

# ПРОТОКОЛЫ

ЗАСЪДАНІЙ

# I-го СЪЪЗДА

НАЧАЛЬНИКОВЪ и УПРАВЛЯЮЩИХЪ

РУССКИХЪ ЖЕЛЪЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

---

15—23 мая 1900 г.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.  
Типографія П. П. Сойкина, Стремянная, 12.  
1900.

# ПРОГРАММА ВОПРОСОВЪ

## I-го Създа Начальниковъ и Управляющихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ:

Вопро- сы.	Страницы.
1. О введеніи Службы Сборовъ на казенныхъ желѣзныхъ до- рогахъ . . . . .	13
2. Желательныя улучшенія въ организаци мѣстныхъ Упра- вленій . . . . .	13
3. Мѣры, обеспечивающія своевременное распредѣленіе и ис- пользованіе кредитовъ . . . . .	13
4. Способы къ улучшенію положенія низшихъ служащихъ и къ обеспеченію устойчивости желѣзнодорожнаго персонала (постепенное повышеніе окладовъ за безупречную службу въ одной должности) . . . . .	14—20
5. Поднятіе чувства собственного достоинства среди служа- щихъ, раздѣленіемъ ихъ на классы (штрафуемые, нештра- фуемые, удостоенные наградъ и т. п.) . . . . .	20—23
6. Желательныя измѣненія въ номенклатурѣ эксплуатаціонныхъ смѣтъ, въ видахъ удобствъ исчисленія смѣтныхъ назначе- ній (выдѣленіе кредитовъ на содержаніе пассажирскихъ и особо-товарныхъ кондукторскихъ бригадъ, на расходы по перевозкѣ войскъ, переселенцевъ и т. п.) . . . . .	32—33
7. Мѣры къ уменьшенію опозданій поѣздовъ и обеспеченію безопасности движенія. Добросовѣстность въ расчетахъ .	34—36
8. Примѣненіе автоматическаго контроля съ обязательнымъ учрежденіемъ соответственныхъ органовъ . . . . .	37—41
9. Мѣропріятія, обеспечивающія служащихъ отъ переутомленія.	23—25

Вопро- сы.	Страницы.
10. Способы возможно широкаго удовлетворенія служащихъ помѣщеніями въ натурѣ . . . . .	25—27
11. Мѣры для обезпеченія надлежащей подготовки къ службѣ среднихъ агентовъ (изданіе учебниковъ, руководствъ и т. п.).	27—31
12. Мѣры къ возможной охранѣ пассажировъ отъ грабежей . .	42—45
13. Установленіе цѣлесообразныхъ мѣръ для правильной организаціи хлѣбныхъ перевозокъ согласно общихъ основаній, изложенныхъ въ брошюрѣ инженера Введенскаго . . . .	46—57
Въ составъ дополнительной программы, сообщенной Съѣзду по открытіи онаго, вошли вопросы: .	
14. О порядкѣ составленія годовыхъ смѣтъ . . . . .	13
15. О выборѣ пути слѣдованія пассажировъ и грузовъ . . . .	58—111
16. О выработкѣ Положенія о Съѣздахъ Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	112—114
17. О мѣрахъ къ улучшенію подъѣздныхъ къ станціямъ грунтовыхъ дорогъ . . . . .	115—117

# СОСТАВЪ

## I-го Съезда Начальниковъ и Управляющихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

### Составъ Съезда.

И. О. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ . . . . .	Константинъ Эрнестовичъ Кетрицъ.
Помощникъ Начальника Эксплоатаціоннаго Отдѣла . . . . .	Аркадій Ивановичъ Дрей.
» Управляющаго Смѣтнымъ От- дѣломъ. . . . .	Михаилъ Николаевичъ Гушинъ.

### Начальники и Управляющіе желѣзныхъ дорогъ и ихъ замѣстители:

#### НАЧАЛЬНИКИ КАЗЕННЫХЪ ДОРОГЪ:

Балтійской и Псково-Рижской . . . . .	Августъ Германовичъ Каянусъ.
Екатерининской . . . . .	Александръ Аполлоновичъ Верховцевъ.
» Замѣститель	Владиславъ Игнатьевичъ Стульгинскій.
Закавказской . . . . .	Евгеній Львовичъ Веденѣвъ.
Курско-Харьк.-Севастопольской Замѣститель	Евгеній Львовичъ Прѣсняковъ.
Либаво-Ромешской . . . . . Замѣститель	Аполлонъ Владиміровичъ Михайловъ.
Московско-Брестской . . . . .	Давидъ Андреевичъ Кригеръ.
Московско-Курской съ Моск.-Нижегородскою и Муромскою . . . . .	Владиміръ Александровичъ Добровольскій.
» Помощникъ его . . . . .	Федоръ Михайловичъ Валуевъ.
Николаевской, Новоторжской и Боровичской.	Николай Константиновичъ Шауфусъ.
Пермь-Тюменской и Пермь-Котласской . . . .	Алексѣй Михайловичъ Поваляшинъ.
Полѣскихъ . . . . .	Александръ Юльевичъ Фриде.

Привислянскихъ п. Ив.-Домбровской . . . . .	<b>Дмитрій Михайловичъ Ивановъ.</b>
Риго Орловской . . . . .	<b>Іосифъ Федоровичъ Дараганъ.</b>
Самаро-Златоустовской . . . . .	<b>Сергій Алексѣевичъ Зенгиреевъ.</b>
С.-Петербурго-Варшавской . . . . .	<b>Федоръ Федоровичъ Мець.</b>
Сибирской . . . . .	<b>Анатолій Ивановичъ Свинцовъ.</b>
» Нач. Коммерческаго Отдѣла . . . . .	<b>Михаиль Николаевичъ Селиховъ.</b>
Сызрано-Вяземской . . . . .	<b>Петръ Николаевичъ Думитрашко.</b>
Харьково-Николаевской . . . . .	<b>Федоръ Ивановичъ Шмидтъ.</b>
Юго-Западныхъ . . . . .	<b>Клавдій Семеновичъ Немъшаевъ.</b>

**УПРАВЛЯЮЩІЕ ЧАСТНЫХЪ ДОРОГЪ:**

Варшавско-Вѣнской съ Александровскимъ участкомъ . . . . .	Директоръ	<b>Фердинандъ Донатовичъ Рыдзевскій.</b>
Московско-Виндаво-Рыбинской . . . . .		<b>Николай Дмитріевичъ Байдакъ.</b>
Московско-Кіево-Воронежской . . . . .		<b>Сергій Владиміровичъ Мошковъ.</b>
Московско-Ярославско-Архангельской . . . . .		<b>Сергій Андреевичъ Свѣнтицкій.</b>
Рязанско-Уральской . . . . .	Замѣститель	<b>Анатолій Александровичъ Добровольскій</b>
Юго-Восточныхъ: Сѣверной сѣти . . . . .		<b>Александръ Ивановичъ Климчицкій.</b>
» Южной . . . . .		<b>Михаиль Александровичъ Новицкій.</b>
Завѣдывающій дѣлами Общаго Сѣзда . . . . .		<b>Петръ Николаевичъ Черемисинъ.</b>

Сверхъ указанныхъ выше лицъ, въ засѣданіяхъ Сѣзда принимали участие по нѣкоторымъ дѣламъ, преимущественно же по вопросу 15 программы, о выборѣ направленія транзитной перевозки по желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ и грузовъ, слѣдующіе представители:

Отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ . . . . .		<b>Константинъ Ивановичъ Шестановъ.</b>
		<b>Владиміръ Николаевичъ Волковъ.</b>
		<b>Александръ Адамовичъ Шабуневичъ.</b>
	Графъ	<b>Адамъ Фомичъ Лубенскій.</b>
		<b>Александръ Михайловичъ Тваровскій.</b>
		<b>Иванъ Емельяновичъ Ивановъ.</b>
		<b>Викторъ Адольфовичъ Романъ.</b>
		<b>Платонъ Николаевичъ Красновъ.</b>
Отъ Владикавказской жел. дор. . . . .		<b>Владиміръ Николаевичъ Печковскій.</b>
Отъ Московско-Брестской дор. . . . .		<b>Людвигъ Людвиговичъ Керсновскій.</b>
Московско-Курской съ Моск.-Нижегородскою и Муромскою . . . . .		<b>Александръ Александровичъ Криль.</b>
Николаевской, Новоторжской и Боровичской.		<b>Иванъ Андреевичъ Гудендорфъ.</b>
		<b>Александръ Аркадьевичъ Галати.</b>
Юго-Западныхъ . . . . .		<b>Мечиславъ Никодимовичъ Спасовскій.</b>
Московско-Казанской . . . . .	Члены Правленія	<b>Егоръ Егоровичъ Нольтейнъ.</b>
		<b>Павель Аполлоновичъ Скальковскій.</b>

Моск.-Виндаво-Рыбинской	Предсѣдатель	
	Правленія	<b>Николай Степановичъ Островскій.</b>
Моск.-Яросл.-Архангельской . .	Директоръ	<b>Карль Петровичъ Лазаревъ.</b>
		<b>Владиміръ Феодосьевичъ Пекарскій.</b>
Рязанско-Уральской	Предсѣдатель Правленія	<b>Иванъ Евграфовичъ Адауровъ.</b>
	Директоръ	<b>Михаилъ Павловичъ Федоровъ.</b>
Завѣдывающій Коммерческимъ Отдѣломъ . .		<b>Константинъ Ивановичъ Лапшинскій.</b>
Юго - Восточныхъ дор.	Предсѣдатель Пра-	
вленія . . . . .		<b>Василій Александровичъ Введенскій.</b>

## ОБЩІЙ ПРОТОКОЛЬ

### засѣданій I Съѣзда Начальниковъ и Управляющихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

I Съѣздъ Начальниковъ и Управляющихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ былъ созванъ по распоряженію Господина Министра Путей Сообщенія, предложеніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 18 апрѣля 1900 г., за № 17133/49, для возможно всесторонняго выясненія разныхъ вопросовъ, возникающихъ при установленіи общихъ руководящихъ началъ, клонящихся къ упорядоченію административнаго и хозяйственнаго строя желѣзныхъ дорогъ, а равно въ видахъ достиженія наибольшаго единства и однообразія при осуществленіи важнѣйшихъ мѣропріятій, направленныхъ къ улучшенію желѣзнодорожнаго хозяйства.

При этомъ была разослана и программа вопросовъ этого Съѣзда.

15 мая 1900 года, въ 2 часа дня, временно исправляющій обязанности Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, К. Э. Кетриць, объявивъ настоящій Съѣздъ открытымъ, сообщилъ Съѣзду, по порученію Г. Министра Путей Сообщенія, что его Сіятельство жалѣетъ о невозможности для него, за отсутствіемъ, лично привѣтствовать собравшихся здѣсь гг. Начальниковъ и Управляющихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и желаетъ Съѣзду полной успѣшности его занятій. Со своей стороны К. Э. Кетриць, принимая на себя председательство въ этомъ Съѣздѣ, высказалъ надежду на возможно скорое и успѣшное разрѣшеніе, при содѣйствіи всѣхъ членовъ Съѣзда, предложенныхъ ему вопросовъ. На случай невозможности для него председательствовать лично, К. Э. Кетриць просилъ Съѣздъ избрать ему замѣстителя изъ своей среды.

Замѣстителемъ Предсѣдателя единогласно избранъ Федоръ Ивановичъ Шмидтъ.

Предсѣдатель сообщилъ Съѣзду, что сверхъ 13-ти вопросовъ, вошедшихъ въ составъ предварительно разосланной программы, ему предстоитъ высказаться еще по четыремъ вопросамъ, вошедшимъ въ составъ дополнительной программы.

Нѣкоторые изъ вопросовъ программы касаются собственно только казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Это вопросы:

1) о введеніи Службы Сборовъ на желѣзныхъ дорогахъ;

2) объ улучшеніяхъ въ организаціи мѣстныхъ управленій;

3) о мѣрахъ къ своевременному распредѣленію и использованію кредитовъ; а также, частію, вопросъ 14, о порядкѣ составленія смѣтъ.

Означенные вопросы полагается обсудить особо въ концѣ Съѣзда, чтобы не задерживать представителей частныхъ дорогъ.

Но и въ обсужденіи этихъ вопросовъ предоставляется принять участіе всѣмъ желающимъ членамъ Съѣзда.

Затѣмъ Съѣздъ обсуждалъ вопросъ о порядкѣ его занятій, при чемъ было указано на возможность выбора подкомиссій для разработки отдѣльныхъ вопросовъ, или же распредѣленія вопросовъ между членами Съѣзда, для составленія по каждому надлежащаго доклада.

Предсѣдатель Съѣзда пояснилъ, что по двумъ важнѣйшимъ вопросамъ настоящаго Съѣзда, 15-му, о хлѣбныхъ перевозкахъ, и 17-му, о магистральныхъ для перевозки пассажировъ и грузовъ направленіяхъ, есть подробныя печатныя записки, по первому—инженера В. А. Введенскаго а по второму—Графа А. Ф. Лубенскаго, которыя были доставлены членамъ Съѣзда.

Отъ самаго же Съѣзда Гг. Начальниковъ и Управляющихъ дорогъ, могущихъ быть отвлекаемыми отъ прямого своего дѣла лишь рѣдко и на весьма непродолжительное время, невозможно требовать детальной разработки вопросовъ. Желательны только общія съ ихъ стороны указанія, съ принципиальной стороны, по переданнымъ на обсужденіе Съѣзда вопросамъ, детальная затѣмъ, въ чемъ слѣдуетъ, разработка коихъ подлежитъ производству общимъ установленнымъ порядкомъ.

Въ виду этого заключенія, Съѣздъ приступилъ къ разсмотрѣнію вопросовъ программы по существу, и имѣлъ десять засѣданій, съ 15 по 23 мая включительно, при чемъ засѣданія происходили утромъ и вечеромъ.

Засѣданія 19 и 20 мая были посвящены исключительно разсмотрѣнію вопроса 15, о выборѣ пути слѣдованія пассажировъ и грузовъ.

Засѣданіе 19 мая, въ которомъ Съѣздъ приступилъ къ вопросу 15, о направленіи транзитныхъ перевозокъ, было открыто въ 2 часа дня, лично Г. Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія В. А. Мясоѣдовымъ-Ивановымъ, который обратился къ Съѣзду со слѣдующими словами:

„Привѣтствуя Первый Съѣздъ Гг. Начальниковъ и Управляющихъ



русскихъ жел. дорогъ, не могу не высказать полной увѣренности въ той пользѣ для дорогого намъ всеѣмъ желѣзнодорожнаго дѣла, которую должны принести занятія этого Съѣзда.

Совокупная дѣятельность, къ которой нынѣ призваны Начальники казенныхъ и Управляющіе частныхъ дорогъ, явится несомнѣнно проведеніемъ въ самую жизнь той основной мысли, которая легла въ основаніи реформы, совершившейся въ высшемъ Управленіи Министерствомъ Путей Сообщенія. Интересы всеѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ тѣсно между собою связаны независимо отъ того, кому дороги эти принадлежатъ.

Личное мое участіе въ трудахъ по проведенію реформы, привело меня къ убѣжденію, что различіе между дорогами казенными и частными характера совершенно внѣшняго

По существу дѣла законъ, Общій Уставъ Росс. ж. д., для всеѣхъ дорогъ одинъ и тотъ-же; въ отношеніи техническомъ, все дороги одинаково подчинены указаніямъ Министерства Путей Сообщенія. Въ порядкѣ администраціи, дороги также все подвѣдомственны Министерству. Засимъ различіе можетъ быть усмотрѣно только въ способѣ веденія хозяйства, но и здѣсь принципы одинаковы: рациональность и экономія. Личная же моя увѣренность въ полной успѣшности предстоящихъ Вамъ занятій зиждется еще на одномъ соображеніи, которое не могу не высказать при настоящемъ случаѣ. И казенныя, и частныя дороги управляются лицами, составившими себѣ репутацію лучшихъ распорядителей и лучшихъ знатоковъ дѣла. Эти личныя качества членовъ настоящаго собранія, при общности интересовъ, служатъ лучшимъ залогомъ того, что труды Съѣзда будутъ вести къ единой общей цѣли,—пользѣ дѣла, которому все мы призваны служить“.

Замѣститель предсѣдателя настоящаго Съѣзда, Федоръ Ивановичъ Шмидтъ, отъ имени собранія, благодарилъ Г. Управляющаго Министерствомъ за выраженныя имъ чувства и вниманіе къ Съѣзду, выразившееся личнымъ его посѣщеніемъ.

Затѣмъ В. А. Мясоѣдовъ-Ивановъ изъяснилъ, что изъ числа вопросовъ программы этого Съѣзда особенное вниманіе обращаютъ на себя вопросы: 1) о наиболѣе правильной организаціи хлѣбныхъ перевозокъ, по запискѣ инженера В. А. Введенскаго, которая Съѣздомъ уже разсмотрѣна, и 2) о направленіяхъ перевозки пассажировъ и грузовъ, по коему составлена Графомъ А. Ф. Лубенскимъ подробная обстоятельная записка и къ разсмотрѣнію которой Съѣзду предстоитъ приступить сегодня.

Вопросъ этотъ, имѣющій въ глазахъ Министерства Путей Сообщенія весьма важное значеніе, назрѣлъ въ виду постройки цѣлой сѣти новыхъ путей, образующихъ новыя кратчайшія разстоянія.

Въ основѣ дѣйствующихъ тарифовъ, пассажирскихъ и товарныхъ,

лежитъ принципъ разстояній кратчайшихъ, дешевѣйшихъ. На дѣлѣ, перевозка по кратчайшему разстоянію является не всегда желательною. Примѣръ дорогъ заграничныхъ показываетъ, что тамъ практика привела къ установленію направленій магистральныхъ, являющихся кратчайшими далеко не для всѣхъ пунктовъ сѣти. У насъ точно также неоднократно заявлялось о необходимости пересмотра существующаго порядка. Въ виду сего, когда въ Министерствѣ Финансовъ возникъ вопросъ по сему предмету, онъ, В. А. Мясоѣдовъ-Ивановъ, просилъ обождать обсужденія онаго въ Министерствѣ Путей Сообщенія. Вопросъ этотъ и стоитъ нынѣ на очереди. Желательно обсужденіе записки Графа Лубенскаго во всѣхъ подробностяхъ, соотвѣтственно важности самого вопроса.

Засимъ Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія простился съ членами Съѣзда.

Въ послѣднемъ засѣданіи, 23 мая, были избраны для подписанія протоколовъ Съѣзда, въ составъ редакціоннаго бюро, согласно статьѣ 8 выработаннаго настоящимъ Съѣздомъ Положенія объ ономъ, пребывающіе въ Петербургѣ Начальники ж. дорогъ: Балтійской, А. Г. Каянусъ, Николаевской, Н. К. Шауфусъ и С.-П.-Варшавской, Ф. Ф. Мець.

Засимъ Съѣздъ былъ закрытъ Предсѣдателемъ 23 мая въ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час.

*1 Съездъ Начальн. и Управл. ж. д.  
2, 9 и 10-е Засѣданія 15, 22 и 23 мая 1900 г.*

Вопросы:

1. О службѣ сборовъ.
2. О Мѣстныхъ Управленіяхъ казенныхъ дорогъ.
3. Объ использованіи кредитовъ.
14. О составленіи годовыхъ смѣтъ.

По заявленіи Предсѣдателемъ, К. Э. Кетрицемъ, что вопросы 1, 2, 3 и 14 программы касаются казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, рассмотрѣнію ихъ были посвящены, по обсужденію Съездомъ въ полномъ его составѣ другихъ вопросовъ, два особыхъ засѣданія, съ представленіемъ пріятія участія въ оныхъ, кромѣ Начальниковъ казенныхъ дорогъ, и другимъ желающимъ Членамъ Съезда.

По этимъ вопросамъ, о сдѣланныхъ въ означенныхъ засѣданіяхъ заявленіяхъ, составлены особыя памятные записки, которыя, по рассмотрѣніи ихъ избраннымъ отъ Съезда Бюро, положено представить Г. Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Вопросы 4, 5, 9, 10 и 11.  
О служащихъ.

Предсѣдатель, К. Э. Кетрицъ, объяснилъ, что въ составъ программы входятъ нѣсколько вопросовъ, касающихся служащихъ.

Это вопросы: 4) объ улучшеніи ихъ быта;

5) о поднятіи въ нихъ чувства достоинства;

9) о мѣрахъ противъ ихъ переутомленія;

10) объ обеспеченіи ихъ квартирнымъ довольствіемъ;

11) о надлежащей ихъ подготовкѣ.

Всѣ эти вопросы вызываются общею заботою объ улучшеніи положенія служащихъ, съ чѣмъ тѣсно связаны и интересы самаго желѣзно-дорожнаго дѣла.

Положенія о желѣзно-дорожныхъ служащихъ, которое бы регулировало ихъ права законодательнымъ порядкомъ, не существуетъ, но необходимость такого Положенія признана уже давно, рядомъ Коммиссій, занимавшихся его разработкою и нынѣ есть Коммиссія, по счету пятая, подъ предсѣдательствомъ С. Н. Ястржембскаго, спеціально занятая этимъ дѣломъ.

Основаніемъ трудовъ этой Коммиссіи служитъ проектъ, составленный Начальникомъ Юго-Западныхъ дорогъ, К. С. Немѣшаевымъ. Проектъ этотъ былъ въ свое время разосланъ имъ другимъ Начальникамъ дорогъ; изъ коихъ нѣкоторые дали отзывы, также имѣющіеся въ виду Коммиссіи.

По поводу этого заявленія, многіе члены Съезда заявили, что проектъ К. С. Немѣшаева былъ разосланъ только Начальникамъ казенныхъ дорогъ, и что предположенія о принятіи его въ основу законодательныхъ работъ въ виду не имѣлось, почему онъ былъ принятъ нѣкоторыми изъ нихъ лишь къ свѣдѣнію. При томъ, насколько извѣстно, проектъ этотъ встрѣтилъ тогда же существенныя возраженія со стороны представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, въ мѣтномъ Совѣтѣ Юго-Западныхъ дорогъ. Поэтому желательно, чтобы проектъ, который будетъ намѣченъ Коммиссіею, былъ сообщенъ на заключеніе всѣхъ Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ, или же, по крайней мѣрѣ, чтобы всѣмъ имъ былъ разосланъ на разсмотрѣніе проектъ К. С. Немѣшаева, если таковой долженъ служить основаніемъ для работъ Коммиссіи.

Затѣмъ Предсѣдатель, К. Э. Кетрицъ, ознакомилъ Съездъ съ содержаніемъ двухъ записокъ Старшаго Врача Вырубова: по вопросу 4-му,

о способах къ улучшенію положенія низшихъ служащихъ и къ обезпеченію устойчивости желѣзно-дорожнаго персонала и по вопросу 9-му, о *мѣропріятіяхъ, обезпечивающихъ служащихъ отъ переутомленія.*

Съѣздъ положилъ имѣть записки эти въ виду при разсмотрѣніи подлежащихъ вопросовъ, насколько предлагаемыя въ нихъ мѣры будутъ признаваемы возможными.

Затѣмъ Съѣздъ приступилъ къ разсмотрѣнію вопросовъ о служащихъ, каждаго въ отдѣльности.

Вопросъ 4. Улучшеніе быта служащихъ и обезпеченіе устойчивости персонала.

По вопросу 4 „О способахъ къ улучшенію положенія низшихъ служащихъ и къ обезпеченію устойчивости желѣзно-дорожнаго персонала (постепенныя повышенія окладовъ за безупречную службу въ одной должности)“ Предсѣдатель, К. Э. Кетриць, объяснилъ, что относящіеся къ этому предмету мѣры должны входить въ составъ Положенія о желѣзно-дорожныхъ служащихъ, о которомъ было сказано выше. Но желательно, чтобы настоящій Съѣздъ высказался нынѣ, хотя въ общихъ чертахъ, по существу этого вопроса.

Съѣздъ нашелъ, что наиболѣе существеннымъ представляется предположеніе о постепенномъ повышеніи окладовъ.

На Варшавско-Вѣнской дорогѣ, по заявленію Ф. Д. Рыдзевскаго, прибавляется за каждые 3 года 5% къ жалованью, не превышающему 3 тысячъ рублей, что, по отзыву его, даетъ прекрасные результаты.

Положеніе и экономическія условія разныхъ дорогъ весьма различны, такъ что трудно подогнать ихъ подъ одну мѣрку, но принципъ долженъ быть признанъ вѣрнымъ для всѣхъ дорогъ. При установленіи правилъ по сему предмету желательно принятіе въ соображеніе слѣдующихъ положеній. Слѣдуетъ избѣгать такихъ ограниченій, которыя дѣлали бы самое право неосуществимымъ, какъ, на примѣръ, требованія совокупности нѣсколькихъ условій, почти никогда не совпадающихъ, каковы условія: о службѣ не менѣе 25 лѣтъ, на одномъ окладѣ 10 лѣтъ, и при высшемъ окладѣ, присвоенномъ роду должности.

Многіе Начальники участковъ подъ эту совокупность условій никогда не подойдутъ, а Начальники участковъ и Начальники станцій и ихъ помощники составляютъ именно тотъ элементъ, который желательно сохранять на мѣстахъ какъ можно дольше; для нихъ періодическое повышение оклада есть часто единственная возможность улучшенія ихъ положенія, въ виду притомъ и увеличенія семействъ, и возрастанія дороговизны. Опытный Начальникъ участка знаетъ исторію каждаго сооруженія; опытный Начальникъ станціи разрѣшаетъ всѣ вопросы, такъ сказать, авто-

матически, но именно на томъ мѣстѣ, съ которымъ онъ сжился. Таковы также условія службы стрѣлочниковъ, сдѣшниковъ, кочегаровъ.

Не слѣдуетъ также принимать въ расчетъ соображеніе о невозможности для даннаго служащаго повышенія его по службѣ, такъ какъ абсолютной невозможности повышенія ни для кого не существуетъ. Прибавки должны вести къ сохраненію на службѣ такихъ въ особенности служащихъ, которыхъ Управленіе дороги не повышаетъ именно по причинѣ желанія сохранить ихъ на занимаемомъ мѣстѣ, для пользы дѣла. Иной Начальникъ станціи III класса не былъ бы пригоденъ къ службѣ на станціи I класса, но на своемъ мѣстѣ превосходенъ.

Размѣръ прибавокъ желательнo установить вообще въ 5% за три года, или же въ 10% за пять лѣтъ.

Право на прибавки можетъ быть ограничено, напр., условіемъ о томъ чтобы увеличенный прибавками окладъ не превышалъ  $\frac{3}{2}$  нормальнаго оклада.

