъ уже утверждены общія на отдачу въ аренду тѣхъ или другихъ статей правила, какъ напримѣръ: на отдачу участковъ земли на станціяхъ, на отдачу буфетовъ и проч.

§ 61. Начальнику дороги предоставляется собственною властью удовлетворять претензіи отправителей багажа и всякаго рода грузовъ за просрочку, утрату и порчу во время перевозки и храненія на дорогѣ сихъ предметовъ, безъ ограниченія суммы претензій, если расходъ, по удовлетворенію ея, падаетъ на счетъ особаго фонда, или виновныхъ служащихъ на дорогѣ, или отвѣтственныхъ артелей; если возмѣщеніе претензій должно относиться на счетъ казны, то Начальникъ дороги входитъ по этому предмету въ соглашеніе съ мѣстнымъ учрежденіемъ Государственнаго Контроля; въ томъ же случаѣ, когда такое соглашеніе не состоится, дѣло, съ заключеніемъ мѣстнаго учрежденія Государственнаго Контроля, представляется на усмотрѣніе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 62. Переборы провозной платы или другихъ сборовъ возвращаются по принадлежности Начальникомъ дороги на всякія суммы установленнымъ порядкомъ, на основаніи провѣренныхъ мѣстнымъ Контролемъ документовъ. Въ случаѣ несогласія Начальника дороги съ заключеніемъ мѣстнаго Контроля дѣло представляется на разсмотрѣніе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 63. Начальнику дороги вмѣняется въ обязанность утверждать единичныя цѣны на всякаго рода работы, какъ въ мастерскихъ и на пути, такъ и по всѣмъ другимъ отраслямъ эксплуатаціи, а также размѣръ поденной платы по каждому мастерству, сообразуясь съ временами года и съ мѣстомъ нахожденія мастерскихъ, или мѣстомъ производства работъ, во всѣхъ случаяхъ, однако, не выходя въ общихъ суммахъ изъ среднихъ нормъ, принятыхъ при составленіи смѣтныхъ назначеній. Ему-же предоставляется установлять для отдѣльныхъ серій паровозовъ и, въ зависимости отъ времени года, предѣльныя зимнія и лѣтнія нормы расходованія топлива, смазочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ, матеріаловъ для чистки и т. п. съ тѣмъ, чтобы средніе нормы расходованія этихъ матеріаловъ, принятыхъ при составленіи смѣтныхъ назначеній, на весь годъ для паровозовъ пассажирскихъ, товарныхъ и станціонныхъ (безъ подраздѣленія ихъ на серіи) не были превзойдены.

Примѣчаніе. Перечни утвержденныхъ Начальникомъ дороги единичныхъ цѣнъ и расходныхъ нормъ сообщаются въ мѣстный Контроль для свѣдѣнія.

§ 64. Начальникъ дороги, въ случаѣ продолжительныхъ остановокъ движенія по непредвидѣннымъ случайностямъ, какъ по снѣжнымъ заносамъ, размывамъ, крушеніямъ поѣздовъ и т. п., дѣлаетъ распоряженіе о снабженіи пассажировъ продовольствіемъ за счетъ казны, утверждая счеты на такіе расходы своею подписью.

§ 65. Начальникъ дороги имѣетъ наблюденіе за исправнымъ содержаніемъ жалобныхъ книгъ, за своевременнымъ разслѣдованіемъ жалобъ и удовлетвореніемъ оказавшихся справедливыми.

§ 66. На Начальника дороги возлагается составленіе росписанія поѣздовъ, въ точномъ примѣненіи къ дѣйствующимъ правиламъ движенія.

§ 67. Начальнику дороги предоставляется назначать къ слѣдованію всякіе предвидѣнные росписаніями поѣзда для перевозки пассажировъ и грузовъ, а равно экстренные и служебные поѣзда.

§ 68. Начальнику дороги предоставляется производство всѣхъ расходовъ по экс-

плуатаціи и усиленію (достройкѣ) дороги въ предѣлахъ открытыхъ ему кредитовъ. Съ этою цѣлью Начальникъ дороги выдаетъ за своею подписью, установленнымъ порядкомъ, ассигновки на Казначейства, въ коихъ ему открыты кредиты. Расходуя сіи кредиты, Начальникъ дороги руководствуется правиломъ отнюдь не переносить, безъ разрѣшенія Управленія казенныхъ жел. дорогъ, какого либо кредита или его остатка изъ одной главы эксплуатаціонной смѣты въ другую или же кредита по одной новой работѣ (изъ работъ отдѣльно поименованныхъ въ чрезвычайной смѣтѣ или въ VII Отдѣлѣ эксплуатаціонной смѣты) въ кредитъ по другой, а производитъ таковые расходы въ предѣлахъ кредитовъ, ассигнованныхъ по каждой главѣ, или по каждой новой работѣ, перенося лишь, въ случаѣ крайней надобности, кредитъ изъ одной статьи въ другую той же главы.

При необходимости переноса кредита изъ одной главы, или Отдѣла въ другіе, а также покрытія перерасходовъ по одной отдѣльно поименованной въ чрезвычайной смѣтѣ или въ VII Отдѣлѣ эксплуатаціонной смѣты новой работѣ сбереженіями отъ другой, Начальникъ дороги представляетъ свои соображенія заблаговременно на утвержденіе Управленія казенныхъ жел. дорогъ.

Примѣчаніе 1. Кредиты: а) на отопленіе (исключая отопленіе паровозовъ), б) на освѣщеніе, в) на обмундированіе, г) на канцелярскіе расходы, д) на содержаніе въ чистотѣ помѣщеній и е) на возобновленіе мебели должны разсматриваться въ общей совокупности по всѣмъ Отдѣламъ смѣты, какъ отдѣльные кредиты по главамъ.

Примѣчаніе 2. Правила исполненія матеріальной смѣты устанавливаются по соглашенію Министерства путей сообщенія съ Министерствомъ финансовъ и Государственнымъ Контролемъ.

§ 69. На Начальника дороги возлагается:

1) общее наблюденіе за сохранностью и цѣлостью какъ денежнаго, такъ и матеріальнаго имущества дороги;

2) наблюденіе за тѣмъ, чтобы денежное и матеріальное счетоводство и отчетность велись по установленнымъ правиламъ и формамъ съ соблюденіемъ правилъ единства кассы, общихъ правилъ о назначеніи денежныхъ выдачъ и временныхъ правилъ о порядкѣ поступленія доходовъ, производство расходовъ счетоводства и отчетности по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и тѣхъ распоряженій, какія послѣдуютъ въ установленномъ порядкѣ,

и 3) наблюденіе за тѣмъ, чтобы всѣ счета и документы заносились въ подлежащіе счета и рубрики и чтобы показанія счетовъ по отчету и по балансу оправдывались записями книгъ и счетами Казначейства.

§ 70. Независимо отъ постоянныхъ ревизій, производимыхъ чинами мѣстнаго Контроля, Начальникъ дороги производитъ, по своему усмотрѣнію, лично или чрезъ уполномоченныхъ имъ на сей предметъ служащихъ на дорогѣ, или чрезъ особыя коммиссіи ревизіи станціонныхъ и иныхъ кассъ, магазиновъ и складовъ дороги. О результатахъ таковыхъ ревизій составляются надлежащіе акты. Кромѣ того, въ особую заботливость Начальника дороги вмѣняется установленіе періодическихъ контролей пассажирскихъ поѣздовъ.

О предстоящей ревизіи (за исключеніемъ случаевъ внезапной ревизіи) магазиновъ и складовъ на линіи Начальникъ дороги заблаговременно сообщаетъ мѣстному Контролю, на случай если-бы онъ пожелалъ принять чрезъ своихъ чиновъ участіе въ означенной повѣркѣ.

Результаты ревизіи станціонныхъ кассъ сообщаются мѣстному Контролю для сличенія съ документальною отчетностью. О результатахъ сего сличенія Контроль увѣдомляетъ Управленіе дороги.

§ 71. Начальникъ дороги представляетъ Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ періодически краткіе отчеты о движеніи, сборахъ, состояніи дороги, расходахъ и проч. по установленнымъ формамъ и въ сроки, опредѣленные симъ Управленіемъ. Годовой отчетъ представляется Начальникомъ дороги не позже 1 іюля слѣдующаго за отчетнымъ года.

§ 72. На Начальникѣ дороги лежитъ обязанность изслѣдованія причинъ несчаст-

ныхъ на дорогѣ случаевъ и своевременное извѣщеніе объ этихъ случаяхъ Министерства путей сообщенія и Жандармскаго Полицейскаго Управленія дороги.

§ 73. Въ особо исключительныхъ случаяхъ, въ видахъ необходимости сохраненія безопасности и непрерывности движенія, или избавленія казны отъ значительныхъ убытковъ, Начальникъ дороги можетъ, не слѣдуя порядку, указанному въ предыдущихъ параграфахъ сей инструкціи, дѣлать подъ личною своею отвѣтственностью экстренныя распоряженія, о коихъ за тѣмъ немедленно доноситъ Предсѣдателю Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (сперва по телеграфу, а за тѣмъ письменно) съ объясненіемъ причинъ, вызвавшихъ эти распоряженія. Копіи такихъ телеграммъ или рапортовъ Предсѣдателю Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ должны сообщаться Контролю для свѣдѣнія одновременно съ отправкою ихъ по назначенію.

ОБЩЕЕ ПРИСУТСТВІЕ.

§ 74. При мѣстномъ Управленіи дороги, подъ предсѣдательствомъ Начальника дороги состоитъ Общее Присутствіе, въ составъ котораго, на правахъ членовъ, входятъ начальники службъ: ремонта пути, тракціи и движенія, завѣдывающій матеріальною частію и представитель мѣстнаго учрежденія Государственнаго Контроля.

Кромѣ того, по юридическимъ вопросамъ участвуетъ въ обсужденіи дѣлъ юрисконсультъ, по финансовымъ — Главный Бухгалтеръ, а по вопросамъ санитарнымъ — старшій врачъ, которые однако пользуются лишь правомъ совѣщательнаго голоса.

Примѣчаніе. Представитель Государственнаго Контроля присутствуетъ при обсужденіи вопросовъ въ Общемъ Присутствіи, но участія въ рѣшеніи сихъ вопросовъ не принимаетъ, за исключеніемъ случаевъ, указанныхъ ниже въ § 78, въ каковыхъ несогласіе сего представителя съ мнѣніемъ большинства имѣетъ послѣдствіемъ перенесеніе спорнаго вопроса на рѣшеніе центральныхъ учрежденій.

§ 75. На дорогахъ незначительнаго протяженія и значенія число членовъ Общаго Присутствія можетъ быть, съ разрѣшенія Министра путей сообщенія, уменьшено до трехъ лицъ, не считая въ этомъ числѣ представителя Контроля.

§ 76. Засѣданія Общаго Присутствія назначаются по распоряженію Начальника дороги.

Въ засѣданія, по усмотрѣнію Начальника дороги, могутъ быть приглашаемы съ правомъ совѣщательнаго голоса и другія лица, отъ коихъ можно ожидать полезныхъ свѣдѣній и объясненій.

§ 77. Вѣдѣнію Общаго Присутствія подлежатъ слѣдующія дѣла и вопросы:

а) производство конкурренціи и торговъ на сдачу работъ и поставокъ;

б) обсужденіе и въ подлежащихъ случаяхъ (§ 53) разрѣшеніе выдачи заказовъ и нарядовъ на заготовку предметовъ и матеріаловъ, необходимыхъ для дороги;

в) разсмотрѣніе и въ подлежащихъ случаяхъ (§ 53) утвержденіе договоровъ на работы и поставки;

г) обсужденіе вопросовъ объ измѣненіи договоровъ;

д) разсмотрѣніе и въ подлежащихъ случаяхъ (§ 39) утвержденіе смѣтъ на производство отдѣльныхъ работъ (не ремонтныхъ);

е) разсмотрѣніе и въ подлежащихъ случаяхъ (§ 59) разрѣшеніе вопросовъ по продажѣ ненужныхъ и негодныхъ предметовъ и матеріаловъ;

ж) разсмотрѣніе вопросовъ о назначеніи ежегодныхъ и единовременныхъ пособій лицамъ, оставляющимъ службу на дорогѣ и разрѣшеніе таковыхъ пособій въ предѣлахъ утвержденныхъ правилъ и положеній;

з) разсмотрѣніе вопросовъ о вознагражденіи лицъ, пострадавшихъ на дорогѣ, и

и) разсмотрѣніе тѣхъ дѣлъ и вопросовъ, которые Начальникъ дороги признаетъ необходимымъ внести въ Общее Присутствіе.

§ 78. Дѣла въ Общемъ Присутствіи рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ; въ случаѣ равенства голосовъ перевѣсъ даетъ голосъ Предсѣдателя.

Представитель Контроля участвуетъ съ правомъ голоса въ обсужденіи и рѣшеніи вопросовъ, указанныхъ въ пп. *д*, *е*, *ж* и *з* предыдущаго параграфа, а также въ разсмотрѣніи нижеслѣдующихъ вопросовъ, если таковые будутъ внесены въ Общее Присутствіе, какъ-то: вопросовъ по измѣненію порядка и формъ счетоводства и отчетности, по опредѣленію порядка ревизіи и отношеній къ мѣстному Контролю, по разъясненію правилъ и положеній, опредѣляющихъ размѣръ подлежащихъ производству денежныхъ уплатъ или взысканій, и о правилахъ и порядкѣ производства торговъ и конкурренцій. Точно также съ правомъ голоса участвуетъ представитель мѣстнаго Контроля и въ томъ случаѣ, когда въ Общее Присутствіе будутъ внесены вопросы по соглашенію Начальника дороги съ Главнымъ Контролеромъ.

По всѣмъ вопросамъ и дѣламъ, заслушаннымъ въ Общемъ Присутствіи, составляются журнальныя постановленія, которыя подписываются всѣми Членами, присутствовавшими въ засѣданіи.

Дѣлопроизводство Общаго Присутствія возлагается на Канцелярію Начальника дороги.

Примѣчаніе. Списокъ дѣлъ, подлежащихъ обсужденію въ Общемъ Присутствіи, долженъ сообщаться мѣстному Контролю съ такимъ разсчетомъ времени, чтобы онъ былъ полученъ въ Контролѣ не позже какъ за 2 дня до засѣданія.

§ 79. Рѣшенія Общаго Присутствія приводятся въ исполненіе распоряженіями Начальника дороги.

§ 80. Въ случаѣ несогласія Начальника дороги съ постановленіемъ Общаго Присутствія, или съ мнѣніемъ представителя мѣстнаго Контроля по вопросамъ, въ обсужденіи которыхъ этотъ представитель участвовалъ съ правомъ голоса, Начальникъ дороги пріостанавливаетъ исполненіе рѣшенія, представивъ дѣло на разсмотрѣніе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Если-же дѣло не терпитъ отлагательства, онъ можетъ поступить, подъ личною своею отвѣтственностью, по своему усмотрѣнію, донося о семъ немедленно Предсѣдателю Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ представленіемъ Управленію всѣхъ данныхъ, относящихся до дѣла и съ подробнымъ объясненіемъ причинъ, вызвавшихъ неотлагательное распоряженіе.

Копіи такихъ рапортовъ сообщаются въ мѣстный Контроль для свѣдѣнія.

§ 81. Копіи всѣхъ журнальныхъ постановленій Общаго Присутствія представляются въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ для свѣдѣнія.

Такія-же копіи сообщаются для свѣдѣнія и въ мѣстный Контроль.

Приложеніе 11-е.

Положеніе о Совѣтѣ при Директорѣ С.-Петербурго-варшавской желѣзной дороги.

1) Совѣтъ есть совѣщательное учрежденіе, состоящее подъ предсѣдательствомъ директора дороги или его замѣстителя. Въ составъ совѣта въ качествѣ совѣщательныхъ членовъ входятъ начальники службъ и отдѣловъ управленія (пути, подвижнаго состава, движенія, телеграфа, матеріальной, врачебной, контроля сборовъ и другихъ лицъ по назначенію директора дороги).

По распоряженію предсѣдателя могутъ быть призываемы въ совѣтъ и прочіе служащіе дороги для доставленія различныхъ справокъ и разъясненія спеціальныхъ вопросовъ, входящихъ въ ихъ компетенцію.

Секретарь управленія дороги состоитъ дѣлопроизводителемъ совѣта.

2) На обязанности совѣта лежитъ обсужденіе какъ вопросовъ, особо поименованныхъ въ ст. 3 настоящаго положенія, такъ и всякихъ другихъ дѣлъ, передаваемыхъ на обсужденіе совѣта директоромъ дороги.

3) Обсужденію совѣта подлежатъ вопросы, касающіеся интересовъ двухъ и болѣе службъ или имѣющіе особо важное или общее значеніе для всего хозяйства дороги, хотя бы эти вопросы относились къ одной только службѣ.

Къ числу вопросовъ, обязательно вносимыхъ на обсужденіе совѣта, относятся всѣ дѣла, касающіяся:

а) измѣненія числа, рода, назначенія, расположенія и соединенія путей и постоянныхъ сооруженій, также подвижнаго состава и техническаго оборудованія дороги, и всякаго рода конструктивныя въ нихъ измѣненія, значеніе которыхъ не ограничивается сферою одной какой либо службы;

б) измѣненія числа, рода и назначенія должностей, а также измѣненія порядка распредѣленія занятій, раздѣленія и соединенія труда, неограничивающагося сферою одной какой либо службы, и всѣ общіе вопросы, касающіеся личнаго состава;

в) измѣненія и дополненія правилъ, положеній и инструкцій, касающихся порядка технической и коммерческой эксплуатаціи дороги и затрогивающихъ интересы нѣсколькихъ службъ, какъ-то: правила охраненія и содержанія пути, постоянныхъ сооруженій и подвижнаго состава, правила движенія, телеграфа и сигнализаціи, росписаніе поѣздовъ, порядокъ назначенія и отмѣны дополнительныхъ и экстренныхъ поѣздовъ, организація болѣе важныхъ торговыхъ и хозяйственныхъ перевозокъ;

г) разсмотрѣніе болѣе важныхъ случаевъ нарушенія безопасности, срочности и удобства движенія и порядка на дорогѣ съ цѣлью всесторонняго выясненія причинъ означенныхъ случаевъ и мѣръ къ устраненію ихъ на будущее время.

4) Совѣтъ собирается по мѣрѣ надобности, не менѣе одного раза въ мѣсяцъ, по назначенію директора дороги, причемъ соблюдается правило, чтобы въ обсужденіи совѣтомъ какого-либо вопроса участвовалъ начальникъ службы или отдѣла, до которыхъ спеціальный вопросъ относится.

5) Доклады въ совѣтѣ дѣлаются или начальниками службъ и отдѣловъ по принадлежности, или секретаремъ управленія или кѣмъ либо другимъ, по усмотрѣнію директора.

6) По каждому разсмотрѣнному совѣтомъ вопросу составляется докладчикомъ журналъ съ изложеніемъ не только окончательнаго заключенія совѣта, но и основаній къ сему заключенію; въ случаѣ воспослѣдованія по какому либо вопросу разныхъ мнѣній — въ журналѣ должны быть подробно изложены основанія по каждому изъ мнѣній.

Журналы подписываются всѣми участвовавшими въ засѣданіи при обсужденіи извѣстнаго вопроса лицами.

Дальнѣйшее направленіе вопросовъ, бывшихъ на разсмотрѣніи совѣта, зависитъ отъ усмотрѣнія директора дороги.

Журналы хранятся при дѣлахъ управленія дороги, а копіи съ нихъ съ резолюціей директора дороги передаются подлежащимъ службамъ и отдѣламъ.

7) Дѣлопроизводство совѣта сосредоточено въ канцеляріи директора дороги и состоитъ въ непосредственномъ вѣдѣніи секретаря управленія.

На обязанности дѣлопроизводителя лежитъ объединеніе всѣхъ сношеній, производимыхъ по предметамъ, вносимымъ на обсужденіе совѣта, наблюденіе за своевременностію доставленія докладчиками проектовъ журнальныхъ статей и включеніе таковыхъ въ журналъ каждаго засѣданія, разсылка журналовъ для подписи членамъ, докладъ подписанныхъ журналовъ директору дороги и дальнѣйшее производство дѣлъ сообразно указаній директора. Если признана будетъ необходимость предварительнаго сообщенія копій доклада другимъ членамъ совѣта, то распоряженіе объ этомъ производится, смотря по указанію директора, или черезъ канцелярію управленія, или черезъ подлежащія службы или отдѣлы.

8. Доклады должны быть доставляемы директору дороги не позже семи дней до предполагаемаго дня совѣщанія черезъ секретаря управленія, на обязанность котораго возлагается дополнять доклады необходимыми справками.

Отъ директора зависитъ допустить передачу доклада на разсмотрѣніе совѣта или придать дѣлу иное направленіе, смотря по обстоятельствамъ.

Всѣ назначенныя къ разсмотрѣнію совѣта дѣла вносятся въ краткій перечень съ указаніемъ дня, часа и мѣста совѣщанія, фамиліи докладчика и предмета доклада, съ отмѣткого также о томъ, сообщена ли копія доклада прочимъ службамъ и отдѣламъ и какимъ именно.

Перечни эти сообщаются секретаремъ всѣмъ членамъ совѣта не позже третьяго дня до предстоящаго разсмотрѣнія дѣла.

Сокращеніе указанныхъ выше сроковъ зависитъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ отъ усмотрѣнія директора дороги.

9. Порядокъ разсмотрѣнія дѣлъ, внесенныхъ въ перечень каждаго засѣданія, опредѣляется директоромъ дороги. Докладъ производится по указанію предсѣдателя или чтеніемъ подлиннаго доклада или краткимъ словеснымъ изложеніемъ предмета лицомъ, назначеннымъ на то предсѣдателемъ. Послѣ изложенія доклада отдѣльные члены по очереди, указываемой предсѣдателемъ, высказываютъ относящіяся къ данному вопросу соображенія, а затѣмъ предсѣдатель формулируетъ заключеніе и приступаетъ къ голосованію. Секретарь управленія обязательно участвуетъ въ засѣданіи каждаго совѣщанія.

Не возбраняется вносить вопросы на обсужденіе совѣта, непредусмотрѣнные перечнемъ каждаго засѣданія, если обсужденіе ихъ допущено будетъ предсѣдателемъ и при томъ членами не будетъ признана необходимость соблюденія относительно ихъ общаго установленнаго порядка.

10) Журнальныя статьи по каждому докладу составляются докладчиками съ точнымъ соблюденіемъ правилъ, указанныхъ выше, въ ст. 6, и доставляются секретарю управленія въ трехъ-дневный срокъ, если не будетъ дано другихъ указаній предсѣдателемъ. Во всемъ остальномъ въ видахъ своевременнаго ознакомленія членовъ съ вносимыми на обсужденіе совѣта вопросами и дополненія докладовъ справками, находящимися въ распоряженіи разныхъ службъ и отдѣловъ, устанавливается нижеслѣдующій порядокъ составленія докладовъ, предъявленія ихъ заинтересованнымъ службамъ и разсмотрѣнія въ совѣтѣ.

11) Всѣ вносимые на разсмотрѣніе совѣта вопросы должны быть оформлены въ видѣ письменнаго доклада, согласно ст. 5 настоящаго положенія.

Въ каждомъ докладѣ должны быть указаны:

а) обстоятельства, послужившія поводомъ къ возбужденію вопроса;

б) современное положеніе вопроса;

в) историческія данныя по вопросу, если это необходимо;

г) обязательныя при рѣшеніи вопроса распоряженія правительственныя или общественныя и распоряженія Совѣта управленія Главнаго общества, и

д) соображенія докладчика о проектѣ предполагаемаго имъ рѣшенія вопроса.

12) Докладъ вносится въ совѣтъ непосредственно черезъ Директора дороги или съ предварительнымъ сообщеніемъ копій доклада всѣмъ прочимъ членамъ совѣта или лишь тѣмъ изъ нихъ, до которыхъ предметъ касается непосредственно. Выборъ одного изъ означенныхъ двухъ способовъ предоставляется на усмотрѣніе службы или отдѣла, возбудившихъ вопросъ, съ отмѣтками о томъ на подлинныхъ докладахъ.

Сводъ свѣдѣній о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ.

Составилъ М. Г. Гутманъ.

Въ этомъ сводѣ дороги расположены въ порядкѣ по времени ихъ выкупа и свѣдѣнія о каждой дорогѣ, изображая постепенное развитіе вопроса о ея выкупѣ, имѣютъ не только финансовый, но и большой историческій интересъ. Представленныя свѣдѣнія касаются 14-ти дорогъ.

1. Либавская желѣзная дорога.

Уставъ общества Либавской желѣзной дороги Высочайше утвержденъ 19 марта 1871 г. Срокъ концессіи — 21 октября 1952 г. Срокъ выкупа 18 марта 1893 г. Протяженіе дороги—479,5 вер. Основной капиталъ: а) акціонерный—4.950.000 р. кред. *), б) облигаціонный — 14.499.300 р. мет. Акціи Правительствомъ гарантированы не были; облигаціямъ же была присвоена правительственная гарантія въ $5^1/_{10}$% интереса и погашенія, причемъ всѣ облигаціи оставлены за Правительствомъ по цѣнѣ 75 р. мет. за 100 р. мет. нариц., и общество обязано было уплачивать Правительству по выданнымъ обществу по этимъ облигаціямъ суммамъ $5^1/_{10}$%. Долгъ общества по ссудамъ, отпущеннымъ на покрытіе дефицитовъ отъ эксплуатаціи, составлялъ, въ капитальной суммѣ, не считая процентовъ, 650.000 р.

Либавская желѣзная дорога состояла изъ двухъ участковъ: перваго—отъ города Либавы до станціи Этканы Виленско-ковенской вѣтви С.-Петербурго-варшавской желѣзной дороги и втораго—отъ станціи Радзивилишки Либавской дороги до станціи Калкуны той же С.-Петербурго-варшавской линіи.

Въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ эксплуатаціи Либавской дороги, открытой для движенія на первомъ участкѣ въ 1871 г., а на второмъ — въ 1872 г.,

*) Въ дѣйствительности, акціонерный капиталъ составлялъ лишь 3.960.000 р., вслѣдствіе сокращенія, противъ опредѣленнаго въ уставѣ, количества подвижнаго состава, подлежавшаго поставкѣ на дорогу, и отсрочки, въ зависимости отъ сего, послѣдняго двадцатирублеваго взноса по акціямъ.

валовые сборы ея ни разу не покрывали эксплуатаціонныхъ расходовъ и въ результатѣ пятилѣтней эксплуатаціи дороги получился дефицитъ въ 650.000 р. При ближайшемъ изученіи положенія Либавской дороги, выяснилось, что бездоходность ея, какъ самостоятельнаго предпріятія, не можетъ быть признана явленіемъ временнымъ и устранимымъ и объясняется исключительно неустройствомъ Либавскаго порта и отвлеченіемъ С.-Петербурго-варшавской дорогой грузовъ отъ Либавы къ Кенигсбергу. При такомъ положеніи, поднятіе доходности Либавской дороги могло бы имѣть мѣсто, помимо устройства порта въ Либавѣ, лишь въ томъ случаѣ, если бы примыкающія къ ней дороги были заинтересованы въ направленіи грузовъ къ Либавѣ, что, въ свою очередь, могло бы быть достигнуто сліяніемъ Либавской дороги съ одной изъ сосѣднихъ линій. Признавъ, на основаніи этихъ соображеній, дальнѣйшее самостоятельное существованіе Либавской дороги невозможнымъ и найдя, по соглашенію съ Министромъ путей сообщенія, изъ сдѣланныхъ Главнымъ обществомъ и обществами Митавской и Ландварово-роменской желѣзныхъ дорогъ предложеній о присоединеніи Либавской дороги къ эксплуатируемымъ ими линіямъ, предложеніе послѣдняго изъ названныхъ обществъ наиболѣе выгоднымъ, Министръ финансовъ испросилъ разрѣшеніе Комитета Министровъ вступить съ обществомъ Либавской дороги въ переговоры о пріобрѣтеніи въ казну всѣхъ акцій общества, и, въ случаѣ благопріятнаго исхода сихъ переговоровъ, передать Либавскую дорогу обществу Ландварово-роменской желѣзной дороги, на проектированныхъ имъ, Министромъ финансовъ, и соглашенныхъ съ правленіемъ этого общества условіяхъ (Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ 20 февраля 1876 г.).

Въ результатѣ послѣдовавшихъ, во исполненіе этого Высочайшаго повелѣнія, переговоровъ Министра финансовъ съ уполномоченными общимъ собраніемъ акціонеровъ общества Либавской дороги лицами, были выработаны нижеслѣдующія главнѣйшія основанія уступки Либавской дороги: 1) общество Либавской дороги обязуется передать эту дорогу и вѣтвь ея отъ Калкунъ до Радзивилишекъ обществу Ландварово-роменской желѣзной дороги; 2) наличныя средства общества Либавской дороги, которыя окажутся въ день передачи ея обществу Ландварово-роменской дороги, а также которыя не входятъ въ составъ концессіи, остаются собственностью общества Либавской дороги; общество Либавской дороги обязуется уплатить всѣ долги, могущіе оказаться на обществѣ въ день передачи дороги, за исключеніемъ лишь долговъ Правительству, числящихся на обществѣ по невзносу процентовъ по облигаціямъ и ссудамъ; долги эти слагаются съ общества Либавской дороги и переходятъ на общество Ландварово-роменской желѣзной дороги; 3) въ вознагражденіе за Либавскую дорогу Правительство уплачиваетъ обществу 3.217.000 р., но не ранѣе передачи Либавской дороги обществу Ландварово-роменской дороги и представленія обществомъ Либавской дороги удостовѣренія объ окончаніи разсчетовъ этой дороги со всѣми русскими дорогами, съ которыми Либавская дорога находилась въ прямомъ сообщеніи; 4) по окончаніи ликвидаціи дѣлъ общества, въ указанномъ въ законѣ порядкѣ, и по полученіи отъ Правительства 3.217.000 р., общество представ-

ляетъ въ Министерство финансовъ для уничтоженія всѣ 49.500 акцій общества, послѣ чего общество признается прекратившимъ свое существованіе.

Представляя эти условія пріобрѣтенія Либавской дороги въ казну на усмотрѣніе Комитета Министровъ, Министръ финансовъ объяснилъ, что, за выдачей Обществу за акціи 3.217.500 р., на каждую акцію, оплаченную 80 р., причтется 65 р., изъ коихъ еще акціонеры обязываются уплатить всѣ частные долги общества. Цѣну эту Министръ финансовъ не находилъ преувеличенною, такъ какъ акціонеры въ теченіе 5½ лѣтъ не получали никакого дохода на помѣщенный ими въ предпріятіе капиталъ и при выдачѣ 3.217.500 р. получатъ сумму меньшую противъ внесенной ими по акціямъ (3.960.000 р.), если даже исключить изъ этой суммы цифру пятилѣтняго дефицита по эксплуатаціи дороги (650.000 р.), признавъ его дѣйствительнымъ убыткомъ, падающимъ на акціонеровъ.

Комитетъ Министровъ, согласившись съ мнѣніемъ Министра финансовъ, Высочайше утвержденнымъ 30 апрѣля 1876 года положеніемъ вышеизложенныя условія перехода Либавской дороги въ казну утвердилъ.

2. Харьково-николаевская желѣзная дорога.

Уставъ общества Харьково-николаевской желѣзной дороги Высочайше утвержденъ 26 ноября 1871 г. и 26 марта 1876 г. Срокъ концессіи 28 февраля 1859 г. *) Протяженіе 830 вер. Основной капиталъ: а) акціонерный 10.956.000 р. кр.; б) облигаціонный 35.562.036 р. мет. Акціи Правительствомъ гарантированы не были; облигаціямъ же была присвоена правительственная гарантія въ 5% интереса и $^1/_{10}$% погашенія. Ежегодный платежъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ составлялъ 1.813.663 р. 84 к. Изъ общей суммы акціонернаго капитала (10.956.000 р. кр.), Правительство оставило за собой акцій на 6.700.000 р. и, кромѣ того, на основаніи Высочайшаго повелѣнія отъ $\frac{27 \text{ іюня}}{9 \text{ іюля}}$ 1873 г., было пріобрѣтено въ казну еще 20.980 акцій Общества на сумму 2.098.000 р.; такимъ образомъ, въ распоряженіи Правительства состояло 87.980 акцій на нарицательную сумму 8.798.000 р. Облигацій общества Правительство оставило за собой на 23.122.750 р. мет. Въ счетъ увеличенія облигаціоннаго капитала, обществу было выдано на производство различныхъ работъ и поставокъ 3.310.695 р. 50 к. и отпущено казенныхъ рельсовъ и подвижнаго состава на 5.112.267 р. 8 к. кр., До 1 января 1881 г. обществу Харьково-николаевской желѣзной дороги выдано по гарантіи облигацій, съ причитавшимися на выданныя суммы процентами, 3.816.561 р. 54 к. кр. и 7.104.393 р. 12 к. мет.

Хотя грузовое движеніе на Харьково-николаевской желѣзной дорогѣ достигало довольно значительныхъ размѣровъ и давало дорогѣ, въ среднемъ

*) Сроки концессіи и выкупа пяти участковъ, составлявшихъ Харьково-николаевскую желѣзную дорогу, въ зависимости отъ времени постройки, различны; эти сроки истекали: для Харьково-кременчугскаго участка—первый 16 іюня 1952 г., второй — 16 іюня 1891 г., для Кременчуго-крюковскаго, Елизаветградо-крюковскаго, и Знаменско-николаевскаго участковъ—20 августа 1954 г. и 20 августа 1893 г. и для Сумскаго участка—28 февраля 1959 г. и 28 февраля 1892 года.

за послѣднія передъ выкупомъ пять лѣтъ (1876 — 1880 гг.), до 6.500 р. валового дохода на версту, но, тѣмъ не менѣе, чистый доходъ дороги ни за одинъ годъ не покрылъ обязательныхъ для общества платежей по его капиталамъ. Причина этого заключалась преимущественно въ томъ, что главные грузы — хлѣбъ и уголь, слѣдовали въ одномъ направленіи отъ Харькова къ Николаеву, и дорога почти никакихъ обратныхъ грузовъ не имѣла, что, съ одной стороны, въ значительной мѣрѣ и совершенно непроизводительно увеличивало эксплоатаціонные расходы, а съ другой, требовало содержанія на дорогѣ многочисленнаго подвижнаго состава и вообще усиленія ея провозоспособности, которое, въ свою очередь, вызывало необходимость увеличенія облигаціоннаго капитала, а, слѣдовательно, и увеличенія обязательныхъ платежей общества. Помимо сего, съ 1879 года, началось производство на дорогѣ работъ, потребованныхъ Военнымъ вѣдомствомъ, а въ 1880 г. послѣдовали Высочайше утвержденныя 3 марта и 13 іюня положенія Комитета Министровъ, которыми было постановлено, для удовлетворенія потребностямъ военнаго движенія и нуждамъ торговли, усилить провозную способность дороги укладкою второго пути на всемъ протяженіи ея главной линіи, отъ Харькова до Николаева, съ соотвѣтственными приспособленіями и устройствами, а равно и постепеннымъ снабженіемъ дороги дополнительнымъ подвижнымъ составомъ. Необходимые для этихъ работъ расходы, съ причисленіемъ къ нимъ суммъ, слѣдовавшихъ въ возвратъ Правительству за ранѣе отпущенные для дороги казенные рельсы и подвижной составъ, были исчислены въ 26.787.294 р. 95 к. кр. и должны были быть включены въ дополнительный облигаціонный капиталъ общества. Хотя общее собраніе акціонеровъ общества Харьково-николаевской желѣзной дороги и изъявило согласіе на увеличеніе облигаціоннаго капитала общества на приведенную сумму, но, вслѣдъ за этимъ, акціонеры, указавъ, что, за столь значительнымъ увеличеніемъ этого капитала, возможность полученія дивиденда по принадлежавшимъ имъ акціямъ отдаляется на неопредѣленное время, возбудили ходатайство объ оказаніи имъ помощи выдачею подъ ихъ акціи ссуды изъ Государственнаго Банка. Ходатайство это было признано неподлежащимъ удовлетворенію, но обсужденіе его, въ связи съ общимъ положеніемъ дѣла эксплуатаціи Харьково-николаевской желѣзной дороги и тѣхъ условій, въ которыя эксплуатація этой дороги будетъ поставлена по открытіи движенія на начатой въ то же время постройкою казенной Криворогской дорогѣ, привело Министра финансовъ къ мысли о пріобрѣтеніи Харьково-николаевской желѣзной дороги въ казну посредствомъ покупки отъ акціонеровъ принадлежавшихъ имъ акцій, съ выдачею, взамѣнъ акцій, вмѣсто наличныхъ денегъ, на равную нарицательную сумму, акцій общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, изъ числа принадлежавшихъ казнѣ акцій этого общества. По изъявленіи акціонерами согласія на такую замѣну, Министромъ финансовъ было внесено по этому дѣлу въ Комитетъ Министровъ представленіе, въ которомъ были выяснены слѣдующія, въ главныхъ чертахъ, соображенія, приведшія Министра финансовъ къ заключенію о выкупѣ Харьково-николаевской желѣзной дороги въ казну.

Вслѣдствіе послѣдовавшаго 6 февраля 1881 года Высочайшаго повелѣнія о постройкѣ Криворогской дороги, которая въ значительной степени удовлетворитъ тѣмъ требованіямъ, для удовлетворенія которыхъ рѣшено было усилить провозоспособность Харьково-николаевской дороги, вопросъ объ усиленіи этой послѣдней дороги не могъ быть оставленъ, по мнѣнію Министра финансовъ, безъ новаго пересмотра. Между тѣмъ, съ обществомъ Харьково-николаевской желѣзной дороги состоялось уже окончательное соглашеніе относительно размѣровъ, порядка и срока усиленія дороги, и входить съ обществомъ въ новые переговоры объ измѣненіи указаннаго окончательнаго соглашенія представило бы значительныя неудобства. Кромѣ того, крайнее затрудненіе вызывалось и находившимся въ тѣсной связи съ усиленіемъ Харьково-николаевской желѣзной дороги вопросомъ о расширеніи порта въ г. Николаевѣ, такъ какъ въ этомъ дѣлѣ должны были быть согласованы интересы общества Харьково-николаевской желѣзной дороги съ интересами николаевскаго городскаго общества. Всѣ эти затрудненія едва ли, по мнѣнію Министра финансовъ, могли получить удовлетворительное разрѣшеніе при нахожденіи Харьково-николаевской желѣзной дороги въ эксплуатаціи частнаго общества. Помимо сего, положеніе по отношенію къ этому частному обществу Правительства представлялось крайне ненормальнымъ, такъ какъ, владѣя болѣе чѣмъ $^4/_5$ всего акціонернаго капитала общества и являясь, такимъ образомъ, почти исключительнымъ собственникомъ дороги, Правительство, тѣмъ не менѣе, имѣло въ составѣ правленія лишь одного правительственнаго директора и потому вліяніе его на ходъ эксплуатаціи дороги было весьма незначительно. Между тѣмъ, полная свобода дѣйствія Правительства по эксплуатаціи Харьково-николаевской желѣзной дороги, при сооруженіи Криворогской линіи, облегчила бы пользованіе Харьково-николаевскою желѣзною дорогою для нуждъ Криворогской линіи. Что касается положенія акціонеровъ общества Харьково-николаевской желѣзной дороги, то въ представленіи Министра финансовъ указано, что за все время эксплуатаціи дороги обществомъ, акціонеры ни разу дивиденда не получали, что заявленіе акціонеровъ о томъ, что въ виду увеличенія облигаціоннаго капитала, возможность полученія ими дивиденда по акціямъ отдаляется на неопредѣленное время, не безъосновательно и что если бы даже увеличеніе облигаціоннаго капитала общества, при отмѣнѣ укладки втораго пути, вслѣдствіе проведенія Криворогской желѣзной дороги, и не было приведено въ исполненіе, то и въ такомъ случаѣ положеніе акціонеровъ не измѣнилось бы къ лучшему, такъ какъ Криворогская дорога, по ея сооруженіи, сама по себѣ задержитъ увеличеніе доходности Харьково-николаевской желѣзной дороги.

Вслѣдствіе всего изложеннаго, Министръ финансовъ полагалъ пріобрѣсти въ казну всѣ находившіяся въ частныхъ рукахъ акціи общества Харьково-николаевской желѣзной дороги, на нарицательный капиталъ 2.158.000 р. кр., съ выдачею владѣльцамъ акцій на равную нарицательную сумму акцій общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Комитетъ Министровъ, согласившись съ изложенными соображеніями Ми-

нистра финансовъ и найдя, что пожертвованіе въ семъ дѣлѣ со стороны казны, выражающееся въ выдачѣ, вмѣсто негарантированныхъ акцій общества Харьково-николаевской желѣзной дороги, гарантированныхъ Правительствомъ акцій общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, оправдывается сбереженіями, которыя будутъ достигнуты значительнымъ сокращеніемъ расходовъ по усиленію дороги и выгодами отъ безотлагательнаго ея принятія въ казну, Высочайше утвержденнымъ, 27 марта 1881 г., положеніемъ вышеизложенное заключеніе Министра финансовъ утвердилъ. На основаніи сего Высочайшаго повелѣнія, Харьково-николаевская желѣзная дорога была принята въ казну, причемъ на казну перешли и долговыя обязательства общества, опредѣленныя, по балансу его счетовъ на 31 декабря 1880 г., въ суммѣ 515.628 р.

3. Тамбово-саратовская желѣзная дорога.

Концессія на сооруженіе Тамбово-саратовской желѣзной дороги Высочайше утверждена 17 октября 1868 года Срокъ концессіи 4 іюля 1956 года. Срокъ выкупа 9 февраля 1894 года. Протяженіе 351 вер. Уставъ общества Тамбово-саратовской желѣзной дороги Высочайше утвержденъ 11 мая 1873 года. Основной капиталъ: а) акціонерный — 7.573.326 р. мет., б) облигаціонный — 20.160.910 р. мет. Акціонерный капиталъ гарантированъ, въ размѣрѣ $5^1/_{12}$% интереса и погашенія, земствами Саратовской губерніи и Кирсановскаго уѣзда Тамбовской губерніи и Саратовскимъ городскимъ обществомъ, причемъ, по взаимному соглашенію принявшихъ на себя гарантію учрежденій, при общей суммѣ сей гарантіи въ 384.977 р. мет., округленной до 385.000 р. мет., на долю Саратовскаго земства отнесено 260.000 р. мет., или $67^1/_2$%, на Кирсановское земство 50.000 р. мет., или 13% и на Саратовское городское общество 75.000 р. мет., или $19^1/_2$%. Облигаціонный капиталъ Правительство оставило за собой полностью, причемъ на общество была возложена обязанность уплачивать по сему капиталу $5^1/_{12}$%; уплата эта должна была производиться изъ той части чистаго дохода дороги, раздѣленнаго пропорціонально отношенію облигаціоннаго капитала къ акціонерному, которая соотвѣтствовала размѣру облигаціоннаго капитала; недостававшія суммы подлежали зачисленію долгомъ за обществомъ; остальная же часть чистаго дохода, соотвѣтствовавшая размѣру акціонернаго капитала, обращалась на уплату процентовъ и погашенія по акціямъ; въ случаѣ недостаточности этой части для уплаты $5^1/_{10}$% на акціонерный капиталъ, недостававшія суммы должны были покрываться принявшими на себя гарантію учрежденіями за счетъ общества Тамбово-саратовской желѣзной дороги. На уплату процентовъ по акціямъ общества Тамбово-саратовской желѣзной дороги Правительствомъ было отпущено до конца 1881 года 2.782.546 р. 30 к., гарантировавшія же акціи учрежденія внесли за то же время 2.402.504 р.

Хотя движеніе на первомъ участкѣ Тамбово-саратовской желѣзной дороги, отъ Тамбова на протяженіи 113 вер., было открыто 9 августа 1870 г.,

и первая уплата гарантированнаго по акціямъ дохода должна была быть произведена на срокъ 2 января 1871 года, за время съ 9 августа 1870 года по 1 января 1871 года, но первыя уплаты по гарантіи акцій поступили отъ гарантировавшихъ ихъ доходность учрежденій лишь въ 1873 году. До этого же времени Правительство вынуждено было отпустить обществу Тамбово-саратовской желѣзной дороги на уплату купоновъ отъ акцій, въ счетъ причитавшихся обществу отъ принявшихъ на себя гарантію его акціонернаго капитала учрежденій суммъ, 777.776 р. 21 к. Со второй половины 1874 года, вслѣдствіе возникшихъ между обществомъ Тамбово-саратовской желѣзной дороги и названными учрежденіями пререканій, эти послѣднія стали уклоняться отъ исправнаго взноса платежей по гарантіи и, съ 1875 года, Кирсановское земство и Саратовское городское общество вовсе прекратили эти платежи; Саратовское же губернское земство вносило причитавшіяся по гарантіи суммы не въ полномъ размѣрѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, оба земства и Саратовское городское общество обратились къ Правительству съ ходатайствами сначала о предоставленіи имъ льготъ по исполненію принятыхъ ими на себя обязательствъ по платежу гарантіи, а за симъ и о полномъ ихъ освобожденіи отъ этихъ платежей. Общество Тамбово-саратовской желѣзной дороги, съ своей стороны, возбудило ходатайство о томъ, чтобы Правительство приняло на себя гарантію акціонернаго капитала общества. Не смотря на всѣ усилія Правительства установить правильныя отношенія между обществомъ Тамбово-саратовской желѣзной дороги и принявшими на себя гарантію его акціонернаго капитала учрежденіями, причемъ Правительство готово было принять на себя часть платежей по этой гарантіи, никакого соглашенія по этому дѣлу достигнуто не было какъ вслѣдствіе непрекращавшихся несогласій между заинтересованными сторонами, такъ и вслѣдствіе тяжести для гарантировавшихъ акціи учрежденій ежегодной уплаты 385.000 р. мет. и безнадежности на пониженіе этихъ приплатъ въ близкомъ будущемъ. Между тѣмъ, упорядоченіе этого дѣла представлялось необходимымъ какъ въ отношеніи эксплуатаціи дороги, находившейся въ крайне неудовлетворительномъ состояніи, такъ и въ видахъ обезпеченія исправной оплаты купоновъ отъ акцій. При такомъ положеніи дѣла, въ Министерствѣ финансовъ были выработаны нижеслѣдующія главныя основанія, на которыхъ могло бы состояться соглашеніе Правительства съ обществомъ Тамбово-саратовской желѣзной дороги и съ гарантировавшими доходность акціонернаго капитала общества учрежденіями объ окончательномъ урегулированіи какъ ихъ отношеній къ Правительству, такъ и взаимныхъ между ними отношеній: а) присвоенная акціямъ общества Тамбово-саратовской желѣзной дороги 5% гарантія мѣстныхъ земствъ и города Саратова замѣняется правительственною гарантіею въ 4% интереса съ соотвѣтственнымъ сроку концессіи на дорогу погашеніемъ, причемъ отъ усмотрѣнія Министра финансовъ будетъ зависѣть выборъ рода 4% бумаги, коею имѣютъ быть замѣнены означенныя акціи; б) общій размѣръ принятой на себя Саратовскимъ и Кирсановскимъ земствами и Саратовскимъ городскимъ обществомъ гарантіи по акціямъ общества Тамбово-

саратовской желѣзной дороги съ $5^1/_{12}$% или съ 384.977 р. мет. понижается до суммы 261.900 р. кр.*), подлежащей распредѣленію между названными учрежденіями пропорціонально принятымъ ими на себя по концессіи обязательствамъ ($67^1/_2$%, 13%, $19^1/_2$%), съ тѣмъ, чтобы сумма эта передавалась упомянутыми учрежденіями Правительству въ теченіи всего срока концессіи на Тамбово-саратовскую желѣзную дорогу, т. е. до 4 іюля 1956 года или до погашенія всѣхъ произведенныхъ Правительствомъ, за счетъ земствъ и города, приплатъ по гарантіи, съ начетомъ на выданныя суммы 5% годовыхъ, и съ тѣмъ, чтобы земства и городъ отказались отъ всякаго участія въ завѣдываніи дѣлами Тамбово-саратовской желѣзной дороги, а равно и отъ предоставленныхъ имъ по концессіи и уставу общества учредительскихъ и иныхъ правъ**); в) въ случаѣ непринятіи Саратовскимъ и Кирсановскимъ земствами и Саратовскимъ городскимъ обществомъ приведенныхъ въ п. *б*) условій, отношенія этихъ учрежденій къ обществу Тамбово-саратовской ж. д. по гарантіи акціонернаго капитала общества остаются въ томъ видѣ, въ какомъ они установлены въ уставѣ общества. Комитетъ Министровъ, на благоусмотрѣніе котораго было представлено это дѣло, признавъ, что, при составленіи изложенныхъ основаній урегулированія отношеній общества Тамбово-саратовской желѣзной дороги къ гарантировавшимъ доходность его акціонернаго капитала учрежденіямъ, принято въ особое вниманіе какъ возможно большее охраненіе законныхъ интересовъ казны и частныхъ лицъ, такъ и необходимость оказанія общественнымъ учрежденіямъ, принявшимъ на себя гарантію дохода по акціямъ названнаго общества, облегченія въ принятыхъ ими на себя обязательствахъ, составляющихъ для нихъ непосильное бремя, Высочайше утвержденнымъ 28 декабря 1881 года положеніемъ предоставилъ Министру финансовъ войти съ обществомъ Тамбово-саратовской желѣзной дороги и съ Саратовскимъ и Кирсановскимъ земствами, а также съ городскимъ обществомъ города Саратова въ предположенныя имъ соглашенія. Во исполненіе сего Высочайшаго повелѣнія и признавъ возможнымъ, по предоставленному ему этимъ повелѣніемъ праву, замѣнить акціи Тамбово-саратовской желѣзной дороги облигаціями, Министръ финансовъ вошелъ въ переговоры съ обществомъ Тамбово-саратовской желѣзной дороги о замѣнѣ всѣхъ акцій общества 4% гарантированными Правительствомъ облигаціями Тамбово-саратовской желѣзной дороги равной съ акціями нари-

*) Сумма эта составилась такимъ образомъ: сумма гарантіи 384.977 р. мет. была уменьшена на половину и за симъ переведена, по среднему за 9 послѣднихъ лѣтъ курсу, въ кредитную валюту.

**) Саратовскому и Кирсановскому земствамъ и Саратовскому городскому обществу предоставлены были, по уставу Общества Тамбово-саратовской желѣзной дороги слѣдующія права: изъ числа пяти директоровъ Правленія Общества, земства избираютъ двухъ директоровъ и одного кандидата; мѣстопребываніемъ правленія долженъ быть городъ Саратовъ; при представленіи на утвержденіе общаго собранія акціонеровъ предположеній объ измѣненіи или дополненіи устава Общества, а равно при представленіи ходатайствъ о ссудахъ отъ Правительства, Правленіе Общества должно предварительно заявить о томъ земствамъ и Саратовскому городскому обществу, дабы они могли представить по симъ предметамъ свои соображенія; при производствѣ правительственной ревизіи оборотовъ Общества Тамбово-саратовской желѣзной дороги, въ составъ ревизующей коммисіи приглашаются по одному члену отъ земства и городскаго общества; гарантирующія учрежденія участвуютъ, по праву учредителей Общества, въ чистыхъ прибыляхъ.

цательной стоимости (125 р. мет.) и съ погашеніемъ въ теченіи концессіоннаго на дорогу срока, съ тѣмъ, чтобы, за симъ обмѣномъ, Тамбово-саратовская желѣзная дорога поступила въ полное распоряженіе Правительства. По принятіи этого предложенія чрезвычайнымъ собраніемъ акціонеровъ общества, состоявшимся 14 марта 1882 года, Тамбово-саратовская желѣзная дорога, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 15 октября 1882 года, положенія Комитета Министровъ, принята въ казенное завѣдываніе. Что же касается соглашеній съ гарантировавшими доходъ по акціямъ учрежденіями, то два изъ сихъ учрежденій, а именно Саратовское и Кирсановское земство на сдѣланныя имъ, на основаніяхъ, указанныхъ Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 28 декабря 1881 года, предложенія согласились; городъ же Саратовъ, вслѣдствіе несостоявшагося еще въ то время разрѣшенія Правительствующимъ Сенатомъ жалобы городской думы на привлеченіе города къ участію въ гарантіи, не принялъ сдѣланнаго ему предложенія. Вслѣдствіе сего и принявъ во вниманіе, что въ силу Высочайше утвержденнаго, 28 декабря 1881 года положенія Комитета Министровъ, Правительство получило право замѣнить собою общество Тамбово-саратовской желѣзной дороги безъ нарушенія отношеній къ принявшимъ на себя гарантію учрежденіямъ и что поэтому, если Саратовское городское общество не признаетъ возможнымъ принять предложенныя ему Министерствомъ финансовъ условія, то общество это должно оставаться, въ отношеніи къ Правительству, въ тѣхъ же самыхъ условіяхъ по взносу гарантіи, въ какихъ оно находилось по уставу дороги въ отношеніи къ обществу Тамбово-саратовской желѣзной дороги,—Министръ финансовъ вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ объ окончательной ликвидаціи дѣлъ общества Тамбово-саратовской желѣзной дороги и состоявшимся по сему представленію, Высочайше утвержденнымъ 17 февраля 1884 года, положеніемъ Комитета было постановлено произвести ликвидацію на слѣдующихъ главнѣйшихъ основаніяхъ: а) общество Тамбово-саратовской желѣзной дороги, за обмѣномъ акцій его на Правительственныя облигаціи, прекращаетъ свое существованіе и считается окончательно упраздненнымъ; б) взамѣнъ лежавшихъ на Саратовскомъ и Кирсановскомъ земствахъ обязательствъ по гарантіи акцій общества Тамбово-саратовской желѣзной дороги, на сіи земства возлагается уплата Правительству постоянной, со 2 іюля 1882 года по 4 іюля 1956 года, ежегодной ренты,—взыскиваемой, въ случаѣ неуплаты, какъ государственный налогъ,—въ размѣрѣ для Саратовскаго земства 176.900 р. кр. и для Кирсановскаго 34.000 р. кр., съ тѣмъ, чтобы земства отказались отъ всякихъ, предоставленныхъ имъ концессіею и уставомъ Тамбово-саратовской желѣзной дороги правъ и отъ всякаго участіяхъ въ дѣлахъ дороги; недоимки по оплатѣ купоновъ отъ акцій за прежнее, до 2 января 1882 года, время слагаются Саратовскому земству, внесшему большее число платежей, сполна; Кирсановскому же земству лишь та часть недоимки, которая соотвѣтствовала размѣру сложенной Саратовскому земству — пропорціонально принятымъ этими земствами обязательствамъ по гарантіи; в) въ случаѣ принятія Саратовскимъ городскимъ обществомъ предложенныхъ ему условій, лежащая на семъ обществѣ обя-

занность по гарантіи доходности Тамбово-саратовской желѣзной дороги, въ размѣрѣ 75.000 р. мет. ежегодно, замѣняется уплатою Правительству ежегодной по 4 іюля 1956 года ренты въ 51.000 р. кр., на указанныхъ по отношенію къ земствамъ основаніяхъ; въ случаѣ же несогласія общества, съ него будетъ подлежать взысканію ежегодно 75.000 р. мет. со всѣми за прежнее время недоимками, и г) всѣ кредиторы общества Тамбово-саратовской желѣзной дороги удовлетворяются за счетъ казны.

4. Муромская желѣзная дорога.

Концессія на сооруженіе Муромской желѣзной дороги и уставъ общества этой дороги Высочайше утверждены 4 мая 1873 г. Срокъ концессіи 4 мая 1956 г. Срокъ выкупа — 4 мая 1895 г. Протяженіе дороги — 106 в. Основной капиталъ опредѣленъ по уставу въ 5.762.600 р. мет., изъ коихъ $^1/_3$ акцій, т. е. на 1.920.800 р. мет. и $^2/_3$ облигацій на 3.841.800 р. мет. (въ зависимости отъ единичной цѣны акцій и облигацій— по 125 р. мет., точныя цифры сихъ капиталовъ составляютъ: 1.920.750 р. мет. и 3.841.750 р. мет.). Въ уставѣ оговорено, что Правительство не принимаетъ на себя никакой отвѣтственности ни по составленію капитала, ни по гарантіи доходности дороги, ни по погашенію акцій и облигацій.

Строительный капиталъ общества Муромской желѣзной дороги, не получившій правительственной гарантіи, не могъ быть реализованъ. Поэтому, вслѣдъ за приступомъ къ сооруженію дороги, Правленіе, для полученія необходимыхъ для производства работъ средствъ, сначала прибѣгало къ частному кредиту, а затѣмъ обратилось къ помощи Правительства. На основаніи Высочайшихъ разрѣшеній, правленію общества Муромской желѣзной дороги, въ теченіе времени съ марта 1879 г. по 1 августа 1880 г., было выдано изъ Государственнаго Банка, подъ обезпеченіе 12.563 временныхъ свидѣтельствъ на акціи и 28.374 такихъ же свидѣтельствъ на облигаціи и подъ дополнительное обезпеченіе векселями строителя дороги съ бланками Правленія Общества, 1.590.000 р. При этомъ необходимо замѣтить, что уже во время постройки Муромской желѣзной дороги, въ виду выяснившейся невозможности ея самостоятельнаго существованія, былъ возбужденъ вопросъ о передачѣ этой дороги, по ея отстройкѣ, Главному обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, и, въ зависимости отъ сего предположенія, по которому уже производились Правительствомъ переговоры съ Главнымъ обществомъ, выдача Правленію общества Муромской желѣзной дороги вышеуказанныхъ суммъ была обусловлена возвратомъ ихъ изъ той суммы, которая будетъ причитаться обществу за передачу дороги. Но переговоры Правительства съ Главнымъ обществомъ, предложившимъ крайне невыгодныя условія принятія Муромской желѣзной дороги, не дали ожидавшагося результата. Между тѣмъ, финансовое положеніе Муромской желѣзной дороги, давшей въ 1880 г. дефицитъ въ 35.000 р., въ 1881 г. доходъ въ 170 р. и въ 1882 г. около 2.000 р. дохода, было доведено до крайняго разстройства. При такомъ положеніи дѣла, Правленіе общества,

опасаясь объявленія общества несостоятельнымъ должникомъ, обратилось къ Правительству съ ходатайствомъ о выкупѣ дороги, на указанныхъ въ уставѣ общества основаніяхъ, за сумму облигаціоннаго капитала. При разсмотрѣніи этого вопроса въ Комитетѣ Министровъ, признано было необходимымъ, предварительно его разрѣшенія по существу, выяснить въ точности финансовое положеніе общества и войти въ ближайшее соображеніе вопроса о возможности сліянія этого общества съ одною изъ большихъ желѣзно-дорожныхъ компаній, такъ и вопроса о послѣдствіяхъ объявленія общества несостоятельнымъ и ликвидаціи его дѣлъ (Высочайше утвержденное 7 декабря 1882 г. положеніе Комитета Министровъ).

При выясненіи поставленныхъ приведеннымъ Высочайшимъ повелѣніемъ вопросовъ, оказалось, по первому вопросу, о финансовомъ положеніи общества, что общая сумма безспорнаго долга общества Муромской желѣзной дороги казеннымъ и частнымъ учрежденіямъ, съ начисленными на этотъ долгъ процентами по 1 января 1885 года, составляла 6.179.589 р. 49 коп. *), въ томъ числѣ частнаго долга 1.065.135 р. 74 коп.; эта послѣдняя сумма не могла считаться окончательною, такъ какъ общій итогъ частныхъ долговъ могъ увеличиться вслѣдствіе публикаціи о вызовѣ кредиторовъ. Что касается вопроса о сліяніи Муромской желѣзной дороги съ одною изъ сосѣднихъ дорогъ, то, при ближайшемъ обсужденіи этого вопроса, выяснилось, что такое сліяніе не могло осуществиться на сколько нибудь благопріятныхъ для общества Муромской желѣзной дороги основаніяхъ. По вопросу о способѣ ликвидаціи дѣлъ общества Муромской желѣзной дороги, путемъ ли выкупа ея въ казну или путемъ объявленія общества несостоятельнымъ должникомъ и открытія по его дѣламъ конкурснаго производства, были высказаны нижеслѣдующія соображенія: Министръ финансовъ нашелъ, что, въ виду крайне неудовлетворительнаго финансоваго положенія общества Муромской желѣзной дороги и ея техническаго разстройства, могущаго въ ближайшемъ будущемъ потребовать весьма значительныхъ затратъ, выкупъ Муромской желѣзной дороги за сумму ея облигаціоннаго капитала не соотвѣтствовалъ бы ея дѣйствительной стоимости, поэтому наиболѣе соотвѣтствующимъ способомъ ликвидаціи дѣлъ общества было бы объявленіе общества несостоятельнымъ должникомъ и продажа права его на эксплуатацію дороги съ публичнаго торга. Министръ путей сообщенія, признавъ нѣкоторое преимущество сего способа ликвидаціи съ точки зрѣнія уменьшенія правительственныхъ затратъ, высказалъ, что при конкурсномъ порядкѣ ликвидаціи, требующей по самому ходу ея

*) Въ суммѣ казеннаго долга (5.114.453 р. 75 к.) заключались долги: а) Государственному банку по ссудамъ подъ залогъ акцій и облигацій общества, на капитальную сумму 1.590.000 р., по учтеннымъ Государственнымъ банкомъ векселямъ правленія общества Муромской желѣзной дороги, выданнымъ Ревельскому банку—на 1.060.974 р. 38 к., по принятымъ отъ Ревельскаго банка, въ обезпеченіе его кредита въ Государственномъ банкѣ, векселямъ общества Муромской желѣзной дороги—416.160 р. 69 к., по залогу рельсовъ—25.000 р., по векселямъ строителя дороги съ бланками правленія, подъ залогъ акцій Рыго-тукумской желѣзной дороги—125.000 р. б) Министерству путей сообщенія, за отпущенный подвижной составъ и желѣзнодорожныя принадлежности, свыше 1.500.000 р. (не считая процентовъ), долги Таможенному, Интендантскому вѣдомствамъ и др.

производства весьма продолжительнаго времени, будутъ возбуждены иски о первенствѣ тѣхъ или другихъ претензій, разрѣшеніе же такихъ исковъ надолго замедлитъ окончательную ликвидацію въ ущербъ казнѣ и частнымъ кредиторамъ, а также и техническому состоянію дороги. Поэтому Министръ путей сообщенія пришелъ къ убѣжденію о преимуществѣ выкупа дороги въ казну за сумму ея облигаціоннаго капитала, причемъ дорога поступитъ немедленно въ распоряженіе казны. При этомъ Министръ путей сообщенія находилъ, что предоставленіе обществу льготы, при покупкѣ у него дороги за сумму облигаціоннаго капитала, на что общество, по уставу, имѣло бы право лишь по истеченіи двадцатилѣтняго срока эксплуатаціи, оправдывается, отчасти, несостоявшейся, по независѣвшимъ отъ общества Муромской желѣзной дороги причинамъ, комбинаціей относительно передачи дороги въ другія руки, и при томъ на достаточно выгодныхъ для общества условіяхъ, по каковому поводу происходили переговоры между Правительствомъ и обществомъ. По приведенномъ, въ общихъ чертахъ, подробномъ выясненіи всѣхъ поставленныхъ Комитетомъ Министровъ 7 декабря 1882 г. вопросовъ, Министръ путей сообщенія 9 января 1885 г. внесъ въ Комитетъ представленіе о ликвидаціи дѣлъ общества Муромской желѣзной дороги на нижеслѣдующихъ главныхъ основаніяхъ: по производствѣ, черезъ публикаціи, вызова кредиторовъ общества Муромской желѣзной дороги и по истеченіи назначеннаго на заявленіе претензій четырехмѣсячнаго срока, опредѣляется точная цифра долговъ общества и если окажется, что итогъ долговъ общества превышаетъ сумму нарицательнаго облигаціоннаго капитала общества, переведенную въ кредитную валюту по курсу 1 р. 60 к. кред. за 1 р. мет., то кредиторы удовлетворяются разверсткою этой суммы соотвѣтственно ихъ претензіямъ, а Муромская желѣзная дорога переходитъ въ казну; въ случаѣ же отказа отъ такой разверстки, ликвидація дѣлъ общества Муромской желѣзной дороги будетъ произведена примѣнительно къ порядку, указанному въ уставѣ о торговой несостоятельности.

При разсмотрѣніи этого представленія въ Комитетѣ Министровъ, Комитетъ высказалъ, что Правительство, по отношенію къ обществу Муромской желѣзной дороги, никакихъ обязательствъ на себя не приняло и является лишь главнымъ его кредиторомъ. Поэтому, съ формальной стороны, едва ли представлялись бы поводы къ оказанію обществу какихъ либо льготъ или поддержки, и Правительство было бы въ правѣ избрать самый выгодный для себя способъ ликвидаціи дѣлъ общества, къ тому же указанный и въ законѣ, а именно объявленіе общества несостоятельнымъ должникомъ и продажа съ публичнаго торга принадлежащаго ему права на эксплуатацію дороги. Но при этомъ Комитетъ не счелъ возможнымъ упустить изъ виду, что общество Муромской желѣзной дороги доведено до выясненнаго въ представленіи Министра путей сообщенія затруднительнаго положенія не исключительно по своей винѣ. Такъ, хотя обществу и не было дано положительнаго обѣщанія относительно передачи принадлежавшей ему линіи Главному обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, но, тѣмъ не

менѣе, переговоры съ нимъ по этому предмету Правительства давали ему поводъ разсчитывать на эту передачу, при томъ на такихъ условіяхъ, которыя доставили бы обществу возможность разсчитаться съ Государственнымъ банкомъ. Если же эта передача не состоялась, то это произошло по причинамъ, нисколько отъ общества не зависѣвшимъ, такъ какъ это предположеніе не осуществилось лишь вслѣдствіе того, что заявленныя Главнымъ обществомъ условія признаны были Правительствомъ невыгодными. Между тѣмъ, возбужденный самимъ Правительствомъ вопросъ о сліяніи Муромской желѣзной дороги съ одной изъ большихъ желѣзнодорожныхъ линій отдалилъ на продолжительное время приступъ къ ликвидаціи, чѣмъ владѣвшее дорогой общество было приведено въ еще болѣе затруднительное положеніе. Поэтому Комитетъ нашелъ соотвѣтствовавшимъ достоинству Правительства оказать обществу Муромской желѣзной дороги нѣкоторое снисхожденіе, которое могло бы выразиться въ пріобрѣтеніи дороги Правительствомъ за долгъ общества казнѣ, съ приплатой нѣкоторой суммы на удовлетвореніе частныхъ кредиторовъ. Засимъ, выслушавъ заявленіе Министра финансовъ, что изъ всего долга общества частнымъ кредиторамъ, составлявшаго съ процентами на 1 марта 1885 г. 1.119.976 р. 11 к., представители общества изъявили готовность исключить 20% и удовлетвориться остальной суммою — 895.981 р., Комитетъ Министровъ призналъ возможнымъ выдать обществу эту сумму, въ случаѣ пріобрѣтенія дороги въ казну, но съ тѣмъ, чтобы казна была ограждена отъ могущихъ обнаружиться впослѣдствіи претензій, не вошедшихъ въ составленный представителями общества списокъ кредиторовъ. По симъ соображеніямъ, Комитетъ Министровъ, Высочайше утвержденнымъ 2 марта 1885 года положеніемъ, постановилъ объявить обществу Муромской желѣзной дороги о согласіи Правительства пріобрѣсти дорогу въ казну на слѣдующихъ условіяхъ: 1) въ счетъ стоимости названной линіи засчитываются долги общества Государственному банку и правительственнымъ вѣдомствамъ и учрежденіямъ, причемъ казна принимаетъ на себя разсчеты по отчужденію отошедшихъ подъ дорогу земель и имуществъ и по недодѣлкамъ на дорогѣ; 2) обществу выдается, для удовлетворенія частныхъ его кредиторовъ, 895.981 р., съ тѣмъ: а) чтобы предварительно правленіемъ былъ произведенъ вызовъ, черезъ троекратныя публикаціи, кредиторовъ общества, съ предвареніемъ, что тѣ изъ нихъ, которые не представятъ въ двухмѣсячный со дня послѣдней публикаціи срокъ своихъ претензій, лишаются права простирать какія либо по такимъ претензіямъ требованія къ казнѣ; б) чтобы правительству были представлены принадлежащія кредиторамъ обязательства общества на сумму 1.119.976 р., а, по выдачѣ кредиторамъ суммъ, росписки о полномъ по ихъ претензіямъ удовлетвореніи; в) чтобы отъ уполномоченныхъ общества была отобрана подписка въ томъ, что акціоперы принимаютъ на себя отвѣтственность по всѣмъ могущимъ оказаться, сверхъ удовлетворенныхъ, претензіямъ и обязываются очищать казну отъ всякихъ могущихъ быть предъявленными къ ней исковъ со стороны кредиторовъ общества, и 3) по изъявленіи обществомъ согласія на изложенное предложеніе Правительства и по испол-

неніи обществомъ требованій о вызовѣ кредиторовъ и выдачѣ упомянутой подписки,—принять Муромскую дорогу во владѣніе казны.

Общее собраніе акціонеровъ общества изъявило согласіе на сдѣланное Правительствомъ предложеніе и, по исполненіи всѣхъ поставленныхъ Комитетомъ Министровъ условій, былъ произведенъ разсчетъ съ кредиторами общества Муромской желѣзной дороги, и дорога была принята въ казну.

5. Путиловская желѣзная дорога.

Уставъ общества Путиловской желѣзной дороги Высочайше утвержденъ 14 октября 1876 г. и 18 іюля 1881 г. Срокъ концессіи 14 октября 1962 г. Срокъ выкупа 14 октября 1891 г. Протяженіе—31 вер. Основной капиталъ Общества: а) акціонерный 941.750 р. мет., б) облигаціонный—2.825.250 р. мет. Кромѣ того, на дополнительный облигаціонный капиталъ подлежали отнесенію 330.584 р. 93 к. мет. и 1.062.475 р. 72 к. кр., затраченные на дополнительныя работы по сооруженію дороги, а также необходимые для уплаты процентовъ на акціонерный капиталъ за время постройки. Акціямъ общества Правительство гарантировало $5^1/_{10}\%$ интереса и погашенія, т. е. $48.029^1/_4$ р. мет. Облигаціямъ общества дарована правительственная гарантія также въ размѣрѣ $5^1/_{10}\%$.