Обсуждая вопросъ о томъ, въ какомъ порядкѣ постепенности слѣдуетъ вводить прибавки, т. е., ходатайствовать ли объ оныхъ сначала для низшихъ служащихъ, а потомъ для среднихъ, Съездъ нашелъ, что для низшихъ служащихъ, число которыхъ притомъ несравненно значительнѣе, прибавки чрезъ долгіе сроки, при маломъ окладѣ, не составляютъ столь ощутительнаго средства для удержанія ихъ на службѣ, какъ для служащихъ среднихъ. Служащіе низшіе, въ большинствѣ случаевъ, и не освѣдомляются о правахъ, сопряженныхъ съ продолжительною службою и легко переходятъ на совершенно другой родъ дѣятельности при возможности немедленнаго матеріальнаго улучшенія. Съ другой стороны, необходимыя знанія пріобрѣтаются низшими служащими, по роду ихъ дѣятельности, въ сроки гораздо менѣе продолжительныя. Поэтому, если ходатайствовать въ извѣстной постепенности, то слѣдуетъ начать именно со среднихъ служащихъ, чтобы потомъ перейти къ низшимъ, и лишь впоследствии къ высшимъ, на бытъ которыхъ также вліяетъ возрастающая дороговизна всѣхъ предметовъ потребленія.

Цифры расхода не могутъ быть особенно значительны, что опредѣлится расчетомъ.

Право на прибавки, при наличности точно опредѣленныхъ условій, Съездъ призналъ необходимымъ обезпечить законодательнымъ порядкомъ подобно тому, какъ это сдѣлано по другимъ вѣдомствамъ, гдѣ прибавки признавались нужными, и какъ это сдѣлано и для желѣзнодорожныхъ служащихъ, въ отношеніи, на примѣръ, заштатнаго вознагражденія. Если же лицамъ, посвящающимъ себя воспитанію дѣтей, обезпечиваются, по Мини-

стерству Народнаго Просвѣщенія, періодическія прибавки въ виду постояннаго ихъ нервнаго напряженія, то лицамъ, посвящающимъ себя желѣзнодорожной службѣ, должны быть обеспечены прибавки на томъ же основаніи. Нервное напряженіе здѣсь огромное и притомъ непрерывно связанное съ отвѣтственностью, и уголовною и нравственною, за жизнь миллионъ людей.

Другими мѣрами для улучшенія положенія служащихъ могутъ быть, сверхъ удовлетворенія ихъ помѣщеніями въ натурѣ, что составляетъ предметъ особаго вопроса 10, и сверхъ необходимаго повышенія тѣхъ изъ ихъ окладовъ, которые оказываются недостаточными для удовлетворенія первыхъ нуждъ, слѣдующія:

Обеспеченіе ихъ необходимыми пособіями во время прохожденія службы и при оставленіи оной.

Обеспеченіе ихъ медицинскою помощью.

Облегченіе воспитанія ихъ дѣтей.

Содѣйствіе къ устройству Обществъ взаимной помощи, потребителей, и т. п.

Премированіе разныхъ родовъ дѣятельности служащихъ.

Вопросы, касающіеся правъ служащихъ на *пособія* и на *обеспеченіе ихъ послѣ оставленія или службы*, а также размѣровъ премій по страхованію жизни, признаны Съѣздомъ подлежащими ближайшему вѣдѣнію специальныхъ по этимъ дѣламъ учреждений.

Но Съѣздъ напелъ необходимымъ обратить при этомъ случаѣ вниманіе на слѣдующія обстоятельства:

Существуютъ права на пособія, обеспеченныя служащимъ существующими Положеніями, но неосуществимыя по неоткрытію дорогамъ соотвѣтственныхъ этимъ Положеніямъ кредитовъ. Такъ, напримѣръ, при допускаемомъ Правилами увольненіи служащихъ для лагерныхъ сборовъ, нѣтъ средствъ на ихъ замѣщеніе.

Начальникамъ дорогъ предоставлены опредѣленные по выдачѣ пособій права, но, по настояніямъ представителей въ мѣстныхъ Совѣтахъ нѣкоторыхъ вѣдомствъ, приходится ограничивать размѣры пособій до минимума, по формальной, напримѣръ, причинѣ случаевъ выдачи такихъ въ такомъ размѣрѣ на какой-либо другой дорогѣ. На крестины можетъ быть выдано пособіе до десяти рублей, но приходится выдавать и три рубля, при чемъ проситель платитъ 80 коп. за гербовую марку на свидѣтельство. Желательно, чтобы средства соотвѣтствовали правамъ.

Обеспеченіе служащихъ *медицинскою помощью* составляетъ также одну изъ существенныхъ заботъ дорогъ о служащихъ

Больницы могутъ быть устраиваемы большія, центральныя, или же мѣстныя, распредѣляемыя между врачами по линіи. Каждая изъ такихъ системъ имѣетъ свои достоинства и недостатки. Мѣстныя больницы избавляютъ отъ необходимости перевозки больныхъ и дозволяютъ лѣчить служащихъ вблизи ихъ семействъ. Но больницы центральныя, большихъ размѣровъ, даютъ возможность привлеченія лучшихъ медицинскихъ силъ, по разнымъ спеціальностямъ, и отдѣленія больныхъ заразныхъ. Съ этой точки зрѣнія можетъ быть отдаваемо предпочтеніе даже устройству больницъ общихъ для нѣсколькихъ дорогъ.

Можно имѣть, по примѣру нѣкоторыхъ дорогъ, независимо отъ санитарныхъ вагоновъ, подвижныя лазареты, состоящія изъ товарнаго вагона съ двумя кроватями. Такіе вагоны даютъ возможность перевозки трудныхъ больныхъ въ дальнія лѣчебницы, а вмѣстѣ съ тѣмъ и лѣченія легкихъ больныхъ вблизи ихъ семействъ, и отдѣленія больныхъ заразныхъ.

И въ этомъ дѣлѣ, какъ во всѣхъ остальныхъ, большую роль играютъ кредиты. Требованіе Врачебнаго Положенія объ опредѣленномъ протяженіи врачебныхъ участковъ на многихъ дорогахъ не выполняется, по недостатку средствъ. Вообще же нельзя не признать, что врачебная часть на желѣзныхъ дорогахъ за послѣдніе 10 лѣтъ сдѣлала значительные успѣхи, и что дальнѣйшія въ томъ же направленіи мѣропріятія возможны лишь постепенно, съ принятіемъ во вниманіе и другихъ нуждъ, не менѣе настоятельныхъ, которыя понынѣ получили удовлетвореніе въ меньшей степени.

За всѣмъ тѣмъ, возможны и такія, въ отношеніи оказанія медицинской помощи служащимъ, мѣры, которыя устраняли бы, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, необходимость расходовъ на пособія, — могущія идти и не на лѣченіе. Военное вѣдомство имѣетъ свои курорты въ Старой Руссѣ, на Кавказѣ, въ Самарской губерніи. Южныя желѣзныя дороги со своей стороны входятъ ежегодно въ соглашеніе съ Управленіемъ Сакскихъ грязей, которое предоставляетъ имъ извѣстное число мѣстъ для больныхъ, въ два періода; иныхъ больныхъ перевозятъ туда иногда нѣсколько лѣтъ подъ рядъ, съ выдачею имъ и денежнаго пособія, но въ меньшемъ размѣрѣ.

Въ заключеніе нельзя не пожелать значительнаго упрощенія отчетности по медицинской службѣ, ради которой Врачебныя Управленія обращаются въ Канцеляріи, отвлекаемыя письмоводствомъ отъ прямого своего, живого дѣла.



Въ отношеніи *мѣръ къ облегченію воспитанія и обученія дѣтей* служащихъ было заявлено, что сверхъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, содержимыхъ изъ особыхъ отчисленій, на дорогахъ открываются по возможности и школы, подвѣдомственныя Министерству Народнаго Просвѣщенія, съ различными правами желѣзныхъ дорогъ въ выборѣ школьнаго персонала, въ зависимости отъ типа школъ. Есть школы, содержимыя, частью, и на счетъ взносовъ самихъ служащихъ, но таковыя могутъ быть лишь добровольными, почему никакого о семъ общаго постановленія быть не можетъ. Вообще же нельзя не констатировать, что все, что было возможно, дѣлается. На Юго-Западныхъ дорогахъ, гдѣ было 5 школъ, ихъ теперь 32; есть интернаты. Остается только желать матеріальной и для другихъ дорогъ возможности идти по этому же пути.

*Мѣстныя Общества взаимной помощи потребителей и т. п.* могутъ быть учреждаемы на началахъ коммерческихъ или административныхъ.

Опытъ показалъ, что лучше всего идутъ дѣла тѣхъ Обществъ, которыя дѣйствуютъ на основаніи уставовъ, утвержденныхъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ. Для всѣхъ таковыхъ Обществъ необходимы: 1) средства для надлежащей постановки дѣла, и 2) поддержка со стороны Управленія желѣзной дороги во всемъ, что можетъ содѣйствовать ихъ упроченію и развитію. При этомъ было указано, въ видѣ примѣра, на результаты, достигнутыя на Кіево-Воронежской дорогѣ. Означенною дорогою было отпущено на постановку дѣла безвозмездно 30000 рублей.

Служащіе выбираютъ уполномоченныхъ, а эти послѣдніе выбираютъ Хозяйственный Комитетъ, въ которомъ членовъ по назначенію отъ Управленія дороги нѣтъ, но есть Наблюдательный Комитетъ, въ составъ котораго входятъ лица по назначенію отъ Управленія дороги и 3 выборныхъ члена. Въ настоящее время Общество имѣетъ капиталъ въ 70 тысячъ рублей. Въ Ельцѣ существуетъ Общество потребителей, дѣйствующее прекрасно. причемъ большое значеніе имѣетъ то обстоятельство, что распорядителемъ состоитъ одно лицо, въ теченіе 20 лѣтъ посвящающее себя этому дѣлу.

Завѣдываніе подобнымъ дѣломъ требуетъ массы энергіи, знанія, коммерческаго таланта. При всякомъ началѣ такого дѣла являются сомнѣнія, даже подозрѣнія, и только сознаніе исполненія гражданскаго долга удерживаетъ распорядителей при этомъ дѣлѣ, почему они должны пользоваться всякою со стороны Управленія дороги поддержкою.

Необходимо также, чтобы трудъ ихъ не былъ безвозмезднымъ. Предсѣдатель, его помощникъ, казначей и отвѣтственный приказчикъ, съ залогомъ, должны получать вознагражденіе. Существованіе Наблюдательнаго Комитета, отъ Управленія дороги и служащихъ, весьма полезно и

дѣлаетъ ненужными такія, напр., ограниченія какъ запрещеніе кредитоваться, безъ чего дѣло развиваться не можетъ.

Въ заключеніе, Съѣздъ высказался въ пользу премированія дѣятельности служащихъ, что уже практикуется на Юго - Западныхъ дорогахъ въ самыхъ разнообразныхъ видахъ и даетъ отличные результаты.

При этомъ К. С. Немѣшаевъ выразилъ готовность сообщить желающимъ дѣйствующія на Юго - Западныхъ дорогахъ Положенія по этому предмету.

Въ связи съ вопросомъ объ улучшеніи положенія служащихъ, Съѣздъ обсуждалъ нѣкоторыя предположенія о мѣрахъ къ сокращенію ихъ числа.

Было указано на возможность замѣны переѣздовъ путепроводами, такъ какъ проценты съ суммы стоимости путепровода, въ 20000 руб., меньше расхода на содержаніе переѣздовъ и жалованье барьернымъ сторожамъ. Указывалось также на жезлы разныхъ системъ, на приспособленія открывающіе барьеръ на разстояніяхъ, на открытіе и закрытіе семафоровъ со станціи, на телефоны.

Съѣздъ нашель, что вопросъ о путепроводахъ можетъ быть разрѣшаемъ лишь сообразно мѣстнымъ условіямъ.

Въ отношеніи же предположеній, касающихся разныхъ механическихъ приспособленій, замѣняющихъ живой трудъ, было замѣчено, что дешевизна ихъ можетъ оказываться теоретическою, а примѣненіе рискованнымъ. Изъ представленныхъ примѣровъ явствовало, что, по неисправности приспособленій, которой не могли устранить и присланные изобрѣтателями техники, приходилось возвращаться къ прежнимъ порядкамъ. Механическія приспособленія признаны Съѣздомъ вообще допустимыми, пока, еще только въ видѣ опыта, преимущественно на дорогахъ съ малымъ движениемъ, гдѣ есть возможность постоянно слѣдить и за ихъ исправнымъ дѣйствіемъ.

Вопросъ 5. Поддержаніе  
чувства собственнаго  
достоинства.

*По вопросу о поддержаніи чувства собственнаго достоинства служащихъ, Предсѣдатель, К. Э. Кетрицъ, объяснилъ, что указанное чувство несомнѣнно должно находить себѣ поддержку въ внѣшнихъ условіяхъ, которыми обставлена данная должность.*

Въ видахъ возбужденія и поддержанія этого чувства, желательно, напр., выдѣленіе, изъ общей среды низшихъ служащихъ, тѣхъ, усердная

и полезная служба коихъ, оцѣненная начальствомъ, можетъ поощрять и другихъ къ стремленію становиться на тотъ же уровень. Такъ, могутъ быть создаваемы званія, напр., заслуженнаго дорожнаго мастера и т. п. Привилегіею-же такихъ лицъ можетъ служить, напр., изыятіе ихъ отъ денежныхъ штрафовъ.

Кромѣ того, по отношенію къ такимъ лицамъ, какъ Начальникъ Депо, можно бы, въ случаѣ необходимости взысканія, и даже объявленія о томъ другимъ для примѣра, ограничиваться сообщеніемъ имъ о томъ лично, или же и циркулярно, но только лицамъ равнаго съ ними положенія, не вывѣсивая объявленія въ Депо, чтобы не дискредитировать власти.

*Ф. И. Шмидтъ* прочиталъ особую по этому предмету записку, въ результатѣ которой указывается на необходимость законодательнаго признанія за служащими правъ полицейскихъ.

*Н. К. Шауфусъ* замѣтилъ, что этому имѣется уже прецедентъ въ отношеніи лѣсныхъ сторожей. Необходимо уравниать отвѣтственность за оскорбленіе желѣзнодорожнаго служащаго съ отвѣтственностью за оскорбленіе должностнаго лица.

*В. А. Добровольскій* указалъ на имѣющійся уже въ Министерствѣ Путей Сообщенія проектъ дарованія правъ государственной службы всѣмъ желѣзнодорожнымъ служащимъ. Осуществленіе этого проекта можетъ встрѣтить затрудненія со стороны финансовой, такъ какъ потребовалась бы выдача пенсій, но тѣмъ не менѣе это представляется существенно необходимымъ.

*К. С. Нельшасовъ* замѣтилъ, что вопросы эти составляютъ лишь часть вопросовъ, обнимаемыхъ проектомъ Положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ, представленнымъ имъ въ Управление желѣзныхъ дорогъ. Но и въ этомъ проектѣ Положенія оказываются необходимыми, по ближайшемъ съ участіемъ разныхъ представителей совѣщаніи, нѣкоторыя измѣненія, о коихъ еще будетъ представлено Управленію.

По проекту предположено дѣленіе служащихъ на классы, въ зависимости отъ числа лѣтъ службы, и наложеніе на ихъ взысканій или увольненіе ихъ, только по коллегіальному постановленію Комиссіи. Но вопросъ о самыхъ градацияхъ требуетъ разработки.

Съѣздъ, въ виду этого заявленія, призналъ необходимымъ ограничиться нынѣ лишь отвѣтомъ на указанные выше частные вопросы.

Укрѣпленіе въ служащихъ сознанія достоинства занимаемой ими должности и увѣренности въ справедливой оцѣнкѣ ихъ заслугъ начальствомъ, непосредственнымъ и высшимъ, представляется крайне желатель-

нымъ, и ко всѣмъ принимаемымъ въ этомъ направленіи мѣрамъ можно отнести лишь съ полнымъ сочувствіемъ. При этомъ мѣра наложенія взыскацій коллегіальными рѣшеніями могла бы быть даже прямо рекомендована, нынѣ же, циркулярнымъ письмомъ Г. Начальника Управления желѣзныхъ дорогъ Начальникамъ и Управляющимъ дорогъ.

Извѣстныя во взыскаціяхъ градаціи существуютъ и теперь, при чемъ есть взыскація со внесеніемъ и безъ внесенія въ приказъ. Вообще же, о послѣдовавшемъ възысканіи съ лицъ начальствующихъ сообщается только лицамъ равнаго съ ними служебнаго положенія.

Но вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо и сохраненіе въ служащихъ убѣжденія въ полномъ безпристрастіи Начальства и въ томъ, напр., что вина и начальствующихъ надъ ними лицъ, не остающаяся для нихъ безъизвѣстною, не оставляется безъ должнаго взыскація.

Кромѣ того, для сохраненія дисциплины, крайне желательно строгое соблюденіе общаго, принятаго во всѣхъ вѣдомствахъ порядка, по которому всякая жалоба, подаваемая не въ порядкѣ постепенности, возвращается съ надписью, указывающею этотъ порядокъ. Принятіе жалобы къ разсмотрѣнію высшею инстанціею помимо низшей, или посредствующей, принимается жалобщиками за прямое выраженіе высшимъ начальствомъ недовѣрія къ его же, подчиненнымъ ему, посредствующимъ органамъ и тѣмъ самымъ роняетъ надлежащее къ нимъ уваженіе.

Въ заключеніе, Съѣздъ нашелъ нужнымъ, пользуясь настоящимъ случаемъ, указать на необходимость мѣръ къ огражденію чувства собственнаго достоинства служащихъ не только по отношенію къ ихъ подчиненнымъ, сослуживцамъ или начальникамъ, но и по отношенію къ публикѣ.

Лица изъ публики нерѣдко, подъ вліяніемъ раздраженія, нападаютъ на перваго попавшагося желѣзнодорожнаго служащаго и осыпаютъ его бранью и оскорбленіями; сторожей на линіи оскорбляютъ, а кондукторовъ третируютъ, смотря на нихъ какъ на прислугу, чему отчасти способствуетъ и самое коллективное названіе ихъ: поѣздная *прислуга*. Какое бы ни послѣдовало разрѣшеніе высшимъ Правительствомъ вопроса о присвоеніи извѣстнымъ категоріямъ служащихъ правъ полицейскихъ, по примѣру Германіи, что весьма желательно,—необходимы и мѣры административныя, которыя постепенно видоизмѣнили бы отношенія публики, по крайней мѣрѣ, къ поѣздному и линейному персоналу. Въ этомъ отношеніи самое именованіе поѣзднаго персонала имѣетъ немаловажное значеніе. Главный кондукторъ называется въ Германіи *Zugführer*, во Франціи *Chef de train*, и даже въ Сибири „Завѣдывающий поѣздомъ“, каковыя названія

гораздо ближе выражаютъ понятіе о сопряженныхъ съ этою должностію правахъ, чѣмъ слова: главный кондукторъ.

Наиболѣе правильнымъ было бы принять французскій терминъ „Начальникъ поѣзда“, который сразу поставилъ бы извѣстный классъ пассажировъ въ надлежащее къ нему отношеніе.

Что касается линейнаго персонала, то путевымъ сторожамъ необходимо дать опредѣленную форму, или по крайней мѣрѣ какой-либо значекъ.

За таковыми общими замѣчаніями, Съездъ призналъ самый вопросъ требующимъ ближайшей разработки въ общемъ составѣ Положенія о Служащихъ.

Вопросъ 9. О мѣрахъ противъ утомленія служащихъ.

Предсѣдатель, К. Э. Кетриць, объяснилъ, что попеченіе объ исправномъ ходѣ дѣла требуетъ особой заботливости начальниковъ и управляющихъ дорогъ о нормальномъ пользованіи силами служащихъ. Начальники и Управляющіе дорогами несутъ въ этомъ отношеніи двоякую отвѣтственность, такъ какъ они же суть и инспектора.

Вопросъ этотъ касается прежде всего машинистовъ, о которыхъ идетъ рѣчь и въ въ вопросахъ 8, 10 и 11. Случается, что они отпра- вляются изъ Оборотнаго Депо раньше положеннаго 8-ми часового отдыха, что не должно быть допускаемо.

На Съездѣ по этому предмету были сдѣланы слѣдующія заявленія  
Всѣ министерскія правила и распоряженія на всѣхъ дорогахъ объявлены для руководства и исполненія; въ томъ числѣ и касающіяся нормированія рабочаго времени. Но отступленія бываютъ неизбежны.

Случается, что поѣздъ опоздалъ, не по винѣ машиниста, на часъ или на два; бываютъ заболѣванія, при которыхъ очередь нарушается; случается, что машинистъ самъ желаетъ вернуться скорѣе домой, гдѣ онъ можетъ лучше отдохнуть, чѣмъ въ Депо. Есть книжки, въ которыхъ машинисты должны заявлять о своемъ утомленіи, но таковыхъ заявленій не дѣлается.

За всѣмъ тѣмъ, однако, есть другая сторона дѣла, на которую необходимо обратить вниманіе.

Всѣ желѣзныя дороги терпятъ недостатокъ въ машинистахъ. Самыя условія для набора ихъ стѣснительны. Требуется возрастъ не моложе 25 лѣтъ. Слесарь, чтобы сдѣлаться машинистомъ, долженъ прослужить 5 лѣтъ помощникомъ. Изъ числа техниковъ, выходящихъ изъ желѣзно-дорожныхъ училищъ, забираютъ всѣхъ желающихъ. Слесарей также мало. Что-же дѣлать при недостаткѣ персонала: остановить движеніе, или послать машиниста до истеченія срока отдыха, съ его согласія, или даже по его желанію?

Кромѣ машинистовъ, нельзя не обратить вниманія и на служебный персоналъ движенія вообще. Есть станціи, на которыхъ персоналъ заваленъ работою. Не существуетъ надлежащей нормировки для работы помощниковъ начальниковъ станцій, кассировъ, составителей поѣздовъ, сѣбшниковъ. Помощники начальника станціи работаютъ до 16 часовъ въ сутки, когда они дежурятъ. Между тѣмъ, на станціи возлагаются разные побочныя обязанности, по почтовымъ операціямъ, по сберегательнымъ кассамъ, по выдачѣ ссудъ. Персоналъ товарныхъ конторъ оплачивается чрезвычайно скудно и нормировки его труда, за малыми исключеніями (на Юго-Западныхъ дорогахъ), нѣтъ. Приостановка движенія на воскресные, напр., дни или на ночное время у насъ немыслима. Предоставленіе служащимъ необходимаго отдыха можетъ быть достигнуто только установленіемъ очередей. По другимъ службамъ также усматривается недостаточность личнаго состава. Помощники начальниковъ участковъ тяги дежурятъ посуточно; начальники депо также, и помощниковъ имъ не назначается. При всемъ томъ, служащіе подвергаются денежнымъ взысканіямъ за упущенія, происходящія отъ непосильности работы.

Необходимы запасные агенты. Необходимо, чтобы дежурство освобождало отъ другихъ обязанностей. Крайне желательно, чтобы на долю каждаго служащаго приходились разъ въ недѣлю сутки отдыха.

Отдѣльныя дороги не разъ уже и ходатайствовали, въ проектахъ своихъ смѣтъ, о кредитахъ, которые давали бы возможность удовлетворенія указаннымъ насущнымъ потребностямъ, хотя частію. Желательно, чтобы въ будущемъ подобныя ходатайства не оставлялись безъ надлежащаго удовлетворенія.

Въ заключеніе *Ф. И. Шмидтъ* указалъ на то, что есть 4 категоріи служащихъ, а именно: стрѣлочники, телеграфисты, составители поѣздовъ и сѣбшники, которымъ, по Положенію, квартиръ въ натурѣ не отводится. Когда-же они получаютъ квартиру въ натурѣ, то у нихъ приходится дѣлать вычеты изъ жалованья. Было бы крайне желательно, впредь до пересмотра Положенія о квартирномъ довольствіи, таковыхъ вычетовъ у служащихъ указанныхъ четырехъ категорій не дѣлать.

*А. М. Поваляшинъ* замѣтилъ, что, по существующимъ правиламъ, это было-бы возможно въ формѣ лично присвоеннаго имъ довольствія.

*К. С. Нельшиевъ* заявилъ, что на Юго-Западныхъ дорогахъ почти всѣ лица указанныхъ категорій имѣютъ квартиру въ натурѣ, безъ производства у нихъ вычетовъ.

*Н. К. Шауфусъ* указалъ, по этому поводу, на общее, сдѣланное дорогамъ Министерствомъ Путей Сообщенія предложеніе о принятіи мѣръ къ

улучшенію положенія стрѣлочниковъ и пр., такъ что предоставленіе этимъ лицамъ квартиръ въ натурѣ, безъ вычетовъ изъ ихъ жалованья, составляетъ прямое исполненіе изъясненнаго предложенія, въ чемъ Съездъ и согласился.

Председатель Общаго Съезда, П. Н. Черемисиновъ, сообщилъ, что въ программу занятій засѣдающаго нынѣ LXXIX Общаго Съезда внесень, по постановленію XI Совѣщательнаго Съезда Представителей Службы Движенія, вопросъ о нормировкѣ законодательнымъ порядкомъ рабочаго дня, для всѣхъ станціонныхъ служащихъ.

Дѣло это, по которому поступилъ подробный, мотивированный отзывъ Начальника Юго-Западныхъ дорогъ, подлежитъ разсмотрѣнію Общаго Съезда въ одномъ изъ ближайшихъ его засѣданій.

Настоящій Съездъ, въ виду изъясненнаго сообщенія, и признавая, что общій по сему дѣлу вопросъ, по важности своей, требуетъ всесторонней разработки, призналъ необходимымъ, ограничившись сдѣланными выше частичными замѣчаніями, предоставить это дѣло дальнѣйшему ходу установленнымъ порядкомъ.

Вопросъ 10. О квартир-  
номъ довольствіи.

К. С. Немѣшаевъ сообщилъ, что на Юго-Западныхъ дорогахъ нынѣ дѣйствуетъ Комmissія по квартирному вопросу, и что труды ея могутъ быть разсланы дорогамъ на заключеніе, что облегчило-бы разработку этого вопроса Съездомъ.

Съездъ, соглашаясь съ необходимостью разработки дѣла въ дегаляхъ, напелъ, однако, возможнымъ высказать нынѣ-же общія заключенія по принципиальной сторонѣ этого, столь важнаго въ хозяйствѣ желѣзныхъ дорогъ, вопроса.

По справкѣ, представленной по Николаевской дорогѣ, о азалось, что изъ числа 2500 лицъ паровознаго персонала, имѣющихъ по Положенію право на квартиру въ натурѣ, таковою пользуются 311, что составляетъ 12,6% или  $\frac{1}{8}$  общаго числа.

Изъ всего же числа смазчиковъ, 29% имѣютъ квартиру, при лучшихъ притомъ для нихъ условіяхъ, такъ что положеніе паровознаго персонала значительно хуже положенія смазочной артели.

Обстоятельство это весьма важно потому, что въ связи съ нимъ усматривается ухудшеніе качествъ паровознаго персонала, прямо явствующее изъ таблицъ средней продолжительности службы. Слесарей приходится назначать помощниками машинистовъ послѣ 3, 4 мѣсяцевъ службы; машинистами дѣлаются люди, служившіе 7—14 мѣсяцевъ на дорогѣ.