Въ іюлѣ 1884 года Совѣтъ управленія Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ виду приближавшагося срока открытія С.-Петербургскаго морскаго канала, Гутуевскаго порта и желѣзнодорожной вѣтви, имѣвшей соединить этотъ портъ съ Путиловской желѣзной дорогой, обратился въ Министерство путей сообщенія съ ходатайствомъ о предоставленіи казенной Гутуевской вѣтви во временное пользованіе Главнаго общества. Съ своей стороны, правленіе общества Путиловской желѣзной дороги, признавая соединеніе дороги съ морскимъ портомъ крайне необходимымъ для улучшенія затруднительнаго финансоваго положенія общества и имѣя въ виду, что, по уставу своему, оно обязано принять, по требованію Правительства, Гутуевскую вѣтвь въ свое вѣдѣніе, возбудило ходатайство о присоединеніи Гутуевской вѣтви къ Путиловской желѣзной дорогѣ. Во время обсужденія этихъ ходатайствъ, въ Министерство путей сообщенія поступило предложеніе отъ администраціи по дѣламъ купца Яфимовича, состоявшаго владѣльцемъ большинства акцій общества Путиловской желѣзной дороги, о продажѣ Правительству этихъ акцій по цѣнѣ 178 р. кр. за акцію въ 125 р. мет. При разсмотрѣніи этого дѣла, Министръ путей сообщенія находилъ, что эксплуатація непосредственнымъ распоряженіемъ казны восьмиверстной Гутуевской вѣтви, составляющей послѣдній участокъ большой желѣзнодорожной линіи, соединяющей внутренніе рынки Имперіи съ С.-Петербургскимъ морскимъ каналомъ, была бы сопряжена съ большими затрудненіями. Поэтому передача этой вѣтви въ эксплуатацію одной изъ сосѣднихъ линій представлялась бы вполнѣ цѣлесообразною, при чемъ изъ двухъ, имѣвшихся въ виду, предложеній—со стороны общества Путиловской желѣзной дороги и Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ,— Министръ путей сообщенія призналъ за-

служившимъ большаго вниманія предложеніе послѣдняго изъ нихъ, ближайшимъ образомъ заинтересованнаго въ прямомъ сообщеніи между Москвою и морскимъ каналомъ и финансовое положеніе котораго вполнѣ обезпечивало какъ правильную эксплуатацію вѣтви, такъ и исправное выполненіе всѣхъ обязательствъ, которыя будутъ возложены на него въ случаѣ передачи ему Гутуевской вѣтви. Министръ финансовъ, вполнѣ раздѣливъ мнѣніе Министра путей сообщенія о предпочтительности передачи Гутуевской вѣтви Главному обществу, и найдя, что передача этому обществу одной лишь вѣтви, съ оставленіемъ Путиловской дороги въ рукахъ особаго частнаго общества, представила бы весьма существенныя неудобства, призналъ своевременнымъ войти въ разсмотрѣніе вопроса о пріобрѣтеніи въ казну Путиловской желѣзной дороги. Въ виду заявленія общаго собранія акціонеровъ Путиловской дороги о готовности ихъ, въ случаѣ отпуска имъ ссуды въ 135.000 р. на покрытіе дефицитовъ отъ эксплуатаціи дороги, согласиться на измѣненіе устава въ смыслѣ предоставленія Правительству права выкупить дорогу во всякое время, не ожидая установленнаго для этого въ уставѣ десятилѣтняго срока, и безъ измѣненія опредѣленныхъ уставомъ условій выкупа, пріобрѣтеніе дороги, по указанію Министра финансовъ, могло бы состояться или покупкою акцій общества по предложенной за нихъ цѣнѣ 178 р. кр. за 125 р. мет., или же путемъ выкупа дороги на опредѣленныхъ уставомъ общества основаніяхъ. Послѣдній способъ не представлялъ, по мнѣнію Министра финансовъ, для Правительства денежныхъ выгодъ, ибо современная обсужденію этого предположенія стоимость 5% консолидированныхъ облигацій, которыя подлежали бы выдачѣ взамѣнъ акцій, составляла около 178 р. кр., т. е. приблизительно ту же сумму, за которую владѣлецъ акцій согласился уступить ихъ Правительству; между тѣмъ, для полученія права выкупить Путиловскую желѣзную дорогу во всякое время, не ожидая указаннаго въ уставѣ срока, черезъ замѣну акцій облигаціями, необходимо было бы прежде измѣнить въ установленномъ порядкѣ уставъ общества, на что потребовалось бы время. Кромѣ того, выпускъ отдѣльныхъ облигацій на сумму всего лишь 941.750 р. мет. былъ бы неудобенъ. Поэтому Министръ финансовъ отдавалъ предпочтеніе пріобрѣтенію Путиловской дороги черезъ покупку акцій. Присоединившись къ этому заключенію Министра финансовъ и принявъ во вниманіе, что изслѣдованіе положенія Путиловской дороги привело къ убѣжденію въ невозможности самостоятельнаго существованія этого предпріятія, Министръ путей сообщенія 21 февраля 1885 года, вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о пріобрѣтеніи Путиловской желѣзной дороги въ казну и о передачѣ этой дороги, вмѣстѣ съ Гутуевскою вѣтвью, въ краткосрочное пользованіе Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ представленіи, собственно по вопросу о переходѣ дороги въ казну, Министръ путей сообщенія представилъ на уваженіе Комитета слѣдующее свое заключеніе: принять Путиловскую дорогу во владѣніе казны посредствомъ пріобрѣтенія всѣхъ акцій общества этой дороги по цѣнѣ 178 р. кр. за акцію въ 125 р. мет.; по оплатѣ всѣхъ

акцій, Правительство вступаетъ во владѣніе Путиловскою дорогою и на него переходятъ всѣ права и обязанности этой дороги; вмѣстѣ съ тѣмъ общество Путиловской желѣзной дороги признается закрытымъ; пріемъ Путиловской желѣзной дороги производится немедленно по воспослѣдованіи Высочайшаго соизволенія на пріобрѣтеніе акцій общества, не выжидая окончательной оплаты ихъ. Комитетъ Министровъ, признавъ, съ своей стороны, также, что оставленіе Путиловской дороги въ вѣдѣніи самостоятельнаго общества, находящагося къ тому же въ крайне затруднительномъ финансовомъ положеніи, представило бы несомнѣнныя неудобства и что пріобрѣтеніе Путиловской желѣзной дороги въ казну, покупкою акцій общества, вполнѣ соотвѣтствуетъ видамъ Правительства, Высочайше утвержденнымъ, 17 марта 1885 года, положеніемъ изложенное заключеніе Министра путей сообщенія утвердилъ, съ тѣмъ, чтобы, въ видахъ огражденія казны на случай обнаруженія впослѣдствіи какихъ либо долговыхъ претензій къ обществу Путиловской желѣзной дороги, были приняты надлежащія мѣры къ тому, чтобы съ переходомъ этой дороги къ Правительству, на послѣднее не могло пасть отвѣтственности за частные долги общества, кромѣ дефицита по эксплуатаціи линіи по день передачи ея въ казну.

6. Уральская желѣзная дорога.

Уставъ общества Уральской желѣзной дороги Высочайше утвержденъ 22 февраля 1874 г. По Высочайше утвержденнымъ 11 марта и 22 іюня 1875 г., 23 іюля 1876 г. и 19 августа 1879 г. положеніямъ Комитета Министровъ, послѣдовали измѣненія въ направленіи Уральской желѣзной дороги и отдаленіе сроковъ окончанія Луньевскихъ вѣтвей. Срокъ концессіи на дорогу 28 апрѣля 1958 г. Срокъ выкупа 28 апрѣля 1897 г. Движеніе на всемъ протяженіи дороги—668,86 вер.—открыто 23 сентября 1879 года. Основной капиталъ: а) акціонерный — 8.234.500 р. мет., переложенный, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 27 августа 1877 г., положенія Комитета Министровъ, въ кредитную валюту по курсу 1 р. 27 к. за 1 р. мет., составлялъ 10.457.815 р. кред.; б) облигаціонный, 38.656.813 р. мет. Какъ акціямъ, такъ и облигаціямъ общества Уральской желѣзной дороги была присвоена правительственная гарантія въ размѣрѣ $5^1/_{10}$% интереса и погашенія; облигаціи Правительство оставило за собою. Ежегодный размѣръ правительственной гарантіи: по акціямъ — 533.348 р. 57 к. кред., по облигаціямъ — 1.975.641 р. 51 к. мет. На 1 января 1885 года за обществомъ числилось: по гарантіи акцій и облигацій, вмѣстѣ съ процентами—3.598.943 р. 59 к. кр. и 10.623.265 р. 49 к. мет.; по выданнымъ обществу ссудамъ — 3.005.514 р. 45 к. кр. и 309.129 р. 26 мет.; кромѣ того, недоборовъ по взносамъ на содержаніе правительственнаго директора, инспекціи, жандармовъ, по отчисленіямъ на устройство инвалиднаго дома, по государственному и телеграфному сбору—371.987 р.; частные долги общества къ тому же сроку достигли 8.924.627 р. 67 коп.

Въ декабрѣ 1882 года правленіе общества Уральской желѣзной дороги обратилось въ Министерство путей сообщенія съ ходатайствомъ объ оказаніи ему правительственнаго воспособленія разрѣшеніемъ увеличить облигаціонный капиталъ общества на сумму до 7.400.000 р. для разсчета съ кредиторами общества по строительнымъ его долгамъ. Въ послѣдовавшемъ за симъ *) представленіи, правленіе общества объяснило, что сумма его строительныхъ долговъ, вслѣдствіе начисленія на нее процентовъ на срокъ 1 января 1885 года, возрасла до 8.461.647 р. 57 к. По разсмотрѣніи этого ходатайства, Министерство путей сообщенія нашло, что хотя Правительство не приняло на себя никакихъ обязательствъ въ отношеніи содѣйствія обществу въ погашеніи его строительныхъ долговъ, но, въ виду полной добросовѣстности постройки дороги, безъ всякихъ недодѣлокъ въ сооруженіяхъ, съ одной стороны, и совершенной невозможности для общества разсчитаться съ кредиторами, вслѣдствіе чего долгъ будетъ постоянно возрастать начисленіемъ на него процентовъ, съ другой,—Министерство признавало возможнымъ оказать обществу, въ видѣ льготы, нѣкоторое воспособленіе для расплаты съ кредиторами общества, но при условіи уступки дороги Правительству, съ замѣной акцій общества облигаціями одинаковаго съ акціями достоинства. Что касается опредѣленія самаго размѣра сего воспособленія, то, изъ общей суммы заявленныхъ обществомъ строительныхъ расходовъ (8.461.647 р. 57 к.), Министерство путей сообщенія нашло подлежащими безусловному возмѣщенію обществу лишь 1.356.173 р. 88 к., представляющіе итогъ удержанныхъ и невыданныхъ изъ капитала дороги денегъ, убытки общества за прогулъ рабочихъ вслѣдствіе пріостановки въ 1875 г. Правительствомъ работъ и расходы общества по работамъ, не включеннымъ въ разцѣночныя вѣдомости, а также по работамъ, вызваннымъ измѣненіемъ техническихъ условій постройки дороги. Сверхъ сего, Министерство признавало возможнымъ оказать обществу нѣкоторое содѣйствіе къ покрытію части расходовъ, произведенныхъ для выполненія требованій устава въ суммѣ 640.824 р. 34 к. и для своевременнаго и болѣе прочнаго устройства дороги, каковыхъ расходовъ общество произвело на 3.336.554 р. 78 к.; остальные же произведенные обществомъ расходы не признаны подлежащими удовлетворенію. Возмѣщеніе обществу нѣкоторой части послѣднихъ двухъ суммъ и составляло, по мнѣнію Министерства путей сообщенія, ту льготу, предоставленіе коей обществу должно было быть обусловлено уступкой Уральской дороги Правительству. Переходъ на этихъ условіяхъ въ казну Уральской желѣзной дороги, хотя и вызвалъ бы единовременное со стороны казны денежное пожертвованіе, но всѣ сдѣланные по этому случаю расходы покрылись бы, по объясненію Министерства путей сообщенія, съ избыткомъ, увеличеніемъ доходовъ эксплуатаціи за 15 лѣтъ, остававшихся до окончанія 20-ти лѣтняго срока, опредѣленнаго по уставу для выкупа дороги Правительствомъ; кромѣ того, соединеніе Уральской желѣзной дороги, по ея выкупѣ, съ казенною Екатеринбурго-тюменскою, съ одной стороны, отвѣчало бы намѣреніямъ Правительства сосредоточить въ своемъ непосредственномъ распоряженіи желѣзныя до-

*) Въ концѣ 1884 года.

роги первостепеннаго значенія, къ каковымъ слѣдуетъ отнести рельсовый путь, соединяющій рѣчныя системы Сибири и Европейской Россіи, а съ другой, возвысило бы доходность дороги вслѣдствіе пониженія общихъ эксплуатаціонныхъ расходовъ.

Изложенное заключеніе Министерства путей сообщенія было сообщено Министру финансовъ и Государственному Контролеру.

Министръ финансовъ, къ мнѣнію котораго, въ принципѣ, присоединился и Государственный Контролеръ, раздѣливъ, въ общемъ, соображенія Министерства путей сообщенія, призналъ возможнымъ оказать обществу Уральской желѣзной дороги нѣкоторое воспособленіе для уплаты его частныхъ долговъ. За симъ, найдя, согласно мнѣнію Министра путей сообщенія, что расходы первой категоріи, въ суммѣ 1.356.173 р. 88 к., подлежатъ безусловному возмѣщенію обществу, вмѣстѣ съ наросшими на эту сумму по 1 января 1885 г. процентами, Министръ финансовъ полагалъ возможнымъ возмѣстить обществу, въ видѣ особой льготы, исключительно при условіи уступки дороги въ казну, замѣной акцій равноцѣнными правительственными облигаціями, сумму 640.824 р. 34 к. тоже съ процентами на 1 января 1885 г., затраченную обществомъ на работы, требовавшіяся уставомъ общества, и половину суммы, составлявшей итогъ расходовъ третьей категоріи (3.336.554 р. 78 к.). Опредѣлившаяся такимъ образомъ сумма 3.800.000 р. могла бы быть, по мнѣнію Министра финансовъ, предложена обществу Уральской желѣзной дороги на уплату его частныхъ долговъ, но съ тѣмъ, чтобы изъ этой суммы были удержаны выданные обществу для уплаты процентовъ по его долгамъ авансы въ 300.000 р. и 64.000 р. — въ возмѣщеніе позаимствованныхъ обществомъ изъ эксплуатаціонныхъ средствъ дороги на производство работъ; чтобы, предварительно выдачи обществу остальныхъ 3.436.000 р., былъ сдѣланъ отъ имени общества вызовъ кредиторовъ его, съ предвареніемъ, что незаявившіе въ трехмѣсячный срокъ своихъ претензій лишаются навсегда права обращаться къ Правительству объ уплатѣ должныхъ имъ обществомъ суммъ и чтобы засимъ Уральская желѣзная дорога со всѣмъ своимъ имуществомъ перешла къ Правительству свободною отъ всѣхъ обязательствъ по частнымъ долгамъ; при этомъ акціи общества замѣняются 5% гарантированными Правительствомъ облигаціями, а выданныя, взамѣнъ погашенныхъ акцій, дивидендныя свидѣтельства признаются уничтоженными. Найдя предложенныя Министромъ финансовъ условія для разсчета съ обществомъ Уральской желѣзной дороги вполнѣ соотвѣтствовавшими справедливости, Министръ путей сообщенія, 16 марта 1886 г., вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ объ оказаніи обществу Уральской желѣзной дороги воспособленія на вышеизложенныхъ главныхъ основаніяхъ. При разсмотрѣніи этого представленія, Комитетъ Министровъ высказалъ слѣдующія соображенія: Уральская желѣзная дорога, построенная, главнымъ образомъ, для нуждъ горныхъ заводовъ, оказалась предпріятіемъ бездоходнымъ, постоянно работавшимъ въ убытокъ. При бездоходности этой дороги, не дающей никакихъ надеждъ на дивидендъ, общество является слишкомъ мало заинтересованнымъ и притомъ безотвѣтственнымъ распорядителемъ предпріятія, недостаточно хозяйственное веденіе коего ло-

жится весьма тяжелымъ бременемъ на Государственное Казначейство, обязанное ежегодною гарантіею на весь акціонерный и облигаціонный капиталы общества. Между тѣмъ, за окончаніемъ постройки Екатеринбурго-тюменской линіи и въ виду начатой постройки средствами казны Самаро-уфимской желѣзной дороги, долженствующей впослѣдствіи примкнуть къ Екатеринбургу или къ Каменской вѣтви, присоединеніе къ этимъ двумъ рельсовымъ путямъ Уральской желѣзной дороги представило бы, по мнѣнію Комитета, значительныя выгоды вслѣдствіе возможности установленія на всей сѣти приуральскихъ желѣзныхъ дорогъ однообразныхъ тарифовъ и упраздненія всѣхъ формальностей по передачѣ грузовъ съ одной дороги на другую. Напротивъ того, оставленіе въ различныхъ рукахъ двухъ артерій транзитнаго движенія товаровъ, идущихъ съ востока на Волгу и обратно, т. е. Пермской и Самарской линій, могло бы повести къ тарифной конкурренціи между этими двумя направленіями, въ нарушеніе естественнаго хода торговли и въ прямой ущербъ обѣимъ дорогамъ, изъ коихъ доходность одной гарантирована казною, а другая сооружена на счетъ той же казны. Такимъ образомъ, находя, что соединеніе въ рукахъ казны всей Уральской сѣти поведетъ въ будущемъ къ правильной въ столь обширномъ краѣ постановкѣ дѣла торговыхъ сообщеній, и что, помимо сего, сліяніе Уральской желѣзной дороги съ сосѣднею казенною линіею повліяетъ несомнѣнно на пониженіе на Уральской желѣзной дорогѣ эксплуатаціонныхъ издержекъ, Комитетъ Министровъ пришелъ къ заключенію, что переходъ Уральской желѣзной дороги въ собственность Правительства долженъ быть признанъ вообще желательнымъ. Признавъ, засимъ, возможнымъ опредѣлить размѣръ могущаго быть выданнымъ обществу воспособленія въ проектированномъ Министромъ финансовъ размѣрѣ, т. е. въ суммѣ 3.800.000 р., Комитетъ Министровъ, Высочайше утвержденнымъ, 23 апрѣля 1886 г., положеніемъ, постановилъ: 1) объявить обществу Уральской желѣзной дороги, что Правительство признаетъ возможнымъ оказать ему, для разсчета съ кредиторами по строительнымъ его долгамъ, воспособленіе въ общей суммѣ 3.800.000 р., при условіи передачи дороги казнѣ и представленія Правительству удостовѣренія въ томъ, что обществомъ достигнуто соглашеніе съ его кредиторами, заявившими въ назначенный для вызова ихъ трехмѣсячный срокъ свои претензіи, объ удовлетвореніи ихъ изъ указанной суммы воспособленія и росписокъ кредиторовъ въ томъ, что по полученіи причитающихся имъ, при такомъ способѣ разсчета суммъ, они считаютъ свои претензіи вполнѣ удовлетворенными; 2) по исполненіи обществомъ условій относительно вызова его кредиторовъ и представленія упомянутаго выше удостовѣренія, обществу выплачивается 3.800.000 р., за удержаніемъ выданныхъ уже обществу авансовъ и 64.000 р., о которыхъ сказано выше, и Уральская дорога переходитъ въ казну свободною отъ всѣхъ частныхъ обязательствъ общества и со всѣмъ ея имуществомъ, а акціи ея замѣняются гарантированными Правительствомъ 5%-ными облигаціями равной нарицательной стоимости; дивидендныя же свидѣтельства признаются уничтоженными.

По воспослѣдованіи сего Высочайшаго повелѣнія и по принятіи акціонерами общества предложенныхъ имъ условій уступки Уральской желѣзной

*

дороги въ казну, былъ сдѣланъ вызовъ всѣхъ кредиторовъ общества, причемъ оказалось, что кредиторы не согласились получить въ полное удовлетвореніе своихъ претензій назначенную Комитетомъ Министровъ сумму и домогались увеличенія ея на 389.487 р. 78 к.; по дальнѣйшимъ переговорамъ, кредиторы понизили свое требованіе до 258.886 р. 37 к. Въ виду необходимости скорѣйшаго окончанія дѣла по пріему въ казну Уральской желѣзной дороги, оставленіе которой въ рукахъ общества было признано крайне неудобнымъ, означенная сумма была разрѣшена Государственнымъ Совѣтомъ (Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта 30 марта 1887 г.) къ выдачѣ обществу Уральской желѣзной дороги для распредѣленія ея, вмѣстѣ съ ранѣе разрѣшенными 3.800.000 р., между кредиторами общества, при соблюденіи всѣхъ указанныхъ въ Высочайшемъ повелѣніи отъ 23 апрѣля 1886 г. условій.

7. Ряжско-моршанская желѣзная дорога.

Уставъ общества Ряжско-моршанской желѣзной дороги Высочайше утвержденъ 14 октября 1866 г. и 21 мая 1871 г. Срокъ концессіи—2 декабря 1952 г. Срокъ выкупа 14 октября 1886 г. Протяженіе дороги 132 в. Основной капиталъ: а) акціонерный: 374.500 ф. ст. или 2.340.625 р. мет.; б) облигаціонный—5.093.200 пр. тал. или 4.681.250 р. мет. На этотъ капиталъ Правительство гарантировало наименьшій дивидендъ въ 5%, т. е. 56.175 ф. ст. На основаніи Высочайше утвержденнаго, 27 августа 1877 г., положенія Комитета Министровъ, акціонерный капиталъ переложенъ въ кредитную валюту по курсу 1 р. 27 к. кр. за 1 р. мет. и опредѣленъ въ 2.972.593 р. 75 к. кр., въ зависимости отъ сего, правительственная гарантія (въ $5^1/_{10}$%) выразилась по акціямъ—въ 151.106 р. 85 к. кр. и по облигаціямъ въ 237.963 р. 54 к. мет., причемъ этотъ доходъ долженъ былъ уплачиваться по акціямъ кредитными рублями, а по облигаціямъ прусскими талерами. По Высочайшему повелѣнію отъ 4 января 1874 г., облигаціонный капиталъ увеличенъ на 1.198.440 р. мет., съ оставленіемъ этихъ облигацій за Правительствомъ; по этимъ облигаціямъ общество обязано было уплачивать Правительству 62.079 р. 20 к. мет.; такимъ образомъ, общая сумма облигаціоннаго капитала общества достигла 5.879.690 р. мет. и полный размѣръ правительственной гарантіи по этому капиталу опредѣлился въ 300.042 р. 74 к. мет. Долгъ общества Правительству по ссудамъ въ счетъ увеличенія облигаціоннаго капитала составлялъ 322.763 р. 37 к., на эти ссуды общество было обязано уплачивать % 19.365 р. 81 к. Полная сумма обязательныхъ для общества платежей по акціямъ, облигаціямъ и ссудамъ равнялась, по курсу современному выкупу дороги, а именно 1 р. 67 к. кред. за 1 р. мет., 671.544 р. кр. Долгъ общества Правительству, на срокъ 1 января 1886 года, по гарантіи облигацій—8.062.109 р. 44 к. кр., по гарантіи акцій—867.312 р. 23 коп. Чистый доходъ за послѣднее передъ выкупомъ семилѣтіе по отчетамъ правленія общества составлялъ: въ 1881 г.—555.494 р., 1882 г.—402.851 р., 1883 г.—594.441 р., 1884 г.—561.799 р., 1885 г.—706.369 р., 1886 г.—382.505 р., 1887 г.—824.928 р.

Первоначально вопросъ о пріобрѣтеніи къ казну Ряжско-моршанской желѣзной дороги возникъ въ 1885 году. Въ декабрѣ этого года Министръ финансовъ входилъ въ предварительные переговоры съ акціонерами общества объ уступкѣ ими названной дороги Правительству. На сдѣланный по этому предмету запросъ, представитель большинства акціонеровъ общества, владѣвшихъ 23.000 акцій изъ общаго числа напогашенныхъ въ то время 29.158 акцій, заявилъ о согласіи акціонеровъ уступить Правительству означенныя 23.000 акцій по цѣнѣ 129 руб. за акцію въ 100 рублей. Не усмотрѣвъ въ результатахъ эксплуатаціи Ряжско-моршанской дороги достаточныхъ основаній къ уплатѣ за акціи общества преміи въ 29% ихъ нарицательной стоимости, Министръ финансовъ прервалъ дальнѣйшіе переговоры, и вопросъ о выкупѣ Ряжско-моршанской желѣзной дороги былъ отложенъ до наступленія срока, указаннаго въ уставѣ для ея выкупа (14 октября 1886 г.). Между тѣмъ, въ это же время былъ возбужденъ вопросъ о сліяніи Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ съ передачей соединенному обществу и Ряжско-моршанской желѣзной дороги. Переговоры съ акціонерами обществъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ, а также разработка основаній, на коихъ могла бы осуществиться эта комбинація, затянулись на довольно продолжительное время, и лишь 23 февраля 1887 г. Министръ финансовъ вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о сліяніи двухъ названныхъ дорогъ въ одно предпріятіе и о выкупѣ Ряжско-моршанской желѣзной дороги для передачи ея соединенному обществу Вязьмо-сызранской желѣзной дороги. При такой постановкѣ дѣла, вопросъ о выкупѣ Ряжско-моршанской желѣзной дороги обсуждался во всей совокупности этой комбинаціи и разрѣшался утвердительно такъ какъ главная цѣль сліянія Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ—увеличеніе доходности первой изъ сихъ дорогъ—могла быть достигнута лишь по присоединеніи къ этимъ двумъ дорогамъ Ряжско-моршанской дороги, передававшей большую часть своихъ грузовъ, въ обходъ Ряжско-вяземской дороги, на Рязанско-козловскую.

Въ виду того, что пріобрѣтеніе Ряжско-моршанской желѣзной дороги представлялось первымъ случаемъ перехода желѣзной дороги въ казну путемъ принудительнаго ея выкупа, а не на основаніи добровольнаго соглашенія, какъ это имѣло мѣсто по отношенію ко всѣмъ пріобрѣтеннымъ до того времени въ казну дорогамъ, Министръ финансовъ въ представленіи своемъ въ Комитетъ Министровъ призналъ необходимымъ разрѣшить заблаговременно нѣсколько вопросовъ, могущихъ подать поводъ къ недоразумѣніямъ при примѣненіи, при выкупѣ Ряжско-моршанской желѣзной дороги, установленныхъ на сей случай въ ея уставѣ основаній.

Такъ, по вопросу о времени вступленія Правительствомъ во владѣніе дорогою, Министръ финансовъ нашелъ, что, хотя, по уставу общества, для опредѣленія цѣны выкупа, долженъ быть, между прочимъ, принятъ во вниманіе чистый доходъ послѣдняго передъ выкупомъ года, но это постановленіе устава не обязываетъ Правительство ожидать, для принятія дороги въ казну, составленія окончательнаго отчета за этотъ годъ, одобренія этого отчета общимъ

собраніемъ акціонеровъ и утвержденія правительственной ревизіей; по мнѣнію Министра финансовъ, Правительство имѣетъ право вступить во владѣніе дорогою одновременно съ заявленіемъ обществу о желаніи выкупить у него дорогу; разсчетъ же съ обществомъ можетъ быть произведенъ по исполненіи всѣхъ указанныхъ для сего въ уставѣ требованій, причемъ, однако, не представляется основаній отлагать до этого времени разсчетъ по той минимальной части выкупной суммы, на которую, во всякомъ случаѣ, акціонеры будутъ имѣть право. Это право акціонеровъ, въ виду постановленія устава, что выкупная цѣна не можетъ быть менѣе гарантированнаго Правительствомъ дохода, будетъ осуществлено при выдачѣ, въ обмѣнъ на акціи, гарантированныхъ Правительствомъ облигацій, приносящихъ тотъ же процентъ интереса и погашаемыхъ въ тотъ же срокъ, какъ и акціи. По поводу постановленія устава о выдачѣ выкупной суммы облигаціями въ *фунтахъ стерлинговъ или въ металлическихъ рубляхъ*, Министръ финансовъ объяснилъ, что, какъ видно изъ редакціи § 49 устава*), постановленіе это относится собственно къ способу уплаты выкупной суммы, а не къ опредѣленію ея размѣра, который, на основаніи первой половины того же параграфа, опредѣляется въ зависимости отъ чистаго дохода дороги и суммы правительственной гарантіи по акціямъ, выраженныхъ въ кредитной валютѣ, и слѣдовательно долженъ будетъ также выразиться въ кредитныхъ рубляхъ. Нахожденіе въ уставѣ разсматриваемаго постановленія о выдачѣ выкупной суммы въ фунтахъ стерлинговъ и въ металлическихъ рубляхъ объясняется тѣмъ, что первоначально акціонерный капиталъ общества былъ опредѣленъ въ металлической валютѣ и поэтому въ это время означенное постановленіе устава находилось въ полномъ соотвѣтствіи съ валютою акціонернаго капитала и правительственной гарантіи на этотъ капиталъ. Въ виду же послѣдовавшаго, по Высочайше утвержденному, 27 августа 1877 г., положенію Комитета Министровъ, переложенія акціонернаго капитала изъ металлической валюты въ кредитную,—причемъ въ такую же валюту была переложена и дарованная сему капиталу гарантія,—исчисленіе въ металлической валютѣ выкупной суммы, опредѣляемой въ соотвѣтствіи съ размѣромъ этой, опредѣленной въ уставѣ въ кредитныхъ рубляхъ, гарантіи, не можетъ имѣть никакого основанія. Но, тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе сохраненія въ уставѣ постановленія о выдачѣ выкупной суммы въ металлической валютѣ, представлялось необходимымъ, на случай ходатайства акціонеровъ объ уплатѣ имъ этой суммы въ фунтахъ стерлинговъ или металлическихъ рубляхъ, опредѣлить курсъ, по которому должно будетъ состояться переложеніе выкупной суммы въ металлическую валюту. Въ этомъ отношеніи, въ виду отсутствія въ уставѣ общества указанія по этому предмету,

*) § 49 Устава. Для опредѣленія цѣны выкупа принимается совокупность прибылей за семь предшествующихъ выкупу лѣтъ; изъ полученной суммы вычитается итогъ прибылей двухъ наименѣе доходныхъ годовъ и затѣмъ средній доходъ остальныхъ пяти лѣтъ принимается за норму чистыхъ прибылей общества, которая, впрочемъ, не можетъ быть менѣе ни дохода за послѣдній годъ изъ семи лѣтъ, принятыхъ для сравненія, ни суммы ежегоднаго дохода обезпеченнаго Правительствомъ. Капитализація сихъ прибылей изъ пяти процентовъ за неистекшее время концессіи составитъ долгъ Правительства обществу, который и будетъ уплаченъ государственными пятипроцентными облигаціями въ фунтахъ стерлинговъ или въ металлическихъ рубляхъ съ такимъ погашеніемъ, какое Правительствомъ будетъ избрано.

Министръ финансовъ полагалъ, что переложеніе это было бы возможно сдѣлать по курсу перваго, послѣ перехода дороги въ казну, срока оплаты купоновъ отъ акцій общества. Наконецъ, по поводу отсутствія въ уставѣ общества постановленія объ удержаніи изъ выкупной суммы стоимости непогашенныхъ облигацій и ссудъ, выданныхъ въ счетъ увеличенія облигаціоннаго капитала, Министръ финансовъ объяснилъ, что обстоятельство это не можетъ быть истолковано въ смыслѣ обязанности Правительства выдать акціонерамъ, кромѣ вознагражденія за отчужденную дорогу, еще особую сумму на погашеніи облигацій, ибо по самому характеру облигаціоннаго капитала, какъ ипотечнаго долга, обезпеченнаго имуществомъ и доходами дороги, капиталъ этотъ, вмѣстѣ съ дорогою, долженъ перейти на новаго владѣльца, который не обязанъ произвести единовременное погашеніе его, а долженъ принять лишь на себя всѣ по этому капиталу обязательства прежняго владѣльца.

Что же касается дальнѣйшаго хода дѣла по переходу Ряжско-моршанской желѣзной дороги въ казну, то Министръ финансовъ полагалъ, что, одновременно съ принятіемъ дороги въ казну, общество должно приступить къ ликвидаціи своихъ дѣлъ на общемъ законномъ основаніи, съ оповѣщеніемъ о семъ черезъ публикаціи всѣхъ прикосновенныхъ къ дѣламъ общества лицъ. Въ виду соблюденія требованій закона (2188 ст., X т., г. I), выкупная за дорогу сумма вносится Правительствомъ въ Государственный банкъ на счетъ общества Ряжско-моршанской желѣзной дороги и, пока не будутъ удовлетворены всѣ предъявленныя въ установленный срокъ обязательства общества, кромѣ переходящихъ вмѣстѣ съ дорогою на казну, или пока не будетъ внесена въ одно изъ казенныхъ кредитныхъ учрежденій сумма, потребная на уплату всѣхъ означенныхъ обязательствъ, не можетъ быть произведено никакихъ выдачъ акціонерамъ изъ выкупной за дорогу суммы. Только по очисткѣ всѣхъ обязательствъ, оставшаяся сумма будетъ подлежать распредѣленію между акціонерами.

Во внесенномъ въ Комитетъ Министровъ представленіи о сліяніи Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ въ одно общество Вязьмо-сызранской желѣзной дороги и о передачѣ этому соединенному обществу Ряжско-моршанской желѣзной дороги, Министръ финансовъ, на основаніи изложенныхъ соображеній, собственно по вопросу о выкупѣ Ряжско-моршанской желѣзной дороги, полагалъ: произвести выкупъ Ряжско-моршанской желѣзной дороги на указанныхъ въ ея уставѣ основаніяхъ и въ этихъ видахъ:

1) принять дорогу безотлагательно въ казну; 2) не ожидая производства окончательнаго разсчета съ обществомъ, внести въ Государственный банкъ, на имя общества, въ счетъ выкупной за дорогу суммы, облигаціи Вязьмо-сызранской желѣзной дороги *), въ количествѣ, соотвѣтствующемъ числу непогашенныхъ акцій общества Ряжско-моршанской желѣзной дороги; облигаціи эти, по желанію общества, могутъ быть выданы или въ кредитной валютѣ въ 100 р. париц. каждая, или въ фунтахъ стерлинговъ и въ металлическихъ

*) Вслѣдствіе предполагавшагося въ представленіи образованія, по выкупѣ Ряжско-моршанской желѣзной дороги, соединеннаго общества Вязьмо-сызранской желѣзной дороги и сліянія облигаціонныхъ капиталовъ трехъ дорогъ.

рубляхъ, причемъ нарицательная ихъ стоимость опредѣлится посредствомъ перевода 100 р. сер. въ фунты стерлинговъ по вексельному курсу à vue на Лондонъ на С.-Петербургской биржѣ, послѣднему передъ 5 апрѣля 1887 года, если пріемъ въ казну Ряжско-моршанской дороги состоится до этого срока, а если позднѣе, то по курсу послѣдняго дня передъ тѣмъ срокомъ оплаты купоновъ по акціямъ, который будетъ слѣдовать за переходомъ дороги въ казну; облигаціямъ этимъ, обложеннымъ сборомъ съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ и погашаемымъ въ тѣ же сроки, что и акціи, присваивается правительственная гарантія въ 5% интереса; выдача этихъ облигацій обществу Ряжско-моршанской желѣзной дороги взамѣнъ акцій производится лишь по окончательной ликвидаціи его долговъ; 3) на производство ревизіи отчетовъ по эксплуатаціи дороги и на составленіе окончательнаго разсчета выкупной суммы назначается годовой срокъ со времени представленія обществомъ Правительству отчета объ эксплуатаціи дороги за послѣдній передъ выкупомъ годъ; по истеченіи этого срока, обществу долженъ быть представленъ разсчетъ выкупной суммы и если окажется, что эта сумма превосходитъ вышеуказанную минимальную ея часть, то остающаяся къ выдачѣ дополнительная сумма выражается въ такихъ же облигаціяхъ, въ какихъ была выражена первая, и депонируется, за счетъ общества, въ Государственномъ банкѣ, впредь до ликвидаціи долговъ общества.

Комитетъ Министровъ, при разсмотрѣніи этого представленія, отклонивъ предположеніе о сліяніи обществъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ и о передачѣ соединенному обществу Ряжско-моршанской желѣзной дороги, остановился на слѣдующихъ соображеніяхъ. Крайне неудовлетворительное финансовое положеніе Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ, въ особенности же первой изъ нихъ, обусловливается, въ значительной степени, дѣйствіями общества Ряжско-моршанской желѣзной дороги, отвлекающей путемъ тарификаціи на дороги Московско-рязанскую и Рязанско-козловскую идущіе изъ Моршанска грузы, въ прямой ущербъ Ряжско-вяземской дорогѣ, которая поэтому остается почти безъ всякаго транзитнаго движенія. Въ видахъ прекращенія такого порядка вещей, отзывающагося весьма тяжело на средствахъ Государственнаго Казначейства, приплачивающаго значительныя суммы по гарантіи доходности Ряжско-вяземской желѣзной дороги, Комитетъ Министровъ призналъ выкупъ Ряжско-моршанской желѣзной дороги въ казну вполнѣ цѣлесообразнымъ и, согласившись съ высказанными въ представленіи Министра финансовъ по возникающимъ при выкупѣ Ряжско-моршанской желѣзной дороги на основаніи ея устава вопросамъ соображеніями, Высочайше утвержденными 26 марта и 14 іюня 1887 г. положеніями вышеприведенное представленіе одобрилъ, съ тѣмъ, чтобы срокомъ перехода Ряжско-моршанской желѣзной дороги въ распоряженіи Правительства было назначено 1 января 1888 года, чтобы причитающаяся за дорогу выкупная сумма была уплачена государственными пятипроцентными бумагами и чтобы на окончательное утвержденіе условій выдачи обществу выкупной суммы и разсчетовъ, на основаніи коихъ эта сумма будетъ опредѣлена, было испрошено установленнымъ порядкомъ Высочайшее соизволеніе.

Во исполненіе этихъ Высочайшихъ повелѣній, Ряжско-моршанская желѣзная дорога была принята въ казну 1 января 1888 года.

По обревизованіи же Государственнымъ Контролемъ отчетовъ Правленія по эксплуатаціи дороги за два наиболѣе доходные года 1885 и 1887—оказалось, что выведенный Правленіемъ чистый доходъ дороги за эти годы подлежитъ значительному сокращенію и не достигаетъ размѣра, необходимаго для покрытія обязательныхъ платежей общества по облигаціямъ, акціямъ и ссудамъ. Вслѣдствіе этого 10 октября 1889 г. правленію общества Ряжско-моршанской желѣзной дороги было объявлено, что въ виду такихъ результатовъ ревизіи отчетовъ по эксплуатаціи дороги и перехода на Правительство обязательствъ общества по уплатѣ процентовъ по облигаціямъ, — выкупная цѣна Ряжско-моршанской желѣзной дороги, согласно уставу общества, опредѣлится замѣной акцій общества правительственными облигаціями на равную нарицательную сумму безъ всякой, сверхъ этого, доплаты.