Несомнѣнно, что постройка новыхъ дорогъ привлекала къ себѣ слу-

жащихъ. Но несомнѣнно и то, что многимъ служащимъ въ столицахъ приходится искать себѣ какого бы то ни было заработка внѣ столицъ. Семьи растутъ, дороговизна тоже, а содержаніе остается прежнее.

Квартирные деньги не могли бы давать средствъ на наемъ квартиръ по близости мѣста служенія. Не менѣе трудно, конечно, и положеніе въ городахъ для другихъ служащихъ, напр. конторщиковъ. Лицо, получающее, напр. 35 руб. въ мѣсяцъ, не можетъ, въ Москвѣ, имѣть и одной кв. сажени помѣщенія, вблизи своего мѣста служенія.

Но все же на первой очереди должны стоять машинисты, по важности ихъ спеціальности для движенія поѣздовъ. Машинистъ, пользовавшійся квартирою до перехода дороги въ казну, не долженъ лишаться этого права. Во время эксплуатаціи Николаевской желѣзной дороги Главнымъ Обществомъ желѣзныхъ дорогъ, заслуженные машинисты пользовались прекраснымъ помѣщеніемъ въ Малой Вишерѣ. Преемникамъ ихъ такового не предоставляется, хотя квартиры очищаются. Инымъ квартиры уступаются, въ Петербургѣ, за деньги, но они прежде пользовались таковыми безвозмездно. Существуетъ толкованіе, что квартирное довольствіе машиниста входитъ въ составъ его жалованья; но правильнѣе давать квартиру въ натурѣ этимъ лицамъ, хотя бы просто въ видѣ мѣры сохраненія ихъ на службѣ. То-же слѣдуетъ сказать и въ отношеніи стрѣлочниковъ.

Засимъ, необходимо принять мѣры къ тому, чтобы и всѣ другіе служащіе, имѣющіе право на квартиру въ натурѣ, получали таковую въ дѣйствительности.

А. И. Дрей сообщилъ о предположеніи его, чтобы количество квадратныхъ сажень помѣщеній приспособлялось къ окладамъ служащихъ, что можетъ облегчить задачу постройки жилыхъ помѣщеній. Задача эта представлялась неразрѣшимой по значительности потребныхъ затратъ. Но могутъ быть опредѣлены нормы для размѣровъ помѣщеній. Такъ какъ квартирные деньги назначаются въ размѣрѣ  $\frac{1}{5}$  части жалованья, то можно установить опредѣленную норму, по которой, напр., Начальникъ участка, получающій жалованья 2,400 р., имѣлъ бы право на соответствующее число сажень помѣщенія, примѣрно 30 сажень. Нынѣ квартиры назначаются по должности, независимо отъ семейнаго положенія служащаго. При расцѣнкѣ помѣщеній по стоимости квадратной сажени, женатые могли бы мѣняться съ холостыми, за опредѣленную приплату.

Тамъ, гдѣ квартиры для высшихъ служащихъ уже приспособлены, это могло бы представлять затрудненіе, но тамъ, гдѣ помѣщенія приходится строить вновь, можно бы съ такимъ предположеніемъ сообразоваться.



Съездъ нашель, что можно строить помѣщенія и дешевыя, сообразуясь и со сдѣланными указаніями. Въ столицахъ, во всякомъ случаѣ, постройка жилыхъ домовъ безусловно необходима.

На Юго-Западныхъ дорогахъ, за счетъ пенсіоннаго капитала, который вообще помѣщается въ закладныхъ листахъ, построенъ домъ Управленія, стоимостью 400,000 р.; построенъ также Элеваторъ. Помѣщеніе капитала, частію, въ недвижимость, признается правильнымъ и Страховыми Обществами, которыя строятъ или покупаютъ дома. Такимъ образомъ и средства для постройки жилыхъ домовъ уже имѣются.

Руководствуясь указанными примѣрами, надлежитъ въ дорогихъ пунктахъ строить жилые дома, что должно принести дорогамъ непосредственную выгоду въ улучшеніи условій служебнаго персонала, и обойдется тѣмъ дешевле, чѣмъ скорѣе къ этому будетъ приступлено, въ виду повышающейся цѣнности недвижимости именно тамъ, гдѣ возрастаетъ и дороговизна помѣщеній.

Вопросъ 11. О подготовкѣ служащихъ.

Предсѣдатель, К. Э. Кетрицъ, объяснилъ, что Съезду предстоитъ высказаться по вопросу о мѣрахъ для обезпеченія надлежащей подготовки къ службѣ среднихъ агентовъ (изданіе учебниковъ, руководствъ, и т. п.).

Какъ извѣстно, на нѣкоторыхъ отдѣльныхъ дорогахъ, какъ напр. на Полѣскихъ, Рязанско-Уральской, сдѣлано въ этомъ отношеніи уже весьма многое, почему обобщеніе этого вопроса представляется своевременнымъ.

Съездъ нашель, что, согласно самой программѣ настоящаго Съезда, по которой вопросъ о мѣрахъ для обезпеченія надлежащей подготовки къ службѣ поставленъ только по отношенію къ среднимъ агентамъ, задачей этою и слѣдуетъ ограничиться.

Въ дѣйствительности, что касается высшаго персонала, то должности инженерно-техническія замѣщаются лицами, получившими соответствующее образованіе въ спеціальныхъ учебныхъ заведеніяхъ, а другія должности замѣщаются, если и не всегда, лицами, служившими въ другихъ, низшихъ должностяхъ, то, во всякомъ случаѣ, съ такимъ общеобразовательнымъ цензомъ, который даетъ имъ возможность самимъ освоиться со всеми узаконеніями и правилами, относящимися къ желѣзнодорожной службѣ вообще, и по ихъ спеціальности въ особенности.

Основными для всей желѣзнодорожной дѣятельности руководствами служатъ: Общій Уставъ російскихъ желѣзныхъ дорогъ, изданный въ развитіи его Правительственныя распоряженія и выработанныя Общимъ Съездомъ Соглашенія о прямомъ сообщеніи, пассажирскомъ и товарномъ, и о взаимномъ пользованіи вагонами, постепенно дополняемыя. Кромѣ

того, имѣются по каждой отдѣльной дорогѣ внутренніе по одной приказы и общія распоряженія.

На Юго-Западныхъ дорогахъ имѣется учебникъ по Общему Уставу.

Вообще-же нельзя не признать, что изученіе какъ Общаго Устава, такъ и всякихъ другихъ правилъ и распоряженій происходитъ успѣшнѣе всего по подлинному ихъ тексту. Главною задачею, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, служатъ не столько знаніе текста подходящихъ къ нему правилъ, сколько умѣніе ихъ найти, для чего должны служить систематическіе указатели. Въ печати имѣется, напр., Сборникъ Н. Л. Брюля, гдѣ все въ извѣстной системѣ сгруппировано.

Для низшихъ служащихъ, къ числу которыхъ относятся стрѣлочники, сдѣлщики, составители поѣздовъ, барьерные и другіе сторожа, а также кочегары, истопники, и т. п., обученіе ихъ спеціальностямъ ихъ службы можетъ быть только практическое, при чемъ нерѣдко сынъ учится у отца.

Засимъ, по вопросу о среднихъ служащихъ, Слѣздь нашель, что подготовка ихъ можетъ происходить тремя способами: 1) въ школахъ; 2) въ вечернихъ курсахъ и 3) путемъ изданія письменныхъ руководствъ.

Школы желательны вообще для дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ, а не для дѣтей лицъ постороннихъ. Процентъ дѣтей постороннихъ лицъ на нѣкоторыхъ дорогахъ довольно значителенъ, не потому, чтобы былъ недостатокъ въ дѣтяхъ служащихъ, нуждающихся въ обученіи, а потому, что служащимъ приходится посылать дѣтей въ училище издалека. Такъ, въ Калужскомъ Техническомъ Училищѣ всѣ ученики—дѣти служащихъ, а въ Пензенскомъ ихъ только 40%; остальные-же—дѣти мѣстныхъ пензенскихъ ремесленниковъ. Объясняется это тѣмъ, что въ Калугѣ имѣется общежитіе. Первоначальныя затраты на общежитіа значительны, но необходимо ходатайствовать передъ Учебнымъ Отдѣломъ объ отпускѣ надлежащихъ для того средствъ изъ капитала, образуемаго ежегодными на техническія училища отчисленіями по пяти рублей съ версты протяженія желѣзныхъ дорогъ.

Заботы объ обученіи въ желѣзнодорожныхъ училищахъ и школахъ преимущественно, если не исключительно, дѣтей служащихъ, представляются необходимыми во многихъ отношеніяхъ. Обученіе дѣтей служащихъ составляетъ одну изъ существенныхъ мѣръ къ сохраненію сихъ послѣднихъ на службѣ. Кончившіе курсъ въ этихъ заведеніяхъ остаются и послѣ того, служа на той же дорогѣ, подъ нравственнымъ вліяніемъ ихъ родителей, заботящихся и о томъ, чтобы они, по возможности, оставались на той-же дорогѣ. Такимъ образомъ и образуется наиболѣе надежный контингентъ служащихъ.

Переходя къ вопросу о томъ, какого рода необходимы школы, Съездъ нашель, что прежде всего слѣдуетъ остановиться на вопросѣ о техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ, такъ какъ въ нихъ подготовляются, между прочимъ, машинисты, т. е. тотъ именно контингентъ среднихъ служащихъ, въ которомъ имѣется наибольшая надобность.

Число техническихъ училищъ должно быть увеличиваемо, для чего средства имѣются вполне достаточныя, изъ дѣлаемыхъ дорогами ежегодно пятирублевыхъ съ версты отчислений. Но при этомъ самая программа техническихъ училищъ требуетъ пересмотра.

Техническія училища въ настоящее время еще не выпускаютъ готовыхъ для службы машинистовъ; вышедшій изъ училища, посвящающій себя службѣ тяги, поступаетъ въ распоряженіе начальника Депо, который prepares его практически въ теченіе, примѣрно, двухъ лѣтъ. Это показываетъ, что самое обученіе въ техническихъ училищахъ не достаточно практично. Трехлѣтнее пребываніе въ техническомъ училищѣ должно бы готовить вполне готовыхъ для службы дѣятелей. Желательно, чтобы уже, по крайней мѣрѣ, начиная съ третьяго года, ученикъ подготовлялся къ поступленію прямо или въ службу тяги, или въ службу пути. Программа для таковыхъ двухъ отдѣленій старшаго класса должна быть различная. Техническія училища не имѣютъ назначеніемъ подготовку инженеровъ-техниковъ, а должны вырабатывать хорошихъ машинистовъ, механиковъ, дорожныхъ мастеровъ, и т. п.

Въ отношеніи другихъ школъ, Съездъ имѣлъ въ виду слѣдующія данныя:

На Юго-Западныхъ дорогахъ практикуются краткіе шестимѣсячные курсы, причемъ преподавателями состоятъ служащіе, получающіе за свой трудъ жалованье. Въ этихъ курсахъ готовятъ служащіе, по тягѣ и движенію, не исключая и низшихъ. Имѣются также спеціальныя вечерніе курсы для практической подготовки начальниковъ болѣе значительныхъ станцій, ревизоровъ движенія, контролеровъ; расходъ составляетъ всего около 3000 рублей въ годъ.

На Полѣскихъ желѣзныхъ дорогахъ имѣются школы, программа которыхъ вырабатывалась постепенно, въ теченіе четырехъ лѣтъ. Въ нихъ преподаются: Техника Службы Движенія, составленіе графиковъ и т. п., телеграфовѣдѣніе, коммерческая часть, станціонная отчетность, гигиена, подача помощи. Тарифы не преподаются, въ виду ихъ непостоянства, но даются задачи для практическаго ихъ примѣненія. Къ осени предполагается и печатаніе руководствъ. Курсъ восьмимѣсячный. Предметы преподаются скато. Въ виду надобности въ машинистахъ, проходили сокращенно и программу трехлѣтняго курса, и на экзаменахъ получились хорошіе результаты.

На Рязанско-Уральской желѣзной дорогѣ была также большая потребность въ служащихъ, въ особенности по Службѣ Движенія, со внезапнымъ развитіемъ сѣти дорогъ этого Общества. Оказывались всякія льготы для привлеченія служащихъ. Давалась стипендія на время ученія въ размѣрѣ 30 рублей, изъ коихъ 25 рублей выдавались на руки и 5 рублей шли на школу. Курсъ былъ шестимѣсячный. Успѣшно окончившему курсъ выдавалась субсидія. Жалованья учителямъ не полагалось. Это были все служащіе, но выдавалось вознагражденіе за каждого окончившаго курсъ: Начальнику станціи 20 рублей, помощнику его 20 рублей, и товарному кассиру 20 рублей.

XI. Совѣщательный Сѣздъ, бывшій въ Москвѣ въ 1899 г., призналъ весьма желательнымъ открытіе на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ школъ, по типу Полѣскихъ дорогъ, или по типу Рязанско-Уральской дороги. Указывалось также на пользу и общеобразовательныхъ школъ.

Настоящій Сѣздъ нашелъ, что вопросъ о школахъ общеобразовательныхъ не представляется еще столь насущнымъ, какъ вопросъ о школахъ профессиональныхъ. Поэтому настоящій Сѣздъ призналъ необходимымъ поддержать передъ Министерствомъ Путей Сообщенія прошлогоднее ходатайство Совѣщательнаго Сѣзда относительно школъ по Службѣ Движенія, а равно и по службамъ тяги и ремонта пути.

Затѣмъ Сѣздъ обсуждалъ вопросъ о вечернихъ курсахъ и объ изданіи руководствъ.

Вечерніе курсы признаны Сѣздомъ весьма полезными и желательными. Живое слово легче и охотнѣе воспринимается, чѣмъ читаемое. При словесной передачѣ, возможны иллюстраціи примѣрами, чтенія съ туманными картинами, и т. п. Для этого необходимо только предоставленіе дорогамъ необходимыхъ матеріальныхъ средствъ и устраненіе внѣшнихъ къ открытію подобныхъ курсовъ формальностей.

Въ отношеніи матеріальныхъ средствъ, Сѣздъ имѣлъ въ виду, что на обширной сѣти Юго-Западныхъ дорогъ весь расходъ на вознагражденіе труда преподавателей, который непремѣнно долженъ оплачиваться, составлялъ 3000 рублей, а въ первый годъ даже лишь полторы тысячи. Въ отношеніи-же внѣшнихъ препятствій оказалось, что на нѣкоторыхъ дорогахъ открытіе курса запрещалось полиціею. Желательно, чтобы открытіе такихъ курсовъ, исключительно въ средѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ и ихъ дѣтей, разрѣшалось властью Министерства Путей Сообщенія, въ лицѣ мѣстныхъ органовъ его,—управляющихъ и начальниковъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ отношеніи руководствъ, Сѣздъ имѣлъ въ виду, что таковыя мо-

гуть быть общеобразовательныя, или желѣзнодорожныя вообще, или же спеціальныя, по разнымъ родамъ желѣзно-дорожной службы. При этомъ былъ возбужденъ вопросъ о томъ, не слѣдовало ли бы поощрять изданіе руководствъ, назначеніемъ на нихъ конкурсовъ съ преміями.

Противъ этого предположенія было замѣчено слѣдующее: руководства общеобразовательныя имѣются въ изобиліи и къ премированію таковыхъ желѣзныя дороги основанія не имѣютъ. Въ отношеніи руководствъ по желѣзнодорожной службѣ вообще, надлежитъ имѣть въ виду, что, какъ уже было замѣчено выше, изученіе желѣзнодорожныхъ законовъ и изданныхъ въ развитіи ихъ правилъ, Соглашеній, и т. п., должно происходить по подлинному ихъ тексту, при помощи лишь систематическихъ указателей. Но такъ какъ по каждой желѣзной дорогѣ издаются еще разныя разъяснительныя, въ примѣненіи къ нимъ, постановленія, то дѣло инструктированія служащихъ въ отношеніи общежелѣзнодорожныхъ постановленийъ правильнѣе всего производить по каждой дорогѣ отдѣльно, замѣняя такимъ образомъ обученіе руководствами обученіемъ инструкціями.

Наконецъ, въ отношеніи руководствъ по спеціальнымъ службамъ и должностямъ, Съѣздъ имѣлъ въ виду предстоящее отпечатаніе Полѣскими дорогами составленныхъ оными руководствъ, а также то обстоятельство, что по многимъ родамъ службы составлены и изданы служащими или служившими на дорогахъ лицами отдѣльныя частныя руководства. Были также выработаны, Совѣщательными Техническими Съѣздами, Катехизисы по службамъ. Желательно, чтобы дороги, разрабатывающія особыя руководства, сообщали ихъ другимъ дорогамъ, непосредственно, или на Совѣщательныхъ Техническихъ Съѣздахъ. Тогда представится возможность выработки этими Съѣздами постепенно общихъ по спеціальнымъ предметамъ руководствъ, насколько предметы оныхъ будутъ признаны допускающими подобныя обобщенія. Таковыя руководства тогда можно будетъ издавать за общій счетъ желѣзныхъ дорогъ, для разсылки имъ оныхъ въ потребномъ количествѣ экземпляровъ.

Вопросъ 6. О номенклатурѣ смѣтъ.

Вопросъ 6, по программѣ, озаглавленъ: „Желательныя измѣненія въ номенклатурѣ эксплуатаціонныхъ смѣтъ, въ видахъ удобствъ исчисленія смѣтныхъ назначеній (выдѣленіе кредитовъ на содержаніе пассажирскихъ и особо-товарныхъ кондукторскихъ бригадъ, на расходы по перевозкѣ войскъ, переселенцевъ и т. п.).“

По вопросу этому Предсѣдатель, К. Э. Кетрицъ, объяснилъ, что принятая нынѣ номенклатура, выработанная давно, во многомъ не соответствуетъ потребностямъ времени. Кромѣ того, будучи въ нѣкоторыхъ случаяхъ весьма подробною, она, въ другихъ случаяхъ, не даетъ правительнаго представленія о результатахъ собственно эксплуатаціи, по невыдѣленію такихъ расходовъ, которые составляютъ для желѣзныхъ дорогъ какъ бы особыя повинности и размѣръ которыхъ отъ дорогъ не зависитъ. Таковы связанныя съ перевозкою войскъ расходы по оборудованію вагоновъ, по устройству продовольственныхъ пунктовъ, расходы на разнаго рода, для сего, бланки и вообще типографскіе и т. п. Таковы также расходы по перевозкѣ переселенцевъ, по требованіямъ санитарнымъ и др.

Многіе изъ таковыхъ расходовъ ложатся на дороги неравномѣрно, такъ что получаются невѣрные результаты сравненія расходовъ дорогъ стратегическаго значенія съ расходами другихъ дорогъ сѣти.

Съездъ нашель, что номенклатура смѣты несомнѣнно устарѣла. Въ то время, когда она вырабатывалась, не было достаточно яснаго представленія о мѣрѣ зависимости разныхъ расходовъ отъ движенія, а также о томъ, какіе для разныхъ расходовъ должны быть измѣрители. Послѣ того, Министерствомъ Путей Сообщенія были устанавливаемы, для доставленія дорогами разныхъ свѣдѣній, формы вѣдомостей, которыя не совпадаютъ съ формами ни смѣтъ, ни отчетовъ. Такимъ образомъ, на дороги возлагался новый дополнительный трудъ и одни и тѣ-же матеріалы разрабатываются по различнымъ формамъ.

Но, съ другой стороны, нельзя не имѣть въ виду, что если бы приступить къ коренной переработкѣ номенклатуры, то на это потребовалось бы весьма много времени; новая номенклатура появилась бы лишь, примѣрно, чрезъ пять лѣтъ. Между тѣмъ, къ номерамъ существующей номенклатуры все привыкли; кромѣ того, коренное измѣненіе формы номенклатуры значительно затруднило бы сравненія всѣхъ данныхъ даннаго года съ таковыми за предыдущіе года.

Поэтому предпочтительно, въ тѣхъ случаяхъ, когда номенклатура не достаточно подробна, какъ, на примѣръ, въ отношеніи кондукторскихъ бригадъ, пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, дѣлать подраздѣленія въ объясненіяхъ. Такія-же подраздѣленія могутъ быть дѣлаемы и для выдѣленія особыхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ войскъ, переселенцевъ, арестантовъ, по санитарной части и т. п., причемъ всеѣмъ таковымъ расходамъ могла бы составлятья и особая сводная вѣдомость, прилагаемая къ смѣтѣ.

Что касается до сокращенія числа номеровъ номенклатуры, коихъ нынѣ имѣется 323, то это едва ли возможно. Номенклатура содержитъ въ себѣ двѣ части, финансовую и техническую, причемъ часть финансовая вообще незначительна, а часть техническая должна быть подробна.

Засимъ, на Съѣздѣ были сдѣланы разныя заявленія о частичныхъ, желательныхъ въ номенклатурѣ, добавленіяхъ или разъясненіяхъ.

Съѣздъ нашель, что надлежитъ остаться при существующей системѣ номенклатуры. Что-же касается до частичныхъ въ номенклатурѣ улучшеній то члены Съѣзда сообщать Смѣтному Отдѣлу Управленія желѣзныхъ дорогъ письменно свои по этому предмету замѣчанія.

Вопросъ 7. О мѣрахъ противъ опозданія поѣздовъ.

Предсѣдатель Съезда, К. Э. Кетриць, объясняя, что случающіяся на желѣзныхъ дорогахъ частыя опозданія поѣздовъ безусловно требуютъ надлежащихъ мѣръ къ ихъ устраненію, просилъ А. И. Дрей сообщить Съезду ближайшія по этому предмету данныя.

А. И. Дрей указалъ, что за годичный, по 15-ое октября 1899 г., періодъ, особое на себя вниманіе обращаютъ слѣдующія причины опозданій:

Несвоевременное отправленіе поѣздовъ со станцій начальныхъ или узловыхъ, влѣдствіе ожиданія другихъ поѣздовъ, причемъ есть узлы постоянныхъ опозданій . . . . .	25%
Неправильныя скрещенія . . . . .	25%
Наплывъ пассажировъ и задержка почтою . . . . .	7%
Наборъ паровозами воды и топлива . . . . .	8%
Отцѣпка и прицѣпка вагоновъ . . . . .	7%
Опаздыванія собственно въ пути, отъ неправильности движенія поѣздовъ . . . . .	25%

Указанныя процентныя отношенія составляютъ цифры среднія, для всей сѣти. Въ частностяхъ-же, по отдѣльнымъ дорогамъ, усматриваются большія колебанія.

Съездъ, имѣя въ виду, что опоздыванія происходятъ вообще отъ задержки поѣздовъ или на станціяхъ, или въ пути, разсматривалъ каждую изъ этихъ двухъ категорій причинъ опозданій въ отдѣльности.

При этомъ Съездъ касался только причинъ, такъ сказать, органическихъ, общихъ, а не случайныхъ, происходящихъ, напр., отъ происшествій на дорогѣ, или отъ слѣдованія поѣздовъ чрезвычайной важности, или же просто по винѣ паровознаго, поѣзднаго или станціоннаго персонала, устраненіе каковыхъ послѣднихъ причинъ есть дѣло управленія каждой отдѣльной дороги.

Задержки поѣздовъ на станціяхъ происходятъ преимущественно по приему и передачѣ багажа и почты.

По существующимъ правиламъ багажъ пассажировъ прямого сооб-



щенія обязательно долженъ быть передаваемъ съ дороги на дорогу для слѣдованія его вмѣстѣ съ пассажирами.

Заграницею, на большихъ магистральныхъ линіяхъ, нерѣдко въ одномъ поѣздѣ слѣдуютъ два и три багажныхъ вагона, причемъ дополнительные багажные вагоны, на опредѣленныхъ узлахъ, отцѣпляются или прицѣпляются. Но, съ другой стороны, напр., въ Германіи, магистральныя линіи не ждутъ прибытія пассажировъ съ линій боковыхъ. Къ обѣимъ таковымъ мѣрамъ у насъ можно приходить лишь постепенно.

Въ качествѣ мѣры временной, слѣдуетъ признать желательнымъ общее разрѣшеніе, при недостаточности времени въ узлѣ, отправлять поѣзда *bis*, для чего въ смѣтахъ необходимы соответственныя суммы.

До осуществленія же сего, остается только назначать въ расписаніяхъ время стоянки въ узлахъ, ближе сообразованное съ указаніями практики, увеличивая его, гдѣ это необходимо, съ уменьшеніемъ его по возможности, на другихъ станціяхъ, гдѣ затрудненій не бываетъ.

На Съѣздѣ по установленію расписаній лежитъ несомнѣнно трудная задача—удовлетворять справедливымъ требованіямъ публики о наименьшемъ времени остановокъ въ пути, считаясь, притомъ, съ возможностью дѣйствительнаго выполненія требованій. Выяснившаяся же на дѣлѣ необходимость вынуждаетъ къ рѣшимости увеличить, по расписаніямъ, время стоянокъ въ нѣкоторыхъ узлахъ, съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи сокращать его уже лишь постепенно.

Задержки поѣздовъ по причинѣ пріема и передачи почты вообще быть не должно, такъ какъ расписанія поѣздовъ составляются при участіи представителя почтоваго вѣдомства. Но несомнѣнно и тамъ возможны случаи задержекъ, могущіе быть устраненными распоряженіемъ почтоваго начальства. Въ этихъ видахъ можетъ быть выяснено, на подлежащихъ узлахъ, гдѣ задержки представляются явленіемъ общимъ, насколько онѣ происходятъ отъ условій передачи багажа и насколько отъ условій передачи почты. Вмѣстѣ съ тѣмъ, должно выясниться также, насколько задержки происходятъ отъ самаго устройства станцій и какіе, для надлежащаго приспособленія станцій, требуются расходы.

Переходя засимъ къ опозданіямъ въ пути, Съѣздъ напелъ, что коренною причиною опозданій служитъ вообще несоответствіе силы паровозовъ тяжести поѣздовъ.

Необходимо установленіе предѣльнаго состава поѣздовъ, по примѣру Сибирскаго поѣзда, въ который уже постановлено включать не болѣе 20 осей. Составъ поѣзда необходимо опредѣлять, сообразуясь съ силою паровозовъ и принявъ во вниманіе, что одни участки обслуживаются 8-колесными, а другіе 6-колесными паровозами.

При этомъ необходимъ и извѣстный запасъ силы паровоза, на случай противнаго вѣтра и т. п. препятствій, когда расходуется больше воды, что требуетъ большаго водоснабженія. При соответствіи состава поѣзда силѣ паровоза, всѣ случайныя задержки легко наверстываются въ пути.

Несомнѣнно, что вызываемое ограниченіемъ состава поѣздовъ увеличеніе ихъ числа потребуетъ и усиленія пропускной способности многихъ дорогъ, или участковъ оныхъ. Уже и нынѣ чувствуется недостатокъ въ развѣздахъ, служащій также причиною задержекъ въ движеніи поѣздовъ, когда одно скрещеніе, по причинѣ опозданія, переносится на другое.