Правленіе общества Ряжско-моршанской желѣзной дороги съ этимъ опредѣленіемъ размѣра выкупной суммы не согласилось и въ представленіи, поданномъ имъ въ Министерство финансовъ, объяснило, что такъ какъ выведенный въ отчетѣ его за 1887 годъ чистый доходъ въ суммѣ 824.928 р. 88 к., превышаетъ какъ средній доходъ за 5 наиболѣе прибыльныхъ изъ семи послѣднихъ лѣтъ, такъ и сумму гарантированнаго по капиталамъ общества дохода, то разсчетъ выкупной цѣны за дорогу долженъ быть, на основаніи устава общества, произведенъ путемъ капитализаціи этого послѣдняго дохода. Соглашаясь затѣмъ понизить выведенную въ отчетѣ цифру этого чистаго дохода до размѣра обязательныхъ платежей общества въ 1887 г., т. е. до 720.090 р. 4 к., Правленіе находило, что капитализація этой суммы и составитъ долгъ Правительства обществу за отчужденную дорогу, причемъ капитализированная сумма, по мнѣнію правленія общества, должна подлежать выдачѣ обществу полностью безъ всякихъ удержаній, такъ какъ въ уставѣ общества ни о какихъ удержаніяхъ изъ выкупной цѣны на погашеніе остающихся въ обращеніи облигацій общества не упомянуто. Но, въ видахъ миролюбиваго окончанія дѣла, правленіе общества изъявило согласіе погасить изъ этой суммы облигаціи общества, при условіи, чтобы самому обществу было предоставлено выкупить эти облигаціи, или же, чтобы Правительство, при выдачѣ выкупной суммы, удержало изъ нея стоимость непогашенныхъ облигацій, но только не по курсу, бывшему въ 1887 году, во время перехода дороги въ казну, а по курсу дня, въ который состоится окончательное соглашеніе Правительства съ обществомъ о разсчетѣ за дорогу.

Изложенныя ходатайства правленія общества были разсмотрѣны въ особыхъ совѣщаніяхъ при участіи представителей министерствъ финансовъ, путей сообщенія и юстиціи и Государственнаго контроля, при чемъ было выяснено, что домогательство акціонеровъ о томъ, чтобы выкупная сумма была исчислена по гарантированному доходу, переложенному въ кредитную валюту по бывшему въ 1887 году низкому вексельному курсу, а стоимость облигацій (выраженная въ металлической валютѣ) была погашена изъ этой суммы по гораздо болѣе выгодному курсу времени производства разсчета за дорогу, не

можетъ подлежать удовлетворенію, такъ какъ не представляется никакихъ основаній къ предоставленію въ пользу акціонеровъ выгоды отъ повышенія курса въ промежутокъ времени со дня перехода дороги въ казну по день разсчета. Такое обращеніе выгоды на курсѣ въ пользу акціонеровъ могло бы, по мнѣнію совѣщанія, имѣть за собою нѣкоторыя основанія лишь въ томъ случаѣ, если бы оно истекало изъ того общаго принципа, что всякое колебаніе курса падаетъ на выкупную стоимость акцій; но, при установленіи такого принципа, въ случаѣ измѣненія курса въ обратную сторону, акціонеры даже дивидендной дороги подвергались бы случайности получить за свои акціи капиталъ съ доходомъ менѣе гарантированнаго, что не соотвѣтствовало бы прямому смыслу гарантій, включаемыхъ въ желѣзнодорожные уставы для огражденія интересовъ акціонеровъ. Засимъ совѣщаніемъ были провѣрены еще разъ чистые доходы дороги за послѣднее передъ выкупомъ семилѣтіе и, по сравненіи средняго чистаго дохода за пять наиболѣе прибыльныхъ изъ послѣднихъ семи лѣтъ, чистаго дохода за послѣдній передъ выкупомъ годъ и гарантированнаго Правительствомъ дохода, т. е. тѣхъ трехъ величинъ, изъ которыхъ по уставу большая должна быть принята, по ея капитализаціи, за выкупную сумму, наибольшею изъ этихъ величинъ оказалась сумма гарантированнаго дохода, состоявшая изъ 300.042 р. 75 к. мет. + 167.951 р. 87 к. кред. *).

По капитализаціи этой послѣдней суммы на срокъ 1 января 1888 г. изъ 5% за неистекшіе 65 лѣтъ концессіи, выкупная цѣна за Ряжско-моршанскую желѣзную дорогу опредѣлена совѣщаніемъ въ 5.749.140 р. 23 к. мет. + 3.218.137 р. 59 к. кр. За вычетомъ же соотвѣтствующихъ суммъ, на погашеніе облигацій общества и выданныхъ обществу Правительствомъ ссудъ, т. е. 5.754.216 р. 7 к. мет. и 322.763 р. 37 к. кред., размѣръ выкупной суммы опредѣлился въ 2.899.300 р. кред.**) (5.749.140 р. мет. + 3.218.137 р. кр. — 5.754.216 р. мет. + 322.763 р. кр.) Такимъ образомъ, по новомъ разсчетѣ выкупной суммы, оказалось, что сумма эта, какъ и при сообщенномъ уже ранѣе обществу разсчетѣ, не превышала нарицательной цѣны акціоернаго капитала общества. Наконецъ, по вопросу о томъ, слѣдовало ли Правительству выдать обществу, какъ о томъ ходатайствуютъ представители его, всю выкупную за дорогу сумму и предоставить ему самому произвести погашеніе облигацій и ссудъ, или же Правительство могло бы произвести зачетъ этимъ суммамъ, принявъ на себя всѣ обязательства по уплатѣ процентовъ и погашенія, совѣщаніе нашло, что хотя, на точномъ основаніи устава, суммы эти должны были бы быть выданы обществу въ составѣ выкупной цѣны, но такъ какъ при приведенномъ способѣ зачета, акціонеры не могутъ получить выгоды отъ происшедшаго съ 1887 г. улучшенія вексельнаго курса, въ виду чего

*) Для сравненія этихъ трехъ величинъ, изъ которыхъ первыя двѣ выражены въ кредитной валютѣ, а послѣдняя частью въ кредитной и частью въ металлической, и за отсутствіемъ въ уставѣ общества указанія вексельнаго курса, по коему должно было бы быть произведено переложеніе кредитныхъ рублей въ металлическіе, чистые доходы дороги были выражены такъ, какъ обязано это было сдѣлать въ соотвѣтствующіе годы правленіе общества, чтобы произвести въ каждомъ данномъ году обязательные для общества платежи.

**) Полнаго соотвѣтствія между итогами частныхъ суммъ и суммой, полученной посредствомъ капитализаціи, не могло быть въ виду того, что сроки погашенія облигаціоннаго и акціоернаго капиталовъ не вполнѣ совпадаютъ со срокомъ концессіи.

они и настаивали на предоставленіи имъ самимъ погашенія облигацій и ссудъ, то разрѣшеніе этого вопроса въ томъ или другомъ смыслѣ не можетъ уже представить для акціонеровъ какого либо интереса, и Правительство, ни въ чемъ не нарушая правъ общества, могло бы принять на себя обязательства общества и выдать обществу вышеуказанную сумму лишь за акціи.

Признавъ приведенное заключеніе особаго совѣщанія, одобренное Министромъ путей сообщенія и Государственнаго Контролеромъ, правильнымъ, Министръ финансовъ вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ, въ которомъ полагалъ: произвести вызовъ кредиторовъ общества Ряжско-моршанской желѣзной дороги и, по представленіи обществомъ достаточныхъ удостовѣреній въ томъ, что всѣ долги общества, какъ частные, такъ и казенные, покрыты и что суммы, составлявшія принадлежность Ряжско-моршанской желѣзной дороги и подлежавшія передачѣ Правительству одновременно съ дорогою, дѣйствительно въ казну переданы, обмѣнить акціи общества на 5% правительственныя облигаціи, на основаніяхъ, указанныхъ въ Высочайше утвержденныхъ 26 марта и 14 іюня 1887 г. положеніяхъ Комитета Министровъ, съ объявленіемъ при этомъ обществу, что если оно считаетъ свои интересы нарушенными такимъ производствомъ съ нимъ разсчета за дорогу, то оно не лишается права искать защиты по суду—на общемъ основаніи. Это представленіе Министра финансовъ было удостоено черезъ Комитетъ Министровъ Высочайшаго утвержденія 26 января 1891 года. Произведенный вслѣдствіе сего вызовъ кредиторовъ никакихъ претензій къ обществу не обнаружилъ.

Вслѣдъ за воспослѣдованіемъ этого Высочайшаго повелѣнія, представители общества Ряжско-моршанской желѣзной дороги подали на Высочайшее имя всеподданнѣйшее прошеніе, въ которомъ ходатайствовали о миролюбивомъ разрѣшеніи спорныхъ между обществомъ и Правительствомъ вопросовъ, во избѣжаніе замедленій въ окончаніи разсчетовъ и въ ликвидаціи дѣлъ Общества, въ случаѣ обращенія указанныхъ вопросовъ къ судебному разбирательству. Одновременно съ этимъ, главный акціонеръ общества д. с. с. Поляковъ, въ прошеніи, поданномъ имъ въ Министерство финансовъ, заявилъ, что миролюбивое окончаніе дѣла по выкупу дороги могло бы состояться въ случаѣ согласія Правительства выдать вознагражденіе за дорогу не 5%-ными облигаціями, какъ это предусмотрѣно уставомъ и постановлено Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ отъ 26 января 1891 года, а 4%-ными облигаціями по разсчету 130 р. номинальныхъ въ облигаціяхъ за 100 р. номинальныхъ въ акціяхъ. Министръ финансовъ не призналъ это ходатайство подлежащимъ удовлетворенію, такъ какъ это вызвало бы ежегодное увеличеніе платежей по этимъ облигаціямъ, по сравненію съ платежами по 5%-нымъ облигаціямъ, на 13.118 р. 46 к.; но, въ виду скорѣйшаго и миролюбиваго окончанія дѣла по разсчетамъ за Ряжско-моршанскую желѣзную дорогу, продолжающагося съ 1888 года, нашелъ возможнымъ выдать взамѣнъ 5% облигацій—4%-ныя, но по расчету 120 р. номинальныхъ въ 4% облигаціяхъ за каждую акцію, т. е. черезъ замѣну каждыхъ пяти акцій въ 100 р. кред. каждая шестью правительственными облигаціями, тоже въ 100 р. кред. каждая. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ, 5% непогашенный

акціонерный капиталъ общества обратился бы въ 4% капиталъ въ 3.464.200 р. и ежегодный платежъ 4.40240% интереса и погашенія (61 годъ) составилъ бы 152.507 р. 94 к., т. е. всего на 413 р. 13 к. кред. болѣе платежа по 5% капиталу (152.094 р. 81 к.). По состоявшемуся между министерствами финансовъ и путей сообщенія и Государственнымъ контролемъ соглашенію, это предложеніе Министра финансовъ было сообщено обществу Ряжско-моршанской желѣзной дороги и, по принятіи его обществомъ, Министръ финансовъ вошелъ въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ о производствѣ окончательнаго разсчета съ обществомъ Ряжско-моршанской желѣзной дороги за отчужденную отъ него дорогу, при условіи обмѣна, на указанныхъ основаніяхъ, акцій общества на 4% облигаціи, но съ тѣмъ, чтобы общество внесло Правительству всѣ задержанныя имъ и составляющія принадлежность дороги суммы, въ случаѣ же не представленія обществомъ сихъ суммъ въ опредѣленный срокъ, произвести обмѣнъ акцій общества на облигаціи на точномъ основаніи Высочайше утвержденнаго 26 января 1891 года положенія Комитета Министровъ, т. е. путемъ замѣны каждой акціи 5%-ною облигаціею и съ удержаніемъ купоновъ ближайшихъ сроковъ на погашеніе всѣхъ долговъ общества казнѣ.

Это представленіе Министра финансовъ было утверждено Высочайше утвержденнымъ 18 іюня 1892 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта и, по сообщеніи сего Высочайшаго повелѣнія обществу Ряжско-моршанской желѣзной дороги, общество изъявило согласіе подчиниться указаннымъ условіямъ обмѣна акцій общества на облигаціи.

8. Ряжско-вяземская и Моршанско-сызранская желѣзныя дороги.

Уставы обществъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ Высочайше утверждены 28 апрѣля 1872 года. Срокъ концессіи: Ряжско-вяземской—15 декабря 1955 г., Моршанско-сызранской 12 октября 1955 г. Срокъ выкупа: Ряжско-вяземской 28 апрѣля 1895 г., Моршанско-сызранской—тотъ же срокъ. Протяженіе дорогъ: Ряжско-вяземской 657 в., Моршанско-сызранской 498 в. Основной капиталъ: 1) акціонерный: а) Ряжско-вяземской—7.006.900 р. мет.; б) Моршанско-сызранской—5.614.800 р. мет.; 2) облигаціонный: а) Ряжско-вяземской—21.577.800 р. мет.; б) Моршанско-сызранской—17.973.967 р. мет. Облигаціонный капиталъ общества Ряжско-вяземской желѣзной дороги увеличенъ въ 1873 году (Высочайше утвержденное Положеніе Комитета Министровъ 30 марта 1873 г.) на 827.950 р. мет. Облигаціямъ обоихъ обществъ присвоена абсолютная правительственная гарантія въ 5% интереса и соотвѣтственное сроку концессіи на дорогу погашеніе, при чемъ всѣ облигаціи оставлены за Правительствомъ. Акціямъ обществъ дарована временная правительственная гарантія въ $5^{1}/_{10}$% интереса и погашенія въ теченіи 15 лѣтія со дня утвержденія уставовъ, т. е. по 28 апрѣля 1887 года. Размѣръ правительственной гарантіи по облигаціямъ и акціямъ Ряжско-вяземской желѣзной дороги—1.142.693 р. 25 к. мет. и 357.351 р. 90 к. мет.; по облигаціямъ и акціямъ Моршанско-сызранской желѣзной дороги—916.672 р. 30 к. мет. и

286.354 р. 80 к. мет. Ссуды, отпущенныя въ счетъ увеличенія облигаціонныхъ капиталовъ: обществу Ряжско-вяземской желѣзной дороги 6.923.305 р. 28 к. обществу Моршанско-сызранской желѣзной дороги 2.387.951 р. 85 к.

Переходъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ въ казну состоялся при слѣдующихъ обстоятельствахъ. Какъ выше было указано, при абсолютной правительственной гарантіи облигаціонныхъ капиталовъ этихъ дорогъ, ихъ акціонерные капиталы пользовались лишь временной гарантіей въ теченіе первыхъ 15 лѣтъ послѣ утвержденія уставовъ. Срокъ этой временной гарантіи истекалъ 28 апрѣля 1887 года. Между тѣмъ, эксплуатація Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ, при всемъ различіи въ степени ихъ доходности, далеко не давала необходимыхъ денежныхъ средствъ на уплату процентовъ по капиталамъ обществъ, и владѣльцы акцій получали доходъ исключительно изъ суммъ, отпускавшихся Государственнымъ Казначействомъ по гарантіи акцій.

Вслѣдствіе сего, еще за три года до наступленія срока окончанія гарантіи, а именно въ 1884 году, владѣльцы большинства акцій Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ, изыскивая средства къ поднятію доходности этихъ дорогъ и надѣясь на возможность улучшенія условій ихъ эксплуатаціи въ случаѣ соединенія въ рукахъ одного общества всей желѣзнодорожной линіи отъ Вязьмы до Сызрани, вошли съ ходатайствомъ къ Правительству о сліяніи Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ въ одно предпріятіе, съ передачей соединенному обществу, по ея выкупѣ въ казну, Ряжско-моршанской желѣзной дороги и съ продолженіемъ гарантіи соединеннаго акціонернаго капитала. Возбужденный этимъ ходатайствомъ вопросъ восходилъ въ 1887 году на обсужденіе Комитета Министровъ, который, Высочайше утвержденнымъ 24 марта 1887 года положеніемъ, отклонилъ предположеніе о сліяніи на указанныхъ основаніяхъ въ одно предпріятіе Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ.

Въ виду такого исхода ихъ ходатайства, представители владѣльцевъ акцій названныхъ дорогъ, амстердамскіе банкиры Лилманъ, Розенталь и К°, обратились къ Правительству съ новымъ ходатайствомъ объ оказаніи акціонерамъ помощи пріобрѣтеніемъ отъ нихъ акцій въ казну, съ выдачею за двѣ акціи, каждая стоимостью въ 125 р. мет., одной гарантированной 3% облигаціи въ 125 р. мет., съ тѣмъ, чтобы теченіе процентовъ по этимъ новымъ облигаціямъ, погашаемымъ въ продолженіе сроковъ концессій на дороги, началось съ 28 апрѣля 1887 года, т. е. съ того времени, когда прекратится теченіе процентовъ по акціямъ. При этомъ представители акціонеровъ объяснили, что приведенныя условія составляютъ крайній предѣлъ уступокъ, на которыя могутъ идти акціонеры обществъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ.

При обсужденіи этого дѣла, Министръ финансовъ остановился на слѣдующихъ соображеніяхъ.

Хотя въ случаѣ принятія предложенія, сдѣланнаго представителями

владѣльцевъ акцій Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ, Правительству и пришлось бы производить ежегодныя уплаты процентовъ и погашенія по новымъ 3%-нымъ облигаціямъ, но уплаты эти, составляющія всего 324.559 р. 14 к. въ годъ, нашли бы себѣ, по мнѣнію Министра финансовъ, полное оправданіе въ тѣхъ вообще выгодахъ, которыя представляетъ для Правительства переходъ въ казну малодоходныхъ, подобно Ряжско-вяземской, требующихъ ежегодно значительныхъ приплатъ по гарантіи, дорогъ, въ результатахъ эксплуатаціи которыхъ Правительство заинтересовано гораздо болѣе самихъ акціонеровъ. Что же касается Моршанско-сызранской желѣзной дороги, то въ виду постоянно возраставшаго валоваго дохода ея, достигшаго въ 1885 году 8.000 р. на версту и возможности, по сравненіи съ другими, находящимися въ сходныхъ условіяхъ, дорогами, дальнѣйшаго его увеличенія, въ особенности же по открытіи Самаро-уфимской желѣзной дороги,—представлялось, по мнѣнію Министра финансовъ, вѣроятнымъ, что Моршанско-сызранская дорога, оставаясь въ частныхъ рукахъ, будетъ выручать нѣкоторый, хотя и небольшой, дивидендъ по акціямъ. Вслѣдствіе сего, пріобрѣтеніе этой дороги въ казну одновременно съ Ряжско-вяземскою желѣзной дорогою несомнѣнно доставитъ казнѣ значительныя выгоды, ибо, по сосредоточеніи въ рукахъ казны всей линіи отъ Сызрани до Вязьмы, меньшая доходность ея западной части будетъ восполняться избыткомъ доходности восточной части, а, главнымъ образомъ, сосредоточеніе въ однѣхъ рукахъ всей названной линіи дастъ возможность направить черезъ Вязьму къ Петербургу и другимъ Балтійскимъ портамъ тѣ грузы, которые слѣдуютъ туда черезъ Москву, направляясь къ этому послѣднему пункту съ Моршанско-сызранской желѣзной дороги по Московско-рязанской и Московско-курской желѣзнымъ дорогамъ, и тѣмъ оживить транзитными грузами Ряжско-вяземскую желѣзную дорогу, что составляетъ главное средство къ поднятію ея доходности. Помимо сего, съ переходомъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ въ казну, сократятся расходы на ихъ центральную и мѣстную администрацію, по приблизительному исчисленію, на 330.000 р. въ годъ, каковая сумма сама по себѣ вполнѣ покроетъ расходы по уплатѣ процентовъ по новымъ облигаціямъ, а также прекратится обмѣнъ вагоновъ между тремя дорогами, чѣмъ будетъ также достигнуто нѣкоторое сокращеніе расходовъ.

Признавъ, на основаніи приведенныхъ соображеній, переходъ въ казну Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ желательнымъ и найдя предложенныя акціонерами условія обмѣна акцій на облигаціи вообще не безвыгодными для казны, Министръ финансовъ, по соглашенію съ Министромъ путей сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ, предложилъ на обсужденіе общихъ собраній акціонеровъ обществъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ слѣдующія главныя условія уступки въ казну этихъ дорогъ: 1) всѣ невышедшія въ тиражъ акціи обществъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ замѣняются гарантированными Правительствомъ 3%-ными облигаціями тѣхъ же дорогъ, причемъ за двѣ акціи, каждая нарицательною стои-

мостью въ 125 руб. мет., выдается одна облигація въ 125 р. м.; дивидендныя свидѣтельства признаются уничтоженными; 2) облигаціямъ этимъ, подлежащимъ сбору съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ, кромѣ 3% интереса, начиная съ 28 апрѣля 1887 года, присваивается погашеніе срокомъ по 2-е января 1956 года; 3) отпущенныя обществамъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ по гарантіи дохода по акціямъ и облигаціямъ суммы слагаются со счетовъ; уплата долговъ по непокрытымъ дефицитамъ отъ эксплуатаціи дорогъ за минувшее время принимается на счетъ казны; погашеніе всѣхъ прочихъ долговъ должно быть произведено изъ средствъ обществъ, и дороги, со всѣмъ ихъ имуществомъ и всѣми капиталами, значащимися по балансамъ на день передачи, переходятъ въ казну совершенно свободными отъ всѣхъ долговыхъ обязательствъ, за исключеніемъ текущихъ разсчетовъ по эксплуатаціи; 4) въ этихъ видахъ Правленія обществъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ производятъ черезъ троекратную публикацію вызовъ кредиторовъ общества съ назначеніемъ на предъявленіе претензій трехмѣсячнаго срока со дня послѣдней публикаціи и съ предвареніемъ, что кредиторы, не заявившіе въ этотъ срокъ своихъ требованій, не будутъ имѣть права на предъявленіе какихъ либо претензій къ казнѣ; если при этомъ окажутся какія либо обязательства обществъ, которыя не будутъ покрыты изъ ихъ средствъ, то соотвѣтственная этимъ обязательствамъ сумма будетъ удержана съ акціонеровъ при обмѣнѣ акцій на облигаціи.

По принятіи этихъ условій общими собраніями акціонеровъ обществъ, Министръ финансовъ, 18 іюня 1888 года, представилъ на уваженіе Комитета Министровъ вопросъ о выкупѣ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ на вышеупомянутыхъ основаніяхъ и при этомъ испрашивалъ разрѣшеніе Комитета, по исполненіи обществами условій относительно вызова кредиторовъ и представленія удостовѣреній въ томъ, что Ряжско-вяземская и Моршанско-сызранская желѣзныя дороги свободны отъ всѣхъ долговыхъ обязательствъ кромѣ текущихъ расходовъ по эксплуатаціи—принять названныя дороги въ казну и произвести обмѣнъ акцій на облигаціи.

Комитетъ Министровъ, въ журналахъ своихъ отъ 28 іюня и 5 іюля 1888 года, признавъ, за состоявшимся выкупомъ Ряжско-моршанской желѣзной дороги, переходъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзной дорогъ въ казну вообще желательнымъ, нашелъ, однако, что окончательное разрѣшеніе вопроса о принятіи или непринятіи условій ихъ уступки можетъ послѣдовать лишь по всестороннемъ обсужденіи финансовой стороны этого дѣла въ Департаментѣ Государственной Экономіи. Посему, не предрѣшая вопроса по существу, Комитетъ Министровъ, въ видахъ точнаго выясненія размѣра тѣхъ суммъ, которыя причитались бы къ выдачѣ изъ казны акціонерамъ обществъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ, въ случаѣ перехода этихъ дорогъ въ казну, и для обезпеченія при этомъ Правительства отъ отвѣтственности по всякимъ частнымъ къ Обществамъ претензіямъ, предоставилъ Министру финансовъ предложить прав-

леніямъ обществъ названныхъ дорогъ сдѣлать вызовъ кредиторовъ общества и затѣмъ, по соглашенію съ Министромъ путей сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ, окончательно выяснить размѣръ тѣхъ суммъ, которыя причитались бы къ выдачѣ изъ казны, въ той или другой формѣ, акціонерамъ обществъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ или ихъ кредиторамъ, и внести свои предположенія черезъ Государственный Совѣтъ на Высочайшее благоусмотрѣніе.

По вызовѣ, на основаніи изложеннаго постановленія Комитета Министровъ, кредиторовъ двухъ обществъ и по разсмотрѣніи всѣхъ предъявленныхъ къ обществамъ претензій, никакихъ долговыхъ обязательствъ, неимѣющихъ источника для ихъ покрытія, не обнаружилось. Поэтому и въ виду данныхъ правленіями общества удостовѣреній въ томъ, что кромѣ представленныхъ ими перечней претензій, общества никакихъ другихъ долговъ не имѣютъ, Министръ финансовъ призналъ, что Ряжско-вяземская и Моршанско-сызранская желѣзныя дороги свободны отъ всѣхъ долговыхъ обязательствъ, кромѣ текущихъ разсчетовъ эксплуатаціи.

По соображеніи всего вышеизложеннаго, Министръ финансовъ по соглашенію съ Министромъ путей сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ, нашелъ, что пріобрѣтеніе въ казну Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ могло быть бы произведено на тѣхъ финансовыхъ условіяхъ, которыя были проектированы имъ въ представленіи въ Комитетъ Министровъ отъ 18 іюня 1888 года, съ тѣмъ, чтобы во время пріема дорогъ была произведена провѣрка удостовѣреній обществъ, что затраты, сдѣланныя на новыя работы, пріобрѣтеніе запасовъ и отчужденіе земель покрываются пріобрѣтеннымъ имуществомъ и исполненными работами и поводомъ къ начетамъ служить не могутъ, и чтобы обмѣнъ акцій на облигаціи былъ произведенъ по окончаніи пріема дорогъ и указанной фактической провѣрки.

Государственный Совѣтъ, не встрѣтивъ, съ своей стороны, препятствій къ пріобрѣтенію Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ въ казну на предположенныхъ Министромъ финансовъ основаніяхъ, внесенное имъ по этому дѣлу представленіе, Высочайше утвержденнымъ 21 іюля 1889 года мнѣніемъ, утвердилъ.

9. Закавказская желѣзная дорога.

Уставъ общества Закавказской желѣзной дороги Высочайше утвержденъ 22 октября 1879 г. Срокъ концессіи 7 іюля 1953 г. Срокъ выкупа 22 октября 1894 г. Протяженіе дороги 980 в. Основный капиталъ: а) акціонерный—7.060.000 р. мет., гарантированъ правительствомъ въ размѣрѣ $5^1/_{10}$% интереса и погашенія; б) облигаціонный—76.831.250 р. мет.; изъ сего капитала 10.590.000 р. гарантированы въ размѣрѣ 5%, 55.651.250 р.—въ размѣрѣ 3%; объ эти суммы реализованы самимъ обществомъ; остальные 10.590.000 р. оставлены правительствомъ за собой и помѣщены частью во 2-й (5%), частью въ 5-й ($4^1/_2$%) выпуски консолидированныхъ облигацій. Кромѣ того, облигаціонный капиталъ подлежалъ увеличенію на сумму разрѣшенной обществу въ счетъ сего капитала ссуды 25.881.966 р. 59 к. Ежегодная гарантія по акціямъ—

360.000 р. мет., по облигаціямъ, реализованнымъ какъ самимъ обществомъ, такъ и при посредствѣ Правительства — 2.986.791 р. 92 к. мет. обществу отпущено по гарантіи акцій и облигацій на 1 января 1888 г.—30.787.853 р. 19 к. мет.

Въ 1886 году правленіе общества Закавказской желѣзной дороги вошло съ Всеподданнѣйшимъ ходатайствомъ о предоставленіи обществу производства работъ по постройкѣ на Сурамскомъ перевалѣ тоннеля, сооруженіе котораго постановлено было произвести распоряженіемъ казны, или же, если просьба эта не будетъ признана подлежащею удовлетворенію—принять Закавказскую желѣзную дорогу въ казну, съ приплатою къ стоимости акцій особо исчисленной правленіемъ суммы. Это всеподданнѣйшее прошеніе было внесено, по Высочайшему повелѣнію, въ Комитетъ Министровъ, который, не признавъ возможнымъ передать обществу работы по прорытію тоннеля, высказалъ, что въ виду экономической, политической и стратегической важности дороги, прорѣзывающей Закавказскій край отъ одного конца въ другой и связывающей два наши южныя моря, переходъ ея въ казну представляется желательнымъ въ скорѣйшемъ времени; съ финансовой же стороны, это не угрожало затрудненіями, въ виду того, что акціонерный капиталъ относительно не великъ по сравненію съ облигаціоннымъ. Поэтому, по мнѣнію Комитета Министровъ, было бы полезно предоставить обществу Закавказской дороги, по созывѣ общаго собранія акціонеровъ, сдѣлать, если оно пожелаетъ, предложеніе объ уступкѣ дороги въ казну.

Вслѣдствіе сего положенія Комитета Министровъ, Высочайше утвержденнаго 11 февраля 1887 года, было созвано 15 апрѣля того же года общее собраніе акціонеровъ, которое предоставило правленію вступить въ переговоры съ Правительствомъ объ уступкѣ дороги въ казну на условіяхъ возможно болѣе выгодныхъ для общества и затѣмъ имѣющее состояться по сему дѣлу соглашеніе правленія съ Правительствомъ представить на утвержденіе новаго общаго собранія акціонеровъ.

При открывшихся вслѣдъ за этимъ переговорахъ выяснилось, что крупный акціонеръ общества Закавказской желѣзной дороги инженеръ Палашковскій, состоявшій въ то же время контрагентомъ общества, производившимъ весьма важныя и имѣвшія государственное значеніе сооруженія на дорогѣ, какъ то: переустройство Сурамскаго перевала (на сумму свыше 2.000.000 р.) и сооруженіе Батумскаго порта (на сумму 3.000.000 р.), ставилъ непремѣннымъ условіемъ продажи казнѣ принадлежавшихъ ему акцій общества Закавказской желѣзной дороги (16.172 шт.) полное возмѣщеніе ему той суммы, въ которую ему обошлась покупка акцій, сверхъ внесенныхъ имъ за эти акціи равнодоходныхъ бумагъ. Сумма эта, по исчисленію Палашковскаго, составляла, вмѣстѣ съ наросшими на нее процентами, 1.562.000 р. Засимъ оказалось, что сумма частныхъ долговъ инженера Палашковскаго и другихъ, состоявшихъ съ нимъ въ компаніи по производству работъ на Закавказской желѣзной дорогѣ лицъ, простиралась до 1.550.000 р., не считая долга, сдѣланнаго подъ залогъ принадлежавшихъ Палашковскому акцій, и что, сверхъ сего, онъ состоялъ долж-

нымъ обществу Закавказской желѣзной дороги по неотработаннымъ авансамъ около 900.000 р. По соображеніи этихъ обстоятельствъ, Управлявшій Министерствомъ финансовъ, принявъ во вниманіе, что столь значительная задолженность контрагента Палашковскаго, въ случаѣ его несостоятельности, могла отразиться крайне неблагопріятно на ходѣ вышеупомянутыхъ государственныхъ сооруженій, принятыхъ на себя контрагентомъ, скорѣйшее окончаніе коихъ весьма важно въ интересахъ общеэкономическихъ и государственныхъ, пришелъ къ заключенію, что было бы вполнѣ согласно съ интересами Правительства пріобрѣсти въ казну Закавказскую желѣзную дорогу, даже при условіи отпуска, сверхъ обмѣна акцій общества на облигаціи, на покрытіе долговъ контрагентовъ, вышеуказанной суммы 1.562.000 р., при условіи, однако, удержанія изъ нея неотработанныхъ контрагентами авансовъ (900.000 р.) и другихъ ихъ долговъ обществу, тѣмъ болѣе, что, по мнѣнію Управлявшаго Министерствомъ финансовъ, представлялось полное основаніе ожидать, что дорога эта, поставленная, по переходѣ ея въ казну, въ болѣе правильныя и нормальныя условія, въ скоромъ времени, быстрымъ развитіемъ на ней движенія и поднятіемъ ея доходности, возмѣститъ казнѣ сдѣланное при выкупѣ пожертвованіе. Но такъ какъ, тѣмъ не менѣе, выдача упомянутой суммы 1.562.000 р. составляла бы значительную жертву для государственнаго казначейства, то Управлявшій Министерствомъ финансовъ находилъ необходимымъ, чтобы обмѣнъ акцій на облигаціи былъ произведенъ на такихъ условіяхъ, которыя могли бы, до извѣстной степени, сбалансировать это пожертвованіе. Въ этихъ видахъ признано было возможнымъ произвести обмѣнъ акцій общества на облигаціи, съ тѣмъ, чтобы за каждую 5% акцію въ 125 р. мет. (стоившую по современному биржевому курсу 193 р. кр.) была выдана 4% облигація, нарицательною стоимостью въ 140 р. мет., погашаемая къ тому же сроку, что и акціи (7 іюля 1953 г.). При условіи такого обмѣна, получилось бы, по сравненію съ размѣромъ 5 1/10% гарантіи на акціонерный капиталъ общества — 360.000 р. мет., ежегодное сбереженіе въ 25.600 р. мет., чѣмъ и могли бы быть покрыты отчасти жертвы казны по выдачѣ пособія въ 1.562.000 р. Проектированныя такимъ образомъ, въ главныхъ чертахъ, условія выкупа Закавказской желѣзной дороги были приняты общимъ собраніемъ акціонеровъ, и правленіе общества, по уполномочію общаго собранія, обратилось къ Правительству съ ходатайствомъ о выкупѣ на этихъ условіяхъ дороги въ казну.

Представляя 17 іюня 1888 г. вопросъ о выкупѣ, на приведенныхъ основаніяхъ, Закавказской желѣзной дороги въ казну на уваженіе Комитета Министровъ, Министръ финансовъ полагалъ установить слѣдующія главныя условія выкупа: 1) всѣ еще невышедшія въ тиражъ погашенія акціи общества Закавказской желѣзной дороги замѣняются 4%-ными облигаціями той же дороги, при чемъ за каждую 5% акцію въ 125 р. мет. нар. выдается одна 4% облигація въ 140 р. мет. нар.; выданныя же, взамѣнъ погашенныхъ акцій, дивидендныя свидѣтельства признаются уничтоженными; облигаціямъ этимъ присвоивается правительственная гарантія въ 4% интереса и погашеніе срокомъ по 7 іюля 1953 г.; 2) контрагенту по производству работъ на дорогѣ инженеру Палашковскому назначается въ пособіе для разсчета по его долгамъ

1.562.000 р., съ тѣмъ, чтобы изъ этого пособія была удержана вся сумма выданныхъ ему, но еще непогашенныхъ ко времени производства расчета авансовъ — въ окончательное погашеніе сихъ авансовъ, а равно были удержаны изъ этого пособія всѣ долги контрагента обществу по разсчетамъ за произведенныя работы, которые не будутъ погашены причитающимися самому контрагенту отъ общества суммами, и чтобы лишь остальная засимъ сумма пособія подлежала выдачѣ Палашковскому; 3) отпущенныя Правительствомъ обществу по гарантіи дохода его капиталовъ суммы слагаются со счетовъ; долгъ общества по непокрытому дефициту отъ эксплуатаціи дороги, а также и нѣкоторыя затраты общества по произведеннымъ работамъ, въ суммѣ около 85.000 р., принимаются на счетъ казны; засимъ Закавказская дорога переходитъ въ казну свободною отъ всѣхъ долговыхъ обязательствъ, кромѣ текущихъ разсчетовъ по эксплуатаціи, со всѣмъ значащимся по балансамъ на день передачи имуществомъ и всѣми капиталами, въ томъ числѣ запаснымъ и оборотнымъ и всѣми могущими оказаться остатками отъ основного и дополнительнаго капиталовъ; если же на обществѣ окажутся какія либо обязательства, для выясненія каковаго вопроса производится вызовъ кредиторовъ общества, и если эти обязательства не будутъ покрыты обществомъ изъ его средствъ, то необходимая на покрытіе долговъ общества сумма будетъ взыскана съ акціонеровъ при обмѣнѣ акцій на облигаціи; 4) по выясненіи результатовъ вызова кредиторовъ и по представленіи правленіемъ общества удостовѣренія въ томъ, что Закавказская дорога свободна отъ всѣхъ долговъ и обязательствъ, кромѣ текущихъ разсчетовъ по эксплуатаціи, а также по представленіи контрагентами общества подписокъ о томъ, что они обязуются не возбуждать ни къ обществу, ни къ Правительству никакихъ претензій по заключеннымъ съ ними на производство работъ контрактамъ, — произвести на вышеуказанныхъ (пп. 1 и 2) основаніяхъ обмѣнъ акцій на облигаціи, выдать инженеру Палашковскому пособіе и принять Закавказскую дорогу въ распоряженіе казны.

Комитетъ Министровъ, подобно тому, какъ это было имъ постановлено при разсмотрѣніи представленія о переходѣ въ казну Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской желѣзныхъ дорогъ и на основаніи тѣхъ же соображеній, не входя въ разсмотрѣніе дѣла по существу, Высочайше утвержденнымъ 2 іюля 1888 года положеніемъ призналъ необходимымъ сдѣлать вызовъ кредиторовъ Общества Закавказской желѣзной дороги и предоставить Министру финансовъ, по соглашенію съ Министромъ путей сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ, окончательно выяснить размѣръ тѣхъ суммъ, которыя причитались бы къ выдачѣ изъ казны акціонерамъ общества Закавказской желѣзной дороги или ихъ кредиторамъ и внести свои предположенія черезъ Государственный Совѣтъ на Высочайшее благоусмотрѣніе.