Вообще же нельзя не пожелать возможно скорой замѣны всѣхъ слабыхъ паровозовъ сильными 8-колесными. На Закавказской дорогѣ, за полученіемъ болѣе сильныхъ пассажирскихъ паровозовъ, опозданія, доходившія до 52%, прекратились.

Тара пассажирскихъ вагоновъ на сѣти увеличилась, — для доставленія пассажирамъ большихъ удобствъ, въ смыслѣ плавности хода вагоновъ—на каждаго пассажира вдвое. При такихъ обстоятельствахъ обслуживаніе пассажирскаго движенія легкими паровозами, построенными въ свое время для легкихъ же тогда и вагоновъ, дѣлается невозможнымъ. При томъ и самое число пассажировъ, составлявшее 2.000,000, составляетъ нынѣ 3.000,000. Очевидно, что исправное обслуживаніе такого пассажирскаго движенія немислимо безъ соответствующихъ значительныхъ затратъ на подвижной составъ, размѣръ которыхъ опредѣлится простымъ расчетомъ.

Съ другой стороны, возможны и желательны нѣкоторыя облегченія въ составѣ поѣздовъ.

Для устраненія задержекъ поѣздовъ какъ въ пути, такъ и на станціяхъ, можетъ быть выработано Положеніе о преміяхъ машинистамъ и начальникамъ станцій, — но это есть предметъ, требующій тщательной разработки. При томъ, такъ какъ всякое случившееся гдѣ-либо, на станціи или въ пути, опозданіе влечетъ за собою уже менѣе строгое отношеніе служащихъ къ послѣдующимъ опозданіямъ, то необходимо, чтобы какъ отвѣтственность, такъ и мѣры поощренія опредѣлялись на каждой дорогѣ отдѣльно; но желательно также, чтобы былъ поощряемъ и нагонъ, въ извѣстныхъ предѣлахъ, опозданій предшествующихъ, хотя бы имѣвшихъ мѣсто и на другой дорогѣ.

Вопросъ 8. Объ авт-  
матическомъ контролѣ  
поѣздовъ.

Предсѣдатель, К. Э. Кетрицъ, объяснилъ что, въ виду несомнѣнно необходимости контроля правильности движенія поѣздовъ, вопросъ о примѣненіи автоматическихъ способовъ контроля, съ обязательнымъ учрежденіемъ соотвѣтственныхъ органовъ, представляется насущнымъ, почему таковой и внесенъ въ программу настоящаго Съезда.

Съездъ, послѣ обмѣна мнѣній объ относительныхъ достоинствахъ и недостаткахъ аппаратовъ Графтію, Гаусгельтера, Вебера, Боэра, Брюгемана и другихъ, нашель, что рекомендовать нынѣ какой-либо изъ оныхъ для всеобщаго примѣненія нельзя и не входитъ въ задачу настоящаго Съезда, который можетъ лишь высказаться о пользѣ или необходимости механическаго контроля вообще.

Еще въ 1878 году помощникомъ начальника службы Движенія Николаевской желѣзной дороги, И. И. Рихтеромъ, была составлена и напечатана, по поводу изобрѣтеннаго тогда аппарата Г. Графтію, записка о пользѣ введенія и преимуществахъ службы механическаго контроля движенія поѣздовъ и паровозовъ.

Истекшая съ тѣхъ поръ почти четверть вѣка не привела однако желѣзныя дороги къ убѣжденію въ безусловной пользѣ подобныхъ аппаратовъ, по крайней мѣрѣ при достигнутой понинѣ степени ихъ совершенства. На германскихъ ж. дорогахъ аппараты, на оныхъ установленные, были сняты, что объясняется тѣмъ, что аппараты требуютъ, для точности ихъ показаній, очень аккуратнаго съ ними обращенія, оказавшагося не подъ силу даже нѣмцамъ. Притомъ и доселѣ вопросъ о наилучшей системѣ существующихъ аппаратовъ остается спорнымъ. При такомъ положеніи дѣла, остается лишь продолжать пользованіе аппаратами въ смыслѣ производства дальнѣйшихъ, по усмотрѣнію каждой дороги, опытовъ, самое разнообразіе которыхъ скорѣе можетъ повести къ конечной цѣли. Бываютъ аппараты и одной системы, но различныхъ цѣнъ. Когда ж. дорогѣ разрѣшается расходъ лишь въ наименьшемъ размѣрѣ, онъ дѣлается, по негодности аппарата, совершенно не производительнымъ.

Приборъ, не вполне совершенный, скорѣе вреденъ, чѣмъ полезенъ. Для статистики, онъ даетъ показанія невѣрные, такъ какъ провѣрка о выясненіе неточностей возможны лишь при возникающихъ спорахъ объ отвѣтственности лицъ, на коихъ падаетъ обвиненіе въ допущеніи неправомерностей въ движеніи. Но и здѣсь, напр., машинистъ не имѣетъ повода

оспаривать такія показанія аппарата, невѣрность которыхъ говоритъ въ его пользу. Въ случаяхъ же показаній аппарата, служащихъ къ обвиненію машиниста, начальство можетъ быть склонно отдавать преимущество показаніямъ аппарата противъ голословныхъ объясненій обвиняемаго такъ что, въ случаѣ невѣрности аппарата, въ результатѣ могутъ получаться несправедливыя взысканія.

Аппараты бываютъ различныхъ системъ, причемъ не всѣ даютъ техническія указанія самому машинисту въ пути. Но и польза такихъ указаній не безспорна. Особенности пути машинисту всѣ извѣстны и безъ аппарата, и паровозъ долженъ быть настолько силенъ, чтобы машинисту не приходилось считаться со всякими мелочами. На пассажирскихъ паровозахъ должны быть именно болѣе опытные машинисты, для которыхъ приборы не нужны. Если происходятъ неправильности въ движеніи, то слѣдуетъ изучать причины и лучше расходовать деньги на устраненіе таковыхъ причинъ, чѣмъ на покупку приборовъ, которые составляютъ относительную роскошь.

Нельзя не указать, по этому поводу, на неблагоприятныя условія, въ которыя поставлены машинисты и устраненіе коихъ необходимо прежде всего.

Многія дежурныя комнаты тѣсны, въ нихъ нельзя, какъ слѣдуетъ, отдохнуть. Если поставить на тысячу паровозовъ по аппарату, стоимостью въ 200 рублей, то потребуется расходъ въ 200,000 руб., на каковую сумму могутъ быть улучшены многія помѣщенія для машинистовъ. Кромѣ того, при обязательномъ повсюду введеніи аппаратовъ, потребовались бы значительные расходы и на особое при Управленіи каждой дороги учрежденіе, которое занималось бы провѣркою ежедневныхъ на всѣхъ паровозахъ показаній аппаратовъ, не говоря уже о провѣркѣ самихъ аппаратовъ, инструктированіи лицъ, пользующихся ими, и разбирательствѣ причинъ невѣрнаго дѣйствія аппаратовъ, учета остановокъ, и пр. Недостаточность-же и слабосильность паровозовъ составляетъ коренное зло, подлежащее устраненію безусловно.

Въ заключеніе, Съѣздъ счелъ необходимымъ сдѣлать общую оговорку о томъ, что самыя побужденія къ установкѣ контрольныхъ аппаратовъ могутъ сводиться только къ разъясненію пререканій между службами, въ тѣхъ случаяхъ, когда факты не могутъ быть достаточно установлены разслѣдованіемъ. Такая-же незначительная цѣль не можетъ оправдывать столь значительныхъ затратъ.

Между тѣмъ, дорогами принимаются различныя мѣры къ улучшенію условій движенія, въ существѣ оныхъ. Въ ряду таковыхъ мѣръ нельзя не указать на отправленіе товарныхъ поѣздовъ безъ росписаній. На Юго-Западныхъ дорогахъ мѣра эта широко практикуется. Въ 1897 г.

средняя коммерческая скорость товарных поѣздовъ составляла 8,6 верстъ въ часъ, а въ 1899 г. она достигла 13,8 верстъ въ часъ, исключительно только благодаря отправленію поѣздовъ безъ росписаній. Слѣдуетъ ожидать хорошихъ результатовъ также отъ повсемѣстнаго введенія тормазовъ Вестингауза.

По всѣмъ этимъ основаніямъ, Съѣздъ не призналъ возможнымъ высказаться въ пользу введенія контрольныхъ аппаратовъ, какъ мѣры обязательной.

Далѣе, Предсѣдатель, К. Э. Кетрицъ, предложилъ Съѣзду высказаться и относительно достоинствъ другихъ приспособленій, — частію механическихъ, служащихъ къ обезпеченію безопасности движенія. Таковы: централизація стрѣлокъ, огражденіе станцій или частей пути петардами, организація сообщенія поѣзда со станціею при несчастныхъ случаяхъ, мѣры предупрежденія разрыва сдѣплений, угона вагоновъ вѣтромъ и т. п.

Съѣздъ нашель, въ отношеніи всѣхъ этихъ вопросовъ, что большинство ихъ правильнѣе всего можетъ быть разрѣшаемо на каждой дорогѣ въ отдѣльности, съ принятіемъ во вниманіе и особенностей каждой станціи. За всѣмъ тѣмъ, Съѣздъ нашель необходимымъ сдѣлать слѣдующія замѣчанія, имѣющія общее для всѣхъ дорогъ значеніе.

Сигнализація станцій остается еще понынѣ не на всѣхъ дорогахъ одинаковою, а такъ какъ для сего нужны расходы, то признаніе настоящимъ Съѣздомъ объединенія сигналовъ необходимымъ можетъ повести къ облегченію полученія нужныхъ кредитовъ каждою дорогою въ отдѣльности. Такъ, цвѣтъ фонарей не на всѣхъ дорогахъ имѣетъ одно и то же значеніе. При переходѣ паровознаго персонала съ одной дороги на другую, какъ на постоянную службу, такъ и въ случаѣ временныхъ командировокъ, для усиленія движенія, обстоятельство это можетъ вести къ несчастнымъ случаямъ, такъ какъ значеніе сигналовъ входитъ въ плоть и кровь служащихъ, и, при видѣ сигнала на ходу поѣзда, машинистъ долженъ моментально знать, что ему надо дѣлать. Расходы по таковой передѣлкѣ сигналовъ не могутъ быть особенно значительны и безусловно необходимы.

Въ отношеніи петардъ, правила употребленія ихъ должны быть вполне точны, и произвольнаго ихъ толкованія допускаемо быть не должно. Машинистъ отнюдь не долженъ рассчитывать на акустическій сигналъ въ тѣхъ случаяхъ, когда по правиламъ требуется лишь сигналъ оптической, и отсутствіемъ въ подобныхъ случаяхъ петарды оправдываться не можетъ. Точно также и стрѣлочники должны имѣть совершенно точныя по сему предмету указанія, въ виду и судебной ихъ отвѣтственности. По

существующимъ правиламъ, употребленіе петардъ предписывается лишь для случаевъ тумановъ, мятелей и т. п., когда сигналъ оптической можетъ быть не виденъ, и для ночного времени.

Правила о петардахъ помѣщены въ Отдѣлѣ сигналовъ путевыхъ, а не станціонныхъ. Но существуетъ толкованіе о примѣнимости этихъ правилъ и къ станціямъ, выводимое изъ того обстоятельства, что оптическіе сигналы ограждаютъ станціи. На станціяхъ, особливо большого движенія, немыслима укладка петардъ подъ каждый входящій поѣздъ. Въ Англии, таковая постановка петардъ составляетъ исключительную обязанность спеціального агента. У насъ же особыхъ на это кредитовъ не имѣется и стрѣлочникъ не можетъ бросать свой постъ, чтобы идти, для постановки петарды. Поэтому Съѣздъ нашелъ необходимымъ ходатайствовать о пересмотрѣ правилъ о сигналахъ, для изложенія ихъ вполне точно, а также и о томъ, чтобы кредиты по сему предмету вполне отвѣчали предъявляемымъ правилами требованіямъ. Существованіе же правилъ практически, по недостатку средствъ не выполнимыхъ, деморализируетъ персоналъ служащихъ, чего особенно слѣдуетъ избѣгать въ дѣлѣ, требующемъ точной и безусловной исполнительности.

По вопросу объ организаціи сообщенія поѣзда со станціею при несчастныхъ случаяхъ, Съѣздъ нашелъ, что всякія въ этомъ дѣлѣ улучшенія несомнѣнно желательны, но при этомъ было указано на трудность проведенія необходимыхъ для сего расходовъ по смѣтамъ, чему были указаны и примѣры. Одна дорога два года проситъ о колокольныхъ сигналахъ для нагорныхъ участковъ; другая дорога безуспѣшно вноситъ въ смѣты расходъ на сирены; дорогѣ, которая просила объ устройствѣ телефоновъ, предлагаютъ колокола, а когда она проситъ о колоколахъ, стоимостью въ 270 рублей, ей предлагаютъ пріобрѣтать дешевые, неудовлетворительные. На такой дорогѣ, какъ Московско-Курская, устройство колоколовъ нынѣ впервые разрѣшено, и то частью.

Въ мѣстныхъ Совѣтахъ приходится уступать, во избѣжаніе подачи особыхъ мнѣній и переписки по онымъ, которая тоже къ цѣли не ведетъ.

Заявленія эти относятся, собственно, къ вопросу 2-му, о мѣстныхъ Управленіяхъ, но Съѣздъ призналъ необходимымъ сдѣлать ихъ здѣсь, въ подтвержденіе того, что желательно категорическое постановленіе Высшаго Правительства, чтобы всѣ расходъ, вызываемые требованіями техники и заботой о безопасности движенія, были безусловно разрѣшаемы, разъ они признаны нужными Министерствомъ Путей Сообщенія, какъ единственно компетентнымъ для сего учрежденіемъ. На Съѣздѣ былъ приведенъ примѣръ, что изъ двухъ смѣтныхъ цифръ расхода, основан-

ныхъ каждая на циркулярахъ Министерства Путей сообщенія, одна сумма была разрѣшена, а другая нѣтъ, по основаніямъ, касающимся не существа вопроса, а итога смѣты.

Ближайшія по этому предмету сужденія Създа приведены по вопросу 2-му.

Вопросъ 12. О мѣрахъ къ охранѣ пассажировъ отъ грабежей.

*К. Э. Кетрицъ* сообщилъ, что на очереди стоитъ вопросъ 12, „о мѣрахъ къ возможному огражденію пассажировъ отъ грабежей“. Какъ извѣстно, случаи покражи ручного багажа, и даже грабежей и покушеній на личность пассажировъ встрѣчаются, и потому необходимо принятіе самыхъ рѣшительныхъ мѣръ къ огражденію пассажировъ и ихъ имущества.

*Н. Д. Байдакъ* заявилъ, что извѣстныя мѣры уже принимаются. Но есть и такія, которыя требуютъ отмѣны. Такъ, нынѣ запрещено запираеть проходныя двери вагоновъ. Мѣра эта была вызвана когда-то случаемъ пожара въ вагонѣ. Но свободный, черезъ все вагоны, проходъ значительно облегчаетъ покражи ручного багажа и даже покушенія на личность пассажировъ. Нынѣ есть возможность, въ случаѣ пожара, остановки поѣзда, благодаря тормазамъ Вестингауза. Необходимо было-бы, по крайней мѣрѣ, отдѣлять, на ходу поѣзда, одинъ классъ отъ другого.

*В. А. Добровольскій* добавилъ, что необходимо, при остановкѣ поѣздовъ, отворять двери вагоновъ только къ сторонѣ станціи, особенно въ ночное время. Полезно также усилить поѣздной персоналъ. Обо всемъ этомъ было представленіе дороги, но на таковое послѣдовалъ отказъ, мотивированный, съ одной стороны, возможностью пожаровъ, а съ другой стороны, необходимостью денежныхъ затратъ.

*К. Э. Кетрицъ* замѣтилъ, что разрѣшеніе запираеть продольные проходы, вѣроятно, не встрѣтитъ препятствій.

*Ф. И. Шмидтъ* сообщилъ, что ему, съ полгода назадъ, была поставлена на видъ неправильность такого распоряженія, какъ несогласнаго съ существующими правилами, но что, по существу, закрывать двери иногда необходимо.

*Г. Ф. Дараганъ* указалъ на то, что запрещеніе закрывать продольные проходы вагоновъ послѣдовало въ то время когда вагоны освѣщались исключительно или керосиновыми лампами, или свѣчами. По мѣрѣ введенія другихъ способовъ освѣщенія, и самая опасность отъ пожаровъ уменьшается. Возможность-же перехода въ пути изъ вагона въ вагонъ подвергаетъ пассажировъ другой существенной опасности—паденія съ площадокъ.

На сдѣланное затѣмъ замѣчаніе, что злоумышленники могутъ имѣть свои ключи къ дверямъ вагоновъ, многіе члены Съезда отозвались, что необходимость открытія двери ключемъ составляетъ все-таки задержку для преслѣдуемаго злоумышленника.



*Е. Д. Ведетсвъ* добавилъ къ изложенному, что нужны остановочные краны въ каждомъ отдѣленіи; одинъ-же кранъ на цѣлый вагонъ не достаточно гарантируетъ пассажира, надъ которымъ можетъ быть сдѣлано насиліе.

*К. С. Нелъшиевъ* находилъ, что воровства случаются чаще всего въ поѣздахъ богатыхъ, гдѣ имѣются гармоніи и столовые, и гдѣ потому запрещать переходъ изъ вагона въ вагонъ въ пути не представляется возможнымъ. Поэтому въ такихъ поѣздахъ нужно лишь усиленное со стороны кондукторовъ наблюденіе.

Въ результатѣ такового обмѣна мнѣній, Съѣздъ нашель, что единственною общею мѣрою, могущею быть принятою нынѣ-же, представляется отмѣна запрещенія запираеть продольныя двери вагоновъ. Изъ этого не будетъ слѣдовать, чтобы двери эти повсюду обязательно запирались, но дороги получаютъ возможность запираеть двери вагоновъ въ тѣхъ поѣздахъ, или на тѣхъ перегонахъ, гдѣ это будетъ признаваемо необходимымъ. Засимъ, что касается усиленія поѣздного персонала и бдительности онаго, то это должно составлять предметъ заботливости каждой отдѣльной дороги.

Далѣе, *К. Э. Кстрицъ* предложилъ Съѣзду высказаться по вопросу о мѣрахъ къ охраненію отъ пропажи или порчи багажа, перевозимаго въ багажномъ вагонѣ. При этомъ онъ заявилъ, что одною изъ мѣръ въ этомъ отношеніи могло бы быть учрежденіе отвѣтственной артели багажныхъ кондукторовъ, а другою—увеличеніе, законодательнымъ порядкомъ, нормы вознагражденія за утрату багажа, составляющей нынѣ, смотря по классу пассажирскаго билета, 3 р., 2 р. и 1 рубль за фунтъ. Такое увеличеніе нормы вознагражденія и было бы возможно, именно, при учрежденіи артели.

Съѣздъ нашель, что вопросъ объ учрежденіи артели багажныхъ кондукторовъ представляется къ разрѣшенію весьма затруднительнымъ, такъ какъ багажъ сдается съ дороги на дорогу, и потому пришлось-бы учреждать артель всероссійскую. Но даже и въ этомъ случаѣ артель могла-бы не признавать себя отвѣтственною въ такихъ, напр., случаяхъ, когда въ чемоданѣ окажутся вмѣсто вещей кирпичи и т. п. Случаи подобныхъ злоумышленныхъ со стороны самихъ отправителей дѣйствій бывали, и дорогамъ приходилось платить, по судебнымъ рѣшеніямъ, вознагражденіе безъ всякой со своей стороны вины. Отвѣтственными передъ судомъ оставались-бы, и при учрежденіи артели, сами желѣзныя дороги. Допускать-же артель багажныхъ кондукторовъ къ провѣркѣ содержанія мѣсгъ, при пріемѣ таковыхъ желѣзною дорогою къ отправленію, было-бы еще бѣльшимъ

усложненіемъ. Пломбировать каждое мѣсто, или требовать сдачи онаго помбированнымъ, также представляется невозможнымъ.

За симъ, единственною радикальною мѣрою, служащею вмѣстѣ съ тѣмъ и къ огражденію отъ всякаго подозрѣнія багажныхъ кондукторовъ, было бы распоряженіе о допущеніи багажнаго кондуктора въ багажный вагонъ только во время стоянки поѣзда на станціи, но такая мѣра не желательна, какъ изъяснено ниже.

Не отрицая возможности злоупотребленій со стороны багажнаго кондуктора, находящагося въ багажномъ вагонѣ въ пути между станціями, Съѣздъ имѣлъ, однако, въ виду, что такіе случаи вообще крайне рѣдки. На каждой дорогѣ достаточно двухъ подобныхъ случаевъ со стороны того-же багажнаго кондуктора для обращенія на него особаго вниманія и предупрежденія тѣмъ систематическихъ злоупотребленій. К. С. Немѣшаевъ указалъ при этомъ, что на Юго-Западныхъ дорогахъ, при протяженіи въ 4000 верстъ, и при поѣздахъ, содержащихъ въ себѣ нерѣдко 2—3 багажныхъ вагона, причемъ въ каждомъ вагонѣ кондукторъ находится все время, пропажъ багажа, можно сказать, не бываетъ. Но, правда что трудъ багажныхъ кондукторовъ на этихъ дорогахъ хорошо оплачивается.

Съѣздъ нашелъ, что нахожденіе кондукторовъ въ багажномъ вагонѣ во время пути безусловно необходимо, для сортировки багажа на перегонахъ между станціями, что, въ особенности на большихъ дорогахъ, иначе и не возможно. Забота-же о выборѣ личнаго состава багажныхъ кондукторовъ и о надлежащей оплатѣ ихъ труда лежитъ на каждой отдѣльной дорогѣ.

По второму вопросу, о нормѣ вознагражденія за пропавшій багажъ, К. С. Немѣшаевъ указалъ на то, что вознагражденіе, въ исключительныхъ случаяхъ, когда претендатель заслуживаетъ особаго довѣрія, выдается, по поставовленіямъ Мѣстнаго Совѣта, и въ большемъ, противъ указаннаго въ законѣ, размѣрѣ.

*П. Н. Черемисиновъ* сообщилъ, что на разсмотрѣніе предстоящаго осенью сего года Общаго Съѣзда внесенъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, вопросъ „объ установленіи правила, или, если сіе окажется необходимымъ, то о проектированіи соотвѣтственнаго дополненія „къ статьѣ 97 Общаго Устава, обязывающаго желѣзныя дороги, въ случаѣ „несомнѣнности доказательствъ, или видимости отсутствія корыстныхъ со „стороны пассажира цѣлей, относительно большей стоимости утраченнаго „багажа, сравнительно съ причитающимся за него по статьѣ 97 Устава „вознагражденіемъ,—уплачивать пассажиру вознагражденіе по заявляемой

„стоимости, или-же, смотря по обстоятельствамъ, по обоюдному соглашенію“.

Съѣздъ, въ виду изъясненнаго сообщенія, и принимая во вниманіе, что эта сторона вопроса представляется исключительно денежною, призналъ, что вопросъ о размѣрѣ вознагражденія за багажъ, какъ получившій уже направленіе установленнымъ порядкомъ, разсмотрѣнія со стороны настоящаго Съѣзда не требуетъ.

Вопросъ 13. О хлѣб-  
ныхъ перевозкахъ.

В. А. Введенскій прочелъ печатную брошюру свою „Къ вопросу объ упорядоченіи хлѣбной мобилизаціи“, которая была предварительно разослана Членамъ Съѣзда. Брошюра эта приложена къ подлинному протоколу Съѣзда.

По сдѣланному авторомъ своду его выводовъ, къ разсмотрѣнію представляются, по основаніямъ, подробно изложеннымъ въ брошюрѣ, ниже слѣдующіе вопросы, по которымъ желательно, чтобы Съездъ высказался:

1. О составленіи ежегодно, для перевозки массовыхъ грузовъ, плана товарнаго движенія на зимніе и осенніе мѣсяцы, а равно на весну, со времени открытія навигаціи.

2. Объ исключеніи изъ Соглашенія о взаимномъ пользованіи вагонами права дорогъ на сложеніе съ себя въ нѣкоторыхъ случаяхъ отвѣтственности за невыполненіе обмѣна.

3. О передачѣ всѣхъ вагоновъ срочнаго возврата не иначе, какъ въ обмѣнъ.

4. Объ отмѣнѣ установленной тѣмъ же Соглашеніемъ отсылки вагоновъ, для срочнаго 3-хъ годичнаго осмотра, на дорогу собственнику, съ возложеніемъ такового осмотра на дорогу, на которой вагонъ находится.

5. Объ упрощеніи условій перехода вагоновъ и грузовъ на передаточныхъ пунктахъ, съ учрежденіемъ всероссійской артели грузчиковъ.

По пункту 1, о планѣ перевозки, В. А. Введенскій пояснилъ, что данныя прежняго времени могутъ всегда, въ общемъ, служить достаточнымъ указателемъ количества перевозокъ предстоящихъ. Начальники Движенія, собираясь лѣтомъ въ Съездъ по установленію росписаній поѣздовъ, могутъ привозить съ собою данныя о количествѣ перевозокъ послѣдней хлѣбной кампаніи, съ каждой своей станціи на чужія дороги, каковыя данныя и могутъ быть сведены въ общую вѣдомость, дающую наглядную картину всей хлѣбной операціи. Опытъ показываетъ, что колебанія происходят не особенно значительныя, причемъ на нихъ мало вліяютъ не только условія спроса, но даже и условія урожая. Въ прошломъ году хлѣбъ былъ мокрый и долго не убирался; перевозки же оказались больше прежнихъ; только, начало перевозки перешло съ 15 августа на 1 сентября. Разъ же подвозъ хлѣбовъ начался, онъ уже не приостанавливается.

Планъ конечно можетъ и не вполне оправдаться, но онъ все же лучше

предоставленія дѣла случайностямъ. Въ былое время, по линіи Царичинъ—Рига, планъ хлѣбной перевозки составлялся и, оправдывался. За границую потребность въ хлѣбѣ всегда есть и, несомнѣнно, предусматривать количество перевозокъ по разнымъ направленіямъ вполне возможно и слѣдуетъ.

Залежи,—въ смыслѣ заполнения дорогъ отправленія прибывающими сразу массами грузовъ,—явленіе неустранимое. Но отправителю важно знать, хотя приблизительно, когда хлѣбъ его можетъ пойти, а отвѣтъ на это не возможенъ при отсутствіи системы. Незвѣстность же влечетъ за собою невозможность воспользоваться хорошими цѣнами и рискъ за неисполненіе срочныхъ поставокъ.

Противъ предположенія о пользѣ составленія общаго годичнаго плана хлѣбныхъ перевозокъ были представлены, на Сѣздѣ, слѣдующія соображенія.

Презнія времена, когда, напр., была одна линія отъ низовьевъ Волги къ Балтійскому морю, не могутъ служить указаніемъ для настоящаго времени, когда Россія покрылась цѣлою сѣтью дорогъ, дающихъ притомъ возможность сбыта хлѣба къ разнымъ портамъ.

*С. А. Зенгуревъ* замѣтилъ, что данныя, которыя могутъ привести Начальники Движенія, будутъ лишь исполнительными графиками. Общій планъ, если его и составитъ, не будетъ оправдываться дѣйствительностью.

На Самаро-Златоустовской дорогѣ, напр., отправители, имѣя право адресовать грузъ, пока онъ лежитъ на складѣ, куда угодно, зорко слѣдятъ за цѣнами и спросомъ и весьма часто переадресовываютъ свой хлѣбъ.

Есть, конечно, отправители, адресующіе свой хлѣбъ постоянно въ одинъ какой-либо портъ, съ которымъ у нихъ завязаны сношенія, но много и такихъ, которые ищутъ покупателя повсемѣстно. Въ 1898 году весь грузъ, назначенный въ порты, пошелъ къ Сѣверо-Востоку, вслѣдствіе недорода въ той мѣстности. Такимъ образомъ, данныя о перевозкахъ, совершенныхъ въ прежнемъ году, рѣдко могутъ служить правильнымъ основаніемъ для плана о перевозкахъ предстоящихъ.

*К. С. Нельмаевъ* выразилъ сомнѣніе въ томъ, чтобы составленіе общаго плана могло дать практическіе результаты, такъ какъ на количество перевозокъ въ разныхъ направленіяхъ вліяютъ самыя разнообразныя, перемѣнчивыя обстоятельства экономическія, торговыя и даже политическія. Для Юго-Западныхъ дорогъ это дѣло представляется вполне нагляднымъ, такъ какъ онѣ совершаютъ перевозки къ морямъ Черному и Балтійскому, къ портамъ германскимъ. Чуть фрахтъ на Одессу ниже, хлѣбъ идетъ на Югъ. Въ 1898 году повышеніе фрахта на Лондонъ на-

правило массу хлѣба съ Волги къ Югу. Недавно Юго-Западныя дороги приготовились къ перевозкѣ хлѣба на Одессу, а пришлось везти его массами на Николаевъ.

Планъ можетъ только затруднить дороги, мотивировкою невозможности его выполненія и причинить много лишнихъ расходовъ на безплодное передвиженіе паровозовъ и вагоновъ. Министерство Путей Сообщенія оказываетъ нынѣ дорогамъ свое содѣйствіе именно въ формѣ единственно практической, доставленіемъ подвижнаго состава дорогъ, нуждающейся въ томъ въ данное время.

*Г. Ф. Дараганъ* напомнилъ объ учреждавшихся Министерствомъ Путей Сообщенія въ опредѣленныхъ пунктахъ, мѣстныхъ распредѣлительныхъ бюро, прямое дѣло которыхъ и есть—улавливать моменты для соотвѣтственныхъ указаній. Случалось, что указанія двухъ бюро, дѣйствующихъ одновременно, между собою не сходились, но противъ этого могутъ быть приняты мѣры. Вообще такія бюро могутъ оказывать существенную пользу.

*Графъ А. Ф. Лубенскій* замѣтилъ, что В. А. Введенскій не впервые проводитъ взглядъ о необходимости составленія плана перевозки по статистическимъ даннымъ.

Въ 1893 году былъ сдѣланъ расчетъ распредѣленія избытка подвижнаго состава нѣкоторыхъ дорогъ между дорогами, везущими къ портамъ. Возникшія тогда таможенныя затрудненія съ Германіею помѣшали принятію соотвѣтственныхъ плану мѣръ и показали, вмѣстѣ съ тѣмъ, что передвиженіе многихъ тысячъ вагоновъ и сотенъ паровозовъ въ надеждѣ, что это окупится, могло бы оказаться весьма рискованнымъ. Основная мысль брошюры о томъ, что суточная нагрузка не должна превосходить пропускной способности дорогъ слѣдованія и пріемочныхъ пунктовъ назначенія, совершенно вѣрна. Въ 1893 году и была выяснена суточная пріемоспособность всѣхъ портовъ и задача состояла въ томъ, чтобы, въ направленіяхъ къ этимъ портамъ, суточная, на дорогахъ отправленія, погрузка не превышала опредѣленныхъ нормъ. Но дѣлать соотвѣтствующія сему указанія изъ одного для всей Россіи центрального органа, Министерства Путей Сообщенія, представлялось затруднительнымъ, и были учреждены распредѣлительныя бюро: въ<sup>33</sup> Петербургѣ, Варшавѣ, Ригѣ и Минскѣ—для Либавы. Задача ихъ состояла въ томъ, чтобы задерживать излишній приливъ хлѣба. На дѣлѣ, однако, оказалось, что пріемъ, напр. въ Москвѣ, значительно превышалъ нормы. Происходило ли это отъ несвоевременности распоряженій бюро, или отъ недостаточной практичности оныхъ,—во всякомъ случаѣ выяснилось, что необходимо

пересмотрѣть Положеніе, на основаніи котораго дѣйствуютъ эти бюро. Нерѣдко дороги и пункты назначенія бывають заваливаемы не потому чтобы они не могли принять всей массы грузовъ, а отъ неравномѣрности прибытія оныхъ. Въ этомъ смыслѣ онъ можетъ высказаться въ пользу равномѣрности нагрузки на дорогахъ отправленія, для чего нужны бюро въ нѣкоторыхъ пунктахъ, причемъ между такими бюро, какъ Либавское въ Минскѣ и Рижское, которыя устанавливають различныя нормы для одного и того же пути слѣдованія, необходимы взаимныя согласованія.

За всѣмъ тѣмъ однако слѣдуетъ остерегаться и чрезмѣрнаго усиленія значенія бюро, чтобы не создавать лишнихъ распорядителей движенія.

Такимъ образомъ, составленіе предварительныхъ плановъ перевозки на основаніи статистики, съ тѣмъ, чтобы примѣнительно къ такому плану былъ заблаговременно распредѣленъ подвижной составъ по всей сѣти, представляется невозможнымъ. Статистическія данныя должны служить лишь для общихъ соображеній о постепенномъ усиленіи отдѣльныхъ дорогъ и о распредѣленіи перевозокъ между параллельными направленіями.

*А. М. Тваровскій* высказался прежде всего противъ примѣненія къ хлѣбнымъ перевозкамъ выраженія „мобилизація“.

Мобилизаціонные планы, вырабатываемые для перевозки войскъ и ихъ тяжестей, представляютъ собою нѣчто весьма сложное и совершенно другое, чѣмъ то, о чемъ можетъ быть рѣчь по отношенію къ перевозкамъ хлѣба.

Предположеніе о возложеніи составленія плана хлѣбныхъ перевозокъ на Съѣздъ по установленію росписаній поѣздовъ, собирающійся въ іюнь, представляется ему неосуществимымъ уже потому, что урожай даже и въ іюль еще нельзя считать опредѣлившимся. Притомъ перевозки осеннія, зимнія и весеннія на разныхъ дорогахъ весьма различны. Приходилось бы дѣлать три варіанта плановъ и вообще возложить на Съѣздъ Начальниковъ Движенія, имѣющій свою спеціальную и сложную работу, задачу для него не разрѣшимую.

За всѣмъ тѣмъ, планы приходилось бы нарушать, что бываетъ и съ мобилизаціонными планами, и извѣстно, какихъ это стоитъ трудовъ.

Бюро представляются учрежденіемъ весьма полезнымъ. Дѣло это надо только усовершенствовать. Избраніе состава бюро должно происходить не тогда, когда затрудненія уже возникли, а заблаговременно.

Кромѣ того, желательно, чтобы о кружныхъ направленіяхъ, открываемыхъ лишь съ разрѣшенія Министерства Финансовъ, на что нужно извѣстное время, были дѣлаемы соотвѣтствующія представленія напередъ,

для того, чтобы хлѣбъ, въ случаѣ надобности, немедленно могъ быть направляемъ на кружное направленіе, для него уже заранѣе намѣченное и разрѣшенное.

Оба эти предложенія были встрѣчены Уѣздомъ весьма сочувственно. При этомъ было признано необходимымъ, чтобы труды бюро были оплачиваемы, такъ какъ только при такомъ условіи можно требовать отъ бюро той бдительной, компетентной распорядительности, которая, по важности дѣла, необходима.

*В. А. Введенскій* замѣтилъ, что предлагаемый имъ общій планъ и есть ни что иное, какъ нормировка суточной нагрузки для каждой дороги, по статистическимъ даннымъ, которыя имѣются въ Министерствѣ и требуютъ лишь разработки. Прибытіе въ порты бываетъ равномерно, изъ года въ годъ, и возможны лишь исключенія, которыя во всякомъ дѣлѣ бываютъ.

Общій планъ дастъ необходимый матеріаль и для работъ отдѣльныхъ бюро, которыя теперь, не имѣя достаточныхъ данныхъ, дѣлаютъ распоряженія неопредѣленныя. Общее, напр., распоряженіе бюро по дорогамъ о сокращеніи нагрузки на 50% ничего не означаетъ, когда 100% величина неизвѣстная.

Къ предложенію о заблаговременномъ указаніи кружныхъ направленій онъ присоединяется. Въ брошюрѣ своей онъ относится отрицательно къ такимъ лишь кружнымъ направленіямъ, которыя ведутъ къ тому же забитому пункту и потому помощи оказывать не могутъ.

*Ф. И. Шмидтъ* подтвердилъ, что дѣйствія бюро страдали неопредѣленностью, при чемъ указалъ на случай полученія распоряженій многословными депешами, къ коимъ слѣдовали разъяснительныя депеши, еще болѣе обширныя.

Причину этого явленія онъ видитъ въ томъ, что бюро не есть постоянное учрежденіе, состоитъ изъ лицъ, часто не достаточно знакомыхъ съ дѣломъ и учреждается спѣшно, когда уже поздно.

Было бы полезно имѣть учрежденіе постоянное, или напередъ намѣченное, при участіи опытныхъ ревизоровъ Движенія или иныхъ лицъ могущихъ указывать на мѣры, практически полезныя.

*П. Н. Дмитришко*, высказываясь также противъ цѣлесообразности преподанія общаго плана хлѣбныхъ перевозокъ изъ центрального учрежденія, пояснилъ, что общій планъ будетъ исходить изъ среднихъ цифръ, которыя для всей сѣти часто совсѣмъ другія, чѣмъ для отдѣльныхъ дорогъ, такъ что придется повсемѣстно дѣлать отступленія. При томъ невозможно не считаться и съ потребностями мѣстнаго движенія, для удовлетворенія коихъ, по общему плану, можетъ для данной дороги, полу-



чатъся величина отрицательная. И на самомъ дѣлѣ бывали случаи, когда нагрузку на своей дорогѣ приходилось совершенно пріостанавливать, что не должно бы имѣть мѣста. Регуляторами въ этомъ дѣлѣ должны быть именно мѣстные бюро. Дѣятельность правильно устроенныхъ бюро — это и есть планъ, вырабатывающійся самъ собою, изъ текущихъ потребностей жизни.

*К. С. Немъшевъ*, къ которому присоединились и другіе члены Съезда, выразилъ желаніе, чтобы дѣйствія бюро, хотя и намѣченныя заранѣе, отнюдь не открывались безъ дѣйствительной въ томъ надобности и чтобы ему не присваивалось значенія какого-либо органа наблюдающаго, что неминуемо повело бы къ вмѣшательствамъ, вреднымъ для нормальнаго хода дѣла. Бюро должно состоять изъ компетентныхъ служащихъ, при Начальникѣ Движенія и въ помощь ему. Распоряжаться можетъ только тотъ, кто несетъ и отвѣтственность.

*Графъ А. Ф. Лубенскій* указалъ, что на Варшавско-Вѣнской дор. распорядитель бюро и есть Начальникъ Движенія, и такъ это должно быть.

По поводу сдѣланнаго при этомъ указанія на существующій въ Харьковѣ самостоятельный постоянный Комитетъ по регулировкѣ перевозокъ каменнаго угля было разъяснено, что Комитетъ этотъ регулируетъ не столько дѣйствія желѣзныхъ дорогъ, сколько взаимныя отношенія между грузоотправителями.

Предсѣдатель Съезда, *К. Э. Петрицъ*, замѣтилъ, что хотя бы и представлялось наиболѣе практическимъ предоставить регулированіе перевозокъ заботливости самихъ дорогъ, при содѣйствіи открываемыхъ по мѣрѣ надобности распорядительныхъ бюро, учреждаемыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія, но во всякомъ случаѣ пользы плана, въ смыслѣ общей картины предполагаемыхъ, по извѣстнымъ даннымъ, перевозокъ отрицать нельзя. Такой планъ долженъ представлять собою результатъ общей провѣрки пропускной и провозной способности дорогъ сѣти и пріемной и выпускной способности портовъ, въ связи съ потребностями торговли и долженъ служить, если не для прямого урегулированія текущихъ перевозокъ, то, во всякомъ случаѣ, для своевременнаго выясненія требуемыхъ развитіемъ торговли улучшеній и новыхъ работъ. Если вторые пути или новыя линіи строятся поздно, а порты въ развитіи своемъ отстаютъ отъ требованій жизни, то это происходитъ въ значительной степени отъ недостатка систематической разработки имѣющихся данныхъ. Въ этомъ, по крайней мѣрѣ, направленіи указанія прошлаго для будущаго крайне цѣнны. Статистическій матеріалъ громаденъ, но нужна разработка его въ интересахъ самихъ дорогъ, а на это потребуются средства, размѣръ которыхъ будетъ зависѣть отъ самой задачи.

По поводу этого заявленія со стороны Членовъ Съезда было указано на то, что дороги представляютъ, два раза въ годъ, весьма обширные статистическіе матеріалы, пользованіе которыми затрудняется, вѣроятно, именно въ силу чрезмѣрной ихъ обширности.

Вѣдомости желательно упростить, что дастъ возможность и представленія ихъ своевременнo; теперь же данныя, подлежащія представленію ко времени составленія росписаній поѣздовъ, къ 1 іюля, едва поспѣваютъ къ ноябрю. Съ другой стороны, съ выключеніемъ изъ вѣдомостей многого лишняго, можно будетъ пополнить ихъ, напр., данными о нормахъ погрузки по направленію къ портамъ.

*А. М. Тваровскій* замѣтилъ, что свѣдѣнія эти сообщаются бюро, которыя знаютъ и пропускную и провозную способность подлежащихъ дорогъ. Они будутъ и разрабатывать эти данныя, когда они получаютъ надлежащую организацію и составъ. Бюро должно давать болѣе определенныя указанія. Нынѣ бюро сообщаетъ: грузить съ такого-то числа, по столько-то вагоновъ. Но неизвѣстно, когда груженные вагоны придутъ къ узлу. Будетъ правильнѣе, когда бюро будетъ говорить: въ такомъ-то узлѣ, съ такого-то числа, можете сдать столько-то вагоновъ.

*П. Н. Думитрешко* присоединился къ этому пожеланію, поясняя, что регулированіе по объѣму правильнѣе регулированія по нагрузкѣ, также и потому, что дорога сдаетъ, сверхъ вагоновъ, грузимыхъ ею, также и вагоны принятыя ею отъ другихъ дорогъ. Равнымъ образомъ онъ присоединился и къ мысли о томъ, что бюро, состоящее изъ лицъ свѣдующихъ, имѣющихъ достаточно свободнаго времени, и трудъ коихъ будетъ оплачиваться, и есть то учрежденіе, которое должно разрабатывать имѣющійся статистическій матеріалъ, для пользованія имъ по мѣрѣ надобности. Въ этомъ смыслѣ правильно устроенное бюро и планъ представляются лишь разными словами, такъ какъ способъ достиженія цѣли, въ существѣ дѣла, одинъ и тотъ же.

Засимъ Съездъ высказался вообще, по п. 1-му, въ пользу учрежденія бюро, на изъясненныхъ выше основаніяхъ, вмѣсто преподанія дорогамъ плана перевозокъ. Бюро признаны полезными въ Петербургѣ, Варшавѣ, Ригѣ и Минскѣ—для Либавы, при чемъ Бюро Рижское и Минское должны дѣйствовать по взаимному между собою соглашенію.

По пунктамъ: 2-му, объ отплатѣ права дорогъ на сложеніе съ себя, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, ответственности за невыполненіе объѣма, и 3-му, о передачѣ всѣхъ вагоновъ срочнаго возврата не иначе, какъ въ объѣмѣ вагона на вагонъ, *В. А. Введенскій* объяснилъ, въ дополненіе къ подробно изложеннымъ въ его брошюрѣ основаніямъ, что объ мѣры представляются

необходимыми для неизмѣняемости инвентаря каждой дороги, охраняющей единственно вѣрное для разрѣшенія всѣхъ вопросовъ основаніе.

Притомъ затрудненія, служація дорогамъ поводомъ къ сложенію съ себя отвѣтственности за необмѣнъ, могутъ происходить и отъ собственной ея нераспорядительности или небрежности. Во всякомъ случаѣ, возложеніе на дорогу обязанности платить штрафъ, хотя бы обмѣнъ затруднялся по обстоятельствамъ дѣйствительно отъ нея независящимъ, не можетъ быть для нея столь ощутительнымъ, какъ, для другихъ дорогъ, не полученіе ими вагоновъ взамѣнъ ими сдаваемыхъ. По этимъ же основаніямъ представляется несправедливымъ, чтобы дорога, сдающая спеціальные вагоны, на срочный возвратъ, безъ обмѣна, не получала, взамѣнъ оныхъ, вагоновъ, которыми бы она могла пользоваться на это время.

На сдѣланное при этомъ замѣчаніе, что въ настоящее время право сложенія отвѣтственности за необмѣнъ не существуетъ, В. А. Введенскій возразилъ, что существуетъ право уменьшенія нормы обмѣна, а это равносильно тому же.

Графъ А. Ф. Лубенскій и нѣсколько другихъ членовъ Съѣзда указали на случаи непреодолимой силы, каковы мѣтели, снѣжные заносы и т. п. когда условленныя нормы обмѣна физически не могутъ быть выполняемы, при чемъ насчитываніе штрафа не находитъ себѣ оправданія.

*А. М. Повалшинъ* и *А. Ю. Фриде* указали, въ дополненіе къ сему, на случаи, когда, по распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ, данная дорога должна была переслать на другую, болѣе нуждающуюся, большое число вагоновъ, безвозмездно. Ей приходилось должать по обмѣнамъ. На нее насчитывалось штрафы. Нельзя же не дать ей права на сокращеніе нормъ обмѣна, которыя были установлены въ расчетъ на полный ея вагонный паркъ.

*В. А. Введенскій* заявилъ, что самый размѣръ штрафа, по 3 р. за вагонъ, было бы полезно возвысить, въ особенности для времени усиленнаго движенія, когда дорога-отправительница, не получая вагоновъ, вовлекается въ расходы по охранѣ грузовъ вслѣдствіе образующихся или усиливающихся залежей, по покупкѣ брезентовъ и иной покрыши и по вознагражденію за поврежденія, причемъ часть штрафовъ могла-бы идти и прямо въ пользу отправителей, терпящихъ убытки.

Другіе Члены Съѣзда высказались за сохраненіе штрафа въ 3 р., установленнаго Общимъ Съѣздомъ, безъ измѣненія. Воспитательное, такъ сказать, значеніе штрафа мало зависитъ отъ его размѣра, и мѣръ противъ ухищреній принимать нѣтъ надобности, такъ какъ таковыя, если и возможны, то лишь какъ исключеніе. Нужда же въ вагонахъ всеобщая и при такихъ

условіяхъ къ вознагражденію дорогъ отправленія, или даже грузохозяевъ за недостатокъ провозочныхъ средствъ, на счетъ дорогъ дальнѣйшаго слѣдованія, основаній не усматривается.

Въ частности, по вопросу объ условіяхъ передачи специальныхъ вагоновъ, *А. М. Тваровскій* указалъ на значительныя нынѣ перевозки изъ Сибири масла въ вагонахъ-ледникахъ, передаваемыхъ на срочный возвратъ безъ обмѣна, а другіе Члены Съѣзда указывали и на специальные вагоны-цистерны, для коихъ установлены особыя правила.

*П. Н. Думитрашко* выразилъ мнѣніе, что специальные вагоны можно передавать на срочный возвратъ безъ обмѣна, но во всякомъ случаѣ лишь въ счетъ обмѣнныхъ нормъ. Обязательная отдача обыкновеннаго вагона въ обмѣнъ на вагонъ специальный, которымъ для нагрузки пользоваться нельзя, была бы для многихъ дорогъ, особенно центральной сѣти, обременительна.

*П. Н. Черемисиновъ* сообщилъ, что условія передачи специальныхъ вагоновъ устанавливаются Общимъ Съѣздомъ по подробномъ, для каждаго рода специальныхъ вагоновъ, фруктовыхъ, пороховыхъ и др., обсужденіи. При этомъ опредѣляется, какіе вагоны подлежатъ передачѣ на срочный возвратъ съ обмѣномъ, какіе съ приплатою и пр.

*Председатель, К. Э. Кетрицъ*, указалъ на исключительно совѣщательный характеръ настоящаго Съѣзда и на то, что вопросы, касающіеся размѣра платимыхъ дорогами другъ другу штрафовъ и др. денежные вопросы требуютъ соглашеній по онымъ въ порядкѣ, для сего установленномъ.

*По пункту 4, объ отпѣтѣ отсылки вагоновъ для срочнаго 3-хъ годовичнаго осмотра на дорогу-собственницу*, Съѣздъ, по обсужденіи изложенныхъ въ брошюрѣ доводовъ, нашелъ, что возбужденный въ оной вопросъ о томъ, не настало ли время для объединенія подвижнаго состава всѣхъ дорогъ въ смыслѣ ремонта каждою дорогою всѣхъ оказавшихся на ней вагоновъ чужихъ дорогъ съ истекшимъ срокомъ конвенціоннаго осмотра, представляется пока еще преждевременнымъ. Мѣры въ этомъ направленіи на казенныхъ дорогахъ принимаются, но лишь въ виду принадлежности вагоновъ одному хозяину и какъ мѣры подготовительныя къ дальнѣйшей разработкѣ вопроса.

*По пункту 5, объ упрощеніи условій передачи грузовъ, съ учрежденіемъ всероссийской артели грузчиковъ*, *В. А. Введенскій* пояснилъ, что таковая отвѣтственная артель, устраняя всякую надобность въ осмотрѣ грузовъ на передаточныхъ пунктахъ, упростила бы и разрѣшеніе всѣхъ вопросовъ объ отвѣтственности за цѣлость и сохранность грузовъ.

*К. С. Немшаевъ* замѣтилъ, что могутъ быть и иные способы устраненія всякихъ неудовольствій. Такъ, Юго-Западные дороги отвѣтствуютъ,

по особому соглашенію, по перевозкамъ на Граево, полностью за каждый пудъ.

Графъ А. Ф. Лубенскій указалъ на то, что при массовой перевозкѣ грузовъ, о которой собственно теперь идетъ рѣчь, таковыя слѣдуютъ безъ перегрузки, въ запломбированныхъ вагонахъ, при чемъ, на передаточныхъ пунктахъ, осматриваются только пломбы, такъ что формальностей, которыя подлежали бы устраненію съ учрежденіемъ всероссійской артели, почти нѣтъ. Есть другого рода формальности, упрощеніе которыхъ желательно, но независимо отъ вопроса объ артели. Передаточная вѣдомость имѣла 28 графъ. Общій Съездъ недавно сократилъ ихъ до 14-ти. На Германскихъ дорогахъ всего 4 графы. Правда, что у насъ, при различныхъ хозяевахъ, дороги транзитныя пользуются передаточными вѣдомостями, какъ средствомъ контроля, но все же дальнѣйшее сокращеніе числа графъ желательно.

Съездъ нашелъ этотъ послѣдній вопросъ вѣдѣнію его не подлежащимъ а, предположеніе объ учрежденіи всероссійской артели отклонилъ.

Въ заключеніе, *Председатель, К. Э. Кетрицъ*, предложилъ Съезду высказаться относительно участи нѣкоторыхъ грузовъ, являющихся, въ отношеніи очередей отправки, какъ бы безправными. Таковы строительные матеріалы: лѣсъ, камень, а также дрова, для которыхъ, въ случаяхъ усиленнаго движенія, очередь вовсе не наступаетъ.

*П. Н. Думитрашко* замѣтилъ, что затрудненія эти происходятъ въ значительной степени отъ того, что очереди отправки устанавливаются для цѣлой дороги, а не для отдѣльныхъ ея участковъ. Установленіе одной общей для цѣлой дороги очереди имѣло свое основаніе при дорогахъ небольшого протяженія. Дорога же, состоящая изъ нѣсколькихъ значительныхъ участковъ, можетъ на одномъ имѣть залежи, а на другихъ быть совершенно свободною. По этому желательно предоставленіе Управленію дороги распредѣлять очереди по участкамъ.

*В. А. Восденскій* заявилъ, что правильнѣе всего было бы назначеніе очередей по отдѣльнымъ станціямъ.

*Ж. С. Немтишевъ* нашелъ, что дробное дѣленіе очередей можетъ оказываться дѣломъ сложнымъ. Строительные матеріалы перевозятся лѣтомъ, а дрова зимою. Въ эти періоды они и могли бы быть включаемы въ очередь.

*А. Ю. Фриде* замѣтилъ, что лѣтомъ возится и баластъ, такъ что платформы оказываются задолженными.

*Графъ А. Ф. Лубенскій* пояснилъ, что установленіе общихъ правилъ для указанныхъ категорій грузовъ было бы затруднительно, въ виду разно-

образія мѣстныхъ условій. Дрова перевозятся преимущественно изъ мѣстностей лѣсныхъ, гдѣ нѣтъ хлѣба. Съ другой стороны, есть и другіе грузы, находящіеся въ особыхъ условіяхъ. Такъ, свекловица одно время перевозилась по Фастовской дорогѣ исключительно, въ теченіе нѣсколькихъ недѣль. Для нея и была установлена особая очередь. Съѣздъ нашелъ, что такимъ же образомъ могутъ быть и впредь допускаемы мѣстныя для тѣхъ или другихъ грузовъ облегченія или, обратно, ограниченія

Различныя указанныя выше заявленія отдѣльныхъ членовъ Съѣзда были поддерживаемы и другими членами Съѣзда, при чемъ были приводимы фактическія и цифровыя по различнымъ дорогамъ данныя.

На основаніи всего вышесказаннаго, Съѣздъ пришелъ къ нижеслѣдующимъ по вопросу 13-му заключеніямъ.

*По п. 1-му, о планѣ хлѣбныхъ перевозокъ.* Составленіе напередъ общаго плана хлѣбныхъ перевозокъ, въ смыслѣ руководства оными, признается нежелательнымъ, во избѣжаніе стѣсненій какъ для грузо-хозяевъ, въ отношеніи направленія ими грузовъ сообразно коммерческимъ ихъ соображеніямъ, такъ и желѣзныхъ дорогъ, на обязанности которыхъ лежитъ прямая забота о наилучшихъ способахъ использованія имѣющихся перевозочныхъ средствъ, для возможно полнаго удовлетворенія указаннымъ потребностей торговли.