Во исполненіе этого положенія Комитета Министровъ, былъ сдѣланъ вызовъ кредиторовъ общества, причемъ результатъ вызова такихъ претензій, которыя подлежали бы удержанію съ акціонеровъ общества, судя по тѣмъ даннымъ, которыя были представлены въ Министерство финансовъ, не обнаружилъ.

Но, при представленіи результатовъ вызова, уполномоченные общимъ со-

браніемъ акціонеровъ общества Закавказской желѣзной дороги для веденія съ Правительствомъ переговоровъ о переходѣ дороги въ казну сдѣлали слѣдующія заявленія: 1) что, въ виду поднятія вексельнаго курса въ теченіи времени, истекшаго со времени соглашенія о замѣнѣ акцій общества 4%-ными облигаціями, цѣна этихъ послѣднихъ значительно понизилась; кромѣ того, реализація этихъ облигацій представится для акціонеровъ весьма затруднительною, такъ какъ, въ виду обложенія ихъ 5% сборомъ съ доходовъ, нельзя разсчитывать на выгодное ихъ помѣщеніе за границею, въ Россіи же эти облигаціи, какъ металлическія цѣнности, имѣющія вообще крайне ограниченное обращеніе, также не могутъ быть выгодно помѣщены; вслѣдствіе этого уполномоченные не считали себя въ правѣ подписать окончательное соглашеніе съ Правительствомъ до полученія новыхъ полномочій общаго собранія акціонеровъ; 2) одинъ изъ уполномоченныхъ, инженеръ Палашковскій, заявилъ, что во время испрошенія имъ, при первоначальномъ соглашеніи о переходѣ Закавказской дороги въ казну, пособія въ суммѣ 1.562.000 руб., этой суммой покрывались всѣ его частные долги; съ того же времени положеніе его дѣлъ значительно ухудшилось и нынѣ, по покрытіи его долговъ обществу Закавказской желѣзной дороги и потерь при продажѣ 4% облигацій (для выкупа находящихся въ залогѣ его акцій), изъ означеннаго пособія не останется никакихъ суммъ на уплату его частныхъ долговъ. Въ виду грозящей ему опасности быть объявленнымъ несостоятельнымъ должникомъ, послѣдствіемъ чего могла бы быть новая отсрочка въ пріемѣ Закавказской желѣзной дороги въ казну, Палашковскій ходатайствовалъ о томъ, чтобы, сверхъ пособія въ 1.562.000 руб., Правительство пріобрѣло отъ него 13.400 акцій не посредствомъ обмѣна ихъ на 4% облигаціи, а на наличныя деньги, по 196 руб. за акцію, и чтобы прочія, принадлежащія частнымъ лицамъ, акціи были замѣнены не 4% облигаціями въ 140 руб. мет., а 5% облигаціями равной съ акціями нарицательной стоимости (125 руб. мет.); въ случаѣ отклоненія Правительствомъ покупки акцій по цѣнѣ 196 руб., Палашковскій просилъ о соотвѣтственномъ увеличеніи пособія.

Изложенныя ходатайства были представлены на усмотрѣніе Государственнаго Совѣта, который, принявъ во вниманіе, что, съ одной стороны, все болѣе и болѣе развивавшееся на Закавказской желѣзной дорогѣ движеніе требовало учрежденія хорошо организованной администраціи, правильно понимающей интересы дороги и прилагающей всѣ заботы къ быстрому и своевременному удовлетворенію текущихъ потребностей эксплуатаціи, а также къ безостановочному производству и своевременному окончанію всѣхъ работъ по усиленію провозоспособности дороги, что, съ другой стороны, администрація этой дороги совершенно не удовлетворяла указаннымъ условіямъ, вслѣдствіе чего Государственное казначейство, торговля и промышленность несли огромныя потери,—нашелъ скорѣйшій переходъ Закавказской желѣзной дороги въ казну не только желательнымъ, но неотложно необходимымъ и поэтому Высочайше утвержденнымъ 20 апрѣля 1889 г. мнѣніемъ положилъ: принадлежавшія инженеру Палашковскому и состоявшія въ залогѣ въ Государственномъ банкѣ 13.400 акцій общества Закавказской желѣзной дороги принять

въ собственность казны въ уплату выданной подъ эти акціи ссуды *); отпустить обществу Закавказской желѣзной дороги правительственное воспособленіе въ 1.562.000 р. для выдачи этой суммы контрагенту общества, инженеру Палашковскому съ соблюденіемъ проектированнаго въ представленіи Министра финансовъ въ Комитетъ Министровъ отъ 17 іюня 1888 г. по предмету выдачи этого пособія порядка; указанные въ пунктѣ 3 того же представленія долги общества Закавказской желѣзной дороги принять на счетъ казны, принять Закавказскую дорогу со всѣмъ ея имуществомъ и капиталами и произвести обмѣнъ всѣхъ непогашенныхъ акцій общества на 5%-ныя правительственныя облигаціи равной нарицательной стоимости.

10. Тамбово-козловская желѣзная дорога.

Уставъ общества Тамбово-козловской желѣзной дороги утвержденъ 8 октября 1869 г. Срокъ концессіи 22 декабря 1954 г. Срокъ выкупа—22 декабря 1889 года. Протяженіе 68 в. Основный капиталъ: а) акціонерный 3.596.000 р. кред., состоитъ изъ 35.960 негарантированныхъ акцій, изъ коихъ къ 1 января 1890 г. оставалось въ обращеніи 35.361 акція на 3.536.100 кред. нар., б) облигаціонный 320.000 ф. ст. или 2.000.000 р. мет.; гарантированъ ($5^1/_{12}$%) Тамбовскимъ и Козловскимъ уѣздными земствами, годовой платежъ процентовъ и погашенія—101.666 р. 67 к. мет. На 1 января 1890 г. оставалось непогашенныхъ облигацій на 311.800 ф. ст. или 1.948.750 р. мет. нар. На тотъ же срокъ общество состояло должнымъ Правительству по ссудамъ 1.647.649 р. кред.

Вопросъ о пріобрѣтеніи Тамбово-козловской желѣзной дороги былъ возбужденъ въ первый разъ въ 1885 г.; въ то время эксплуатировавшее эту дорогу общество предложило уступить дорогу Правительству при условіи выдачи за каждыя четыре акціи общества трехъ 4% облигацій, нарицательной стоимостью въ 125 р. каждая, съ тѣмъ, чтобы оборотный капиталъ поступилъ въ распоряженіе акціонеровъ, а запасный—въ распоряженіе Правительства. Такъ какъ, во время возбужденія этого ходатайства, 4% облигаціи въ 125 р. мет. стоили около 150 р. кред., то просимая за акціи общества цѣна составляла 112 р. 50 к. кред. за акцію въ 100 р. кред.

Комитетъ Министровъ, на обсужденіе котораго восходило это предложеніе общества Тамбово-козловской желѣзной дороги, нашелъ указанную цѣну акцій преувеличенною, но, признавъ вообще переходъ дороги въ казну желательнымъ, Высочайше утвержденнымъ 16 января 1886 г. положеніемъ, предоставилъ Министрамъ путей сообщенія и финансовъ войти съ акціонерами названнаго общества въ переговоры относительно условій уступки Правительству акцій общества, по цѣнѣ, соотвѣтствующей дѣйствительной стоимости дороги.

*) Акціи Палашковскаго, за обращеніемъ, въ погашеніе части ихъ капитальной стоимости, истекшаго въ то время купона, состояли въ залогѣ въ Государственномъ банкѣ по цѣнѣ 176 р. 91 к. за акцію. Но такъ какъ цитируемымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта положено было покрыть окончательно изъ запаснаго капитала общества и ни съ Палашковскаго, ни съ общества не требовать возмѣщенія произведенныхъ изъ кассовыхъ средствъ дороги расходовъ по залогу акцій въ суммѣ 233.507 р. 45 к., то слѣдовательно, акціи Палашковскаго обошлись казнѣ по 194 р. 35 к. $\left(176\text{ р. }91\text{ к.} + \frac{233.507\text{ р. }45\text{ к.}}{13.400}\right)$.

Во исполненіе этого Высочайшаго повелѣнія, по взаимному соглашенію Министровъ путей сообщенія и финансовъ, обществу Тамбово-козловской желѣзной дороги было сдѣлано предложеніе объ уступкѣ принадлежавшей ему дороги казнѣ, съ уплатою по 86 р. за акцію въ 100 р. нар. и при условіи, что общество передастъ Правительству запасный и оборотный капиталы и сдастъ дорогу свободною отъ всѣхъ долговыхъ обязательствъ. Условія эти акціонерами приняты не были и переговоры съ ними были прерваны.

Въ февралѣ 1890 года предсѣдатель правленія общества Тамбово-козловской желѣзной дороги вошелъ въ Министерство финансовъ съ ходатайствомъ о пріобрѣтеніи дороги въ казну и, по соглашенію, состоявшемуся между Министерствомъ финансовъ и уполномоченной для сего общимъ собраніемъ акціонеровъ общества коммиссіей, образованной изъ акціонеровъ и правленія общества, были выработаны слѣдующія главныя основанія выкупа этой дороги:

а) Невышедшія въ тиражъ погашенія акціи общества Тамбово-козловской желѣзной дороги, нарицательной стоимости въ 100 р. кред., замѣняются 4% правительственными облигаціями равной нарицательной стоимости; теченіе процентовъ по этимъ облигаціямъ начинается съ 1 января 1890 г.; погашеніе ихъ производится по особому плану разъ въ годъ въ теченіе всего концессіоннаго срока на дорогу, причемъ послѣдняя выплата будетъ произведена 2 января 1955 г. Дивидендныя акціи объявляются уничтоженными, б) Правительство принимаетъ на себя уплату $5^1/_{12}$% по выпущеннымъ обществомъ облигаціямъ на 2.000.000 р. мет., согласно условіямъ выпуска облигацій; в) Тамбово-козловская желѣзная дорога должна быть передана Правительству свободною отъ всякихъ обязательствъ, кромѣ текущихъ разсчетовъ по эксплуатаціи, со всѣмъ имуществомъ и со всѣми капиталами, въ томъ числѣ запаснымъ и оборотнымъ, согласно балансу на 1 января 1890 г., съ тѣми въ этомъ балансѣ измѣненіями, которыя послѣдуютъ ко дню передачи; г) изъ предположеннаго обществомъ къ выдачѣ акціонерамъ за 1888 г. дивиденда, распредѣленіе котораго было задержано Правительствомъ, общество вноситъ Правительству 68.408 р. 80 коп., которые подлежали взносу въ казну въ уплату процентовъ и погашенія по отпущеннымъ обществу изъ казны ссудамъ и были излишне выданы въ дивидендъ акціонерамъ; д) дивидендъ за 1889 г. будетъ подлежать выдачѣ акціонерамъ не прежде, какъ по обревизованіи Правительствомъ отчета за этотъ годъ; е) Немедленно вслѣдъ за разрѣшеніемъ, въ установленномъ порядкѣ, вопроса о переходѣ Тамбово-козловской желѣзной дороги въ казну, дорога эта переходитъ въ казенное управленіе. Вмѣстѣ съ тѣмъ, правленіе общества производитъ вызовъ въ трехмѣсячный срокъ кредиторовъ общества и если въ этотъ срокъ по долгамъ общества, не относящимся къ текущимъ разсчетамъ эксплуатаціи и не значащимся по балансамъ, претензій предъявлено не будетъ, то, по провѣркѣ отчета, баланса и описей общества за 1889 годъ, акціи будутъ обмѣнены на облигаціи; если же на обществѣ окажутся претензіи, то при обмѣнѣ удерживается соотвѣтствующая сумма, причемъ, въ случаѣ удержанія облигацій, каждая облигація въ 100 р. кред. нар. принимается въ разсчетъ по 80 р. кред. дѣйств.

Въ представленіи по сему дѣлу въ Комитетъ Министровъ, Министръ

финансовъ высказалъ, что достигнутая вышеизложеннымъ соглашеніемъ цѣна за акціи, по соображенію съ современнымъ курсомъ 4% облигацій, составляетъ 82 р. за акцію въ 100 р. нар. Такимъ образомъ, цѣна эта значительно ниже той, которая была предложена обществу за эти акціи въ 1886 году (86 р.). Сверхъ того, по проектированнымъ нынѣ условіямъ перехода Тамбово-козловской желѣзной дороги въ казну, общество возмѣщаетъ Правительству изъ дивиденда акціонеровъ за 1888 г. долгъ въ 68.408 р. 80 к. и передаетъ Правительству свой запасный капиталъ, наличность котораго на 1 января 1890 г. составляла 40.852 р. 64 к., какъ бы въ возмѣщеніе прочихъ своихъ долговъ. При такомъ положеніи дѣла, приведенныя выше условія выкупа Тамбово-козловской желѣзной дороги не только соотвѣтствуютъ, по мнѣнію Министра финансовъ, дѣйствительной стоимости дороги, но представляютъ, кромѣ того, значительныя для казны выгоды. Въ виду сего, представляя на благоусмотрѣніе Комитета Министровъ изложенныя выше, одобренныя Министромъ путей сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ и принятыя Обществомъ Тамбово-козловской желѣзной дороги основанія перехода этой дороги въ казну, Министръ финансовъ полагалъ принять безотлагательно Тамбово-козловскую желѣзную дорогу, со всѣмъ ея имуществомъ, въ распоряженіе казны, не ожидая обмѣна акцій на облигаціи; возложить на правленіе общества немедленно сдѣлать вызовъ кредиторовъ общества, съ предвареніемъ ихъ, что незаявившіе въ трехмѣсячный срокъ своихъ претензій теряютъ право предъявлять къ казнѣ какія либо требованія по долгамъ общества и, по повѣркѣ отчетовъ общества, произвести обмѣнъ акцій на облигаціи.

Комитетъ Министровъ, принявъ во вниманіе, что желательность пріобрѣтенія Тамбово-козловской желѣзной дороги въ казну признана уже положеніемъ Комитета Министровъ, удостоившимся Высочайшаго утвержденія 16 января 1886 года, и найдя проектированныя Министромъ финансовъ условія перехода этой дороги для казны выгодными, а предположенный способъ выкупа отъ акціонеровъ принадлежавшихъ имъ акцій вполнѣ соотвѣтственнымъ, — положилъ: на приведеніе въ исполненіе заключенія Министра финансовъ по этому дѣлу испросить Высочайшее соизволеніе. Это положеніе Комитета Министровъ Высочайше утверждено 30 іюля 1890 г.

11. Курско-харьково-азовская желѣзная дорога.

Уставъ общества Курско-харьково-азовской желѣзной дороги Высочайше утвержденъ 7 ноября 1869 г. Срокъ концессіи — 85-лѣтній со дня открытія движенія на дорогѣ — 23 декабря 1954 г. Срокъ выкупа 23 декабря 1889 г. Протяженіе — 763 вер. Основный капиталъ: а) акціонерный — 12.971.000 р. мет., б) облигаціонный — 38.913.000 р. мет. Всему основному капиталу присвоена правительственная гарантія въ $5^{1}/_{12}$% интереса и погашенія. За произведенною въ 1889 г. конверсіею облигаціоннаго капитала общества и выпускомъ въ 1890 г. дополнительныхъ облигацій, основный капиталъ общества опредѣлился: а) акціонерный — въ 12.971.000 р. мет., изъ коихъ къ 1 января 1890 г. имѣлось дивидендныхъ акцій на 11.036.500 р. мет. *) и непогашенныхъ — на 1.934.500 р. мет., б) облигаціонный — въ 58.916.774 р. мет. и 18.203.400 р. кред. Полный

размѣръ гарантіи по капиталамъ общества — 2.671.424 р. 08 к. мет. и 827.436 р. кред. Чистый доходъ за послѣднее семилѣтіе, по отчетамъ правленія общества составлялъ: въ 1884г.—4.554.058 р., 1885 г. — 4.997.928 р., 1886 г. — 4.568.631 р., 1887 г. — 5.505.350 р., 1888 г. — 4.958.617 р., 1889 г.—5.064.003 р., 1890 г. 5.016.082 р.

На основаніи устава общества Курско-харьково-азовской желѣзной дороги, срокъ, съ котораго Правительство получало право выкупить дорогу, наступилъ 23 декабря 1889 года. Еще въ началѣ этого года, Министръ путей сообщенія, указывая на постоянное изъ года въ годъ увеличеніе валовыхъ сборовъ Курско-харьково-азовской желѣзной дороги и опасаясь, что, при нѣкоторомъ улучшеніи вексельнаго курса, дорога эта будетъ вырабатывать дивидендъ на акціи, что повыситъ выкупную за дорогу ренту, находилъ своевременнымъ выкупить Курско-харьково-азовскую желѣзную дорогу въ казну. Хотя и Министръ финансовъ, и Государственный Контролеръ присоединились къ этому мнѣнію Министра путей сообщенія, но дальнѣйшее движеніе дѣла о выкупѣ было остановлено необходимостью закончить предварительно производившуюся въ то время конверсію облигацій общества Курско-харьково-азовской желѣзной дороги, а также окончательно разрѣшить вопросъ о выпускѣ, для урегулированія разсчетовъ казны съ обществомъ, дополнительнаго облигаціоннаго капитала общества. Такимъ образомъ, представленіе о выкупѣ Курско-харьково-азовской желѣзной дороги въ казну было внесено въ Комитетъ Министровъ лишь 5 декабря 1890 года.

Комитетъ Министровъ, признавъ вполнѣ своевременнымъ воспользоваться предоставленнымъ Правительству, по уставу общества Курско-харьково-азовской желѣзной дороги и наступившимъ 23 декабря 1889 года правомъ выкупить эту дорогу въ казну, Высочайше утвержденнымъ 24 декабря 1890 года положеніемъ, постановилъ: произвести выкупъ Курско-харьково-азовской желѣзной дороги на основаніи ея доходности за семилѣтній періодъ времени съ 1884 по 1890 гг. включительно, принять дорогу въ казну, по возможности, въ началѣ 1891 года и, по вызовѣ кредиторовъ общества и обревизованіи его отчетности за 1885—1891 гг. включительно, представить на уваженіе и разрѣшеніе Государственнаго Совѣта разсчетъ выкупной за дорогу ренты и условія ея выдачи обществу.

Разсчетъ выкупной суммы за Курско-харьково-азовскую дорогу во время составленія настоящаго очерка еще не произведенъ, такъ какъ ревизія отчетности правленія общества по эксплуатаціи дороги, необходимая для точнаго уясненія счетовъ общества и составленія взаимныхъ разсчетовъ между обществами и казною, вслѣдствіе сложности дѣла и большаго количества подлежавшихъ провѣркѣ документовъ, еще не закончена.

---

*) Изъ первоначальнаго акціонернаго капитала общества Курско-харьково-азовской желѣзной дороги въ 12.971.000 р. мет., акціи на 11.000.000 р. мет. были депонированы въ Государственномъ банкѣ и подъ обезпеченіе этихъ акцій, гарантированныхъ Правительствомъ, были выпущены обществомъ облигаціи; при конверсіи же капиталовъ общества, означенныя депонированныя акціи признаны уничтоженными и замѣнены дивидендными свидѣтельствами.

12. Либаво-роменская желѣзная дорога.

Уставъ общества Либаво-роменской желѣзной дороги Высочайше утвержденъ 20 мая 1877 г. Срокъ концессіи 29 іюля 1955 года. Срокъ выкупа 20 мая 1892 г. Протяженіе 1.192 в. Основный капиталъ: а) акціонерный, негарантированный, 7.116.703 руб. мет., б) облигаціонный 51.731.285 руб. мет.; всѣ облигаціи оставлены за Правительствомъ; размѣръ гарантированнаго дохода (5$^{1}/_{10}$%) по облигаціямъ—2.644.857 руб. 16 коп. мет. Долгъ общества Правительству по ссудамъ—2.021.449 руб. 16 коп.; по задержанному чистому доходу, обращенному на дополнительныя работы и поставки и на покрытіе дефицита Ландварово-роменскаго участка за 1880 годъ—2.565.934 р. 78 к.; начислено на эти суммы процентовъ на срокъ 1 января 1889 г.—5.170.419 р. 49 к. Отпущено обществу по гарантіи облигацій по 1 января 1889 г., съ процентами, 31.495.603 руб. 94 коп. мет.

Общество Либаво-роменской желѣзной дороги было образовано присоединеніемъ къ Ландварово-роменской желѣзной дорогѣ Либавской линіи. Сліяніе этихъ двухъ дорогъ состоялось на основаніи Высочайше утвержденнаго 20 февраля 1876 года положенія Комитета Министровъ. Въ этомъ комитетскомъ положеніи были установлены условія сліянія, перешедшія затѣмъ въ уставъ соединеннаго общества. При этомъ, въ виду того, что совершенная бездоходность Либавской линіи имѣла своей причиной неустройство Либавскаго порта, Правительство признало, необходимымъ принять мѣры къ улучшенію этого порта и, для окончанія работъ по улучшенію, подлежавшихъ производству за счетъ казны, въ уставѣ соединеннаго общества былъ указанъ пятилѣтній срокъ, съ предоставленіемъ обществу вести отдѣльное счетоводство по Либавской дорогѣ какъ въ теченіи этихъ пяти лѣтъ, такъ и въ теченіи трехъ лѣтъ по окончаніи работъ, но при этомъ было оговорено, что во всякомъ случаѣ, не далѣе, чѣмъ черезъ 8 лѣтъ со времени сліянія дорогъ, должно быть введено общее счетоводство по всей Либаво-роменской линіи. Между тѣмъ, вслѣдствіе неоднократнаго измѣненія плана портовыхъ сооруженій, устройство Либавскаго порта, ко времени истеченія этого 8-лѣтняго срока, осталось въ большей части неосуществленнымъ, такъ что общество Либаво-роменской желѣзной дороги, обязанное съ 1 января 1885 года ввести общее по дорогѣ счетоводство, лишилось возможности пользоваться по своимъ акціямъ дивидендомъ, который шелъ полностію на покрытіе недоборовъ по эксплуатаціи Либавской линіи.

При такомъ положеніи дѣла, представитель иностраннаго синдиката, пріобрѣвшаго въ 1881 году большинство акцій общества Либаво-роменской желѣзной дороги, банкиръ Закъ неоднократно обращался къ Правительству съ ходатайствами, сначала о предоставленіи акціямъ участія въ чистомъ доходѣ предпріятія наравнѣ съ облигаціями, а по отклоненіи этого ходатайства—о пріобрѣтеніи дороги въ казну. Послѣднее ходатайство по этому предмету заключалось въ предложеніи о покупкѣ въ казну акцій общества посредствомъ замѣны каждыхъ пяти акцій на нарицательную сумму 625 руб. мет. четырьмя 4%-ными облигаціями на нарицательную сумму 400 р. кр.

Предложеніе это подвергалось разсмотрѣнію въ Министерствахъ финансовъ и путей сообщенія и Государственномъ Контролѣ, причемъ Министръ финансовъ высказалъ, что пріобрѣтеніе Либаво-роменской желѣзной дороги въ казну представляется, по его мнѣнію, желательнымъ, такъ какъ въ случаѣ перехода въ казну этой дороги, составляющей естественный и кратчайшій путь для вывоза черезъ Либаву хлѣбныхъ грузовъ Полтавской, Черниговской, Харьковской и Курской губерній, въ рукахъ Правительства будетъ находиться непрерывная желѣзнодорожная линія отъ Николаева до Либавы, что дастъ Правительству возможность поднять доходность всей этой линіи. Значеніе этого перехода усиливается еще тѣмъ, что Либаво-роменская дорога на протяженіи своемъ встрѣчается съ двумя магистральными линіями Полѣсскихъ дорогъ и поэтому съ пріобрѣтеніемъ ея въ казну сѣть казенныхъ дорогъ получитъ большую законченность. Кромѣ того, судя по даннымъ послѣднихъ лѣтъ, доходность Либаво-роменской желѣзной дороги, можетъ, при улучшеніи условій ея эксплуатаціи или при нѣкоторомъ улучшеніи вексельнаго курса, повыситься настолько, что чистый доходъ ея покроетъ не только всѣ расходы по оплатѣ процентовъ по капиталамъ и ссудамъ, но и доставитъ нѣкоторый дивидендъ по акціямъ. По этимъ соображеніямъ и принявъ во вниманіе, что, въ случаѣ обмѣна акцій Либаво-роменской желѣзной дороги на облигаціи на испрашиваемыхъ банкиромъ Закомъ основаніяхъ, ежегодный платежъ по симъ облигаціямъ на сумму 4.554.700 руб. кр. составитъ 190.122 руб. и что расходъ этотъ, по всей вѣроятности, покроется сокращеніемъ расходовъ на ея эксплуатацію и возможнымъ увеличеніемъ ея доходности, Министръ финансовъ нашелъ предложеніе банкира Зака небезвыгоднымъ для Правительства.

Государственный Контролеръ и Министръ путей сообщенія хотя признавали пріобрѣтеніе Либаво-роменской желѣзной дороги въ казну желательнымъ и находили основанія къ оказанію акціонерамъ общества нѣкотораго воспособленія при переходѣ дороги, высказали, однако, что въ виду близкаго наступленія (20 мая 1892 года) срока выкупа дороги, когда Правительство получитъ возможность пріобрѣсти эту дорогу безъ всякой приплаты за акціи, предполагаемый обмѣнъ акцій общества на правительственныя облигаціи могъ бы быть осуществленъ лишь какъ актъ Монаршей милости и снисхожденія, а не какъ договоръ о выкупѣ, совершенный въ интересахъ казны.

По объявленіи объ этомъ представителю акціонеровъ общества Либаво-роменской желѣзной дороги, банкиръ Закъ въ январѣ 1890 г. вошелъ съ всеподданнѣйшимъ на Высочайшее Имя прошеніемъ о пріобрѣтеніи въ казну акцій общества.

Это всеподданнѣйшее прошеніе было внесено Министромъ финансовъ, по Высочайшему повелѣнію, въ Комитетъ Министровъ. Въ представленіи по этому дѣлу, Министръ финансовъ, въ дополненіе къ вышеприведеннымъ соображеніямъ, объяснилъ, что общество Либаво-роменской желѣзной дороги приведено въ затруднительное финансовое положеніе вслѣдствіе неустройства Правительствомъ Либавскаго порта; что, между тѣмъ, устройство этого порта послужило главнымъ основаніемъ, побудившимъ общество Ландварово-роменской желѣзной дороги присоединить къ своей линіи совершенно бездоходную Либавскую дорогу. Съ другой стороны, со вступленіемъ въ дѣло настоящихъ

акціонеровъ, пріобрѣвшихъ акціи общества въ 1881 году, доходность дороги, благодаря энергичному и умѣлому веденію эксплуатаціи, значительно повысилась, такъ что въ теченіе 1882—1889 гг. Правительству было внесено на уплату процентовъ по облигаціямъ около 20 милліоновъ рублей, что слѣдовало, по мнѣнію Министра финансовъ, всецѣло приписать заботамъ акціонеровъ къ упорядоченію эксплуатаціи дороги, выразившемуся не только въ увеличеніи валовыхъ сборовъ, но и въ сокращеніи расходовъ. Признавая, такимъ образомъ, съ одной стороны, переходъ въ казну Либаво-роменской желѣзной дороги вполнѣ желательнымъ, и находя, съ другой стороны, основаніе къ оказанію акціонерамъ общества снисхожденія при покупкѣ отъ нихъ акцій, Министръ финансовъ полагалъ возможнымъ произвести выкупъ Либаво-роменской желѣзной дороги на слѣдующихъ условіяхъ: за каждыя пять акцій, каждая въ 125 р. мет. нар., выдаются четыре 4% правительственныя облигаціи, каждая въ 100 р. кред. нар.; облигаціямъ этимъ присвоивается, кромѣ 4% интереса, начиная съ 1 января 1890 г., погашеніе срокомъ на 81 годъ; суммы, отпущенныя обществу по гарантіи его облигаціоннаго капитала, слагаются со счетовъ; уплата долга по непокрытому дефициту отъ эксплуатаціи принимается на счетъ казны; засимъ дорога переходитъ въ казну со всѣмъ значащимся по балансамъ на день передачи имуществомъ и всѣми капиталами, свободною отъ всѣхъ обязательствъ, кромѣ текущихъ разсчетовъ эксплуатаціи; въ случаѣ же если на обществѣ, по производствѣ вызова его кредиторовъ, окажутся сверхъ того какіе либо долги, то они будутъ подлежать удержанію изъ выкупной за акціи суммы; обмѣнъ акцій на облигаціи производится по выясненіи результатовъ правительственной ревизіи отчетовъ правленія общества за время по 1 января 1890 г., на производство каковой ревизіи назначается годовой срокъ со времени представленія Обществомъ отчета за 1889 г. (Представленіе Министра финансовъ отъ 21 апрѣля 1890 года).

Обсуждая это представленіе, Комитетъ Министровъ, прежде всего, указалъ на исключительно важное значеніе для нашей отпускной торговли Либаво-роменской желѣзной дороги, дающей круглый годъ незамерзающій выходъ въ Балтійское море и представляющей звено непрерывнаго рельсоваго пути между Чернымъ и Балтійскимъ морями и поэтому призналъ выкупъ этой дороги, имѣющей также не малое политическое и стратегическое значеніе, весьма желательнымъ. Найдя, за симъ, что отсрочка перехода въ казну Либаво-роменской желѣзной дороги до наступленія права Правительства на ея выкупъ, съ цѣлью отобранія этой дороги отъ общества безъ всякаго вознагражденія за акціи, было бы несовмѣстно съ достоинствомъ Правительства, въ особенности же въ виду заслугъ передъ Правительствомъ акціонеровъ общества, упорядочившихъ дѣла дороги и принесшихъ значительныя выгоды Государственному Казначейству, избавивъ его отъ уплаты гарантіи по облигаціямъ на сумму до 20 милліоновъ рублей, Комитетъ Министровъ, въ Высочайше утвержденномъ 12 мая 1890 г. положеніи, высказался въ принципѣ за пріобрѣтеніе въ казну акцій общества Либаво-роменской желѣзной дороги, но съ тѣмъ, чтобы, по производствѣ вызова кредиторовъ общества, финансовая сторона этого дѣла и обсужденіе вопроса о принятіи или непринятіи

испрашиваемыхъ акціонерами условій уступки ихъ акцій былъ представленъ на разрѣшеніе Государственнаго Совѣта. Въ этомъ же смыслѣ высказался и Особый Комитетъ, на обсужденіе котораго, съ Высочайшаго соизволенія, былъ поставленъ принципіальный вопросъ о вознагражденіи акціонеровъ общества Либаво-роменской желѣзной дороги въ случаѣ принятія дороги въ казну.

Въ виду разрѣшенія, такимъ образомъ, въ утвердительномъ смыслѣ принципіальнаго вопроса о выдачѣ Либаво-роменскимъ акціонерамъ вознагражденія по ихъ акціямъ и необнаруженія произведеннымъ во исполненіе Положенія Комитета Министровъ вызовомъ кредиторовъ какихъ либо претензій, подлежавшихъ обращенію въ начетъ на акціонеровъ, Государственному Совѣту предстояло опредѣлить самый размѣръ этого вознагражденія.

Въ представленіи по этому предмету въ Государственный Совѣтъ, Министръ финансовъ объяснилъ, что при условіи замѣны, какъ о томъ ходатайствуетъ представитель акціонеровъ общества, всего непогашеннаго акціернаго капитала на нарицательную сумму 7.116.625 р. мет. 4%-ными облигаціями на нарицательную сумму 4.554.700 р. кред., ежегодный платежъ Правительства по этимъ новымъ облигаціямъ составитъ 190.122 р. 29 к. кред. При сопоставленіи размѣра обязательныхъ платежей по капиталамъ общества, включая платежъ въ 190.122 р. 29 к., а также платежей по правительственнымъ ссудамъ, въ общей суммѣ 2.644.857 р. 16 к. мет. и 407.316 р. 53 к. кред., съ суммами чистаго дохода дороги за послѣдніе отчетные годы, оказывается, что въ виду повышенія вексельнаго курса, а равно послѣдовавшаго улучшенія условій развитія движенія на дорогѣ (работы по устройству Либавскаго порта, по оборудованію Либавской дороги, устраненіе тарифныхъ препятствій), вышеуказанная сумма обязательныхъ платежей можетъ быть въ предстоящіе годы покрыта, даже съ нѣкоторымъ избыткомъ, чистымъ доходомъ дороги, достигшимъуже въ 1888 г. 4.156.146 р., а въ 1889 г., не смотря на неблагопріятный урожай и усиленныя работы по смѣнѣ рельсовъ, всетаки составлявшимъ 3.234.890 р. Поэтому Министръ финансовъ находилъ небезвыгоднымъ для Правительства пріобрѣсти въ казну Либаво-роменскую желѣзную дорогу за вышеуказанную сумму 4.554.700 р., съ сохраненіемъ остальныхъ условій, поименованныхъ въ представленіи его въ Комитетъ Министровъ отъ 21 апрѣля 1890 года.

Государственный Совѣтъ, по разсмотрѣніи представленія Министра финансовъ, Высочайше утвержденнымъ 18 апрѣля 1891 г., мнѣніемъ положилъ: принять Либаво-роменскую желѣзную дорогу въ казну безотлагательно, не ожидая обмѣна акцій на облигаціи, каковой обмѣнъ произвести на проектированныхъ Министромъ финансовъ основаніяхъ, съ тѣмъ лишь измѣненіемъ, чтобы теченіе процентовъ по имѣющимъ замѣнить акціи облигаціямъ было назначено съ 1 января 1892 года.

13. Орловско-грязская желѣзная дорога.

Концессія на сооруженіе Орловско-грязской желѣзной дороги Высочайше утверждена 22 апрѣля 1868 г. Срокъ концессіи: участокъ Грязи-Елецъ 30 августа 1949 г., участокъ Елецъ-Орелъ—13 августа 1951 г. Срокъ вы-

купа 22 апрѣля 1888 года. Протяженіе дороги 289 в. Основный капиталъ, за произведенною въ 1887 и 1889 гг. конверсіею капиталовъ общества, состоялъ: а) акціонерный — изъ акцій, гарантированныхъ Правительствомъ, на 21.500 р. кр.*) и акцій негарантированныхъ на 3.493.900 р. кр., б) облигаціонный—изъ гарантированныхъ облигацій на 59.250.200 герм. мар., 4.812.700 р. кред. и 3.813.542 р. мет. Полный размѣръ $5^1/_{10}$% гарантіи по капиталамъ общества, по курсу современному выкупу дороги (сентябрь 1891 г.), составлялъ 1.679.539 р. кред. Чистый доходъ за 7 послѣднихъ лѣтъ, по отчетамъ общества: 1885 г.—976.352 р. 1886 г.— 904.254 р. 1887 г. — 1.503.396 р. 1888 г.— 1.445.053 р., 1889 г. — 790.425 р. 1890 г. — 520.089 р., 1891 г. — 663.658 р.

Вопросъ о выкупѣ Орловско-грязской желѣзной дороги разсматривался еще въ началѣ 1888 года; но дѣлу этому не было дано въ то время дальнѣйшаго движенія сначала въ виду возбужденнаго правленіями обществъ Орловско-грязской и Грязе-царицынской желѣзныхъ дорогъ ходатайства о сліяніи этихъ двухъ дорогъ, а затѣмъ вслѣдствіе производившейся въ 1889 году конверсіи облигацій общества Орловско-грязской желѣзной дороги.

Въ началѣ 1890 года конверсія облигацій общества Орловско-грязской желѣзной дороги была закончена; въ это же время было обсуждено вышеуказанное ходатайство правленія общества о соединеніи эксплуатируемой имъ дороги съ Грязе-царицинскою. Сліяніе этихъ двухъ дорогъ на проектированныхъ обществами условіяхъ было признано для Правительства невыгоднымъ и было отклонено, послѣ чего былъ снова поставленъ на очередь вопросъ о выкупѣ Орловско-грязской желѣзной дороги въ казну. При разсмотрѣніи этого дѣла въ подлежащихъ вѣдомствахъ, были высказаны слѣдующія соображенія: значительное увеличеніе въ 1887 и 1888 гг. чистаго дохода дороги, поднявшагося съ 904.254 р. въ 1886 г. до 1.503.396 р. въ 1887 г. и 1.445.053 р. въ 1888 г., даетъ основаніе ожидать подобнаго же увеличенія и въ предстоящіе годы; такимъ образомъ, при нѣкоторомъ улучшеніи вексельнаго курса, дорога въ недалекомъ будущемъ можетъ чистымъ своимъ доходомъ покрыть свои обязательные платежи, составляющіе, какъ выше указано, при курсѣ 1 р. 50 к. за 1 р. мет.,—1.679.539 р. кред. и выработать нѣкоторый дивидендъ, который, въ случаѣ выкупа, пришлось бы капитализировать и капитализированную сумму выдать акціонерамъ единовременно или же выплачивать имъ дивидендъ во все время концессіоннаго срока; выкупъ же дороги въ 1891 году не вызвалъ бы никакихъ приплатъ со стороны казны и могъ бы быть произведенъ замѣной гарантированныхъ акцій равноцѣнными правительственными облигаціями. На основаніи этихъ соображеній, Министръ путей сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ представленіе о выкупѣ Орловско-грязской желѣзной дороги въ казну, причемъ представилъ на благоусмотрѣніе Комитета и ходатайство акціонеровъ общества о выдачѣ имъ при выкупѣ нѣкотораго вознагражденія по негарантированнымъ акціямъ.