Ежегодная провѣрка пропускной и провозной способности дорогъ сѣти и пріемной и выпускной способности портовъ и главныхъ пунктовъ назначенія признается крайне полезною, для своевременнаго выясненія со-ответствія устройства и оборудованія оныхъ нуждамъ промышленности и торговли.

Для содѣйствія желѣзнымъ дорогамъ въ достиженіи успѣшности перевозокъ въ случаяхъ затрудненій, признается необходимою постоянная организація мѣстныхъ распределительныхъ бюро, ознакомленныхъ съ общимъ состояніемъ дорогъ, до каждаго бюро относящихся и дѣйствующихъ по особой инструкціи, имѣющей быть выработанною Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Бюро эти должны начинать функціонировать, по мѣрѣ надобности, по особому каждый разъ распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Для успѣха дѣла, Завѣдывающіе бюро должны получать особое за свой трудъ вознагражденіе.

Представленія Министерству Финансовъ о возможныхъ кружныхъ направленіяхъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ должны дѣлать заблаговременно, предъ открытіемъ хлѣбной кампаніи даннаго года.

По пунктам: 2, о штрафах, 3, объ условіяхъ обмена, 4, о техническомъ осмотрѣ вагоновъ и 5, объ учрежденіи всероссійской ответственной артели грузчиковъ, Съездъ нашель, что къ измѣненію дѣйствующихъ правилъ достаточныхъ основаній не усматривается.

Независимо отъ вышеизложеннаго, относительно возбужденнаго П. Н. Думитрашко вопроса объ установленіи очередей по участкамъ, выражено желаніе о дальнѣйшей разработкѣ этого вопроса Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Вопросъ 15. О выборѣ  
направленія транзитной  
перевозки по желѣзнымъ  
дорогамъ пассажировъ и  
грузовъ.

*Засѣданіе 19 мая.*

Предсѣдатель Съезда, К. Э. Кетрицъ, объяснилъ, что рассмотрѣнію Съезда по настоящему дѣлу подлежитъ печатная записка графа А. Ф. Лубенскаго „Выборъ направленія транзитной перевозки по желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ и грузовъ“.

Записка эта была напечатана Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и разослана членамъ Съезда и прилагается къ подлинному протоколу.

Въ настоящемъ засѣданіи графъ Лубенскій воспроизвелъ, въ общихъ чертахъ, главныя положенія составленной имъ записки, при чемъ онъ указалъ на слѣдующіе общіе ея выводы:

Направленіе перевозки пассажировъ и грузовъ по кратчайшему пути, при многихъ, несомнѣнно первостепенныхъ и существенныхъ достоинствахъ, представляетъ, по самому существу дѣла, нѣкоторые крупныя недостатки, а именно:

1) При этой системѣ крайне затруднительно или, даже пожалуй, невозможно установить общую точку зрѣнія на всю рельсовую сѣть и составить общій планъ послѣдовательнаго усиленія рельсовой сѣти и плана перевозки. Между тѣмъ, прямое сообщеніе устанавливаетъ столь тѣсную механическую связь между дорогами, что вся рельсовая сѣть составляетъ по существу лишь одно цѣлое, такъ что усиленіе отдѣльныхъ дорогъ или постройка новыхъ путей остаются совершенно безцѣльными, если одновременно не усилиются и подлежащія другія дороги. Нагляднымъ доказательствомъ сему можетъ служить примѣръ постройки въ послѣднее десятилѣтіе около 8,000 верстъ новыхъ путей на востокъ; одновременно съ постройкой этихъ дорогъ не были усилены дороги, ведущія отъ сихъ новыхъ путей къ балтійскимъ портамъ и къ сухопутной границѣ, а въ результатъ, на всѣхъ этихъ новыхъ дорогахъ ежегодно значительное количество грузовъ залеживается до 6 мѣсяцевъ.—И нынѣ самымъ больнымъ мѣстомъ всей сѣти является неустройство Московскаго узла и Николаевской дороги. Оборудованіе этой послѣдней дороги и устройство кольцевой Московской дороги несомнѣнно потребуютъ расхода около 80 милліоновъ рублей, что отвѣчаетъ стоимости постройки (по 45,000 руб. на версту) около 1,800 верстъ. Поэтому и можно поставить



вопросъ, не лучше ли параллельно Николаевской построить новыя дороги коими будетъ отвлечено движеніе и отъ Московскаго узла и отъ Николаевской линіи. При существующей же системѣ кратчайшихъ путей такой вопросъ возникаетъ поневолѣ, ибо, если бы случайно гдѣ либо были построены дороги, сокращающія путь хотя бы на 3 — 5 верстѣ, всѣ затраты на кольцевую Московскую дорогу и на усиленіе Николаевской оказались бы безцѣльными.

2) Принципъ абсолютнаго направленія по кратчайшему пути задерживаетъ прогрессъ желѣзнодорожнаго дѣла и улучшеніе условій перевозки, такъ какъ увеличеніе безопасности движенія, увеличеніе скорости и предоставленіе удобныхъ пассажирскихъ вагоновъ, а равно специальныхъ ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ можетъ быть достигнуто не иначе, какъ путемъ весьма и весьма значительныхъ затратъ на соответственное техническое оборудованіе дорогъ, въ смыслѣ укладки тяжелыхъ рельсовъ и болѣе широкихъ и длинныхъ шпаль, засыпки балластнаго слоя изъ щебня, централизаціи стрѣлокъ, автоматической сигнализаціи перегоновъ и станцій, развитія станціонныхъ путей, снабженія дорогъ соответственными вагонами и паровозами и т. п. Очевидно производство такихъ расходовъ на всѣхъ дорогахъ и невозможно, и было бы совершенно нерационально, а во всѣхъ странахъ такія затраты дѣлаются лишь на нѣкоторыхъ линіяхъ, на которыхъ затѣмъ и сосредоточивается транзитное пассажирское и ускоренное товарное движеніе. При системѣ кратчайшаго пути, сказанное надлежащее оборудованіе отдѣльныхъ дорогъ едва ли возможно, такъ какъ съ постройкой новой линіи, сокращающей пробѣгъ на 1% или 1½%, все движеніе должно перейти на этотъ новый путь, а затраты на старомъ пути окажутся безцѣльными.

3) Наконецъ, принципъ направленія перевозокъ по кратчайшему пути вызываетъ необходимость приспособленія всѣхъ дорогъ къ транзитной перевозкѣ, что въ свою очередь весьма значительно увеличиваетъ всѣ расходы, какъ по постройкѣ, такъ и по эксплуатаціи дорогъ. Между тѣмъ, при возможности направленія транзитной перевозки лишь по нѣкоторымъ дорогамъ, какъ это установлено за границей, эксплуатаціонные расходы на этихъ дорогахъ хотя и увеличиваются, но они распредѣляются на большее число поѣздо-верстѣ и другихъ единицъ, на всѣхъ же остальныхъ дорогахъ они весьма существенно сокращаются. Точно также и постройка тѣхъ новыхъ дорогъ, которыя были бы признаны мѣстнаго значенія, могла бы быть весьма существенно удешевлена. Для уясненія значенія сей стороны вопроса необходимо напомнить, что ежегодные эксплуатаціонные расходы частныхъ и казенныхъ дорогъ превышаютъ

двѣсти милліоновъ рублей, а на постройку новыхъ линій ежегодно тратится въ среднемъ около ста милліоновъ рублей.

Общій характеръ мѣръ, изложенныхъ въ запискѣ, состоитъ въ согласованіи нынѣ дѣйствующей тарифной системы, которой всѣ основанія предполагается сохранить безъ измѣненія, съ такими приѣмами желѣзнодорожной эксплуатаціи и техники, которые уже давно установились на заграничныхъ дорогахъ.

Согласно сему, суть этихъ мѣръ заключается въ слѣдующемъ:

По пассажирскому движенію предполагается направлять транзитную перевозку пассажировъ дальняго сообщенія исключительно по магистралямъ, которыя для сей цѣли были бы выбираемы и соответственно оборудуемы.

По товарному же движенію предполагается, раздѣливъ по взаимному соглашенію дорогъ всѣ линіи сѣти на магистрали, второстепенныя дороги и подъѣздные пути,—періодически распредѣлять перевозки между параллельными магистралями и второстепенными линіями, считая провозную плату по кратчайшему пути, исчисленному по магистралямъ. Основанія таковой развертки указаны въ запискѣ и они были бы предварительно разработаны по взаимному соглашенію дорогъ. Подъѣздные пути отъ транзитной перевозки были бы совершенно устранены. Транзитное же ускоренное товарное движеніе, т. е. скоропортящіеся грузы, живой грузъ и т. п., были бы сосредоточены исключительно по магистралямъ.

Подъ терминомъ транзитная перевозка, при разсмотрѣніи даннаго вопроса, понимается перевозка между двумя пунктами, соединенными нѣсколькими рельсовыми путями, при чемъ разстоянія, намѣченныя по каждому изъ сихъ направленій, различаются между собою не свыше 10%.

Въ заключеніе графъ Лубенскій указалъ на полную своевременность рѣшенія нынѣ же вопроса о направленіи перевозокъ. Первоначально построенныя въ Россіи линіи были, конечно, всѣ магистралями, но въ последнее десятилѣтіе построено, къ счастью страны, такъ много дорогъ и сѣть стала настолько густа, что разрѣшеніе подобнаго вопроса становится необходимымъ. Эта необходимость усиливается тѣмъ, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ, для улучшенія выхода грузовъ изъ раіоновъ, въ которыхъ были построены новыя дороги, напр. на Востокѣ, взамѣнъ укладки вторыхъ путей на существующихъ линіяхъ, были построены новыя дороги, напр.: Данково-Смоленская, Псково-Вологодская и Батраки-Рузавская линіи. Очевидно, съ открытіемъ этихъ новыхъ дорогъ, условія пропуска грузовъ съ Востока на Западъ должны не ухудшиться, а, напротивъ, улучшиться, что можетъ быть достигнуто лишь путемъ обоснова-

наго распредѣленія перевозки между новыми и старыми параллельными направленіями.

Предсѣдатель Общаго Съѣзда, П. Н. Черемисиновъ, заявилъ о необходимости поправокъ къ помѣщенному въ запискѣ, на страницахъ 25—27, изложенію заключеній LXXVII Общаго Съѣзда, обсуждавшаго въ февралѣ сего 1900 года вопросъ объ устраненіи затрудненій и неудобствъ, существующихъ въ пассажирскомъ движеніи, такъ какъ и въ самой запискѣ графа Лубенскаго оговорено, что, ко времени составленія оной, въ первыхъ числахъ марта, протоколъ февральскаго Общаго Съѣзда еще не былъ напечатанъ, почему заключенія этого Съѣзда и изложены словами докладчика. Между тѣмъ, самимъ этимъ Съѣздомъ было постановлено окончательно установить редакцію его протокола лишь на послѣдующемъ, LXXVIII Общемъ Съѣздѣ. Протоколъ этотъ затѣмъ былъ представленъ въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ 21 апрѣля с. г. и содержитъ въ себѣ подробное изложеніе высказанныхъ въ Съѣздѣ сужденій и заключеній Съѣзда, за силою коихъ вопросъ, въ отношеніи пассажирскаго движенія, оказывается уже получившимъ опредѣленную окраску. Не утруждая Съѣздъ, въ настоящее время, сообщеніемъ существа заключеній Общаго Съѣзда, онъ ограничивается лишь сдѣланною имъ оговоркою, предоставляя себѣ дать ближайшія по этому предмету разъясненія, когда вопросъ будетъ на очереди.

Графъ А. Ф. Лубенскій, подтверждая эти факты, заявилъ, что, тѣмъ не менѣе и, по прочтеніи окончательнаго протокола LXXVIII Общаго Съѣзда, онъ считаетъ мѣры, проектированныя Съѣздомъ палліативными, суть же этихъ мѣръ передана въ его запискѣ достаточно точно для ихъ оцѣнки.

К. П. Лазаревъ сдѣлалъ слѣдующее заявленіе:

„Прежде, чѣмъ приступить къ разсмотрѣнію по существу доклада графа Лубенскаго, я считаю необходимымъ отмѣтить, что возбужденный въ названномъ докладѣ вопросъ—объ изысканіи мѣръ для наиболѣе успѣшнаго выполненія перевозокъ—является, въ виду существующихъ затрудненій и весьма продолжительныхъ задержекъ грузовъ, столь важнымъ и насущнымъ, что независимо отъ того, могутъ ли предлагаемыя въ докладѣ мѣры измѣнить къ лучшему существующее положеніе или нѣтъ, я отношусь съ полною признательностью къ переданному на наше заключеніе труду, какъ къ попыткѣ выяснитъ столь жгучій вопросъ.

„Я дѣлаю эту оговорку въ виду того, что какъ съ изложеніемъ причинъ, вызывающихъ затрудненія въ движеніи, такъ и съ выводами, сдѣланными докладчикомъ, наконецъ и съ предлагаемыми мѣрами,—не считаю возможнымъ согласиться.

„Переходя къ существу доклада, я раздѣляю подлежащій нашему разсмотрѣнію вопросъ на пассажирское и грузовое движеніе, независимо одного отъ другого, что является необходимымъ въ виду самаго характера сихъ перевозокъ. По отношенію пассажирскаго сообщенія, прежде всего слѣдуетъ отмѣтить неточность доклада.—Гр. Лубенскій (стр. 3) полагаетъ, что перевозка пассажировъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ „направляется“ по кратчайшему пути; между тѣмъ установленный съ 1894 года пассажирскій тарифъ хотя и обязалъ желѣзныя дороги имѣть билеты въ кратчайшемъ направленіи, но вмѣстѣ съ тѣмъ предоставилъ усмотрѣнію Управленій дорогъ, сообразуясь съ потребностями пассажирскаго движенія, устанавливать обходныя (кругныя) направленія, не ставя въ этомъ случаѣ никакихъ ограниченій взаимному соглашенію заинтересованныхъ дорогъ. Въ этомъ и суть вопроса. А если еще прибавимъ, что пассажировъ нельзя „направлять“, ибо каждый осмысленный гражданинъ, хотя мало-мальски грамотный, самъ знаетъ по какому пути желаетъ слѣдовать, то-есть самъ себя „направляетъ“, то увидимъ, что мнѣніе докладчика, что яко-бы общій пассажирскій тарифъ препятствовалъ передвиженію пассажировъ по тѣмъ дорогамъ, которыя предоставляютъ удобства передвиженія, буде при наличности безпересадочнаго сообщенія, буде по краткости времени въ пути,—не согласуется съ существомъ тарифныхъ правилъ и приведенные въ докладѣ примѣры и сужденія (стр. 3, 4, 18, 19) къ дѣлу не относятся.

„Что касается вопроса о выборѣ направленій (стр. 4 и 5), то врядъ-ли можно предъявлять требованіе къ станціямъ—знать условія прямаго пассажирскаго сообщенія со всеми дорогами. Это невыполнимо, да и не нужно, такъ какъ это—дѣло путеvodителей, руководствуясь которыми, публика можетъ опредѣлять свои маршруты. Казалось бы поэтому, что взамѣнъ всей сложной манипуляціи, предлагаемой докладчикомъ, отвѣтъ напрашивается самъ собою: *продолжать устанавливать прямыя сообщенія въ кругныхъ направленіяхъ, отвѣчающихъ потребностямъ пассажировъ, и издавать дешевые и наглядные путеvodители, указывая въ нихъ, для облегченія лицъ пользующихся, схематическое согласованіе поѣздокъ въ узлахъ, какъ это практикуется въ росписаніяхъ многихъ дорогъ, а кромѣ того, какъ это и практиковалось на многихъ дорогахъ, при введеніи новаго пассажирскаго тарифа, печатать для надобностей публики, пассажирскіе алфавиты болѣе оживленныхъ станцій.*

„Нельзя при этомъ упускать изъ виду, что кратчайшее направленіе является наиболѣе дешевымъ, а мы имѣемъ массовое движеніе пассажировъ неимущихъ классовъ населенія, которые, не взирая на удобства кругныхъ направленій, именно выбираютъ путь самый дешевый й.

„Для установленія кружныхъ направленій, недостаточно имѣть въ виду одно только условіе—скорость перемѣщенія по времени. Прежде всего, это заставило бы пассажировъ, въ поискахъ за предлагаемою „магистралью“, совершать путешествія, уклоняясь отъ прямого пути слѣдованія, и, по системѣ докладчика, переплачивать за доѣздъ до первой станціи магистрали. Возьмемъ примѣръ. Въ сообщеніи Варшавы съ Севастополемъ, пользуясь курьерскими поѣздами и безпересадочнымъ сообщеніемъ, наиболѣе удобно можно проѣхать на Брестъ—Москву—Курскъ—Харьковъ. Взгляните на карту и представьте себѣ вполне основательное неудовольствіе, и, пожалуй, изумленіе пассажира, которому предложили бы совершить сямъ „магистральнымъ“ путемъ путешествіе. Изъ этого слѣдуетъ, что въ данныхъ сообщеніяхъ, точнѣ говоря направленіяхъ, росписанія поѣздовъ недостаточно разработаны и принаровлены къ потребностямъ движенія. Изъ сего я вывожу заключеніе, что удовлетворить требованіямъ пассажировъ могутъ не направленія, устанавливаемые по шаблону, а, наоборотъ, въ каждомъ сообщеніи нужно вдуматься въ его потребности и условія. Опасеніе докладчика, что по „магистральямъ“ не кому будетъ ѣздить, не подтверждается ни ростомъ пассажирскаго движенія, ни увеличивающейся потребностью въ учащенныхъ путешествіяхъ. Наоборотъ, мы слышимъ постоянныя жалобы и на отсутствіе поѣздовъ, и на переполненность вагоновъ на магистральныхъ дорогахъ, которыя яко-бы, по мнѣнію докладчика, лишились пассажировъ, благодаря новому пассажирскому тарифу.

„Далѣе, докладчикъ (стр. 15 — 27) переходитъ уже къ прямой критикѣ результатовъ, достигнутыхъ реформой пассажирскаго тарифа, и въ этомъ отношеніи, основываясь на сопоставленіи нѣсколькихъ цифръ, выбранныхъ на угадъ и безъ достаточнаго освѣщенія, приходитъ къ заключенію, „что пассажирскую реформу 1894 года въ дѣлѣ развитія движенія на значительныхъ разстояніяхъ, по результатамъ движенія можно признать несущественною“. Хотя докладчикъ (стр. 16) и утверждаетъ, что приведенныя имъ данныя „представляютъ достаточный матеріалъ для общей оцѣнки пассажирскаго тарифа“, но позволено мнѣ будетъ заявить прямо противоположное мнѣніе, а именно, что, не вникнувъ въ суть данныхъ статистики, докладчикъ попалъ въ большую ошибку, и вотъ почему.

„Прежде всего, реформа пассажирскаго тарифа имѣла въ бытовой и экономической жизни нашего отечества слишкомъ важное значеніе, чтобы можно было относиться къ ней легко. Я не потому защищаю значеніе этой реформы, что былъ однимъ изъ дѣятельныхъ участниковъ ея, но думаю,

слѣдя постоянно за данными о ея результатахъ, что трудъ нашъ даль болѣе благіе для края результаты, нежели развитіе пригородныхъ раіоновъ, какъ утверждается въ докладѣ.

„Ошибка заключается въ томъ, во-первыхъ, что, сопоставляя данныя 1894 года съ послѣдующими годами, сравниваются величины несравнимыя, такъ какъ, по общеизвѣстному отсутствію до 1894 года прямыхъ пассажирскихъ сообщеній, за немногими исключеніями, статистика пассажирскаго движенія 1894 года представляетъ вполнѣ ошибочныя данныя, ибо одинъ пассажиръ регистрировался въ статистическихъ отчетахъ нѣсколько разъ, т. е. по числу купленныхъ имъ билетовъ. Если сопоставимъ данныя о движеніи 1895 года и 1897 года, то увидимъ, что на разстояніяхъ свыше 200 верстъ проѣхало въ 1895 году 5,83 милліоновъ, въ 1897 году 6,27 милліоновъ пассажировъ. Принявъ во вниманіе, что бытовыя и экономическія условія страны не могутъ измѣняться въ столь сравнительно короткій срокъ, и что потребность въ передвиженіи въ Россіи не можетъ быть по характеру экономическихъ условій столь интенсивна, какъ въ странахъ Западной Европы, слѣдуетъ придти къ заключенію, что реформа пассажирскаго тарифа существенно удовлетворила валичную потребность въ перемѣщеніи на болѣе удаленныхъ разстояніяхъ и умалить ея заслуги въ этомъ отношеніи не слѣдуетъ. По тѣмъ же соображеніямъ я не могу согласиться съ мнѣніемъ докладчика, что „благоудѣяніемъ для милліоновъ пассажировъ оказалось пониженіе не столько на далекихъ разстояніяхъ, сколько именно на малыхъ“. Ошибка этого, хотя и столь категорическаго, вывода заключается въ томъ, что реформа 1894 года не находится въ прямой связи съ пониженіемъ пассажирскаго тарифа на малыхъ разстояніяхъ собственно въ пригородныхъ раіонахъ. Наоборотъ, въ виду недостатка подвижнаго состава, и раскладывая рискъ пониженія доходности дорогъ на нѣсколько лѣтъ, реформа 1894 года почти, или въ незначительной степени, коснулась малыхъ разстояній. Пониженіе же платы въ пригородныхъ раіонахъ сперва столицъ, а засимъ и нѣкоторыхъ большихъ центровъ, было сдѣлано влѣдствіе замѣчающагося въ городахъ значительнаго увеличенія цѣнъ на наемъ квартиръ. Быстрый ростъ промышленности привлекъ капиталы на фондовые рынки, дома въ городахъ давали процентъ ниже противъ получаемаго при помѣщеніи денегъ въ акціяхъ промышленныхъ фабрикъ и заводовъ, домостроительство приостановилось, неизбѣжнымъ послѣдствіемъ чего и явилось вздорожаніе квартиръ въ городахъ. Замѣтивъ это явленіе, желѣзныя дороги, независимо отъ реформы 1894 года и уже послѣ таковой, начали понижать пригородные тарифы, давая этимъ толчекъ къ созданію постояннаго контингента жителей въ окрестностяхъ близъ городовъ лежащихъ станцій.

„Поэтому и ростъ пассажирскаго движенія въ пригородныхъ раіонахъ долженъ быть разсматриваемъ независимо отъ результатовъ общаго пассажирскаго движенія, а отнюдь не въ связи съ симъ послѣднимъ, какъ это сдѣлано въ докладѣ.

„Изъ приведеннаго объясненія вытекаетъ также, что выводъ доклада о томъ,—что сообщеніе съ многочисленными станціями не имѣетъ существеннаго значенія, ибо большинство пассажировъ проѣхало въ сообщеніи съ городами, — является крайне условнымъ, а предложеніе (стр. 17) объ установленіи прямыхъ сообщеній только съ извѣстными центрами, теоретически намѣчаемыми,—прямо неудобопріемлемымъ.

„Я не буду утруждать вниманія Совѣщанія и приводить многочисленныя примѣры увеличенія пассажирскаго движенія, но излишнимъ считаю обратить вниманіе, что пассажирскій тарифъ удовлетворилъ между прочимъ весьма насущную потребность публики, а именно далъ возможность лицамъ, требующимъ леченія, посѣщать отечественныя курорты Кавказа, что прежде являлось для многихъ непосильнымъ. Изъ данныхъ о прибытіи пріѣзжихъ на Кавказскія минеральныя воды усматриваемъ, что въ 1895 году прибыло 8.200 чел., въ 1896 г. 8.679 чел., въ 1897 г. 9.481 чел., въ 1898 г. 10.679 чел., въ 1899 г. 12.996.

„Казалось бы, что никто не станетъ доказывать, что приведенный ростъ пріѣзжихъ не находится въ связи съ удешевленіемъ пассажирскаго тарифа, такъ какъ очевидно, что потребность въ леченіи существовала и до 1895 года и условія заболѣваемости не могли измѣниться.

„Къ сему еще слѣдуетъ прибавить, что до введенія общаго пассажирскаго пониженнаго тарифа, въ сообщеніи съ Кавказскими курортами уже имѣлись пониженные, противъ нормальныхъ, тарифы, но таковыя очевидно еще были недоступны для многихъ пассажировъ.

„На стр. 20 и 21 доклада высказано предположеніе, что въ случаѣ, если перевозка транзитныхъ пассажировъ будетъ направлена исключительно по проектируемымъ докладчикомъ магистральямъ, то второстепенныя дороги могутъ не заботиться о согласованіи поѣздовъ въ узлахъ съ сосѣдними дорогами, что дастъ возможность лучше принаровить расписанія поѣздовъ къ потребностямъ мѣстнаго, данныхъ дорогъ, движенія. Предположеніе это положительно слѣдуетъ отвергнуть. Развѣ можно пріурочивать потребность публики въ сношеніяхъ данныхъ мѣстностей между собою, какъ къ случайному административному дѣленію дорогъ, такъ и къ техническимъ условіямъ ихъ оборудованія. Развѣ можно игнорировать потребность въ срочной доставкѣ почты, каковая потребность въ равной степени важна какъ для сельскаго, такъ и городскаго

населенія. Я отвѣчаю, что, понятно, нельзя, ибо невозможно не имѣть согласованныхъ почтовыхъ поѣздовъ между другъ къ другу примыкающими дорогами, и при этомъ въ каждомъ узлѣ. Позволено мнѣ будетъ, въ данномъ случаѣ, по примѣру докладчика, сослаться на границу и напомнить, что если англійскія, американскія и германскія желѣзныя дороги и пароходства ведутъ между собою оживленную конкуренцію въ видахъ ускоренія на нѣсколько сутокъ доставки почты въ сношеніяхъ между Европою и дальнимъ востокомъ, то я считаю возможнымъ предположить, что врядъ-ли можно съ увѣренностью сказать, какъ предполагаетъ докладчикъ, что въ данныхъ мѣстностяхъ Россіи не существуетъ потребности въ сношеніяхъ со столицами и торговыми центрами, расположенными далѣе мѣстныхъ раіоновъ. Одна уже потребность хлѣбной торговли даетъ прямой и положительный, на сей послѣдній вопросъ, отвѣтъ.

„Что же касается потребностей мѣстнаго движенія данныхъ дорогъ, то нужно признать, что въ этомъ направленіи многими изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, не исключая и дорогъ, примыкающихъ къ столицамъ (магистральныхъ), сдѣлано дѣйствительно слишкомъ мало, что сильно парализуетъ успѣхъ движенія. Но этотъ существенный пробѣлъ не восполняется мѣрами, предлагаемыми въ докладѣ. Нужно имѣть учащенные поѣзда, обслуживающіе мѣстныя потребности, прибѣгая, въ зависимости отъ густоты движенія, постоянно или временно, на примѣръ при существованіи ярмарокъ, или усиливая ходъ пассажирскихъ поѣздовъ, или же допуская движеніе смѣшанныхъ поѣздовъ.

„Зло здѣсь лежитъ не въ „принципѣ кратчайшаго направленія“, какъ полагаетъ докладчикъ, а въ малой подвижности росписаній поѣздовъ, которыя устанавливаются и мѣняются по общему шаблону, не взирая на то, что въ данное время и между данными пунктами имѣется особо напряженное движеніе пассажировъ.

„Перехожу къ ссылкѣ доклада (стр. 17 и 21) на якобы непреодолимыя затрудненія, встрѣчаемыя дорогами вслѣдствіе пересоставленія алфавитовъ для пассажирскихъ кассъ. Хотя я лично не только руководил составленіемъ алфавитовъ, о которыхъ рѣчь, но и, для уясненія себѣ возможно облегченной системы ихъ составленія, составлялъ таковыя, но приведенному мотиву докладчика, именно въ виду близкаго знакомства съ техникою этого вопроса, не придаю никакого значенія. Вопросъ сводится къ тому, чтобы въ подлежащей службѣ Управленія дороги имѣть 3—4 конторщиковъ, что составитъ расходъ на дорогу 1200—1600 рублей въ годъ. А если желательно упростить это дѣло, то можно рекомендовать



прежде всего, включать въ прямыя сообщенія новыя дороги въ опредѣленные сроки, на примѣръ съ 1 іюля и съ 1 января, на тотъ конецъ, чтобы въ алфавитахъ вводить исправленія одновременно; за симъ опредѣленіе кратчайшихъ разстояній возложить не на каждую дорогу отдѣльно, что и вызываетъ непроизводительное повтореніе работы, а поручить исполненіе этой работы пассажирскому бюро при Общемъ Сѣздѣ, и тогда мѣстные органы будутъ устанавливать только кружныя направленія, сообразуясь съ росписаніями поѣздовъ и потребностями публики.

„Здѣсь нужно также упомянуть о томъ, что, въ видахъ упорядоченія дѣла станціонныхъ алфавитовъ, необходимо ходатайствовать передъ Министерствомъ о томъ, чтобы вновь строящіяся дороги въ строго опредѣленный, и заблаговременно до открытія, срокъ представляли на утвержденіе свои разстоянія и чтобы наблюденіе за этимъ было обусловлено личною отвѣтственностью Инспекторовъ по постройкѣ, а на казенныхъ дорогахъ Начальниковъ работъ.

„Чтобы исчерпать этотъ вопросъ, я считаю необходимымъ напомнить, что возбужденное еще въ 1894 году предположеніе о необходимости установить центральное расчетное бюро по пассажирскимъ расчетамъ, оставлено до сего времени безъ движенія; между тѣмъ здѣсь существуетъ на нашихъ дорогахъ значительная затрата, и вполнѣ непроизводительная, какъ труда служащихъ, такъ и денежныхъ средствъ, при полной безконтрольности въ оборотахъ „бланковыхъ“ билетовъ, во взаимныхъ сношеніяхъ дорогъ между собою.

„Не останавливаясь на прочихъ неточностяхъ или спорныхъ выводахъ доклада, а равно и на разборѣ мнѣнія Общаго Сѣзда, такъ какъ, по заявленію Завѣдывающаго дѣлами сего Сѣзда, сужденія сего послѣдняго приведены въ докладѣ (стр. 25 и 26) неточно и не въ надлежащей полнотѣ, я резюмирую мои замѣчанія по пассажирскому сообщенію въ нижеизложенномъ мнѣніи.

„Реформа пассажирскаго тарифа 1894 года вполнѣ отвѣчаетъ, во всей своей совокупности, бытовымъ и экономическимъ условіямъ нашего отечества и требуетъ въ ближайшемъ будущемъ приведенія въ исполненіе намѣченнаго уже пониженія тарифа на разстояніяхъ до 300 верстъ.

„Въ самомъ дѣлѣ, если угодно будетъ Сѣзду вникнуть въ существо взаимныхъ сношеній жителей между собою, то прежде всего Вы, Милостивые Государи, остановитесь на томъ, что, при сравнительной малограмотности страны, всякаго рода торговыя и другія сдѣлки регулируются, въ преобладающемъ большинствѣ случаевъ, путемъ не письменныхъ, а личныхъ сношеній участвующихъ въ сдѣлкѣ лицъ. Этимъ и объясняется

покупка товаровъ, сельскохозяйственныхъ продуктовъ, разнаго рода матеріаловъ и т. п. не по образцамъ или по заказу, а непременно при наличіи всей партіи сбываемаго товара. Поэтому мы видимъ, что у насъ еще такъ развита потребность въ ярмаркахъ, которыя, по характеру происходящихъ на нихъ сдѣлокъ, приближаются болѣе къ типу первобытной мѣновой торговли, не представляя собою средства упрощенія сдѣлокъ, какъ это имѣетъ мѣсто въ странахъ Западной Европы. При такомъ способѣ взаимныхъ сношеній очевидно, что должна существовать потребность въ проѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ, и то въ самыхъ широкихъ размѣрахъ.

„Потребность эта существуетъ повсемѣстно, вслѣдствіе того, что, въ дѣлѣ предложенія и спроса на продукты сельскаго хозяйства, въ зависимости отъ урожая, изъ года на годъ мѣняются мѣстности, между которыми производятся сдѣлки; въ дѣлѣ же развитія промышленности и торговли образуются новые центры производства, которые должны обезпечить себѣ возможно болѣе рынковъ сбыта. Этимъ и объясняется, что какъ на Кавказѣ, такъ и въ Архангельскѣ или Срѣтенскѣ одновременно встрѣчаемъ издѣлія фабрикъ центральнаго, западнаго и прибалтійскаго раіоновъ. А потому и въ сношеніяхъ торговыхъ существуетъ потребность въ поѣздкахъ между различными пунктами.

„Не слѣдуетъ однако, по моему мнѣнію, рассматривая данныя о результатахъ пассажирскаго движенія, упускать изъ виду, что въ жизни столь обширнаго государства, какимъ является Россія, потребность въ перемѣщеніяхъ, стѣсненная, еще въ недавно минувшемъ прошломъ, отсутствіемъ желѣзныхъ дорогъ, а засимъ, сравнительною дороговизною дѣйствовавшаго до 1894 года тарифа,—не могла проявиться сразу, въ теченіе первыхъ лѣтъ послѣ измѣненія стоимости проѣзда, во всей полнотѣ, отвѣчающей дѣйствительной потребности въ путешествіяхъ. Измѣненія въ установившихся бытовыхъ условіяхъ населенія измѣряются не годами, а десятками лѣтъ.

„Прошу обратить вниманіе на нижеслѣдующее сопоставленіе числа поѣздокъ на одного жителя по даннымъ начала девяностыхъ годовъ:

На одного жителя приходилось перемѣщеній: въ Бельгіи 11,1, Швейцаріи 8,0, Германіи 6,0, Франціи 5,8, Голландіи 4,7, Даніи 4,0, Норвегіи 1,8, Италіи 1,2, Швеціи 1,1, Финляндіи 0,9, Россіи 0,4, Румыніи 0,3.

„Хотя приведенныя данныя находятся въ большой зависимости отъ развитія желѣзнодорожной сѣти, тѣмъ не менѣе онѣ даютъ извѣстный показатель, что измѣненіе условій проѣзда по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ не могло, въ промежуткѣ времени 1894—1898 гг., достигнуть надлежащей

интенсивности, тѣмъ болѣе, что, при слабой платежной способности рабочаго люда, независимо отъ существеннаго пониженія общаго пассажирскаго тарифа на болѣе удаленныхъ разстояніяхъ, желѣзныя дороги были вынуждены установить постоянное или періодическое примѣненіе особопониженнаго тарифа IV класса, не говоря уже о переселенческомъ тарифѣ.

Перехожу къ *товарному сообщенію*.

И въ этомъ случаѣ, какъ и по отношенію пассажирскаго движенія, уважаемый докладчикъ, исходя изъ неточнаго, и не отвѣчающаго дѣйствительному положенію вещей, отправленія,—долженъ былъ, понятно, придти къ неправильнымъ выводамъ и заключеніямъ.

„Я останавливаюсь лишь на болѣе существенныхъ положеніяхъ доклада.

„Опредѣляя значеніе тарифной реформы 1893 года, т. е. введеніе общаго для сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ грузоваго тарифа, докладъ прежде всего смѣшиваетъ два понятія—объединеніе тарифовъ и ихъ однообразіе (унификацію) и высказываетъ предположеніе, что провозная плата, за рѣдкими исключеніями, должна зависѣть только отъ разстоянія (стр. 10 и выноска на таковой). Такое пожеланіе доклада равняется абсолютному подчиненію жизни арифметическимъ формуламъ. Вотъ что читаемъ въ докладѣ: „нынѣ дѣйствующія баремы сложились исторически и, конечно, желательны со временемъ, для завершенія реформы 1894 года, *подчинить* и самыя баремы болѣе строгимъ основаніямъ ихъ построенія и образованія“.

„Дѣло не такъ просто. Я думаю, что тотъ аракеевскій идеаль непремѣннаго примѣненія, независимо отъ мѣстныхъ условій, одинаковыхъ правилъ, во всей Россіи, напоминаетъ Вамъ, Господа, того часоваго, который въ только что упомянутое время тождественности военныхъ правилъ, долженъ былъ, стоя среди апрѣльской стужи въ Архангельскѣ въ овчинномъ тулупѣ, непремѣнно имѣть надѣтымъ, поверхъ тулупа, бѣлый китель.

„Тарифъ, если таковой долженъ отвѣчать нуждамъ „населенія, промышленности, торговли и казны“, какъ это и опредѣлено въ законѣ отъ 8 марта 1889 года, не можетъ быть подчиненъ только одному изъ элементовъ, вліяющихъ на его размѣръ—разстоянію—какъ полагаетъ докладчикъ, а долженъ удовлетворять и многимъ другимъ чисто-жизненнымъ условіямъ. Нельзя при установленіи тарифовъ упускать прямой выгоды не только желѣзныхъ дорогъ, но и государства, каковая выгода, между прочимъ, лежитъ въ развитіи портовъ. Если взглянемъ на карту Россіи

и вдумаясь въ береговую линію нашего отечества, то увидимъ, что шаблонное построеніе тарифовъ по разстояніямъ лишало-бы русскіе порты и примыкающія къ нимъ желѣзныя дороги многихъ выгодъ въ пользу заграничныхъ пароходствъ, которыя не преминутъ учесть именно въ свою пользу тѣ „строгія оснванія“ абсолютно поверстнаго исчисленія тарифовъ. Такія же обстоятельства необходимо имѣть въ виду по отношенію сношеній съ дальними окраинами въ международныхъ сообщеніяхъ, во внутреннихъ сношеніяхъ тѣхъ мѣстностей, которыя могутъ пользоваться внутренними водяными путями, гдѣ размѣръ желѣзнодорожнаго тарифа играетъ важную роль базиса рѣчныхъ фрахтовъ и т. п.

„Не могу также не отмѣтить, что приведенная въ докладѣ (стр. 10) справка о яко-бы полномъ отсутствіи, до введенія объединеннаго тарифа, прямыхъ сообщеній на русскіхъ желѣзныхъ дорогахъ, неправильна. Такъ какъ это обстоятельство извѣстно большинству присутствующихъ, а потому и не требуетъ дополнительныхъ разъясненій, то ограничиваюсь лишь указаніемъ на группные тарифы и тарифы многочисленныхъ союзовъ, въ которыхъ имѣлись готовыя ставки между данными станціями. Системѣ готовыхъ ставокъ, въ сравненіи съ поверстными тарифами, и нынѣ многими специалистами желѣзнодорожнаго дѣла отдается преимущество. Я думаю, что въ критическомъ разборѣ прошлаго нельзя всегда стоять на принципѣ порицанія всего, что было. Несомнѣнно, въ частностяхъ были неправильныя проявленія, но чтобы возводить массовое осужденіе, слѣдовало бы имѣть болѣе данныхъ, чѣмъ очевидно находилось въ распоряженіи докладчика.

„По отношенію таблицы кратчайшихъ товарныхъ разстояній (стр. 31) отмѣчу, что въ этомъ отношеніи существуютъ весьма примитивныя правила, преслѣдующія теоретическую задачу о разницѣ пробѣга груза и пассажира, что въ значительной степени обременяетъ желѣзнодорожныя кассы при тарификаціи грузовъ, а, между тѣмъ, несмотря на многія хлѣбодѣла желѣзныхъ дорогъ, правила эти не подвергаются измѣненіямъ.

„Засимъ докладчикъ (стр. 33), подходя къ своимъ выводамъ о магистральныхъ линіяхъ, развиваетъ теорію направленія транзитныхъ грузовъ именно по симъ магистралямъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ не задается вопросомъ о томъ, что такое транзитная перевозка, и, предлагая провозную плату исчислять по кратчайшимъ разстояніямъ первостепенныхъ линій, упускаетъ изъ виду полную невозможность примѣненія двухъ этихъ положеній.

Объяснимъ примѣромъ: В                    А                    Б                    Г  
 о ————— | ————— | ————— о

„Линія А Б является второстепенною линією; требуется перевозка грузовъ между станціями, за этою линією лежащими, В. и Г. Грузъ долженъ быть, по теоріи докладчика, отправленъ не по линіи А Б, а по магистралямъ, лежащимъ въ сторонѣ отъ В и Г.—Слѣдовательно, не можемъ избѣжать того обстоятельства, что провозная плата въ данныхъ сообщеніяхъ будетъ взимаема на меньшихъ разстояніяхъ въ вышемъ размѣрѣ противъ большихъ разстояній, или же нужно вводить условный расчетъ до встрѣчи съ данною ставкою. Смѣю завѣрить докладчика, что такая система настолько усложнитъ опредѣленіе провозной платы, что лишь лица, одаренныя особою трудоспособностью, будутъ въ состояніи заниматься примѣненіемъ на практикѣ тарифовъ.

„На стр. 36 доклада встрѣчаемъ предложеніе, которое въ сущности сводится къ тому, что хотя грузы будутъ направляемы по магистралямъ, тѣмъ не менѣе провозная плата должна быть исчисляема по кратчайшимъ направленіямъ, хотя сіи послѣднія и не будутъ участвовать въ перевозкѣ. Говоря проще, это сводится къ тому, что данныя дороги, или участки дорогъ, не должны быть включаемы въ прямыя, въ тарифномъ отношеніи, сообщенія; но въ этомъ случаѣ непонятнымъ является, почему нужно примѣнять не тотъ тарифъ, который обязательенъ на направленіи, участвующемъ въ данномъ тарифѣ прямого сообщенія, а наоборотъ, тотъ, который на практикѣ не примѣняется?

„Изъ разсужденій на стр. 37 и 44 доклада я прихожу къ заключенію, что составитель самъ пришелъ къ тому выводу, что предлагаемыя имъ основанія направленія грузовъ оказываются отвлеченною теорією и поэтому, не находя возможнымъ болѣе точно формулировать предложенія своего, признаетъ возможнымъ ограничиться установленіемъ „наиболѣе общихъ началъ“.

„Я полагаю, что всякое правило, преподанное въ слишкомъ общихъ началахъ, является не только бесполезнымъ, но въ послѣдствіяхъ своихъ вреднымъ, ибо „самыя общія начала“, не обезпечивая правъ тѣхъ, которымъ исполнять ихъ надлежитъ, открываютъ вмѣстѣ съ тѣмъ слишкомъ широкія ворота усмотрѣнію тѣхъ, которымъ распорядиться подобаетъ, и это неизбежно порождаетъ самый широкій путь для, зачастую, неосновательныхъ жалобъ первыхъ или произвола послѣднихъ.

„Далѣе, въ докладѣ читаемъ: „грузовое движеніе настолько значительно и притомъ постоянно растетъ, а провозная способность дорогъ настолько недостаточна, что представляется совершенно необходимымъ пользоваться для транзитной перевозки товаровъ всеми мало-мальски приспособленными направленіями“. Я позволю себѣ спросить: такъ въ

чемъ же дѣло? Къ чему же присваивать дорогамъ дѣленіе на классы или категоріи, если это никакого практическаго результата имѣть не можетъ, какъ не поможетъ полководцу, въ случаѣ малочисленности его арміи, наименовать данные полки гвардейскими, другіе армейскими. Боевая способность всей арміи все-таки будетъ одинакова.

„Оставляя засимъ прочія противорѣчія доклада съ его выводами безъ разсмотрѣнія, такъ какъ это не имѣетъ для рѣшенія дѣла особаго значенія, я перехожу къ существу вопроса, который, по моему разумѣнію, состоитъ въ изысканіи мѣръ для устраненія затрудненій въ перевозкахъ и опредѣленіи условій, при наличіи которыхъ можетъ быть достигнуто наиболѣе успѣшное въ данное время выполненіе перевозокъ.

„Повторяющіяся изъ года въ годъ, въ теченіе многихъ лѣтъ, затрудненія въ доставкѣ, вызывающія столь пагубныя для промышленности и торговли залежи грузовъ, являются, я думаю никто отрицать этого не станетъ, послѣдствіемъ, съ одной стороны, слабой пропускной способности желѣзныхъ дорогъ, ведущихъ къ столицамъ и портамъ, а съ другой—недостатка провозной способности какъ только что упомянутыхъ дорогъ, такъ и нѣкоторыхъ дорогъ отправления. Недостатки пропускной и провозной способности дорогъ усугубляются недостаточнымъ развитіемъ передаточныхъ узловъ и слабымъ оборудованіемъ приемныхъ станцій, въ особенности же портовъ, которые, въ зависимости отъ характера и условій доставки хлѣбныхъ грузовъ, должны быть приспособлены къ исполненію предстоящей имъ работы не по среднимъ годовымъ даннымъ, а по максимальнымъ заданіямъ, такъ какъ, въ противномъ случаѣ, уменьшается въ свою очередь приемная способность пароходовъ и портовыхъ станцій забиваются грузомъ.

„Излишнимъ будетъ повторять здѣсь общеизвѣстную причину такого положенія вещей, а именно отсутствіе развитія дорогъ окончательнаго назначенія грузовъ, при одновременномъ сооруженіи новыхъ линій, выходомъ для коихъ остались тѣ же „магистральныя линіи“.

„Если засимъ обратимся къ детальному разсмотрѣнію cadaго факта весьма продолжительныхъ залежей, то увидимъ, что въ безусловно преобладающемъ большинствѣ случаевъ задержка въ правильномъ отпращиваніи перевозокъ происходила отнюдь не потому, что доставку тормозили попутныя транзитныя дороги, а именно вслѣдствіе вышеуказанныхъ причинъ. Иначе и быть не могло, такъ какъ центральные органы Министерства, пользуясь, примѣнительно къ Высочайшему соизволенію, правомъ направленія грузовъ, внѣ зависимости отъ пути слѣдованія указаннаго станціею отпращиванія, имѣли всегда возможность предотвратить перегруженность транзитныхъ путей, направивъ грузы кружными направле-

ніями. Наоборотъ, тѣ же распорядительные органы были безсильны придти на помощь дѣлу, коль скоро начальные узлы и конечные пункты дорогъ назначенія являлись не состоятельными.

„Изъ сего истекаетъ, что совокупность причинъ, порождающихъ залежи, не можетъ быть устранена примѣненіемъ мѣръ, предлагаемыхъ въ докладѣ, ибо нельзя усиливать движенія на слабосильныхъ „магистральныхъ“, а, наоборотъ, слѣдовало бы разгрузить таковыя, и такимъ образомъ падаетъ само собою всякое предположеніе о дѣленіи дорогъ на категоріи, а для транзитной перевозки „представляется необходимымъ пользоваться всеми мало-мальски приспособленными направленіями“.

„Такъ представляется техническая сторона разсматриваемаго вопроса. Идя теперь послѣдовательно къ дальнѣйшему выясненію причинъ задержекъ въ перевозкѣ, слѣдуетъ остановиться на томъ, почему предоставленное право направленія грузовъ по кружнымъ направленіямъ „не могло предупреждать замѣшательствъ въ грузовомъ движеніи“ (стр. 35 доклада). Этотъ вопросъ касается административной области исполнительныхъ и распорядительныхъ органовъ желѣзнодорожнаго Управленія.

„Я не стану здѣсь доказывать (стр. 35), что административныя мѣры, преслѣдующія цѣль равномернаго и стройнаго отправленія перевозокъ, должны быть принимаемы не въ то время года, когда узловыя станціи уже забиты груженными вагонами, а заблаговременно, ибо думаю, что какъ въ области медицины своевременное соблюденіе гигиеническихъ условий жизни предпочитается совѣту самаго авторитетнаго врача, если къ его помощи прибѣгнуть уже тогда, когда болѣзнь приняла острый характеръ, такъ и въ живомъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ необходимо предвидѣть предстоящія къ выполненію заданія, а не искать спасенія въ экстренныхъ, но всегда примѣняемыхъ съ большимъ опозданіемъ, мѣрахъ.

„Въ этомъ случаѣ, для предупрежденія неожиданныхъ затрудненій, слѣдуетъ призвать къ жизни статистику.

„Въ желѣзнодорожныхъ учрежденіяхъ весьма развита статистика всѣхъ отраслей эксплуатаціи. Но вся задача статистики касается минувшаго времени, а я хочу видѣть въ статистикѣ не только регистрацію совершенныхъ перевозокъ и фактовъ, но и при посредствѣ этого органа выяснить предстоящія въ ближайшемъ будущемъ заданія.

„Возьмемъ любой желѣзнодорожный отчетъ и легко найдемъ въ немъ самыя подробныя данныя о томъ, сколько и даже въ какое время года было повреждено гулявшихъ по полотну желѣзной дороги обывателей, сколько буксъ горѣло, и чуть ли не на какихъ верстахъ буксы проявляли склонность къ повышенію нормальной своей температуры, но обра-

титесь къ многимъ изъ желѣзнодорожныхъ управленій съ вопросомъ о предстоящей, даже наканунѣ начала хлѣбной кампаніи, перевозкѣ и получите отвѣтъ въ самыхъ общихъ чертахъ и отнюдь не обоснованный на какомъ либо статистическомъ выводѣ.

„Это явленіе я беру изъ жизни, основывая его на фактической сторонѣ и желая обратить вниманіе на сей важный въ администраціи желѣзныхъ дорогъ пробѣлъ. А что это такъ, то легко убѣдиться изъ того, по моему мнѣнію, очень характернаго въ данномъ случаѣ явленія, что мнѣ встрѣчалось убѣдиться, что на нѣкоторыхъ дорогахъ составленіе доходныхъ смѣтъ, которыя должны быть строго обоснованы на близкомъ ознакомленіи со всѣми экономическими проявленіями пролагаемаго дорогомъ района, возлагалось на отдѣленія „бухгалтеріи“. Послѣднія же, не имѣя ничего общаго съ только что упомянутыми проявленіями, понятнo считали наиболѣе усовершенствованнымъ приѣмомъ опредѣленіе предстоящихъ перевозокъ путемъ вычисленія ариметической средней, „по трехлѣтней сложности“, отнюдь не справляясь, какое было состояніе урожая, открылись или закрылись какіе либо заводы и фабрики въ районѣ дороги, не произошло ли измѣненіе въ направленіи грузоваго движенія и т. п.

„Мы слишкомъ мало придаемъ значенія живой и своевременной статистикѣ; впрочемъ это пробѣлъ не только желѣзнодорожныхъ администрацій; между тѣмъ именно органъ вѣдающій статистику долженъ умѣть и въ случаѣ, если надлежало его поставимъ, безусловно съ большимъ приближеніемъ сумѣетъ дать заблаговременно отвѣтъ о предстоящихъ заданіяхъ.

„Доказывать значеніе своевременной статистики яко бы не приходится, но я считаю необходимымъ развить еще это положеніе, ибо, на сколько мнѣ извѣстно, организація статистики на многихъ дорогахъ, вслѣдствіе совершенно постороннихъ причинъ, сводится именно только къ регистраціи данныхъ для годовыхъ отчетовъ и такъ называемыхъ періодически, представляемыхъ центральнымъ управленіемъ свѣдѣній, дальнѣйшая разработка коихъ по своей громоздкости не можетъ быть пригодна для текущаго дѣла; между тѣмъ, какъ было сказано выше, необходимо не ослаблять, а усиливать статистическія изслѣдованія, идя въ этомъ отношеніи по тому пути, который нынѣ уже, наконецъ, усвоили себѣ многія отрасли нашей промышленности, сбытъ произведеній которыхъ находится въ тѣсной зависимости отъ урожая сельскохозяйственныхъ продуктовъ, слѣдовательно и усиленія покупной способности массы населенія той или другой мѣстности.



„При посредствѣ своихъ агентовъ, нѣкоторыя, напримѣръ, мануфактурныя фабрики имѣютъ заблаговременно самыя подробныя данныя объ ожидаемомъ урожаѣ и на основаніи этихъ данныхъ регулируютъ заданіе своего производства на данный сезонъ, избѣгая заготовленія излишковъ, тяжело ложащихся на доходность предпріятія.

„Наконецъ, на случай возраженія, что выясненіе данныхъ о предстоящей перевозкѣ не можетъ быть исполнено съ надлежащею яко бы полною, кстати будетъ отвѣтить, что если при производствѣ умѣлыхъ коммерческихъ изысканій относительно перевозокъ проектируемыхъ къ сооруженію желѣзныхъ дорогъ, таковыя изысканія даютъ весьма точныя и впослѣдствіи подтверждающіяся на практикѣ данныя, то, очевидно, еще легче опредѣлить ожидаемую перевозку на дорогахъ, районъ грузооборота которыхъ уже установился, а статистика прошлыхъ лѣтъ дастъ основанія, въ коихъ слѣдуетъ вводить коррективъ въ зависимости отъ современныхъ условій.

„Формулируя конкретное предложеніе изъ всего вышесказаннаго, я полагаю, что слѣдовало бы обязать Управленія желѣзныхъ дорогъ, прежде всего, обставлять данныя объ ожидаемомъ движеніи въ годовыхъ доходныхъ смѣтахъ свѣдѣніями какъ о колебаніяхъ перевозокъ болѣе важныхъ грузовъ въ теченіе послѣдняго года, такъ и объ измѣненіяхъ, наблюдаемыхъ въ экономическомъ положеніи района дороги, что и дастъ возможность выяснять центральнымъ учрежденіямъ, особенно по отношенію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, дѣйствительныя заданія и ввести коррективъ въ выводъ, дѣлаемый изъ среднихъ данныхъ предшествующихъ лѣтъ.

„Независимо сего, до начала хлѣбной кампаніи, дорогамъ надлежало бы произвести подробныя изысканія о положеніи своего района и ожидаемыхъ подвозахъ къ станціямъ хлѣбныхъ грузовъ. (По отношенію перевозки каменнаго угля и руды особыхъ изслѣдованій не требуется, такъ какъ уже имѣются на мѣстахъ особыя комитеты).