*) Первоначально въ основномъ капиталѣ числилось гарантированныхъ акцій на 3.021.500 р. кред., но затѣмъ подъ обезпеченіе акцій на 3.000.000 р., депонированныхъ въ Государственномъ банкѣ, были выпущены обществомъ облигаціи; акціи же, на основаніи Высочайше утвержденнаго 5 іюня 1887 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, уничтожены и замѣнены дивидендными свидѣтельствами.

Комитетъ Министровъ, признавъ выкупъ Орловско-грязской желѣзной дороги въ казну полезнымъ, ходатайство же общества о выдачѣ вознагражденія за негарантированныя акціи подлежащимъ обсужденію Государственнаго Совѣта,—Высочайше утвержденнымъ, 16 ноября 1891 года, положеніемъ, постановилъ: произвести 1 января 1892 года выкупъ Орловско-грязской желѣзной дороги на основаніяхъ, указанныхъ въ Высочайше утвержденной 22 апрѣля 1868 г. и измѣненной по Высочайше утвержденному 29 февраля 1888 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, концессіи *), принять дорогу въ казну 1 января 1892 года и, по вызовѣ кредиторовъ общества и обревизованіи его отчетности по эксплуатаціи дороги, произвести разсчетъ съ обществомъ за принятую отъ него дорогу и представить этотъ разсчетъ, равно какъ и условія выдачи обществу выкупной суммы, на уваженіе и разрѣшеніе Государственнаго Совѣта **).

14. Варшавско-тереспольская желѣзная дорога.

Договоръ на уступку (концессія) Варшавско-тереспольской желѣзной дороги частной компаніи и уставъ общества этой дороги Высочайше утверждены $^{9}/_{21}$ октября 1864 г. Срокъ концессіи — 75 лѣтъ со дня открытія движенія—6 сентября 1942 г. Срокъ выкупа—6 октября 1887 года. Протяженіе 192,5 в. Основной капиталъ: а) акціонерный — 5.200.000 р. мет., б) облигаціонный—5.064.800 р. мет. Всему этому капиталу присвоена правительственная гарантія въ размѣрѣ $5^{1}/_{12}\%$ интереса и погашенія. Полный размѣръ гарантіи — 526.807 р. 50 к. мет. Въ счетъ этой гарантіи обществу отпущено по 1 января 1891 г. 5.893.121 р. 33 к. кр. и начислено процентовъ на эту сумму по тотъ же срокъ 3.648.667 р. 85 к. кр. Долгъ общества Правительству по ссудамъ, отпущеннымъ на устройство втораго пути, на усиленіе перевозочныхъ средствъ дороги и заготовленіе воинскихъ приспособленій, составлялъ къ 1 января 1891 г. по счету капитала — 5.835.129 р. 70 к. и по счету процентовъ — 3.040.769 р. 42 к. Чистый доходъ за послѣднее семилѣтіе по отчетамъ правленія: 1885 г. — 500.600 р., 1886 г. — 396.556 р., 1887 г.— 473.523 р., 1888 г.—419.428 р., 1889 г.—575.552 р., 1890 г.—739.735 р., 1891 г.—700.028 р.

Въ виду важнаго, въ политическомъ, стратегическомъ и экономическомъ отношеніяхъ, значенія Варшавско-тереспольской желѣзной дороги, составляющей послѣдній участокъ рельсоваго пути, соединяющаго Москву съ Варшавою, вопросъ о переходѣ этой дороги въ казну былъ возбужденъ Министромъ путей сообщенія тотчасъ же по наступленіи права Правительства на ея выкупъ. Пріобрѣтеніе этой дороги въ казну представлялось, по указанію Министра путей сообщенія, тѣмъ болѣе настоятельнымъ, что дорога эта, не смотря

*) Измѣненіе заключается въ томъ, что при опредѣленіи выкупной цѣны, гарантированный доходъ, принимается въ суммѣ, равной дѣйствительному количеству гарантированныхъ акцій—21.500 р. кр., тогда какъ въ концессіи гарантированный акціонерный капиталъ опредѣленъ въ 3.021.500 р. кр.

**) Ко времени составленія настоящаго очерка, за не окончаніемъ ревизіи отчетовъ, расчетъ выкупной суммы не былъ еще представленъ въ Государственный Совѣтъ.

на весьма благопріятныя условія ея эксплоатаціи, какъ то: дешевизна употреблявшагося для топлива мѣстнаго угля, преобладаніе транзитныхъ грузовъ и др., принадлежала къ числу дорогъ съ наиболѣе высокими эксплуатаціонными расходами, которые, уменьшая чистый доходъ дороги, весьма тяжело ложились на казну, принужденную ежегодно отпускать значительныя суммы по гарантіи капитала общества; съ переходомъ же дороги въ казну, приплаты эти, по мнѣнію Министра путей сообщенія, должны были уменьшиться, такъ какъ чистый доходъ дороги долженъ былъ возрасти какъ вслѣдствіе болѣе бережливаго веденія дѣла, такъ и вслѣдствіе сокращенія расходовъ на большую часть затратъ, производившихся обществомъ на содержаніе центральной и мѣстной администраціи, обходившихся обществу до 300.000 р. въ годъ. Министръ финансовъ и Государственный Контролеръ присоединились къ заключенію Министра путей сообщенія о цѣлесообразности неотлагательнаго выкупа Варшавско-терспольской желѣзной дороги и за симъ, по соглашенію трехъ вѣдомствъ, было поручено особому совѣщанію выяснить вопросъ объ условіяхъ выкупа этой дороги примѣнительно къ установленнымъ по этому предмету въ уступочномъ договорѣ и въ уставѣ общества основаніямъ. Совѣщаніе это пришло къ слѣдующимъ заключеніямъ: 1) такъ какъ средняя сумма чистаго дохода дороги за 1884 — 1890 гг., за исключеніемъ двухъ наименѣе прибыльныхъ лѣтъ (1886 и 1888), составляла 632.754 р. 69 к., т. е. значительно менѣе размѣра ежегодныхъ обязательныхъ платежей общества по акціямъ и облигаціямъ—526.807 р. 50 к. мет., равныхъ, по курсу 1 р. мет. за 1 р. 50 кр.—790.211 р. 25 к. кр., то выкупная рента за дорогу должна составить 5% на весь основный капиталъ общества съ соотвѣтствующимъ погашеніемъ; 2) хотя въ уступочномъ договорѣ и въ уставѣ общества не указано, на чьей обязанности лежитъ уплата процентовъ и погашенія по облигаціямъ послѣ перехода дороги въ казну—на обществѣ или на Правительствѣ, но, принявъ во вниманіе, что облигаціонный капиталъ обезпечивается самою дорогою, вслѣдствіе чего платежи по этому капиталу должны лежать на владѣльцѣ дороги,—совѣщаніе пришло къ убѣжденію, что въ составъ подлежавшей уплатѣ акціонерамъ ренты не должны входить проценты и погашеніе на облигаціонный капиталъ, уплата которыхъ съ выкупомъ дороги перейдетъ на Правительство; помѣщеніе же въ уступочномъ договорѣ постановленія о томъ, что выкупная рента, въ размѣрѣ не ниже 5% съ капитала, *предназначеннаго на сооруженіе и обзаведеніе дороги*, уплачивается до конца срока концессіи обществу и распредѣляется *между акціонерами*, имѣло въ виду предусмотрѣнный въ договорѣ случай составленія основнаго капитала посредствомъ выпуска исключительно однѣхъ лишь акцій; 3) содержаніе административнаго совѣта, который, на основаніи уступочнаго договора, въ теченіе всего времени концессіи завѣдуетъ исключительно лишь распредѣленіемъ между акціонерами выкупной ренты, не можетъ относиться къ обязанностямъ казны; 4) особой оплатѣ Правительствомъ, при переходѣ дороги въ казну, можетъ подлежать лишь то движимое имущество общества, которое было пріобрѣтено не на эксплуатаціонныя средства дороги, ибо все пріобрѣтенное за счетъ этого

источника уже оплачено Правительствомъ въ суммѣ выданной обществу гарантіи; изъ бывшихъ въ его распоряженіи данныхъ, совѣщаніе не усмотрѣло, чтобы общество владѣло движимымъ имуществомъ или подвижнымъ составомъ, пріобрѣтенными не на эксплуатаціонныя средства, въ виду чего все это имущество и подвижной составъ должны перейти въ казну безъ всякой платы; оплатѣ же можетъ подлежать лишь то имущество, относительно котораго будетъ доказано, что оно пріобрѣтено на собственныя средства акціонеровъ.

Изложенное заключеніе Совѣщанія было признано Министерствами путей сообщенія и финансовъ и Государственнымъ контролемъ правильнымъ, и засимъ вопросъ о переходѣ Варшавско-тереспольской желѣзной дороги въ казну, на выработанныхъ Совѣщаніемъ главныхъ основаніяхъ, былъ представленъ 19 марта 1892 года, на благоусмотрѣніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта. Соединенное Присутствіе Высочайше утвержденнымъ 18 апрѣля 1892 г. положеніемъ опредѣлило: произвести съ 1 іюня 1892 г. выкупъ Варшавско-тереспольской желѣзной дороги на основаніяхъ, указанныхъ въ Высочайше утвержденныхъ $^{9}/_{21}$ октября 1864 г. договорѣ на уступку этой дороги въ пользованіе частной компаніи и въ уставѣ общества Варшавско-тереспольской желѣзной дороги, принять съ 1 іюня 1892 г. Варшавско-тереспольскую желѣзную дорогу въ казну со всѣмъ ея движимымъ и недвижимымъ имуществомъ и всѣми денежными суммами; по выясненіи результатовъ вызова кредиторовъ общества и по обревизованіи отчетовъ правленія общества за время по 1-е іюня 1892 года, представить Соединенному Присутствію объ утвержденіи условій выдачи обществу выкупной ренты и затѣмъ произвести съ обществомъ разсчетъ за принятую въ казну дорогу, съ тѣмъ: а) чтобы акціи общества были обмѣнены на правительственныя бумаги, по которымъ будетъ выплачиваться акціонерамъ рента; затѣмъ, какъ акціи, такъ равно и дивидендныя свидѣтельства (прибыльныя акціи), выданныя взамѣнъ вышедшихъ въ тиражъ акцій, будутъ подлежать уничтоженію и всѣ вообще отношенія акціонеровъ къ предпріятію дороги прекращаются; б) чтобы при опредѣленіи выкупной за дорогу ренты, изъ валовыхъ доходовъ за 1885—1891 гг. *) были вычтены издержки по эксплуатаціи дороги, а равно суммы, требовавшіяся въ эти годы на платежи процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу общества и по выданнымъ въ счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала ссудамъ, платежи по каковымъ капиталамъ и по ссудамъ, съ поступленіемъ дороги въ казну, перейдутъ на обязанность Правительства, и в) чтобы содержаніе административнаго совѣта не было относимо къ обязанностямъ казны. Ко времени составленія настоящаго очерка, сроки для вызова кредиторовъ общества и обревизованія его отчетности еще не истекли, поэтому разсчетъ выкупной суммы Соединенному Присутствію представленъ не былъ.

*) Соединенное Присутствіе указало, что въ виду перехода дороги въ казну лишь съ 1 іюня 1892 года, для разсчета выкупной ренты долженъ быть принятъ въ соображеніе семилѣтній періодъ 1885—1891 гг.

Приложеніе 13-е.

Указъ Правительствующему Сенату

объ учрежденіи Общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго села, съ продолженіемъ до Павловска, 15 Апрѣля 1836 г.

По указу Его Императорскаго Величества, Правительствующій Сенатъ слушали предложеніе Господина Министра Юстиціи, Тайнаго Совѣтника и Кавалера Дмитрія Васильевича Дашкова, что Г. Главноуправляющій Путями Сообщенія и публичными зданіями, сообщилъ ему, Г. Министру, что при всеподданнѣйшемъ докладѣ его, отъ 15-го минувшаго Марта, онъ имѣлъ счастіе повергнуть на Высочайшее благоусмотрѣніе Государя Императора проектъ положенія объ учрежденіи общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго села съ продолженіемъ до Павловска. Статсъ-Секретарь Танѣевъ, отношеніемъ отъ 21 того мѣсяца, увѣдомилъ его, что Его Императорское Величество изволилъ изъявить Высочайшее соизволеніе на приведеніе упомянутаго положенія въ исполненіе, но съ тѣмъ, чтобы право пользоваться обществу пространствомъ на 100 саж. вдоль по дорогѣ для разныхъ устройствъ не распространять на всю длину Артиллерійскаго поля. Въ то же время Его Величество Высочайше повелѣть соизволилъ: обязать учредителей желѣзной дороги особою подпискою имѣть на паровыхъ экипажахъ колокольчики, или другіе предвѣщательные знаки, и не допускать пріѣзжающихъ въ С.-Петербургъ по желѣзной дорогѣ выходить изъ экипажей на разстояніи между заставою сего города, въ которую они въѣдутъ, и конторою, гдѣ будутъ осматриваться виды ихъ, а также увѣдомить о томъ С.-Петербургскаго Военнаго Генералъ-Губернатора, для непремѣннаго съ его стороны наблюденія за точнымъ исполненіемъ сихъ возлагаемыхъ на учредителей обязанностей. О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи онъ, Г. Министръ Юстиціи, предлагая Правительствующему Сенату, для зависящихъ отъ него распоряженій, приложилъ и упомянутое положеніе. Приказали: О семъ Высочайшемъ Его Императорскаго Величества повелѣніи, съ приложеніемъ печатныхъ экземпляровъ положенія объучрежденіи общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго села, съ продолженіемъ до Павловска, для свѣдѣнія и должнаго до кого касаться можетъ исполненія, послать указы къ Г. Главноуправляющему Путями Сообщенія и публичными зданіями, С.-Петербургскому Военному Генералъ-Губернатору, въ здѣшнее Губернское Правленіе, ко всѣмъ гг. Министрамъ, Московскому Военному Генералъ-Губернатору, Военнымъ Губернаторамъ, Управляющимъ и Гражданскою частью, Генералъ-Губернаторамъ и Градоначальникамъ, въ Губернскія и Областныя Правленія, Правительства, Войсковыя Канцеляріи и Присутственныя мѣста, въ Святѣйшій же Правительствующій Синодъ, во всѣ Департаменты Правительствующаго Сената и Общія оныхъ Собранія сообщить свѣдѣнія и припечатать въ Сенатскихъ Вѣдомостяхъ. Въ слѣдствіе чего означеннаго положенія прилагается при семъ одинъ экземпляръ. Апрѣля 15 дня 1836 года.

Именный Высочайшій указъ

Правительствующему Сенату объ учрежденіи особаго комитета и строительной коммиссіи для устройства С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги, 1 февраля 1842 года.

Въ безпрерывномъ попеченіи Нашемъ объ улучшеніи сообщеній въ имперіи, Мы еще за нѣсколько лѣтъ предъ симъ, обративъ вниманіе на тѣ пользы, кои принесло учрежденіе желѣзныхъ дорогъ во многихъ иностранныхъ земляхъ, Повелѣли комитету министровъ войти въ разсмотрѣніе бывшихъ по сему предположеній, и послѣдствіемъ таковаго разсмотрѣнія было: возложеніе на главныя управленія путей сообщенія и горныхъ инженеровъ дальнѣйшаго собиранія свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ иностранныхъ, дабы опредѣливъ мѣру достоинства сихъ путей для Россіи, наилучшее ихъ у насъ примѣненіе и удобнѣйшее техническое исполненіе,—воспользоваться потомъ безъ излишнихъ пожертвованій всѣми выгодами сего новаго способа сообщенія.

Сообразно началу сему, посланы были избранныя со стороны обоихъ главныхъ управленій лица, для ближайшаго на мѣстѣ изученія лучшихъ желѣзныхъ путей заграничныхъ; по осмотрѣ же, такимъ образомъ, почти всѣхъ дорогъ сего рода въ Европѣ и Америкѣ, лицамъ этимъ поручено было составить, обще съ нѣкоторыми изъ первыхъ учредителей желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, соображеніе объ устроеніи подобнаго пути между С.-Петербургомъ и Москвою.

Нынѣ, по разсмотрѣніи и разностороннемъ обсужденіи, въ личномъ присутствіи Нашемъ, сего соображенія, признавъ за благо даровать отечеству Нашему сообщеніе, котораго устроеніе хотя и сопряжено съ значительными расходами, но обѣщаетъ государству выгоды многоразличныя, и соединитъ обѣ столицы какъ-бы во едино,—Мы положили возвести желѣзную дорогу отъ С.-Петербурга до Москвы и, по примѣру другихъ державъ, возвести опую на счетъ казны, дабы удержать постоянно въ рукахъ правительства и на пользу общую сообщеніе, столь важное для всей промышленной и дѣятельной жизни государства.

Съ сею цѣлью, Мы, для устройства С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги, учредили въ непосредственной отъ Насъ зависимости особый комитетъ, подъ предсѣдательствомъ любезнѣйшаго сына Нашего, его императорскаго высочества Цесаревича Наслѣдника, изъ главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями, министра финансовъ, министра государственныхъ имуществъ, министра внутреннихъ дѣлъ, генералъ-адъютантовъ: графа Бенкендорфа, графа Орлова, графа Левашева, графа Клейнмихеля, генералъ-лейтенанта Дестрема, его императорскаго высочества герцога Лейхтенбергскаго, генералъ-маіора Чевкина, и состоящаго въ должности шталмейстера при любезнѣйшей дочери Нашей, великой княжнѣ Ольгѣ Николаевнѣ, графа Бобринскаго.

Поручивъ этому комитету всѣ главныя распоряженія по сему дѣлу, равно наблюденіе за правильнымъ его довершеніемъ, сходно особому положенію, которое отъ Насъ дано будетъ, Мы съ тѣмъ вмѣстѣ Повелѣли: изъ нѣкоторыхъ членовъ комитета образовать строительную коммиссію, которой поручить ближайшій надзоръ за сооруженіемъ, всѣ распорядительныя мѣры и самое производство работъ по особому помянутому выше положенію, имѣющему быть составленнымъ въ комитетѣ.

Предсѣдателемъ этой строительной коммиссіи Мы назначили генералъ-адъютанта графа Бенкендорфа, а членами: генералъ-адъютанта графа Клейнмихеля, генералъ-лейтенанта Дестрема, его императорское высочество герцога Лейхтенбергскаго, генералъ-маіора Чевкина, графа Бобринскаго и инженеръ-полковниковъ: Крафта и Мельникова.

Сверхъ того при комитетѣ и коммиссіи Повелѣли Мы быть тремъ членамъ отъ купечества, по выбору, собственно для совѣщаній, съ симъ сословіемъ нужныхъ.

Вмѣстѣ съ таковыми распоряженіями Мы возложили на министра финансовъ приготовленіе потребныхъ, на возведеніе желѣзнаго пути между столицами, денежныхъ способовъ, отдѣльно отъ обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ.

Постановивъ такимъ образомъ первыя мѣры къ начатію дѣла, по обширности и пользѣ своей истинно народнаго, и желая, чтобы избраннымъ Нами для совершенія онаго лицамъ преподаны были соотвѣтственныя исполнительныя средства, Повелѣваемъ правительствующему сенату: всѣмъ правительственнымъ мѣстамъ и лицамъ вмѣнить въ обязанность оказывать, учрежденнымъ Нами для устройства С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги комитету и строительной коммиссіи, не токмо законное по требованіямъ удовлетвореніе, но и всякое зависящее отъ нихъ содѣйствіе, сословія-же владѣльческія и промышленныя уѣздовъ между столицами лежащихъ, — пригласить споспѣшествовать равнымъ образомъ, всѣми мѣстными средствами, къ успѣху дѣла на пользу и славу Россіи, съ благословеніемъ Божіимъ, предпринимаемаго.

«НИКОЛАИ».

Приложеніе 15-е.

Высочайшій Рескриптъ,

данный Его Императорскимъ Величествомъ, на Имя Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цесаревича и Великаго Князя Николая Александровича, 17 марта 1891 года.

ВАШЕ ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО!

Повелѣвъ нынѣ приступить къ постройкѣ сплошной черезъ всю Сибирь желѣзной дороги, имѣющей соединить, обильныя дарами природы, Сибирскія области съ сѣтью внутреннихъ рельсовыхъ сообщеній, Я поручаю Вамъ объявить таковую волю Мою, по вступленіи Вами вновь на русскую землю, послѣ обозрѣнія иноземныхъ странъ Востока. Вмѣстѣ съ тѣмъ возлагаю на Васъ совершеніе, въ Владивостокѣ, закладки разрѣшеннаго къ сооруженію, на счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства, Уссурійскаго участка великаго Сибирскаго рельсоваго пути.

Знаменательное участіе Ваше въ начинаніи предпринимаемаго Мною сего истинно народнаго дѣла да послужитъ новымъ свидѣтельствомъ душевнаго Моего стремленія облегчить сношенія Сибири съ прочими частями Имперіи и тѣмъ явить сему краю, близкому Моему сердцу, живѣйшее Мое попеченіе о мирномъ его преуспѣяніи.

Призывая благословеніе Господне на предстоящій Вамъ продолжительный путь по Россіи, пребываю искренно Васъ любящій.

На подлинномъ Собственною Его Императорскаго Величества рукою написано:

«АЛЕКСАНДРЪ».

ЧЕТЫРЕ РѢЧИ,

при торжественномъ открытіи IV сессіи Международнаго желѣзнодорожнаго конгресса въ С. Петербургѣ, 8 (20) августа 1892 г.

I. Рѣчь Управляющаго Министерствомъ путей сообщенія.

Милостивые Государи!

Члены международнаго желѣзнодорожнаго Конгресса, собравшіеся въ Парижѣ въ 1889 г., избрали Петербургъ мѣстопребываніемъ 4-й сессіи сего Конгресса. Выборъ этотъ, встрѣченный живымъ сочувствіемъ русскаго Правительства, Всемилостивѣйше былъ одобренъ Его Императорскимъ Величествомъ.

Начиная съ первой же сессіи международнаго Конгресса, русскіе делегаты имѣли честь принимать въ немъ участіе. Въ настоящее же время на нашу долю выпадаетъ обязанность болѣе активная. Съ чувствомъ величайшаго удовольствія, принимая у себя въ Петербургѣ столь блестящее собраніе, Русское Правительство, слѣдуя стародавнимъ завѣтамъ широкаго и сердечнаго гостепріимства, почтетъ своимъ пріятнымъ долгомъ сдѣлать съ своей стороны все возможное, чтобы пребываніе Ваше въ Россіи оставило въ Васъ хорошее воспоминаніе, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, приложитъ все стараніе, чтобы облегчить задачи Конгресса и обезпечить успѣхъ его работъ.

Мнѣ нечего говорить о значеніи Вашей миссіи и Вашихъ трудовъ, столь богатыхъ уже плодотворными и благодѣтельными результатами. Въ наши дни незачѣмъ уже провозглашать ту общественную истину, что желѣзныя дороги являются однимъ изъ самыхъ могучихъ двигателей цивилизаціи и прогресса и самымъ надежнымъ средствомъ соединять отдѣльные народы, облегчать имъ ознакомленіе другъ съ другомъ и внѣдрять въ нихъ чувства взаимнаго уваженія. Милостивые Государи! Изучать различные вопросы, возникающіе при постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, знакомить другъ друга съ результатами трудолюбивыхъ изысканій дѣятелей различныхъ національностей—это задача, при исполненіи которой все человѣчество съ уваженіемъ и признательностью привѣтствуетъ творческую мысль генія и трудъ рабочаго, приводящаго ее въ исполненіе.

Мнѣ выпала большая честь привѣтствовать Васъ при Вашемъ прибытіи въ Петербургъ. Мы, конечно, и не думаемъ конкуррировать съ Парижемъ, который во время предшествовавшей сессіи, подъ покровомъ всемірной выставки, могъ дать Вамъ возможность принять участіе во всемірномъ празднованіи успѣховъ промышленности и прогресса.

Мы не въ состояніи будемъ предложить Вамъ ничего подобнаго. Мы думаемъ, однако, что страна наша, относительно мало извѣстная иностранцамъ, наши учрежденія и наши желѣзныя дороги—представятъ нѣкоторыя особенности, достойныя Вашего вниманія. Позвольте намъ надѣяться, что Вы не будете сожалѣть о тѣхъ дняхъ, которые Вы проведете въ нашей средѣ.

По недостатку времени я не могу подробно ознакомить Васъ съ исторіей постройки

нашихъ желѣзныхъ дорогъ и развитія сѣти нашихъ рельсовыхъ путей. Первая наша желѣзная дорога отъ Петербурга до Павловска—длиною въ 25 километровъ начата была въ 1836 г. и окончена въ 1838 г. Въ 1842 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе о сооруженіи желѣзнодорожнаго пути между Петербургомъ и Москвой, имѣющаго первостепенное значеніе. Этотъ желѣзнодорожный путь, построенный Правительствомъ, былъ проложенъ согласно предначертаніямъ въ Бозѣ почившаго Государя Императора Николая Павловича—почти по прямой линіи, что, значительно увеличивъ расходы по постройкѣ ея, представило, съ другой стороны, величайшія выгоды при эксплоатаціи этой дороги. Начиная съ этого времени, польза желѣзныхъ дорогъ безповоротно была признана въ Россіи и Правительство намѣтило проектъ цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ, долженствовавшихъ соединять главнѣйшіе пункты нашего отечества. Проектъ этой сѣти желѣзныхъ дорогъ, неоднократно видоизмѣненный согласно обстоятельствамъ, былъ выполненъ частью Правительствомъ, частью акціонерными обществами при помощи и поддержкѣ Правительства;—но вообще во всей области нашего желѣзнодорожнаго дѣла, во всѣхъ экономическихъ и политическихъ вопросахъ, возникавшихъ въ ней, всюду мы находимъ одинъ и тотъ же основной жизненный элементъ всего нашего политическаго и общественнаго строя—благотворный починъ нашего Верховнаго Вождя и Покровителя—Государя Императора.

Что касается технической стороны постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, то въ этомъ отношеніи Россія пользовалась результатами опыта другихъ странъ. Особенно много обязаны мы въ этомъ Франціи. Отъ нея заимствовали мы способы постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ; мало того, отъ нея мы имѣли цѣлый рядъ ученыхъ и практическихъ дѣятелей, которые стали піонерами техническихъ знаній въ Россіи. Мы никогда не забудемъ, что Франція дала намъ двухъ первыхъ главныхъ руководителей въ области путей сообщенія, гг. Деволана и Бетанкура, и что она же сильно способствовала организаціи нашего техническаго образованія, предоставивъ въ наше распоряженіе многихъ профессоровъ, въ томъ числѣ знаменитаго геометра Базэна, который игралъ столь выдающуюся роль при учрежденіи нашего Института Инженеровъ Путей Сообщенія.

Эти сѣмена техническаго образованія, заимствованныя нами отъ западной Европы, пышно расцвѣли на нашей родной почвѣ, благодаря тѣмъ природнымъ способностямъ національнаго характера, которыми отличается русскій труженикъ и работникъ на всѣхъ ступеняхъ общественнаго строя.

Мы имѣемъ въ настоящее время желѣзнодорожную сѣть, длиною въ 32.000 километровъ, мы безъ колебаній приступаемъ къ громадному дѣлу постройки Сибирской желѣзной дороги и не ощущаемъ недостатка въ инженерахъ, знанія которыхъ могли бы удовлетворять наивысшимъ требованіямъ современной техники.

Опытъ иностранныхъ государствъ является для насъ уже не достаточнымъ. Значительное протяженіе нашихъ желѣзныхъ дорогъ и разнообразіе условій, въ которыхъ имъ приходится дѣйствовать, наталкиваютъ нашихъ инженеровъ на путь изысканія новыхъ методовъ и на усовершенствованіе пріемовъ уже существующихъ, для примѣненія ихъ къ столь многоразличнымъ требованіямъ тѣхъ или иныхъ мѣстностей нашего обширнаго отечества.

Приглашая Васъ, милостивые государи, познакомиться съ результатами нашихъ трудовъ, я позволяю себѣ надѣяться, что наши желѣзнодорожные пути могутъ представить для Васъ нѣкоторыя новыя и заслуживающія вниманія особенности.

Съ своей стороны, мы постараемся облегчить Вамъ знакомство съ нашими желѣзнодорожными путями, останавливая Ваше вниманіе на всемъ томъ, что для Васъ можетъ представить интересъ.

Что же касается меня, то я, милостивые государи, считаю долгомъ выразить Вамъ всѣми нами раздѣляемыя чувства нашего сердечнаго удовольствія видѣть Васъ въ нашей средѣ и пожелать Конгрессу присоединить рядъ новыхъ успѣховъ ко всѣмъ тѣмъ успѣхамъ, которые уже увѣнчали труды предшествовавшихъ его сессій.

Имѣю честь объявить четвертую сессію Международнаго конгресса желѣзныхъ дорогъ открытою.

II. Рѣчь г-на Бльнера, Предсѣдателя Международной Коммиссіи желѣзнодорожнаго конгресса.

Ваше Превосходительство, дорогіе товарищи!

Мы поспѣшили отвѣтить на призывъ Россіи, наши руки протянуты къ Вамъ, дорогіе товарищи, для взаимнаго пожатія.

Какъ выразить чувства признательности, которыя насъ заставляетъ испытывать сдѣланный намъ роскошный пріемъ?

Мы позволяемъ себѣ выразить:

Государю Императору, средоточію силы и любви русскаго народа, наше глубочайшее уваженіе и чувства искренней благодарности;

Нашу признательность Правительству, которое такъ хорошо поняло и въ совершенствѣ выполнило Высочайшія предначертанія Монарха;

Нашу благодарность также спеціальному Русскому Комитету, который уже въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ стремится сдѣлать наше пребываніе здѣсь наиболѣе полезнымъ и, сколь возможно, наиболѣе пріятнымъ;

Дружескій, наконецъ, привѣтъ столь выдающимся инженерамъ и дѣятелямъ, которые завѣдываютъ эксплоатаціей русскихъ желѣзныхъ дорогъ и которыхъ мы гордимся назвать своими товарищами.

Государь Императоръ соблаговолилъ призвать насъ засѣдать въ своей столицѣ и наши труды, надѣюсь, докажутъ Его Величеству, что Онъ далъ такимъ образомъ возможность развить многія новыя предположенія и сдѣлать выводы въ высшей степени полезные для желѣзныхъ дорогъ.

Сессія, которую Ваше Превосходительство только-что съ такимъ краснорѣчіемъ объявили открытою, ярко проявитъ вновь раціональность и пользу нашего учрежденія.

Много весьма цѣнныхъ изслѣдованій начнется на Петербургской сессіи такъ же, какъ и въ предыдущія—въ Парижѣ, Миланѣ и въ Брюсселѣ.

Никогда еще наши подготовительныя работы не были такъ значительны и такъ полны.

Большая часть этихъ работъ представляютъ ученыя монографіи относительно предметовъ старательно избранныхъ, а, благодаря добросовѣстнымъ работамъ нашихъ докладчиковъ, пренія будутъ производиться по вопросамъ точно поставленнымъ и вполнѣ освѣщеннымъ.

Коллекція нашихъ докладовъ, имѣющаяся у всѣхъ Васъ, достаточно указываетъ на усидчивый трудъ, который понесли гг. докладчики.

Мы благодаримъ ихъ за интересныя работы, нами уже оцѣненныя, которыя послужатъ для частныхъ справокъ, не только во время текущей сессіи, но еще долгое время въ послѣдствіи.

Эксплоатація желѣзныхъ дорогъ должна удовлетворять не только однѣмъ мѣстнымъ потребностямъ,—желѣзные пути какой-либо страны, доведенные до такихъ же путей страны сосѣдней, простираются на цѣлые континенты и привлекаютъ движеніе пассажировъ и грузовъ съ мѣстъ самыхъ отдаленныхъ.

Являются общія потребности—подвижной составъ долженъ удовлетворять особымъ конструктивнымъ условіямъ,—эксплоатація должна соотвѣтствовать спеціальнымъ требованіямъ разныхъ пробѣгаемыхъ линій — все болѣе и болѣе клонится къ тому порядку, какъ будто бы всѣ линіи подвѣдомственны одному обширному управленію.

Общій нашъ интересъ предписываетъ намъ примѣнять повсюду способы эксплоатаціи наиболѣе совершенные, а потому цѣль нашей ассоціаціи и есть изысканіе этихъ наиболѣе усовершенствованныхъ способовъ.

Вопросы однородные, касающіеся всѣхъ управленій и требующіе общихъ рѣшеній, могутъ быть во всякомъ случаѣ съ большей пользой изслѣдованы въ нашихъ собраніяхъ, гдѣ встрѣчаются выдающіяся лица, принадлежащія по своимъ занятіямъ къ желѣзнодорожному міру.

Наши предыдущія сессіи уже представили намъ доказательства, насколько полезны людямъ, посвятившимъ свои способности, свое время, свою дѣятельность на улучшеніе ввѣренныхъ имъ службъ, взаимное между собою знакомство и обмѣнъ мыслей.

Сколько недоразумѣній можно избѣгнуть этими періодическими встрѣчами! Сколько простыхъ рѣшеній получается въ этихъ собраніяхъ почти интимныхъ людей, живущихъ вдали другъ отъ друга!

Развѣ эти личныя сношенія между желѣзнодорожными дѣятелями всѣхъ націй уже сами по себѣ не оправдываютъ въ достаточной степени пользу нашихъ Конгрессовъ?

Вы несомнѣнно вѣрите, какъ и я, милостивые государи, насколько благотворно закаляются въ средѣ подобной нашей!

Нами всѣми руководитъ одно и тоже желаніе; чувствуя потребность въ усовершенствованіи, всѣ мы идемъ къ одной общей цѣли—*наибольшему благу человѣчества.*

Предыдущія сессіи уже установили между нами солидарность чрезвычайно полезную; открывающаяся сессія скрѣпитъ еще болѣе соединяющіе насъ узы.

Ваше Превосходительство намъ сказали, въ краснорѣчивыхъ и прекрасныхъ выраженіяхъ, какъ возвышенно понимается роль желѣзныхъ дорогъ въ этой обширной Имперіи.

Сколько величія и смѣлости въ этихъ мысляхъ! Развѣ не въ Россіи желѣзный путь точно по волшебству былъ проложенъ черезъ степи?

Развѣ Россія не приступила уже къ дѣлу, чтобы побороть всѣ препятствія, представляемыя Сибирью, и создать сообщеніе обезпеченное и быстрое къ Владивостоку и морямъ Японіи?

Кто-же иниціаторъ этихъ столь великихъ идей? Кто умѣетъ найти и, въ случаѣ надобности, возбудить энергію и самопожертвованіе, необходимыя для исполненія работъ, представляющихъ затрудненія столь «холодныя» и даже приводящія въ уныніе?

Кто въ этой обширной Имперіи указываетъ желѣзнымъ дорогамъ такую высокую, такую цивилизаторскую роль? Кто?

Всероссійскій Императоръ, котораго мы привѣтствуемъ съ энтузіазмомъ.

Да здравствуетъ Государь Императоръ!

III. Рѣчь г-на Альфреда Пикара, Предсѣдателя Департамента публичныхъ работъ, земледѣлія, торговли, промышленности, почтъ и телеграфовъ во Французскомъ Государственномъ совѣтѣ, Главнаго инспектора мостовъ и дорогъ, Члена Совѣщательнаго комитета желѣзныхъ дорогъ, Вицепредсѣдателя Международной Коммиссіи желѣзнодорожнаго конгресса.

Ваше Превосходительство, милостивые государи!

Уважаемый Предсѣдатель Постоянной международной Коммиссіи Желѣзнодорожнаго Конгресса, мой другъ г. Бельперъ, отъ имени государствъ, имѣющихъ здѣсь представителей, только-что выразилъ ихъ глубокую признательность Его Величеству Государю Всероссійскому, соизволившему открыть для IV сессіи Конгресса ворота С.-Петербурга. Слова его, столь возвышенныя и прочувствованныя, точно передали общее чувство всего собранія къ Правительству, администраціямъ и обществамъ желѣзныхъ дорогъ, коимъ мы обязаны столь широкимъ и блестящимъ гостепріимствомъ.—Я желалъ-бы оставить Васъ подъ впечатлѣніемъ и обаяніемъ этихъ блестящихъ рѣчей,

отзвуки коихъ тронули наши сердца. Однако, мнѣ, какъ представителю французскаго Правительства и бывшему Предсѣдателю сессіи 1889 года, выпадаетъ на долю другая обязанность. Не могу не повторить правленіямъ желѣзныхъ дорогъ и инженерамъ этой страны, на сколько Франція была имъ благодарна за то, что они съ такою готовностью отозвались на ея приглашеніе, въ такомъ большомъ числѣ явились въ Парижъ, тамъ трудились для успѣха общаго дѣла и своимъ содѣйствіемъ придали такъ много блеска нашимъ работамъ и нашимъ празднествамъ. Самое задушевное наше желаніе увидѣть ихъ вновь въ томъ же большомъ количествѣ и даже въ большемъ, если возможно, на Всемірной Выставкѣ 1900 года. Такъ мы надѣемся проститься съ XIX-мъ вѣкомъ, изчезающимъ въ вѣчность, и въ тоже время привѣтствовать восходъ новаго столѣтія.

Дорогіе русскіе товарищи, мы съ истинною радостью воспользовались случаемъ, представившимся намъ отдать Вамъ визитъ и отозваться на Вашъ призывъ. Мы прибыли не только привлекаемые выдающимся интересомъ нашихъ періодическихъ собраній, но и, главнымъ образомъ, непреодолимою симпатіею къ спокойному и великому народу, который увѣреннымъ шагомъ идетъ по пути мирнаго развитія промышленнаго прогресса и расширенія своихъ торговыхъ сношеній.

Великая по обширности своей территоріи,—ибо она занимаетъ, болѣе половины Европы и болѣе трети Азіи, великая также по численности своего народонаселенія,—ибо она насчитываетъ болѣе 120 милліоновъ душъ,—Россія не менѣе велика и по благородству характера ея обитателей, по ихъ высокому уму, по рѣшительности, съ которою они приступаютъ къ самымъ колоссальнымъ предпріятіямъ, и по выдержкѣ, съ какою они ихъ осуществляютъ.

Три года тому назадъ г. Верховскій скромно напомнилъ объ участіи французскихъ инженеровъ, имена коихъ намъ дороги, въ постройкѣ первыхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ; еще сейчасъ Его Превосходительство, г. Министръ Путей Сообщенія, С. Ю. Витте, соблаговолилъ, съ присущимъ его высокому сану и личнымъ заслугамъ авторитетомъ, почтить память тѣхъ изъ нашихъ соотечественниковъ, опытность и преданность коихъ когда-то послужили на пользу Россіи. Съ тѣхъ поръ Вы стали вполнѣ самостоятельны! Вы смѣло пошли своимъ путемъ, ученики стали сами учителями.

Ваши тридцать тысячъ съ лишнимъ километровъ желѣзныхъ дорогъ, такъ прекрасно построенныхъ и такъ разумно эксплоатируемыхъ, служатъ лучшимъ свидѣтельствомъ Вашихъ талантовъ и Вашихъ знаній. Намъ уже нечему Васъ учить, намъ остается только смотрѣть, учиться и удивляться.

Теперь вездѣ, въ этомъ обширномъ государствѣ, паровозъ мчится, пересѣкая степи, перевозя цѣлую массу товаровъ, поднимая цѣнность земель, пробуждая отъ вѣковаго сна земныя богатства, развивая промышленность, умножая торговыя сношенія, создавая и питая крупные рынки, быстро увеличивая ростъ портовъ и движеніе по внутреннимъ судоходнымъ путямъ и, наконецъ, разсѣевая повсюду довольство и благосостояніе.

Вы исполнили безчисленныя работы капитальной важности, столь-же замѣчательныя по ихъ полезнымъ результатамъ, какъ и по превзойденнымъ трудностямъ. Постройка нѣкоторыхъ линій была по истинѣ геройскимъ подвигомъ; вскорѣ у Васъ осуществится великій Сибирскій путь, чудное орудіе, которое соединитъ Сѣверъ Европы съ Японскимъ моремъ и Тихимъ океаномъ, и я не отчаяваюсь современемъ присутствовать на новой сессіи въ Петербургѣ, когда Вы, между двумя засѣданіями предложите, въ видѣ развлеченія, небольшую прогулку во Владивостокъ.

Открытіе этой линіи обозначитъ собою новую эру и будетъ признакомъ экономическаго переворота, не имѣющаго себѣ равнаго, а также создастъ Вамъ неизгладимый памятникъ славы и чести.

Страна, которая приступаетъ съ такой отвагой къ столь грандіознымъ сооруженіямъ—само собою должна была стать мѣстомъ собранія одной изъ нашихъ первыхъ сессій. Мы будемъ всѣ стараться сдѣлать эту сессію достойною Правительства, народа и прекраснаго города, гостями коихъ мы состоимъ.

Господа, я предлагаю повторить слова г. Предсѣдателя Международной Коммиссіи:

Да здравствуетъ Его Величество Государь Императоръ! Да здравствуетъ Россія!

IV. Рѣчь генералъ-лейтенанта Петрова, избраннаго въ Прдсѣдатели IV-й сессіи Международнаго желѣзнодорожнаго конгресса.

Милостивые Государи!

Вы соблаговолили избрать меня предсѣдателемъ Вашихъ Общихъ Собраній.

Я преклоняюсь передъ Вашимъ рѣшеніемъ, зная, что оказанною мнѣ высокою честью я обязанъ, какъ Вашему уваженію къ Правительству, которое принимаетъ Васъ здѣсь, такъ и обычной Вашей любезности къ странѣ, въ которой Вы пребываете гостями.

А потому менѣе отъ своего имени, чѣмъ отъ имени моихъ соотечественниковъ русскихъ инженеровъ и желѣзнодорожныхъ дѣятелей, чувствъ признательности коихъ я служу выразителемъ, я считаю своимъ долгомъ принести Вамъ благодарность.

Что касается лично меня, то, оправдывая Вашъ выборъ, лишь сознаніемъ безграничной преданности моей нашему общему дѣлу, я чувствую себя нѣсколько смущеннымъ. И какже не чувствовать смущенія передъ столь блестящимъ собраніемъ, въ которомъ соединились люди съ столь значительными заслугами, по своимъ ученымъ и административнымъ трудамъ, болѣе нежели я достойные Вашего избранія?!

Если при подобныхъ обстоятельствахъ я осмѣливаюсь принять на себя обязанность, которую Вамъ угодно было на меня возложить, то это единственно вслѣдствіе того, что я разсчитываю на Вашу благосклонную снисходительность и имѣю передъ собой вполнѣ намѣченный путь.

Чтобы избѣгнуть непростительныхъ погрѣшностей, мнѣ остается лишь слѣдовать въ дѣлѣ оцѣнки цѣлей, которыхъ долженъ достигнуть Конгрессъ, примѣрамъ моихъ именитыхъ предшественниковъ покойнаго г-на Фассіо, бывшаго главнаго секретаря Бельгійскаго Министерства желѣзныхъ дорогъ, почтъ и телеграфовъ, и присутствующихъ здѣсь: Командора и Сенатора Королевства Итальянскаго Бріоски и г-на Альфреда Пикара, предсѣдателя Департамента Публичныхъ работъ, торговли и промышленности Государственнаго Совѣта Франціи.

Изъ числа этихъ трехъ предсѣдателей, первый уважаемый всѣми нами Фассіо, котораго Г. Пикаръ справедливо назвалъ «Апостоломъ Конгрессовъ»—покинулъ насъ навсегда; смерть пресѣкла и она одна только могла пресѣчь неутомимую дѣятельность этого истиннаго иниціатора Желѣзнодорожныхъ Конгрессовъ, но память объ оказанныхъ имъ услугахъ никогда не исчезнетъ, она останется неразрывно связанною съ исторіею нашихъ трудовъ.

Всѣ тѣ, которые ознакомятся съ протоколами предъидущихъ съѣздовъ и Бюллетенями Международной Коммиссіи, увидятъ съ какимъ глубокимъ знаніемъ предмета подготовлены всѣ доклады, касающіеся вопросовъ, подлежащихъ обсужденію. Не разъ они будутъ восхищены талантомъ, съ которымъ докладчики изслѣдовали и излагали вопросы, осторожность, безпристрастіе, которыя руководили заключеніями, извлеченными изъ преній въ Отдѣлахъ и Общихъ Собраніяхъ.

Эти умозаключенія людей, одаренныхъ большою опытностью и глубокимъ знаніемъ многочисленныхъ отраслей современной науки, основанныя иногда на наблюденіяхъ и опытахъ до того неизвѣстныхъ, представляютъ собою не только свѣдѣнія, имѣющія практическое значеніе для ограниченнаго круга желѣзнодорожныхъ дѣятелей и инженеровъ, но часто представляютъ собою драгоцѣнные матеріалы для развитія физическихъ, экономическихъ и соціальныхъ наукъ.

И въ настоящемъ случаѣ, милостивые государи, мы видимъ выполненными всѣ необходимыя условія для того, чтобы результаты текущей сессіи не оказались ниже

предыдущихъ конгрессовъ. Чтобы убѣдиться въ этомъ, достаточно взглянуть на списокъ представителей, прибывшихъ на Конгрессъ для принятія участія въ его трудахъ.

Нѣкоторыя особенности страны, избранной мѣстомъ засѣданія четвертой сессіи, дадутъ, быть можетъ, средства лучше освѣтить нѣкоторыя особенности вопросовъ, предвидѣнныхъ программой.

Сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ является, конечно, значительно менѣе развитой по отношенію площади Имперіи и числу жителей, чѣмъ въ остальныхъ государствахъ Европы; но ни въ одной странѣ нельзя найти того разнообразія въ условіяхъ мѣстности, климата и экономическихъ особенностей, какъ въ Россіи.

Кромѣ линій, построенныхъ при обыкновенныхъ условіяхъ, имѣются дороги, пересѣкающія громадныя болота, напримѣръ, дороги Полѣсскія, и песчаныя пустыни Средней Азіи; имѣются дороги въ горахъ Урала и Кавказа и дороги въ Финляндіи, приближающіяся къ Сѣверному полюсу значительно болѣе другихъ дорогъ земнаго шара. Едва-ли въ мірѣ есть другая такая страна, какъ Россія, гдѣ бы приходилось бороться съ громадными массами снѣга, влекомаго вѣтромъ на значительныя разстоянія по обширнымъ равнинамъ, пересѣкаемымъ желѣзными дорогами, на сотни километровъ.

Есть много дорогъ, заваленныхъ грузомъ, а также дорогъ, на которыхъ движеніе такъ слабо, что нѣтъ потребности въ ежедневномъ товарномъ движеніи.

Паровозы отапливаются самымъ разнообразнымъ топливомъ: дровами, торфомъ, каменнымъ углемъ различныхъ сортовъ, начиная отъ антрацита и кончая лигнитомъ, и болѣе полумилліона тоннами минеральныхъ остатковъ, получаемыхъ при добычѣ керосина. Континентальный характеръ нашей страны и значительное удаленіе центровъ добычи отъ портовъ, заставляетъ грузъ пробѣгать громадныя пространства.

Положеніе нашей желѣзнодорожной сѣти представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Длина эксплоатируемыхъ дорогъ, включая Финляндію	32.000	клм.
Сѣть финляндскихъ дорогъ	1.875	»
Закаспійская желѣзная дорога	1.433	»
Длина дорогъ Европейской Россіи, за исключеніемъ Финляндіи и Закаспійской дороги	27.700	»
Строющіяся желѣзныя дороги подраздѣляются:		
на дороги нормальной колеи (русскаго типа) около. .	4.000	»
и экономическія (узкоколейныя) до	1.100	»
Въ 1890 г. число пассажиро-километровъ было . . .	5.015.000.000	»
и число тонно-километровъ	14.920.000.000	»

Средній пробѣгъ пассажировъ превзошелъ 107 километровъ, что въ три раза превосходитъ тотъ же пробѣгъ на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ (35 клм.) и въ четыре раза пробѣгъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Средній пробѣгъ грузовъ составилъ около 220 километровъ, т. е. почти вдвое больше средняго пробѣга въ Западной Европѣ.

Среднее число перевезенныхъ пассажировъ на километръ пути въ 1890 году равняется 181.000 чел., тогда какъ въ тоже время въ Германіи перевезено 261.000, а во Франціи 223.000.

Количество перевезенныхъ товаровъ въ среднемъ выразилось цифрою 584.000 тоннъ на километръ пути.

Эта цифра, превосходя число тоннъ на километръ пути, перевезенныхъ германскими дорогами, гдѣ оказалось только 521.000 тоннъ, въ значительной степени превосходитъ размѣръ перевозокъ во Франціи, гдѣ, по статистическимъ даннымъ, перевезено лишь 283.000 тоннъ на километръ.

Одна изъ наиболѣе существенныхъ особенностей нашихъ желѣзныхъ дорогъ заключается въ томъ, что тарифы и распредѣленіе грузовъ на конкуррирующихъ между собою линіяхъ, находятся подъ контролемъ правительства, которое въ теченіи послѣднихъ трехъ лѣтъ совершенно измѣнило постановку этого вопроса.

Не желая злоупотреблять Вашимъ вниманіемъ, я ограничиваюсь этимъ перечисленіемъ главнѣйшихъ чертъ, характеризующихъ состояніе нашей сѣти.

Но прежде, чѣмъ кончить мою рѣчь, я не могу не высказать, что мы, русскіе, глубоко огорчены отсутствіемъ, вслѣдствіе появленія холеры, многихъ изъ нашихъ заграничныхъ товарищей.

Божьею милостью и благодаря энергическимъ мѣрамъ, принятымъ нашимъ Правительствомъ, ходъ эпидеміи пріостановленъ и намъ нечего опасаться, что бѣдствіе приметъ угрожающіе размѣры. Такимъ образомъ мы можемъ работать въ совершенной безопасности и съ прямой увѣренностью, что Петербургскій Конгрессъ по результатамъ, которые онъ достигнетъ, будетъ достойнымъ продолженіемъ Конгрессовъ Брюссельскаго, Миланскаго и Парижскаго.

Предстоящія преній обнаружатъ скорѣе разносторонность, нежели несходство мнѣній.

Мы будемъ стремиться къ полному соглашенію и, поддерживая другъ друга, еще болѣе закрѣпимъ узы соединяющей насъ дружбы, сдѣлавъ ее еще болѣе глубокой и сердечной.

Засимъ я приглашаю Васъ, милостивые государи, приступить къ работамъ, и, дабы дать имъ правильное теченіе, я предлагаю перейдти къ постановкѣ рѣшеній *касательно организаціи Вашего бюро, согласно § 12 нашего положенія.*

РѢЧИ,

произнесенныя въ Императорскомъ Русскомъ Техническомъ Обществѣ въ Октябрѣ 1894 года.

I. Рѣчь Предсѣдателя VIII-го Отдѣла Императорскаго Русскаго Технической Общества, въ засѣданіи VIII-го Отдѣла, 27-го Октября 1894 года.

Милостивые государи!

Сегодняшнее наше засѣданіе не можетъ быть начато по той программѣ, которая была разослана вамъ. Если начало прошлаго засѣданія, 13-го октября, было посвящено воспоминанію объ усопшихъ нашихъ сочленахъ и дѣятеляхъ желѣзнодорожныхъ, то нынѣшнее не можетъ быть начато ни чѣмъ инымъ, какъ словомъ въ память почившаго Великаго Императора (*Всѣ находившіеся въ аудиторіи встали*). Величественный портретъ Его передъ нами, а Его реальный образъ, могучій и милостивый, который мы имѣли счастіе не разъ видѣть въ помѣщеніяхъ нашего Общества, еще совершенно живой въ нашемъ воображеніи. Не мнѣ, конечно, и не съ моимъ неумѣлымъ краснорѣчіемъ можно надѣяться въ краткомъ словѣ выразить все значеніе Его царствованія, да и не мѣсто этому въ засѣданіи спеціальнаго Отдѣла Техническаго Общества,—такая рѣчь должна принадлежать Предсѣдателю Общества въ Общемъ Собраніи его членовъ; по нашимъ же силамъ лишь слабое слово въ сферѣ желѣзнодорожной... Полагаю, однако, что и этой сферы, при сколько нибудь правильной оцѣнкѣ ея частей, будетъ достаточно, чтобы понять великое значеніе минувшаго царствованія для Россіи.

Изъ свѣдѣній, любезно сообщенныхъ мнѣ Начальникомъ Временнаго статистическаго отдѣла Министерства путей сообщенія, видно:

что съ 1881 года по 1893 г. включительно открыто было желѣзныхъ дорогъ, для эксплоатаціи въ вѣдѣніи Министерства путей сообщенія, 8.281 верста, изъ общаго числа бывшихъ въ эксплоатаціи на 1-е января 1894 года 29.507 верстъ;

что въ теченіе 1894 г. по 1 сентября открыты для эксплоатаціи 993 версты;

что къ 1 сентября 1894 года находилось въ постройкѣ 6.965 вер.*) и разрѣшенныхъ къ постройкѣ 1282 вер.**), а всего строившихся и разрѣшенныхъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ было 8.247 верстъ, то есть почти столько же, сколько было открыто для эксплоатаціи съ 1881 по 1893 г.,

и что временная эксплоатація производилась къ 1 сентября 1894 г. на строившихся дорогахъ на протяженіи 1.726,46 вер., то есть почти на четвертой части ихъ протяженія.

Обратимся мысленно къ картѣ Россіи. Начнемъ съ сѣвера.

Долгое время съ этой стороны оставалась единственною Ярославо-вологодская желѣзная дорога. Но мы знаемъ уже, что въ послѣднее время рельсовый путь доведенъ до Казани, что соединеніе Архангельска рельсовымъ путемъ съ Вологдою обезпечено и что взоры правительства обращены и на Мурманъ. Мы слышали, что по направленію къ Мурману производятся изысканія нѣсколькими партіями. Мы знаемъ также, что есть предположеніе о соединеніи Перми—исходнаго пункта для грузовъ сѣвернаго Урала и западной Сибири—съ однимъ изъ пунктовъ Сѣверной Двины и съ Петербургомъ вдоль всего сѣвера Европейской Россіи по кратчайшему направленію.

---

*) Казеннымъ управленіемъ 4211,69 вер. и обществами 2753,37 вер., всего 6.965,06 вер.

**) Казенному управленію 69,50 верстъ и обществамъ 1212,70 вер., всего 1.282,20 вер.

Въ Финляндіи, этой трудолюбивой и скромной странѣ, желѣзныя дороги съ 1881 года мало-по-малу дошли до Улеаборга, проникли по внутреннимъ двумъ направленіямъ до Куопіо и Сердоболя и какъ будто тоже тянутся къ Архангельску и Мурману.

Близь самаго Петербурга въ это же время построилась Портовая вѣтвь Николаевской дороги со станціями Новый портъ и Морская пристань, имѣющими весьма большое значеніе для грузовъ всего Поволжья и даже для нефтяныхъ бакинскихъ грузовъ.

Рига соединилась со Псковомъ и въ ближайшемъ будущемъ предстоитъ продолженіе этой линіи на Бологое, что дастъ волжскимъ, камскимъ и уральскимъ грузамъ новый путь къ морю.

Желѣзнодорожная сѣть вдоль нашей западной границы значительно пополнена новыми желѣзными дорогами, большими и малыми, и представляетъ собою, можно сказать, рельсовую броню государства съ этой стороны—броню для защиты его и весьма полезное сооруженіе для внутренняго развитія того края.

Екатерининская желѣзная дорога, также начатая и открытая въ минувшее царствованіе, въ своемъ, всѣмъ извѣстномъ значеніи чрезвычайно возвысилась за 10 лѣтъ своего существованія и продолжаетъ расти, стремясь удовлетворить потребностямъ вывоза тамошнихъ подземныхъ богатствъ и продуктовъ урожая и вызывая ежегодно новые значительные кредиты на свою достройку.

Такъ-называемая Южная линія, изъ Москвы въ Крымъ, получила давно ожидавшійся портъ Ѳеодосію. По этому случаю нельзя не вспомнить теперь, что почившій Государь, когда рѣшался вопросъ о постройкѣ Джанкой-Ѳеодосійской ж. дороги, присоединился къ единственному голосу—Министра путей сообщенія, стоявшаго за этотъ портъ.

Бывшая Донецкая желѣзная дорога соединилась съ Маріуполемъ и Маріупольскій портъ приспособленъ къ вывозу каменнаго угля въ значительномъ количествѣ.

Желѣзная дорога, доходившая до Владикавказа, получила развѣтвленія до Новороссійска, Петровка и Ставрополя, а также къ Пятигорску, Желѣзноводску, Кисловодску и Есентукамъ, для облегченія экспорта произведеній Сѣвернаго Кавказа, для болѣе прямого соединенія Закаспійскаго края съ центральными частями Европейской Россіи и для болѣе удобнаго сообщенія съ извѣстнѣйшими источниками минеральныхъ водъ.

Старая Поти-тифлисская желѣзная дорога обратилась въ Закавказскую, примкнувъ къ Баку и Батуму, имѣетъ вѣтви—до Тквибули, каменноугольную, до Чіатуръ, марганцовую, до Боржома къ минеральнымъ водамъ и въ Баку къ нефтянымъ источникамъ. По вывозу керосина, нефтяныхъ остатковъ и марганца дорога эта имѣетъ первенствующее значеніе. Съ устройствомъ же предположенныхъ вѣтвей на Карсъ и Эривань къ этому значенію дороги, очевидно, должно будетъ прибавиться и другое, связанное съ оборономъ и культурою Закавказья.

Закаспійская желѣзная дорога, въ значительной мѣрѣ освободившая Россію отъ иностраннаго хлопка, а во время постройки и въ первое время эксплоатаціи вызывавшая самыя разнообразныя о себѣ мнѣнія, по доведеніи до Самарканда пріобрѣла значеніе, соотвѣтствующее своему положенію близь границы и на пути изъ богатѣйшихъ средне-азіатскихъ государствъ. И мы знаемъ уже, что предположено продолженіе этой дороги до Ташкента и Коканда, долженствующее еще болѣе возвысить ея значеніе.

Построенная одновременно съ Екатерининскою дорогою, Баскунчанская желѣзная дорога дала удобный путь для сбыта на Волгу соли изъ большого озера, одной изъ составныхъ частей государственныхъ имуществъ.

Рязанско-козловская желѣзная дорога, вмѣстѣ съ арендованною казенною Козлово-саратовскою дорогою, удлинилась до Камышина на Волгѣ и вглубь Заволжья до Уральска и Александрова-Гай въ плодоносныя пріуральскія степи, причемъ переправа черезъ Волгу, противъ Саратова, предположена зимою по льду, а лѣтомъ на паровыхъ паромахъ, какъ и противъ Казани, на линіи Московско-казанской.

Для соединенія южно-уральскихъ горныхъ заводовъ съ центромъ Россіи построена Самаро-златоустская дорога, продолженная теперь до Челябинска.

Отъ Челябинска строится уже великій желѣзнодорожный путь черезъ всю Сибирь.

Вопросу объ этой дорогѣ нашъ Отдѣлъ посвятилъ много труда и въ нашемъ Обществѣ была учреждена для всесторонняго разсмотрѣнія этого вопроса особая Коммиссія, причинившая намъ въ свое время много волненія. Труды этой Коммиссіи напечатаны въ нашемъ органѣ и изданы отдѣльнымъ томомъ. Поэтому повторять теперь о великомъ значеніи строющагося черезъ всю Сибирь рельсоваго пути совершенно излишне.

Наконецъ самая сѣверная въ направленіи отъ Каспія, Уральская горнозаводская желѣзная дорога продолжена до Тюмени на р. Турѣ, притокѣ Тобола, впадающаго въ Обь, и уже приступлено къ сооруженію соединенія этой дороги съ Челябинскомъ въ районѣ расположенія многихъ горныхъ заводовъ.

Желѣзныя дороги во внутреннихъ частяхъ Европейской Россіи также получили въ минувшее царствованіе большія и малыя приращенія. Достаточно упомянуть о дѣятельности въ этомъ отношеніи желѣзныхъ дорогъ Юго-западныхъ, Курско кіевской, Юго-восточныхъ и Московско-казанской и о сооруженіи Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Для удобства менѣе состоятельныхъ классовъ населенія, многіе города снабдились конножелѣзными дорогами, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ явились и пригородныя желѣзныя дороги (Петербургъ, Москва, Одесса), конныя и паровыя. Имѣется случай примѣненія (въ Кіевѣ) и электрической тяги.

Упомянувъ о пригородныхъ желѣзныхъ дорогахъ, я не могу обойти молчаніемъ нашего празднества, въ 1886 году, по поводу перваго пятидесятилѣтія со дня изданія Высочайшаго указа о Царскосельской желѣзной дорогѣ, которую мы относимъ также къ числу пригородныхъ желѣзныхъ дорогъ спеціальнаго значенія. Праздникъ этотъ, устроенный нашимъ VIII Отдѣломъ, былъ ознаменованъ торжественнымъ засѣданіемъ членовъ Общества, нѣсколькими докладами и раздачею медалей. Лишь не многіе изъ присутствующихъ здѣсь знаютъ, что такую же, золотую медаль соизволилъ принять отъ насъ покойный Императоръ въ воспоминаніе о великомъ починѣ Его Дѣда и въ знакъ милости къ нашему Обществу.

Окончивъ бѣглый обзоръ русской желѣзнодорожной сѣти и отдѣльныхъ группъ желѣзныхъ дорогъ различнаго назначенія, обратимся теперь къ общимъ правительственнымъ распоряженіямъ о желѣзныхъ дорогахъ.

Въ ряду этихъ распоряженій первымъ, въ хронологическомъ порядкѣ, стоитъ Общій уставъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, изданный въ 1885 году. Въ этомъ дѣлѣ особенно важно то, что одновременно съ изданіемъ этого устава было образовано, въ составѣ Министерства путей сообщенія, постоянное учрежденіе, подъ названіемъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, которое имѣетъ задачею разсматривать вопросы, возникающіе изъ несоотвѣтствія устава съ потребностями, вызываемыми жизнью, и ходатайствовать о необходимыхъ измѣненіяхъ или пополненіяхъ его редакціи.

Въ 1888 году началось, а въ 1889 окончилось образованіе при Министерствѣ финансовъ новыхъ учрежденій по желѣзнодорожнымъ вопросамъ — Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и учрежденій тарифныхъ. Такимъ образомъ явились уже два Министерства для заботъ о желѣзныхъ дорогахъ — Министерство путей сообщенія и Министерство финансовъ—и съ той поры дѣятельность правительства по части желѣзныхъ дорогъ значительно усилилась.

Состоявшая въ началѣ минувшаго царствованія лишь изъ желѣзныхъ дорогъ Лиѣнской, Харьково-николаевской, Тамбово-саратовской и строившихся Екатерининской и Баскунчакской, сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ къ 1-му сентября 1894 года заключала въ себѣ эксплоатируемыхъ дорогъ 16111 верстъ и строющихся 4281.19 верстъ. Безъ всякаго сомнѣнія, образованіе обширной сѣтиказенныхъ желѣзныхъ дорогъ даетъ въ распоряженіе Правительства весьма сильное средство для воздѣйствія на развитіе народной жизни во всѣхъ отношеніяхъ.

Затѣмъ слѣдуютъ такія распоряженія, какъ выработка и утвержденіе техническихъ условій для подъѣздныхъ жел. дорогъ, учрежденіе пенсіонной кассы для служащихъ на казенныхъ жел. дорогахъ, пересмотръ товарныхъ тарифовъ, установленіе выдачи ссудъ подъ хлѣбные грузы, устройство зернохранилищъ, выработка новаго положенія о промысловыхъ и подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогахъ, которое, говорятъ,

уже готово ко внесенію въ Государственный Совѣтъ, и возложеніе на одну изъ существующихъ постоянныхъ коммиссій завѣдыванія портами въ коммерческомъ отношеніи, какъ оконченными пунктами желѣзнодорожныхъ линій.

Наконецъ, мы находимся наканунѣ весьма крупнаго распоряженія—введенія въ дѣйствіе уменьшеннаго пассажирскаго тарифа, благотворныя послѣдствія котораго для культуры страны и для населенія будутъ, несомнѣнно, неисчислимыя.

Изъ всего сказаннаго да позволено будетъ мнѣ вывести заключеніе, что въ сферѣ желѣзнодорожной мѣропріятія Правительства въ минувшее царствованіе были направлены—къ оборонѣ и возвеличенію Государства,—къ привлеченію всѣхъ, даже самыхъ дальнихъ, окраинъ его къ общей культурѣ страны,—къ увеличенію и лучшему устроенію торговыхъ сухопутныхъ и приморскихъ выходовъ продуктамъ ея къ морю,—къ возможному доставленію торговымъ грузамъ дешеваго провоза и всѣмъ классамъ населенія дешеваго проѣзда, съ цѣлью болѣе широкаго пользованія всѣми средствами желѣзнодорожной сѣти для легчайшаго узнанія богатствъ нашей родины и для болѣе прочнаго владѣнія ими.

Многое, очень многое изъ этого уже достигнуто въ минувшее царствованіе, и я не знаю, милостивые государи, возможно-ли было достигнуть большаго...

По моему крайнему разумѣнію, изъ всего этого ряда мѣропріятій достаточно было бы и одного изъ трехъ такихъ, какъ сооруженіе Закаспійской желѣзной дороги, сооруженіе великой Сибирской желѣзной дороги и установленіе для всего населенія дешеваго тарифа на проѣздъ по желѣзнодорожной сѣти,—чтобы память о почившемъ Великомъ Монархѣ сохранилась неизгладимой во вѣки.

Эти двѣ великаго значенія дороги и этотъ удешевленный народный тарифъ достойны наименованія «Александровскими». И да сохранится память о почившемъ Императорѣ Александрѣ III въ сердцахъ нашихъ, членовъ VIII Отдѣла Императорскаго Рускаго Техническаго Общества, поколѣ живемъ, и въ сердцѣ всего любящаго свою родину русскаго народа на вѣчныя времена!

(*Присутствующіе, выслушавъ всю рѣчь стоя, остались въ томъ же положеніи и въ молчаніи нѣкоторое время по окончаніи рѣчи и затѣмъ тихо сѣли*).

II. Рѣчь Предсѣдателя Императорскаго Русскаго Техническаго Общества, М. И. Кази, въ Общемъ Собраніи членовъ этого Общества, 29 Октября 1894 года.

Милостивые Государи!

Встанемъ почтить память Великаго Усопшаго.

Нашему Собранію суждено происходить при глубокомъ траурѣ, который переживаетъ Россія по въ Бозѣ почившемъ Государѣ Императорѣ Александрѣ III.

Къ нашей тяжелой скорби непритворно и горячо пріобщился весь просвѣщенный міръ, онъ, вмѣстѣ съ нами, понялъ, что не стало Великаго Подвижника любви, правды, долга, добра, справедливости и мира, этихъ основъ христіанства, этихъ духовныхъ основъ и конечныхъ цѣлей человѣческаго существованія, для торжества которыхъ призваны неустанно работать всѣ лучшія силы современнаго прогресса въ области наукъ, искусствъ, литературы, техники, промышленности, торговли и на всѣхъ поприщахъ человѣческой дѣятельности.

Немного прошло времени со дня нашего послѣдняго Общаго Собранія, а успѣло подготовиться и совершиться это событіе, потрясшее весь міръ.

Еще такъ недавно этотъ Великій Труженикъ, въ полномъ цвѣтѣ силъ и здоровья, отдаваясь непрерывнымъ тяжелымъ заботамъ о самыхъ важныхъ и сложныхъ государственныхъ и международныхъ дѣлахъ, осчастливилъ Своимъ особымъ вниманіемъ Императорское Русское Техническое Общество. 16-го Марта сего 1894 г. Государь

Императоръ Александръ III соизволилъ выслушать отъ меня, въ Своемъ кабинетѣ, подробный докладъ о дѣятельности Техническаго Общества и, интересуясь ею, особенно милостиво одобрилъ наши труды по насажденію и развитію низшаго техническаго и всѣхъ видовъ профессіональнаго образованія. Съ понятною гордостью передавалъ я вамъ объ этомъ и, съ такою же гордостью, вы слушали меня. Этотъ день навсегда, неизгладимо сохранится въ памяти Императорскаго Русскаго Техническаго Общества.

Не стало Великаго Вѣнценосца, но мы должны твердо вѣрить, что столь неожиданно прерванная, драгоцѣнная для Россіи и всего міра, жизнь послужитъ глубокимъ источникомъ поученія, благотворное значеніе котораго несомнѣнно проявится въ будущихъ судьбахъ нашей родины, которая призвана играть великую роль въ задачахъ человѣчества.

На самой большой высотѣ единоличнаго могущества и власти Императоръ Александръ III всегда непоколебимо пребывалъ вѣрнымъ великому дѣлу русскаго самодержавія и, личнымъ примѣромъ Своей жизни и вѣрованій, утвердилъ понятіе о Немъ, какъ о чистѣйшемъ источникѣ справедливости и блага, одинаково доступнымъ для всѣхъ нуждающихся въ немъ.

Все Его Царствованіе было непрерывнымъ великимъ подвигомъ на пользу и благо горячо любимой Имъ Россіи и, въ примѣрѣ и проявленіяхъ Его жизни, преисполненной труда и самоотреченія, мы найдемъ вернѣйшія указанія какъ исполнять нашъ долгъ вѣрноподданныхъ, къ которому призываетъ насъ Высочайшій Манифестъ Его Вѣнценоснаго Преемника не только по власти, но и по духу.

Съ такими чувствами и мыслями мы служили въ нашемъ Обществѣ панихиду по въ Бозѣ почившемъ Императорѣ Александрѣ III и молебствіе, по случаю восшествія на Престолъ Государя Императора Николая II и потому наши молитвы о упокоеніи души Великаго Усопшаго горячо сливались съ молитвами о дарованіи здравія и духовныхъ силъ Преемнику Его тяжелаго бремени.

ПОЛОЖЕНІЕ

о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Высочайше утвержденное 3 Іюня 1894 года.

---

1. Пенсіонная касса служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ предназначается для выдачи, на указанныхъ въ этомъ положеніи основаніяхъ, пенсій и единовременныхъ пособій участникамъ ея и ихъ семействамъ.

2. Всѣ лица обоего пола, находящіяся на службѣ какъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, эксплоатируемыхъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны, такъ и въ мѣстныхъ и центральномъ управленіяхъ сихъ дорогъ, въ томъ числѣ и постоянные рабочіе, состоятъ обязательными участниками кассы, за исключеніемъ: а) состоящихъ обязательными участниками эмеритальныхъ кассъ; б) имѣющихъ при поступленіи на службу шестьдесятъ и болѣе лѣтъ; в) участниковъ кассы, достигшихъ предѣльныхъ возрастовъ, указанныхъ въ п. *б* ст. 24; г) лицъ, приглашаемыхъ на службу на срокъ не свыше одного года, и д) рабочихъ—въ теченіе года со дня послѣдняго поступленія на службу.

Примѣчаніе. Постоянными рабочими считаются тѣ, коимъ присвоены опредѣленные оклады содержанія.

3. Лица, упомянутыя въ пп. *а* и *г* ст. 2, могутъ быть добровольными участниками кассы (ст. 23).

4. Средства кассы составляютъ: а) передаваемые, при учрежденіи кассы или при переходѣ частныхъ дорогъ въ казну, на основаніи особыхъ постановленій, штрафные и другіе спеціальные капиталы; б) обязательные вычеты съ участниковъ; в) добровольные ихъ взносы; г) пособіе изъ средствъ казны; д) различныя поступленія, и е) прямые доходы кассы.

5) Обязательные вычеты съ участниковъ кассы (п. *б* ст. 4) производятся въ слѣдующихъ размѣрахъ: а) при первоначальномъ вступленіи въ кассу—въ размѣрѣ 6% годоваго содержанія, съ разсрочкой взноса на двѣнадцать мѣсяцевъ; б) ежемѣсячно—въ размѣрѣ 6% мѣсячнаго содержанія; в) при полученіи наградъ—въ размѣрѣ 10% оныхъ; вычетъ сей для лицъ, съ наградъ коихъ производится вычетъ въ инвалидный капиталъ, разсчитывается съ остающейся послѣ означеннаго удержанія суммы; г) при увеличеніи оклада содержанія—въ размѣрѣ утроенной разности мѣсячнаго новаго и стараго окладовъ, съ разсрочкой взноса на три мѣсяца; съ лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, вычетъ сей производится послѣ установленнаго удержанія въ казну.

Примѣчаніе 1. За время производства указанныхъ въ п. *г* сей статьи вычетовъ ежемѣсячные шестипроцентные вычеты (п. *б*) производятся изъ прежняго оклада.

Примѣчаніе 2. При вторичномъ поступленіи на службу (ст. 66), указанный въ п. *а* сей статьи единовременный взносъ не производится.

6. Означенные въ пп. *а* и *б* ст. 5 вычеты производятся со всего денежнаго довольствія служащаго, за исключеніемъ квартирныхъ, разъѣздныхъ и командировочныхъ денегъ и пособій, если оно за сими исключеніями не превышаетъ двухъ

тысячъ четырехсотъ рублей въ годъ; въ противномъ случаѣ вычеты производятся только съ сей суммы.

Примѣчаніе. Во всѣхъ дальнѣйшихъ правилахъ сего положенія подъ содержаніемъ служащаго разумѣется та часть денежнаго его довольствія, изъ коей производятся обязательные ежемѣсячные шестипроцентные вычеты въ кассу.

7. Добровольные взносы (п. *в* ст. 4) производятся участниками въ избранные ими сроки и опредѣляемомъ ими самими размѣрѣ; взносы сіи, назначаемые на увеличеніе пенсій участника, не могутъ въ теченіе года превышать суммы причитающихся съ него за годъ обязательныхъ ежемѣсячныхъ вычетовъ изъ содержанія (п. *б* ст. 5); назначаемые же на увеличеніе вдовьей пенсіи—половины сей суммы. Производство добровольныхъ взносовъ на усиленіе вдовьей пенсіи женѣ разрѣшается только въ томъ случаѣ, если, послѣ медицинскаго освидѣтельствованія (ст. 87), состояніе здоровья участника будетъ признано удовлетворительнымъ.

8. Пособіе кассѣ изъ средствъ казны (п. *г* ст. 4) производится ежегодно въ размѣрѣ половины обязательныхъ ежемѣсячныхъ шестипроцентныхъ вычетовъ изъ содержанія участниковъ кассы (п. *б* ст. 5).

9. Къ различнымъ поступленіямъ въ пользу кассы (п. *д* ст. 4) относятся: а) выручка отъ продажи непринятыхъ въ установленые сроки багажа и грузовъ, за вычетомъ изъ вырученной суммы платежей, причитающихся желѣзнымъ дорогамъ по существующимъ правиламъ; б) суммы, невостребованныя въ установленные ст. 71 сроки изъ кассы лицами, имѣвшими на нихъ право; в) штрафныя деньги, взыскиваемыя со служащихъ; г) арендная плата за право выставки объявленій и вывѣсокъ и за торговлю газетами и книгами на станціяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; д) пожертвованія, и е) случайныя поступленія.

10. Прямые доходы кассы (п. *е* ст. 4) составляютъ: а) проценты по капиталамъ и б) прибыли.

11. Суммы, указанныя въ пп. *б* и *в* ст. 5, перечисляются изъ назначенныхъ по расходнымъ смѣтамъ отдѣльныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и управленія оныхъ кредитовъ на содержаніе служащихъ и постоянныхъ рабочихъ, а также на награды, авансами по третямъ года. При разрѣшеніи дополнительныхъ по симъ статьямъ кредитовъ, указанное отчисленіе въ кассу производится по утвержденіи кредита въ установленномъ порядкѣ.

12. Суммы, означенныя въ пп. *а* и *г* ст. 5 и въ ст. 7 и 9, перечисляются подлежащими учрежденіями въ кассу послѣ ихъ удержанія (ст. 5 и п. *в* ст. 9), истеченія указанныхъ сроковъ (пп. *а* и *б* ст. 9) или дѣйствительнаго поступленія (ст. 7 и пп. *г*, *д* и *е* ст. 9).

13. Суммы, указанныя въ ст. 8, вносятся въ смѣты отдѣльныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и управленія оныхъ и поступаютъ въ кассу послѣ утвержденія смѣтъ авансами, по третямъ года, каждый разъ въ размѣрѣ одной трети, а послѣ разрѣшенія дополнительныхъ кредитовъ—полностью, по утвержденіи кредита.

14. Излишекъ суммъ, поступившихъ въ кассу на основаніи ст. 11 и 13, надъ причитающимися сей на основаніи пп. *б* и *в* ст. 5 и ст. 8 платежами, возмѣщается кассой казнѣ порядкомъ, опредѣляемымъ по соглашенію Министра путей сообщенія съ Министромъ финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

15. Суммы, означенныя въ ст. 5, распредѣляются полностью по личнымъ счетамъ участниковъ кассы, съ коихъ сіи вычеты произведены.

16. Суммы, означенныя въ п. *а* ст. 4 и въ ст. 9 (кромѣ указанныхъ въ п. *д*), зачисляются въ особый фондъ для выдачи пенсій сиротамъ и дѣтямъ участниковъ и пенсіонеровъ кассы. Суммы, означенныя въ п. *д* ст. 9, распредѣляются согласно указаніямъ лицъ, внесшихъ ихъ въ кассу. При отсутствіи же такихъ указаній, онѣ обращаются также въ названный фондъ.

17. Изъ поступающихъ по капиталамъ кассы доходовъ къ суммамъ, числящимся въ различныхъ фондахъ, причисляется ежегодно по четыре процента съ сихъ суммъ; остатокъ же присоединяется къ прибылямъ кассы, которыя обращаются на образованіе запаснаго капитала, а въ случаѣ достиженія послѣднимъ предѣльной нормы

(ст. 19), къ суммамъ, подлежащимъ распредѣленію на основаніи ст. 18.

Примѣчаніе. При всѣхъ вообще разсчетахъ по обязательствамъ кассы размѣръ роста принимается въ четыре на сто.

18. Суммы, поименованныя въ ст. 8, равно какъ остатокъ отъ прибылей (ст. 17), распредѣляются въ слѣдующей послѣдовательности: 1) прежде всего отчисляется сумма, необходимая для покрытія дефицита кассы, если запасный капиталъ окажется для сего недостаточнымъ; 2) затѣмъ отчисляется въ сиротскій и дѣтскій фондъ сумма, необходимая для того, чтобы сей фондъ соотвѣтствовалъ современной стоимости обязательствъ кассы относительно дѣтей и сиротъ, налагаемыхъ на нее ст. 42 и 43 сего положенія; 3) изъ остатка отдѣляется сумма, равная половинѣ сдѣланныхъ въ теченіе года обязательныхъ ежемѣсячныхъ шестипроцентныхъ вычетовъ съ женатыхъ участниковъ кассы, и распредѣляется по счетамъ ихъ женъ пропорціонально симъ вычетамъ; 4) остающаяся сумма распредѣляется по личнымъ счетамъ участниковъ пропорціально сдѣланнымъ съ нихъ въ теченіе года обязательнымъ ежемѣсячнымъ вычетамъ.

Примѣчаніе. Лица, оставившія службу до 31 декабря отчетнаго года, при распредѣленіи суммъ на основаніи сей статьи, въ разсчетъ не принимаются.

19. Запасный капиталъ образуется изъ указанныхъ въ ст. 17 отчисленій и назначается на покрытіе дефицитовъ кассы и указанныхъ въ ст. 38, 64 и 67 расходовъ: по достиженіи симъ капиталомъ размѣра 10% всѣхъ обязательствъ кассы указанныя отчисленія прекращаются; они возобновляются, если капиталъ уменьшится противъ сей нормы.

20. Всѣ принадлежащія кассѣ суммы причисляются къ спеціальнымъ средствамъ Министерства путей сообщенія.

21. Свободныя суммы кассы обращаются въ государственныя процентныя бумаги и гарантированныя Правительствомъ облигаціи, въ закладные листы частныхъ земельныхъ банковъ и въ облигаціи С.-Петербургскаго и Московскаго городскихъ кредитныхъ обществъ.

22. Участники кассы пользуются по правиламъ сего положенія пенсіями и пособіями независимо отъ тѣхъ пенсій и пособій, какія имъ могутъ слѣдовать на основаніи общихъ законовъ, особыхъ уставовъ, постановленій и Высочайшихъ повелѣній; но при опредѣленіи размѣра пенсій участникамъ, состоявшимъ на государственной службѣ и пользующимся пенсіей на основаніи общихъ законовъ или особыхъ постановленій, поступившія на ихъ счетъ приплаты казны въ разсчетъ не принимаются. Равнымъ образомъ, если бы назначеніе пенсіи, на основаніи общихъ законовъ или особыхъ постановленій, послѣдовало послѣ назначенія пенсіи на основаніи сего положенія, то послѣдняя уменьшается соотвѣтственнымъ образомъ. Правило это распространяется и на вдовьи пенсіи.

Примѣчаніе. Современныя стоимости правъ (ст. 31 и 37), соотвѣтствующія приплатамъ казны, при указанномъ въ сей статьѣ уменьшеніи пенсій участникамъ или ихъ вдовамъ, возвращаются кассой казнѣ.

23. На добровольныхъ участниковъ кассы (ст. 3), со времени заявленія ихъ о желаніи поступить въ кассу, распространяются, наравнѣ съ обязательными участниками кассы, всѣ правила сего положенія. По вступленіи въ кассу они уже не имѣютъ права отказаться отъ участія въ ней.

24. Участіе въ кассѣ прекращается: а) при оставленіи участникомъ службы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ или въ управленіи оныхъ (ст. 2), и б) по выслугѣ участникомъ тридцати лѣтъ и по достиженіи, вмѣстѣ съ тѣмъ, возраста не менѣе пятидесяти пяти лѣтъ (а для поѣздныхъ машинистовъ, ихъ помощниковъ, кочегаровъ, кондукторовъ, поѣздныхъ смазчиковъ, составителей поѣздовъ и сцѣпщиковъ вагоновъ — по достиженіи возраста не менѣе пятидесяти лѣтъ), а также и по достиженіи участникомъ шестидесяти лѣтъ, независимо отъ числа лѣтъ участія въ кассѣ.

Примѣчаніе. При переходѣ служащаго съ одной должности на другую, указанные предѣльные возрасты опредѣляются согласно послѣдней занимаемой имъ должности.

25. Пенсіи и пособія участникамъ кассы назначаются лишь по прекращеніи участія въ кассѣ.

26. Пенсіи изъ средствъ кассы назначаются обыкновенныя и усиленныя.

27. Обыкновенныя пенсіи назначаются: а) при оставленіи службы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ или въ управленіи сихъ дорогъ—по выслугѣ, съ участіемъ въ кассѣ, не менѣе пятнадцати лѣтъ, и б) во время нахожденія на службѣ по симъ дорогамъ или въ управленіи оныхъ—по прекращеніи участія въ кассѣ (п. *б* ст. 24) и по выслугѣ, во всякомъ случаѣ, не менѣе десяти лѣтъ. Пенсія въ семъ случаѣ производится сверхъ получаемаго содержанія; вычеты изъ содержанія по назначеніи пенсіи не производятся; вычеты же изъ наградныхъ поступаютъ въ пользу кассы.

28. Усиленныя пенсіи назначаются по выслугѣ съ участіемъ въ кассѣ не менѣе десяти лѣтъ, въ случаѣ полной утраты способности къ труду по причинѣ тяжкой и неизлечимой болѣзни, лишающей возможности обходится безъ постоянной посторонней помощи.

29. Исчисленіе размѣровъ пенсій (ст. 26, 27 и 28) производится по особымъ таблицамъ, составляемымъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и утверждаемымъ Министромъ путей сообщенія. Таблицы эти распубликовываются во всеобщее свѣдѣніе установленнымъ порядкомъ.

30. Основаніями таблицъ, означенныхъ въ ст. 29, служатъ: а) особо выработанныя Министерствомъ путей сообщенія таблицы смертности и неспособности къ труду среди желѣзнодорожныхъ служащихъ; б) ростъ на капиталъ кассы (прим. къ ст. 17); в) соотношеніе между усиленной пенсіей, причитающейся участнику за находящіяся на его счету суммы, и пенсіей, на которую онъ пріобрѣтетъ право за тѣ же суммы по достиженіи предѣльнаго возраста и по выслугѣ предѣльнаго числа лѣтъ (п. *б* ст. 24), опредѣляемое такимъ образомъ, чтобы по выслугѣ десяти лѣтъ усиленная пенсія составляла 60% послѣдней, по выслугѣ одиннадцати лѣтъ—62%, по выслугѣ двѣнадцати лѣтъ—64% и т. д., съ возрастаніемъ за каждый дальнѣйшій годъ службы на 2% и съ прекращеніемъ сего возрастанія по истеченіи тридцати лѣтъ, и г) назначеніе усиленной пенсіи участникамъ, прослужившимъ полныхъ десять лѣтъ, въ случаѣ наступленія неспособности къ труду въ теченіе десятаго года службы, по выслугѣ десяти лѣтъ, если къ сему сроку они останутся въ живыхъ.

31. По окончаніи каждаго отчетнаго (гражданскаго) года вычисляется современная стоимость правъ, пріобрѣтенныхъ участникомъ кассы къ этому сроку. Для сего поступившимъ въ томъ году, на личный счетъ участника, суммамъ прибавляются сложные проценты, размѣръ коихъ, въ зависимости отъ возраста и числа лѣтъ службы, опредѣляется въ указанныхъ въ ст. 29 таблицахъ.

Примѣчаніе. При опредѣленіи, для исчисленія современной стоимости правъ, возраста участника, шесть мѣсяцевъ и болѣе считаются за годъ, а менѣе шести мѣсяцевъ въ разсчетъ не принимаются.

32. Размѣры пенсій, назначаемыхъ участникамъ кассы, не могутъ превышать (считая тъ томъ числѣ и пенсіи за добровольные взносы): по выслугѣ не менѣе пятнадцати лѣтъ—$^1/_2$ оклада содержанія, съ коего произведены обязательные процентные вычеты за послѣдній передъ назначеніемъ пенсіи годъ службы; по выслугѣ не менѣе двадцати лѣтъ—$^3/_4$ сего оклада, и повыслугѣ не менѣе двадцати пяти лѣтъ—полный окладъ.

Примѣчаніе. Разность между капитализированною стоимостью причитающейся по сей статьѣ пенсіи и стоимостью правъ участника выдается ему по назначеніи пенсіи.

33. Производство пенсіи, назначенной участнику кассы, прекращается: а) смертью его; б) лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія; в) излеченіемъ отъ болѣзни, вслѣдствіе которой пенсія была назначена (ст. 28); г) вступленіемъ въ монашество, и д) безвѣстнымъ отсутствіемъ.

34. По прекращеніи пенсіонеру, на основаніи п. *в* ст. 33, усиленной пенсіи, онъ пользуется, по отношенію къ кассѣ, тѣми правами, которыя онъ имѣлъ бы, если бы оставилъ службу способнымъ къ труду.

35. Право на вдовью пенсію принадлежитъ вдовамъ (женамъ участниковъ, прослужившихъ, съ участіемъ въ кассѣ, не менѣе пяти лѣтъ, и вдовамъ (женамъ) пенсіонеровъ (кромѣ указаннаго въ ст. 40 случая) и открывается: а) смертью мужа; б) лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія; в) вступленіемъ въ монашество, и г) нахожденіемъ въ безвѣстномъ отсутствіи, когда со дня послѣдней публикаціи прошло не менѣе год .

36. Размѣръ вдовьей пенсіи исчисляется по таблицамъ, издаваемымъ установленнымъ въ ст. 29 порядкомъ. Основаніемъ сихъ таблицъ, кромѣ данныхъ, указанныхъ въ п. *а* ст. 30, служатъ еще особо выработанныя таблицы смертности среди женъ и вдовъ желѣзнодорожныхъ служащихъ.

37. Современная стоимость правъ женъ участниковъ кассы опредѣляется способомъ, указаннымъ въ ст. 31, въ зависимости отъ возраста мужа и жены.

38. Если участникъ кассы вступитъ въ бракъ, то на счетъ его жены изъ запаснаго капитала кассы переводится сумма, равная половинѣ сдѣланныхъ имъ до вступленія въ бракъ обязательныхъ ежемѣсячныхъ взносовъ безъ процентовъ. Эта сумма засчитывается, какъ единовременный взносъ, поступившій на счетъ жены въ соотвѣтственномъ году службы мужа.

39. Пенсія вдовы (жены) участника или пенсіонера не можетъ превышать $^2/_3$ пенсіи ея мужа.

По достиженіи вдовьей пенсіи указанныхъ размѣровъ отчисленія на счетъ жены участника (п. 3 ст. 18) прекращаются.

Примѣчаніе. Разность между стоящей на счету жены суммой и современной стоимостью правъ ея, соотвѣтствующей назначенной по сей статьѣ пенсіи, выдается вдовѣ участника по назначеніи пенсіи.

40. Жены пенсіонеровъ, вступившихъ въ бракъ послѣ срока, съ коего имъ причиталась по уставу пенсія, никакими выдачами изъ кассы не пользуются.

41. Производство вдовьей пенсіи вдовѣ (женѣ) участника или пенсіонера кассы прекращается: а) смертью ея; б) лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія; в) вступленіемъ въ новый бракъ; 2) поступленіемъ въ монашество, и д) явкою мужа изъ безвѣстнаго отсутствія.

42. Дѣти лицъ, получающихъ усиленную пенсію (ст. 28), имѣютъ право, при жизни родителей, на пенсіи въ слѣдующихъ размѣрахъ: одинъ ребенокъ, по выслугѣ участникомъ десяти лѣтъ, получаетъ пенсію въ размѣрѣ 3% отъ средняго за сіе время годоваго оклада содержанія, съ увеличеніемъ сего размѣра на $^1/_{10}$% за каждый годъ дальнѣйшей службы и съ прекращеніемъ сего наростанія послѣ тридцати лѣтъ службы, двумъ дѣтямъ пенсія назначается въ размѣрѣ $1^3/_4$ оклада, тремъ — $2^1/_4$, четыремъ — $2^2/_3$, пяти — 3, шести — $3^1/_4$, а семи и болѣе — въ размѣрѣ $3^1/_2$ окладовъ одного ребенка. Пенсія во всякомъ случаѣ не должна превышать ста рублей въ годъ на одного ребенка.

43. Дѣти лицъ, состоявшихъ участниками кассы не менѣе десяти лѣтъ, а также пенсіонеровъ кассы (за исключеніемъ упомянутыхъ въ ст. 48), имѣютъ въ случаяхъ, указанныхъ статьею 35 сего положенія, право на пенсію, опредѣляемую согласно ст. 42, но съ тѣмъ, что: а) одинъ ребенокъ при жизни матери по выслугѣ участникомъ десяти лѣтъ получаетъ 5% его средняго за сіе время годоваго оклада содержанія, съ увеличеніемъ сего размѣра за каждый дальнѣйшій годъ службы до 30 лѣтъ на $^1/_2$%, и б) пенсіи сіи во всякомъ случаѣ не должны превышать для одного ребенка двухсотъ рублей въ годъ, а для всѣхъ дѣтей вмѣстѣ 40% средняго оклада.

44. Круглыя сироты получаютъ пенсію на 50% болѣе противъ сиротъ, оставшихся при одномъ живомъ родителѣ (ст. 43).

45. Пенсія дѣтямъ за службу матери (ст. 42 и 43) могутъ быть назначаемы при жизни отца только въ томъ случаѣ, если отецъ будетъ признанъ установленнымъ порядкомъ (ст. 87) совершенно неспособнымъ къ труду и если онъ самъ не пользуется изъ кассы никакими выдачами.

46. При выходѣ вторично замужъ или поступленіи въ монашество вдовы, получавшей пенсію изъ кассы за службу мужа, пенсія ея переходитъ къ ея дѣтямъ отъ брака съ участникомъ кассы.

47. Дѣти, отецъ и мать коихъ служили оба на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, получаютъ при живой матери причитающуюся имъ по сему положенію пенсію за службу отца, хотя бы мать и продолжала свою службу, а оставшіяся круглыми сиротами — высшую изъ пенсій, которыя причитались бы имъ, на основаніи ст. 43 и 44 за службу отца или матери.

48. Дѣти пенсіонера кассы, прижитыя отъ брака, заключеннаго имъ послѣ того срока, съ коего причиталась ему пенсія, не пользуются никакими выдачами изъ кассы.

49. Производство пенсіи дѣтямъ участника кассы или ея пенсіонера прекращается: а) смертью; б) безвѣстнымъ отсутствіемъ, когда со дня послѣдней публикаціи прошло не менѣе года; в) достиженіемъ восемнадцатилѣтняго возраста; г) вступленіемъ въ замужество ранѣе этого возраста; д) лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія; е) явкою лица, послѣ котораго открылось право на пенсію, изъ безвѣстнаго отсутствія; ж) излеченіемъ родителя отъ болѣзни, вслѣдствіе коей была назначена пенсія (ст. 28). Кромѣ того, переходящая къ дѣтямъ на основаніи ст. 46 пенсія ихъ матери прекращается въ случаяхъ, указанныхъ въ пп. *а* и *б* ст. 41.

50. Обучающимся въ среднихъ учебныхъ заведеніяхъ дѣтямъ и сиротамъ участниковъ кассы и пенсіонеровъ пенсія продолжается и по достиженіи ими восемнадцати лѣтъ, до окончанія курса ученія, но во всякомъ случаѣ не далѣе, какъ до двадцати одного года.

51. Дѣтямъ и сиротамъ участниковъ и пенсіонеровъ, воспитывающимся въ учебныхъ заведеніяхъ на казенный и общественный счетъ, пенсія прекращается на время сего воспитанія. Пенсіи дѣтямъ и сиротамъ, воспитывающимся въ учебныхъ заведеніяхъ и получающимъ стипендіи, уменьшаются на суммы получаемыхъ ими стипендій на время пользованія сими стипендіями. Недоданныя на основаніи сей статьи суммы съ нарослими процентами (прим. къ ст. 17) выдаются имъ лицамъ по окончаніи курса.

52. Если назначенная участнику кассы пенсія превыситъ 50% содержанія, съ коего произведены, за послѣдній передъ назначеніемъ пенсіи годъ службы, 6% ежемѣсячные вычеты, то излишекъ сверхъ 50%, но не свыше 25% содержанія, можетъ быть, по желанію служащаго, заявленному до первой выдачи пенсіи, замѣненъ соотвѣтственной единовременной выдачей. Равнымъ образомъ, если пенсія составитъ не болѣе ¼ части сего содержанія, то, по желанію служащаго, заявленному до первой выдачи пенсіи, вмѣсто ея можетъ быть выдана участнику современная ея стоимость. Съ суммы, выдаваемой участнику единовременно, удерживается 5% въ запасный капиталъ кассы.

53. Капитализація пенсій для лицъ, состоящихъ на службѣ (п. *б* ст. 27), пенсій вдовьихъ, за исключеніемъ случая, указаннаго въ ст. 54, и пенсій дѣтскихъ и сиротскихъ не допускается. Лица, означенныя въ п. *б* ст. 27, могутъ воспользоваться правомъ капитализаціи пенсіи (ст. 52) лишь по оставленіи службы и въ такомъ случаѣ подлежащая капитализаціи часть пенсіи исчисляется въ зависимости отъ размѣра содержанія участника до назначенія пенсіи.

54. Вдовѣ участника или пенсіонера, вступившей въ новый бракъ, въ случаѣ, если у нея нѣтъ дѣтей, имѣющихъ право на полученіе пенсіи, выдается современная стоимость пенсіи, причитающейся ей за одни только взносы мужа, съ удержаніемъ изъ сей выдачи 5% въ запасный капиталъ.

Примѣчаніе. Если пенсія матери переходитъ къ дѣтямъ (ст. 46) и если современная стоимость дѣтской пенсіи меньше современной стоимости вдовьей пенсіи, соотвѣтствующей однимъ только взносамъ мужа, то разность сихъ стоимостей также выдается матери, съ удержаніемъ 5% въ запасный капиталъ.

55. Участникамъ кассы, оставляющимъ службу ранѣе выслуги десяти лѣтъ, въ случаѣ полной утраты способности къ труду по причинѣ тяжкой и неизлечимой болѣзни, лишающей возможности обходиться безъ посторонней помощи, равно какъ и уволняемымъ отъ службы по случаю упраздненія занимаемой должности или сокращенія числа служащихъ и рабочихъ, до выслуги ими пятнадцати лѣтъ, выдаются всѣ суммы, значащіяся на ихъ счетахъ и на счетахъ ихъ женъ, если послѣднія находятся въ живыхъ.

56. Участникамъ кассы, оставляющимъ службу до выслуги пенсій, выдаются: до выслуги десяти лѣтъ—собственныя ихъ взносы, безъ процентовъ; по выслугѣ десяти и болѣе лѣтъ—собственные взносы и, кромѣ того, въ случаѣ выслуги десяти лѣтъ—25% суммъ, образовавшихся на счету участника изъ процентовъ, приплатъ казны и прибылей (ст. 18), по выслугѣ одиннадцати лѣтъ—40%, двѣнадцати лѣтъ—55%, тринадцати лѣтъ—70% и четырнадцати лѣтъ 85% тѣхъ же суммъ. Суммы, состоящія на счету жены, выдаются мужу, при жизни жены, по тому же разсчету.

57. Лица, вступившія въ число участниковъ кассы въ возрастѣ старше пятидесяти лѣтъ, пенсій не получаютъ. Сіи участники, при достиженіи шестидесяти лѣтъ, получаютъ единовременно суммы, поступившія на ихъ личный счетъ, съ наросшими процентами по четыре на сто. Въ случаѣ смерти ихъ ранѣе достиженія шестидесяти лѣтъ собственные взносы на ихъ личный счетъ (п. *б* и *в* ст. 4) съ процентами по четыре на сто выдаются ихъ законнымъ наслѣдникамъ.

58. Женамъ участниковъ кассы, не выслужившихъ пяти лѣтъ, выдается, въ указанныхъ ст. 35 сего положенія случаяхъ, единовременно современная стоимость пріобрѣтенныхъ правъ.

59. Если участнику кассы, при оставленіи имъ службы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, будетъ назначена, за понесенное имъ на службѣ на сихъ дорогахъ увѣчье, пенсія изъ особыхъ источниковъ и на основаніи особыхъ постановленій, то уплата сей пенсіи возлагается на пенсіонную кассу, причемъ вмѣстѣ съ назначеніемъ пенсіи, въ кассу вносится, изъ того же источника, современная стоимость ея, съ исключеніемъ современной стоимости пенсіи или единовременной выдачи, которыя причитаются пострадавшему на основаніи настоящаго положенія.

60. Правило, постановленное въ ст. 59, соблюдается и при назначеніи пенсій женамъ и дѣтямъ лицъ, убитыхъ при исполненіи служебныхъ обязанностей или получившихъ за увѣчье пенсію на основаніи особыхъ постановленій.

61. Если размѣръ пенсіи, назначенной порядкомъ, указаннымъ въ ст. 59 и 60, участнику кассы или женѣ и дѣтямъ его, будетъ менѣе той пенсіи, которая причитается симъ лицамъ на основаніи настоящаго положенія,—то пенсія производится въ семъ послѣднемъ размѣрѣ.

62. Условія зачета службы и опредѣленіе правъ служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, на коихъ учреждены пенсіонныя или вспомогательно-сберегательныя кассы, при переходѣ сихъ дорогъ въ непосредственное распоряженіе казны, опредѣляются условіями ликвидаціи кассъ.

63. Лицу, оставившему службу на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ или въ управленіи сихъ дорогъ, при зачисленіи его вновь на службу, засчитываются лѣта прежней службы въ общій срокъ пенсіонной выслуги въ томъ случаѣ: а) если онъ внесетъ въ пенсіонную кассу сумму, равную стоимости правъ, кои пріобрѣлъ бы участникъ, на основаніи сего положенія, соотвѣтственно числу лѣтъ прежней службы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и возрасту при вторичномъ поступленіи на службу, при тѣхъ окладахъ содержанія, кои онъ получалъ при прежней службѣ, и—если онъ женатъ—стоимости правъ жены, которая образовалась бы на ея счету при тѣхъ же условіяхъ, и б) если по медицинскому освидѣтельствованію (ст. 87) состояніе его здоровья окажется удовлетворительнымъ.

64. Если означеннымъ въ предшествующей статьѣ лицамъ при оставленіи службы не были полностью выданы стоявшія на ихъ счетахъ и на счетахъ ихъ женъ суммы (ст. 56), то таковыя снова перечисляются изъ запаснаго капитала на личный счетъ вступившаго участника и его жены, а собственный его взносъ (ст. 63) соотвѣтственно уменьшается.

65. Лицу, переходящему съ частныхъ на казенныя желѣзныя дороги или въ управленіе оныхъ, могутъ быть засчитаны лѣта службы на означенныхъ дорогахъ на выслугу пенсій и пособій изъ кассы, на основаніи сего положенія, въ томъ случаѣ: а) если онъ внесетъ въ кассу сумму, равную стоимости правъ, кои пріобрѣлъ бы участникъ, на основаніяхъ сего положенія, соотвѣтственно числу лѣтъ службы на

частной дорогѣ, возрасту при поступленіи на службу на казенныя дороги, при томъ окладѣ содержанія, на который онъ поступаетъ, и—если онъ женатъ—стоимости правъ жены, которая образовалась бы на его счету при тѣхъ же условіяхъ; б) если по медицинскому освидѣтельствованію (ст. 87) состояніе его здоровья будетъ признано удовлетворительнымъ, и в) если онъ уплатитъ 2% съ вносимой имъ суммы въ запасный капиталъ кассы.

66. Если пенсіонеръ кассы поступитъ вновь на службу на казенныя желѣзныя дороги или въ управленіе сихъ дорогъ, то производство пенсіи прекращается, а лѣта прежней службы засчитываются, и на счетъ сего лица ставится современная стоимость его пенсіи.

67. Пріобрѣтаемыя по ст. 63 и 65, вслѣдствіе зачета службы, права не распространяются на дѣтскія и сиротскія пенсіи, кои назначаются лишь за время дѣйствительнаго участія въ кассѣ. Равнымъ образомъ, по вступленіи въ бракъ участника, коему сдѣланъ зачетъ службы, на счетъ жены перечисляется (на основаніи ст. 38) изъ запаснаго капитала сумма, соотвѣтствующая лишь времени дѣйствительнаго участія въ кассѣ.

68. Ходатайствовать о назначеніи пенсій или единовременныхъ пособій какъ самимъ участникамъ, такъ и ихъ семействамъ предоставляется собственному попеченію сихъ лицъ или семействамъ ихъ, опекунамъ или попечителямъ, а также начальству участниковъ. Ходатайства о назначеніи пенсій и пособій лицамъ, страдающимъ разстройствомъ умственныхъ способностей, могутъ исходить и отъ мѣстъ и лицъ, у коихъ они находятся на попеченіи.

69. Изъ средствъ кассы не могутъ быть производимы никакія выдачи, не основанныя на семъ положеніи, и всякія по этому предмету ходатайства остаются безъ послѣдствій. Стоящія на личныхъ счетахъ участниковъ суммы не могутъ быть обращаемы на пополненіе взысканій съ сихъ участниковъ и ихъ семействъ.

70. Пенсіи изъ кассы назначаются со дня пріобрѣтенія участниками, ихъ семействами или семействами пенсіонеровъ кассы правъ на полученіе пенсій. Пенсіи уплачиваются ежемѣсячно за истекшее время. Пенсіи, не полученныя пенсіонеромъ за смертію его, выдаются его вдовѣ или дѣтямъ, или же другимъ наслѣдникамъ ихъ.

71. Лица, имѣющія право на полученіе пенсіи изъ кассы, но не подавшія прошенія о назначеніи пенсіи въ теченіе двухъ лѣтъ или не воспользовавшіяся разрѣшенною пенсіею въ теченіе того же срока, теряютъ право на пенсію за истекшее время.

72. Присужденныя судомъ съ участниковъ кассы взысканія или утвержденные въ установленномъ порядкѣ начеты на участника, уволеннаго или оставившаго службу на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, при обращеніи на причитающуюся ему изъ пенсіонной кассы пенсію, пополняются посредствомъ вычета, производимаго по правиламъ, постановленнымъ въ ст. 1086 уст. гражд. судопр. (св. зак., т. XVI, ч. I, изд. 1892 г.).

73. Если участникъ кассы уволенъ отъ службы за злоупотребленіе, растрату и т. п. неправильныя дѣйствія съ преданіемъ его суду, и при этомъ управленіемъ дороги, на которой онъ служилъ, предъявленъ къ нему искъ объ убыткахъ, то, до рѣшенія дѣла судомъ, выдача изъ кассы пенсіи, причитающейся уволенному, производится въ половинномъ размѣрѣ, а выдача единовременныхъ пособій совершенно пріостанавливается. Присужденныя взысканія обращаются на указанныя суммы. Наложенные на участника или пенсіонера кассы взысканія или начеты не распространяются на тѣ выдачи изъ пенсіонной кассы, кои причитаются изъ нея его вдовѣ или сиротамъ.

74. Основныя данныя для таблицъ, по коимъ производятся разсчеты кассы (ст. 29, 30 и 36), равно какъ и самое положеніе о кассѣ, пересматриваются не рѣже, какъ черезъ каждыя десять лѣтъ.

75. Если при пересмотрѣ указанныхъ въ предшествующей статьѣ данныхъ или положенія о кассѣ признано будетъ необходимымъ ввести нѣкоторыя измѣненія, то измѣненія сіи не должны имѣть слѣдствіемъ уменьшеніе назначенныхъ уже пенсій, а равно современной стоимости правъ участниковъ кассы до воспослѣдованія сихъ измѣненій.

76. Главный надзоръ за всѣми дѣйствіями пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ принадлежитъ Министерству путей сообщенія по Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

77. Для завѣдыванія дѣлами кассы учреждаются: а) главный комитетъ пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ; б) мѣстные комитеты служащихъ на отдѣльныхъ дорогахъ и въ самомъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; в) управленіе дѣлами пенсіонной кассы—при главномъ комитетѣ, и г) дѣлопроизводства кассы—при мѣстныхъ комитетахъ.

78. Предсѣдатель и члены главнаго комитета, а также управляющій дѣлами кассы назначаются Министромъ путей сообщенія по представленію предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

79. Мѣстные комитеты отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ (п. *б* ст. 77) состоятъ подъ предсѣдательствомъ начальника дороги изъ членовъ, треть коихъ назначается Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а прочіе избираются участниками кассы.

80. Комитетъ служащихъ въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ состоитъ, подъ предсѣдательствомъ одного изъ членовъ Управленія, по избранію Управленія, изъ трехъ членовъ, изъ коихъ одинъ назначается предсѣдателемъ Управленія, а прочіе избираются участниками кассы.

81. Дѣлопроизводители мѣстныхъ комитетовъ назначаются предсѣдателемъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по представленію начальниковъ дорогъ.

82. Предсѣдатель и члены главнаго и мѣстныхъ комитетовъ пенсіонной кассы вознагражденія за свои труды не получаютъ.

83. Всѣ дѣла какъ главнаго, такъ и мѣстныхъ комитетовъ разрѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ; при равенствѣ ихъ голосъ предсѣдателя даетъ перевѣсъ. Для законности рѣшенія комитета достаточно присутствія предсѣдателя (или его замѣстителя) и двухъ членовъ (или ихъ замѣстителей).

84. Жалобы на постановленія мѣстныхъ комитетовъ подаются, въ трехмѣсячный срокъ со дня объявленія постановленія, главному комитету, а на постановленія сего послѣдняго, въ теченіе того же срока—Министру путей сообщенія.

85. Расходы на содержаніе управленія кассы, а равно и на пособіе учрежденіямъ Министерства финансовъ и Государственнаго Контроля, завѣдующимъ храненіемъ, счетоводствомъ и ревизіей капиталовъ кассы и оборотовъ ея, относятся на счетъ казны. Потребные для покрытія сихъ расходовъ кредиты открываются по смѣтамъ отдѣльныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и управленія опыхъ установленнымъ порядкомъ.

86. Сношенія по дѣламъ пенсіонной кассы съ высшими установленіями и лицами производятся, на общемъ основаніи, отъ Министра путей сообщенія. Въ прочихъ случаяхъ управленіе пенсіонной кассы сносится со всѣми мѣстами и лицами непосредственно.

87. Порядокъ примѣненія таблицъ, составляемыхъ на основаніи ст. 29, 30 и 36, подачи, разсмотрѣнія и разрѣшенія прошеній о назначеніи пенсій и пособій, производства медицинскихъ освидѣтельствованій, составъ, права и обязанности мѣстныхъ и центральныхъ учрежденій, завѣдывающихъ дѣлами кассы, порядокъ разсмотрѣнія и разрѣшенія подлежащихъ ихъ вѣдѣнію дѣлъ, а равно порядокъ надзора за ними, опредѣляются подробнымъ уставомъ кассы, утвержденнымъ Министромъ путей сообщенія.

88. Правила устава кассы (ст. 87), касающіяся порядка выдачи пенсій, пособій, разсчетовъ управленія кассы съ казначействами, а также счетоводства, отчетности и ревизіи кассы, устанавливаются Министромъ путей сообщенія по соглашенію съ Министромъ финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.