„Матеріаль, собранный путемъ, какъ было сказано, особаго изслѣдованія, долженъ быть засимъ, по отношенію предстоящихъ хлѣбныхъ перевозокъ, разсмотрѣнъ Съѣздами представителей желѣзныхъ дорогъ, для установленія плана перевозки, или, назовемъ эту задачу Съѣзда проще, для составленія согласованнаго росписанія товарныхъ поѣздовъ. На сихъ Съѣздахъ дороги, участвующія въ данныхъ сообщеніяхъ, установивъ предстоящее имъ заданіе, будутъ имѣть возможность выяснить, можетъ ли такое быть выполнено данными направленіями, или же ко времени усиленія перевозки потребуются открытыя вспомогательныя (кружныя) направленія, и какія именно; также, справятся ли дороги сообщенія, или

данная дорога известнаго направленія, съ перевозкою наличными провозными средствами, или же потребуется временное увеличеніе подвижнаго состава этой дороги, и въ какомъ именно размѣрѣ.

„Предположенія Съѣздовъ засимъ будутъ поступать въ центральные органы Министерства, которые, располагая, въ свою очередь, данными, касающимися общаго экономическаго положенія страны (между прочимъ свѣдѣніями объ ожидаемыхъ закупкахъ хлѣба военнымъ вѣдомствомъ), а равно и международнаго хлѣбнаго рынка, имѣютъ возможность ввести въкоторыя дополненія въ предположенія мѣстныхъ Съѣздовъ. При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что казалось бы желательнымъ, чтобы въ мѣстныхъ Съѣздахъ участвовали представители хлѣбной торговли, въ центральномъ же органѣ такіе же представители биржевыхъ комитетовъ.

„Что же касается послѣдующаго фазиса, то-есть выполненія перевозокъ по намѣченному приблизительному плану, то является весьма желательнымъ, чтобы въ случаѣ, если, въ зависимости отъ направленія движенія, потребуется прибѣгнуть къ разверткѣ грузовъ по направленіямъ, возлагать такую на „узловыя Комиссіи“, въ составъ которыхъ должны входить представители заинтересованныхъ дорогъ и уполномоченный отъ центральнаго Управленія.

„При примѣненіи сего порядка будетъ достигнуто, что мѣстныя Управленія желѣзныхъ дорогъ примутъ болѣе активное участіе въ регуляціи перевозокъ и будутъ знать своевременно, какія подготовительныя мѣры необходимо имъ принять; органы центральные, въ свою очередь, освободившись отъ необходимости вмѣшательства въ подробности распорядительнаго характера, кстати сказать, всегда неуловимыя въ центрѣ,—будутъ имѣть возможность сосредоточить свое вниманіе на задачѣ общаго руководства и наблюденіи за правильнымъ общимъ дѣйствіемъ всего механизма перевозокъ.

„Считаю излишнимъ, впредь до разрѣшенія вопроса принципиально, останавливать вниманіе Съѣзда на дальнѣйшей подробной регламентаціи приведеннаго предположенія, но считаю необходимымъ отмѣтить, что по существу, оно отнюдь не ново и практиковалось уже въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ бывшихъ желѣзнодорожныхъ группъ. Засимъ и нынѣ представляется Управленіями желѣзныхъ дорогъ въ отдѣлѣ Движенія Министерства „вѣдомость лит. А“, объ ожидаемой осенью и зимою отправкѣ грузовъ“; послѣдняя однако-жъ вѣдомость, прежде всего, влѣдствіе слишкомъ ранняго срока ея представленія, а засимъ и требованія указать, въ какомъ мѣсяцѣ и куда (?) будутъ слѣдовать грузы, не можетъ имѣть практическаго значенія. Я не буду также ожидать, что примѣненіе намѣ-

ченнаго выше порядка устранить сразу всякія залежи, такъ какъ, независимо отъ затрудненій въ перевозкѣ, причина залежей, въ значительной степени, кроется въ отсутствіи какой либо организаціи въ дѣлѣ хлѣбной торговли,—но полагаю, что, устранивъ задержки въ перевозкѣ, уменьшимъ продолжительность залежей и этимъ уже сдѣлаемъ большой шагъ къ улучшенію существующаго положенія. Шагъ этотъ является тѣмъ болѣе желательнымъ, что желѣзныя дороги, зная пріемную способность сообщенія, будутъ имѣть возможность, хотя приблизительно, опредѣлить срокъ отправки принятыхъ грузовъ, что несомнѣнно важно какъ для совершенія сдѣлокъ по продажѣ, такъ и для фрахтованія пароходовъ.

„Возвращаясь къ разсмотрѣнію общаго вопроса о направленіи грузоваго движенія по естественнымъ, т. е. кратчайшимъ направленіямъ, или же по магистральямъ и первостепеннымъ линіямъ, считаю необходимымъ остановиться на общей характеристикѣ развитія сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

„Въ сравненіи съ тою потребностью въ усовершенствованныхъ путяхъ сообщенія, которая ощущается въ преобладающемъ большинствѣ губерній и областей Европейской Россіи, и не только на сѣверныхъ и восточныхъ окраинахъ, но и въ центральной полосѣ, сѣтъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ развита еще слишкомъ скудно. Мы бѣдны рельсовыми путями, какъ и бѣдны шоссейными и грунтовыми дорогами и благоустроенными внутренними водяными путями, а потому не только несвоевременно, но даже слишкомъ рано говорить, что существуютъ у насъ дороги, которыя могутъ быть предназначены только для обслуживанія мѣстнаго раіона, а дальнѣйшее развитіе коихъ можетъ быть отложено на неопредѣленное время.

„Выше уже было отмѣчено, что тѣ магистральныя линіи, изъ за которыхъ ратуетъ уважаемый докладчикъ, опасаясь, что таковыя останутся „безъ движенія“ (стр. 33), уже при нынѣшнемъ, еще слабомъ развитіи желѣзнодорожной сѣти, являются слабосильными, а для нуждъ прямаго сообщенія—несостоятельными. Засимъ, если опасаться, что магистрали будутъ обездолены кратчайшими направленіями, то слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что линіи эти, не будучи въ состояніи справиться съ грузами, слѣдующими въ сообщеніи съ сосѣдними дорогами, были вынуждены выказать полное невниманіе къ заботѣ о развитіи своихъ мѣстныхъ раіоновъ. Возьмемъ росписаніе поѣздовъ, примыкающихъ къ столицѣ, Николаевской и С.-Петербурго-Варшавской желѣзныхъ дорогъ за нѣсколько послѣднихъ лѣтъ, и убѣдимся сразу, что въ сихъ росписаніяхъ приняты самыя крутыя мѣры противъ развитія какъ лѣтомъ, такъ и зимою при-

городнаго пассажирекаго движенія, ибо въ очередныхъ, удобныхъ для публики поѣздахъ, проѣздъ въ пригородныхъ сообщеніяхъ не допускается, особые же поѣзда пригороднаго движенія назначаются по возможности въ такое время, когда жителямъ пригородныхъ мѣстностей ѣздить не нужно, или по меньшей мѣрѣ неудобно. Взглянемъ на карты раіоновъ этихъ дорогъ, и тщетно будемъ отыскивать подъѣздныхъ рельсовыхъ путей, сооруженныхъ сими дорогами.

„Обратимся къ мѣстнымъ грузохозяевамъ и узнаемъ, что съ внутреннихъ станцій магистралей грузы и по нѣсколько дней остаются въ пунктахъ отправленія, ожидая мѣста въ поѣздахъ, слѣдующихъ съ грузами прямаго сообщенія. Гдѣ же то время, когда магистралы останутся безъ грузовъ? Наоборотъ, примыкая къ рынкамъ сбыта, съ года на годъ увеличивающимъ свои потребленія, дороги эти должны быть озабочены вопросомъ объ излишкахъ предъявляемыхъ имъ къ перевозкѣ грузовъ, а отнюдь не о грузовомъ голодѣ.

„Приведенное мнѣніе, Милостивые Госудаѣи, основано на близкомъ моемъ знакомствѣ съ работою и раіонами магистральныхъ дорогъ, но тѣмъ не менѣе я считаю умѣстнымъ привести здѣсь и современный отголосокъ общественнаго мнѣнія о магистральной Николаевской желѣзной дорогѣ.

„Газета „Волгарь“, какъ разъ во время нашихъ засѣданій, пишетъ: „Въ половинѣ мая, когда къ Петербургу начинаетъ усиливаться отправка черезъ Рыбинскъ срочныхъ хлѣбныхъ грузовъ, на Николаевской дорогѣ начались серьезныя затрудненія, конца которымъ и предвидѣть теперь невозможно. Затрудненія касаются отправки грузовъ съ приволжскихъ желѣзныхъ дорогъ. На всѣхъ дорогахъ отказываютъ въ срочной отправкѣ грузовъ къ Петербургу, объясняя это тѣмъ, что Николаевская желѣзная дорога не имѣетъ настолько провозоспособности, чтобы принять ежедневно всѣ груженые вагоны, идущіе по желѣзнодорожнымъ линиямъ къ Москвѣ и отсюда передаваемые на Николаевскую дорогу. Въ Москвѣ на запасныхъ путяхъ въ настоящее время стоитъ около 2000 груженныхъ вагоновъ; чтобы всѣ ихъ отправить, нужно времени больше недѣли, а за это время еще скопится такое же количество... Въ Москвѣ, по послѣднимъ свѣдѣніямъ, скопленіе вагоновъ растетъ день ото дня, потому что ежедневно подходит вновь по 900 вагоновъ! На всѣхъ линияхъ желѣзныхъ дорогъ, въ свою очередь, стоятъ въ ожиданіи отправленія многія тысячи груженныхъ вагоновъ, а вновь поступающіе грузы складываются въ станціонные пакгаузы на неопредѣленное время—ждать очереди для своей отправки. На одной только Рязанско-Уральской дорогѣ, на примѣръ, лежитъ грузовъ, ожидающихъ отправки, до 3800 вагоновъ“.

„Никакое промышленное и торговое дѣло не можетъ идти при такомъ порядкѣ вещей на путяхъ сообщенія. Мелкія предпріятія въ самое короткое время могутъ быть совершенно убиты, а остальнымъ будетъ наноситься періодически тяжкій уронъ.

„Мы долгое время не могли съ точностью выяснить причину неурядицы. Но теперь все дѣло выясняется. Оказывается, что у Николаевской дороги недостаточно паровозовъ. Изъ существующаго комплекта около половины пришли во временную негодность вслѣдствіе того, что приходилось отпралять съ ними поѣзда вмѣсто 55-ти вагоновъ — въ 65 и 70 вагоновъ; теперь эта половина паровозовъ находится въ ремонтѣ, а, очень можетъ быть, пока они выйдутъ изъ ремонта — туда же потребуется поставить тѣ паровозы, которые теперь находятся въ работѣ.

„Что же произойдетъ въ это время съ російской торговлей и промышленностью?“ спрашиваетъ въ заключеніе газета „Волгарь“.

„Къ сожалѣнію, мы не можемъ сказать, что въ картинѣ, представленной мѣстнымъ органомъ Поволжья, краски сгущены, какъ и не можемъ утверждать, что „принципъ кратчайшихъ направленій“, такъ строго осуждаемый докладчикомъ, и дѣйствующая тарифная система являются хотя бы косвенными виновниками болѣзненнаго недомоганія „alma mater“ нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

„Исходя изъ приведенныхъ фактовъ, позволено мнѣ будетъ отмѣтить, въ отвѣтъ на приведенную въ докладѣ ссылку на порядокъ направленія грузовъ на западно-европейскихъ желѣзныхъ дорогахъ, что на сихъ послѣднихъ явленія, подобныя симъ послѣднимъ, немислимы, уже благодаря самому развитію сѣти и наличію нѣсколькихъ „магистралей“ между болѣе важными центрами, а поэтому лучше не прибѣгать къ заграничнымъ примѣрамъ, если данный примѣръ организаціи европейскихъ дорогъ взятъ внѣ зависимости отъ всей совокупности развитія и строя сихъ дорогъ и надлежаще не объясненъ.

„Наконецъ, въ дополненіе ко всему сказанному, слѣдуетъ напомнить, что кромѣ „точки зрѣнія желѣзнодорожной техники“, каковая яко-бы, по мнѣнію докладчика (стр. 33), вызываетъ необходимость усиливать только магистралы и направлять по нимъ всѣ перевозки, существуютъ еще и другія потребности государственнаго значенія, которымъ должны подчиняться всякія техническія соображенія, говорящія въ пользу развитія путей сообщенія вообще. Среди нихъ на первую очередь слѣдуетъ поставить вопросъ объ оборудованіи желѣзныхъ дорогъ, въ зависимости отъ военныхъ мобилизаціонныхъ заданій. Я думаю, что нельзя отвергать, что данныя дороги, которыя по требованіямъ мобилизаціи могутъ быть при-

ваны къ выполненію усиленнаго движенія, должны быть подготовлены къ такому не наканунѣ возникающей въ томъ потребности, а долготѣною, постепенною и систематическою практикою фактическаго по нимъ движенія, ибо стройность и правильность усиленнаго движенія зиждется не на циркулярахъ, инструкціяхъ и предписаніяхъ, а на опытѣ и сноровкѣ всего исполнительнаго, отъ высшихъ до низшихъ, личнаго состава линейныхъ служащихъ.

„Резюмируя все сказанное по отношенію грузоваго движенія, я полагаю, что предполагаемая докладчикомъ мѣры для сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ не могутъ имѣть нынѣ практическаго значенія, а теорія магистральныхъ и второстепенныхъ линій—преждевременна.

„Въ заключеніе, останавливаясь на „общихъ выводахъ“ доклада и предложенія о необходимости измѣнить дѣйствующія законоположенія, устанавливающія обязанности и права желѣзныхъ дорогъ, я привожу указаніе нашего Свода законовъ, въ которомъ извѣстный государственный дѣятель Сперанскій такъ выразилъ мысль законодателя относительно цѣлесообразности измѣненія дѣйствующихъ законовъ:

„Не прежде, какъ съ точностью удостовѣряясь въ недостаткѣ или „неудобствѣ закона или учрежденія прежняго, должно приступать къ „предложенію новаго, обзрѣвъ существующія положенія во всемъ ихъ „пространствѣ, сравнить всѣ послѣдствія новаго закона съ порядкомъ „предыдущимъ. Въ обширномъ кругѣ дѣлъ, въ разнообразной связи разныхъ „нуждъ и пользъ, нельзя не встрѣтить въ исполненіи разныхъ затрудненій и „неудобствъ; но не всѣ неудобства могутъ быть принимаемы поводомъ къ „новымъ постановленіямъ. Нужно испытать прежде всѣ способы исправ- „ленія, не выходя изъ порядка существующаго, и потомъ, измѣривъ и „сравнивъ неудобства, кои и отъ новаго закона, по самой новости его, „произойти могутъ, приступать къ его предложенію. Во всѣхъ Мини- „стерствахъ, особливо же въ тѣхъ, коихъ предметомъ есть государственное „хозяйство и общая промышленность, должно наблюдать, чтобы мѣрами „лишняго надзора и многосложностью правилъ не стѣснить частной пред- „пріимчивости. Истинные способы сего управленія должны состоять болѣе „въ отвращеніи препятствій, нежели въ точномъ и понудительномъ пред- „писаніи путей, коими должна шествовать промышленность. Здѣсь ско- „рѣе найти и указать ихъ можетъ частная польза, нежели законъ“.

*М. П. Федоровъ* заявилъ, что, по прочтеніи записки графа А. Ф. Лубенскаго, онъ долженъ признать предметъ ея столь серьезнымъ и слож-

нымъ, что затрудняется экспромптомъ высказаться съ необходимою обстоятельностью по затрагиваемымъ ею вопросамъ.

Въ общихъ только чертахъ, онъ не можетъ не замѣтить, что прежде, чѣмъ согласиться на ломку цѣлаго, сложившагося постепенно строя, нельзя не пожелать, чтобы была выяснена наличность осязательныхъ къ тому причинъ.

Предположено составить общій планъ транзитныхъ перевозокъ и допускать, засимъ, дальнѣйшее оборудованіе для транзита только нѣсколькихъ магистралей. Но какія къ тому побужденія?

Пассажиры требованій въ этомъ направленіи не предъявляютъ.

По товарному движенію дѣйствительно происходятъ, мѣстами, затрудненія въ движеніи и залежи. Но причиною тому именно тѣ дороги, которыя нынѣ служатъ магистралами. Именно большія и конечныя дороги не въ состояніи принимать всѣ грузы и приходится оборудывать и улучшать направленія боковыя, обходныя, — всю сѣть. Если же ограничивать движеніе одними магистралами, то прійдется въ ближайшемъ будущемъ поспѣшно уложить на магистралахъ 3-й, 4-й, 5-й пути, — т. е. дѣлать прямо противоположное тому, что доселѣ дѣлалось и что въ самой запискѣ восхваляется, какъ благо дня страны.

Развитіе сельскаго хозяйства и промышленности требуетъ въ Россіи, наоборотъ, новыхъ линій, для заполненія промежутковъ, оставленныхъ нынѣ безъ путей, а не сосредоточиванія перевозокъ на старыхъ линіяхъ.

Наиболѣе чуткими регуляторами перевозокъ являются сами грузо-хозяева. По перевозкамъ массовымъ, о которыхъ только и можетъ быть рѣчь, — чуть въ какомъ либо направленіи возникаетъ затрудненіе, грузы направляются самими отправителями въ обходъ и въ этомъ имъ помогаетъ само правительство. Соображенія записки сводятся къ заботамъ завѣдывающаго движеніемъ распорядительнаго бюро, о наибольшей планомѣрности движенія; но прежде всего надо имѣть въ виду интересы промышленности и торговли. При созданіи же магистралей, съ монопольнымъ правомъ транзитныхъ перевозокъ и со введеніемъ усиленной экономіи на другихъ путяхъ, можно опасаться полнаго разстройства въ дѣлѣ перевозокъ. Что касается до правъ желѣзныхъ дорогъ, то онѣ конечно должны оставаться обезпеченными на основаніи ихъ уставовъ и не могутъ быть предметомъ такихъ съ другими дорогами, казенными или частными соглашеній, которыя, въ случаѣ разногласій, разрѣшались бы административнымъ порядкомъ.

Переходя къ частностямъ, М. П. Федоровъ замѣтилъ, что заключенія доклада представляются неопредѣленными и какъ бы недосказанными, тогда

какъ въ такомъ дѣлѣ желательна прежде всего полная опредѣленность и ясность. Говорится вообще о транзитѣ. Но транзитъ можетъ быть внутреннимъ и вывознымъ; крайне важно знать, о какомъ изъ нихъ ведется рѣчь. Если говорится только о движеніи транзитомъ массовыхъ грузовъ къ вывознымъ пунктамъ, то требуется одно рѣшеніе; если же дѣло коснется обширной области транзита во внутреннемъ прямомъ сообщеніи, то вопросъ на столько осложняется и затрагиваетъ такую массу сельско-хозяйственныхъ и промышленныхъ интересовъ разныхъ раіоновъ, что, прежде чѣмъ приступить даже къ его разрѣшенію, необходимо произвести тщательное изученіе этихъ послѣднихъ и опредѣлить, хотя-бы приблизительно, вліяніе на нихъ предлагаемой реформы.

Вообще предложеніе, направленное главнымъ образомъ къ облегченію органа, завѣдывающаго распредѣленіемъ перевозокъ, затрагиваетъ столько крайне важныхъ интересовъ, порайонныхъ и желѣзнодорожныхъ, что рѣшатся на такую серьезную ломку, безъ серьезныхъ основаній, крайне опасно.

Ссылка на примѣръ Германіи неубѣдительна, не столько потому, что тамъ вся сѣть казенная, сколько потому, что въ Россіи тѣже порядки были бы непримѣнимы даже и въ томъ случаѣ, если бы здѣсь вся сѣть принадлежала одному владѣльцу. Вся наша сѣть отъ потребностей жизни отстала и требуетъ поэтому широкаго развитія.

Мысль о дѣленіи дорогъ на категоріи не новая. Еще бывшій Министръ Финансовъ, И. А. Вышнеградскій, предлагалъ, въ особой запискѣ, дѣленіе дорогъ на три категоріи, но въ отношеніи производимыхъ ими обязательныхъ расходовъ. Онъ предлагалъ, въ интересахъ сокращенія общаго расхода по сѣти, дѣлать различіе въ обрацаемыхъ къ дорогамъ обязательныхъ требованійхъ, соображаясь съ данною степенью ихъ развитія, т. е. тѣмъ самымъ облегчая имъ возможность развитія ихъ дѣятельности. Теперь, наоборотъ, предлагается дѣленіе дорогъ на категоріи, съ лишеніемъ части дорогъ самого права на развитіе, исключеніемъ ихъ изъ транзита, или даже изъ прямого сообщенія вообще.

Жизнь требуетъ совершенно другого. Дороги идущія изъ раіоновъ отправленія, опередили въ своемъ развитіи дороги назначенія, а частію и дороги слѣдованія главнѣйшихъ грузовъ. Небывалыя затрудненія по пропуску грузовъ къ портамъ и главнѣйшимъ пунктамъ потребленія, съ какими приходится имѣть дѣло даже въ сравнительно спокойный для перевозокъ весенній сезонъ, вызываютъ серьезную заботу объ увеличеніи пропускной и провозной способности опоздавшихъ въ соотвѣтственномъ развитіи линій транзитныхъ дорогъ и передаточныхъ и пріемныхъ



пунктовъ, а никакъ не объ уменьшеніи числа этихъ линій и отягощеніи и безъ того уже затрудненныхъ старыхъ линій. Поэтому необходимо не уменьшеніе числа дорогъ, признаваемыхъ приспособленными къ прямому сообщенію, а увеличеніе онаго.

Съ другой стороны и частный интересъ дорогъ, у которыхъ предполагается отнять грузы, естественно къ нимъ тяготѣющіе, вовсе не такъ минималенъ, какъ можетъ казаться по общему тону записки. Притомъ, съ уменьшеніемъ ихъ доходовъ, предполагается—ли, и возможно—ли скольконибудь соответственное уменьшеніе ихъ обязанностей. Все это вопросы, которые требовали бы отдѣльной, серьезной разработки, даже для принципиальнаго лишь обсужденія вопроса, и потому въ настоящее время можно указать лишь на замѣченные пробѣлы въ докладѣ.

Нельзя не принять также во вниманіе, что при самомъ разрѣшеніи постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ или вѣтвей уже учитываются заранее тѣ интересы, которые могутъ оказаться затронутыми этимъ разрѣшеніемъ. Для компенсаціи интереса казеннаго, выговариваются опредѣленные платежи въ казну; для компенсаціи интересовъ сосѣднихъ дорогъ частныхъ, имъ въ свою очередь предоставляется постройка другихъ вѣтвей. Послѣ такого, сопровождавшаго разрѣшеніе постройки, условнаго разрѣшенія ихъ, не можетъ быть рѣчи о новомъ ограниченіи правъ уже дарованныхъ. По существу же дѣла, если нужна реформа, то обратная предлагаемой. Не отягчать нужно существующія магистрали, а, напротивъ, облегчать ихъ, распредѣляя транзитныя перевозки на новыя линіи.

*С. В. Масловъ* замѣтилъ, что примѣры Германіи и Франціи непримѣнимы къ Россіи также и потому, что тамъ, при большомъ развитіи промышленности, дороги могутъ жить мѣстными перевозками внутренняго общенія, что въ Россіи совершенно немыслимо. Русскія дороги живутъ всѣ только массовыми перевозками, совершаемыми на значительныхъ разстояніяхъ.

*Е. Е. Нольтейнъ* замѣтилъ, что пассажиры сами избираютъ свой путь слѣдованія, а товароотправители рѣдко,—примѣрно при отправкѣ живого скота, яичъ. Для отправителей на первомъ планѣ стоитъ всегда наименьшая стоимость перевозки. Со стороны технической, нельзя согласиться съ приведеннымъ въ запискѣ соображеніемъ, что приспособленіе дорогъ къ транзитной перевозкѣ для движенія пассажирскаго легче, чѣмъ для грузоваго. Обратно, именно приспособленіе дороги къ перевозкѣ пассажировъ, особенно когда дорогу предполагается обратить въ магистраль, и трудно и дорого. Нужны большая скорость, большія удобства, болѣе тяжелые рельсы, болѣе быстрые паровозы. Въ этомъ отношеніи

существующія магистральныя линіи могутъ быть спокойны. Новымъ, параллельнымъ линіямъ гнаться за ихъ развитіемъ трудно.

Созданія искусственно новыхъ магистралей для пассажировъ не требуется; таковыя могутъ создаваться лишь постепенно, тамъ, гдѣ на нихъ будетъ дѣйствительный спросъ.

Что касается до движенія грузоваго, то къ нему понятіе о магистральныхъ вовсе не примѣнимо въ томъ смыслѣ, какъ къ движенію пассажирскому. Грузы каждая дорога можетъ везти въ одинаковыхъ для нихъ условіяхъ, въ предѣлахъ лишь своей пропускной и провозоспособности. По отношенію къ грузамъ, вопросъ о магистральныхъ сводится, такимъ образомъ, къ задачѣ иной, тарифной, о томъ, какія направленія считать основными для построенія тарифовъ.

Но ставить оборудованіе дорогъ въ зависимость отъ системъ тарифныхъ едва-ли правильно. Здѣсь не мѣсто обсуждать вопросъ о тарифныхъ системахъ, составляющій предметъ обширной литературы. Но нельзя здѣсь не указать на техническія различія въ мѣстныхъ условіяхъ, въ которыхъ находятся дороги въ отношеніи напр., уклоновъ, высокихъ насыпей и т. п., вліяющихъ на ихъ расходы, и на ту ненормальность, что дорогѣ болѣе дорогой приходится возить дешевле.

Во всякомъ случаѣ, въ настоящее время вопросы и о расходахъ желѣзныхъ дорогъ, и о тарифахъ сосредоточены въ рукахъ Правительства. При такихъ условіяхъ предпринимать общую ломку существующаго порядка, и при томъ и въ цѣляхъ неопредѣленныхъ, едва-ли нужно.

Магистраліи для перевозокъ грузовъ опредѣляются самою жизнью, по направленіямъ къ большимъ пунктамъ сбыта и къ портамъ. Въ этихъ направленіяхъ и были построены главныя линіи русской сѣти. Вопросъ объ улучшеніи этихъ путей можетъ быть разсматриваемъ лишь по каждому отдѣльно, и притомъ, въ отношеніи къ линіямъ ведущимъ къ портамъ, начиная въ сихъ послѣднихъ. Петербургскій портъ, напр., оборудованъ весьма недостаточно. Опредѣленіе же взаимныхъ отношеній между линіями, ведущими къ портамъ, сдѣлается возможнымъ лишь впоследствии, по класифицированіи портовъ.

При обсужденіи вопроса о магистральныхъ, главныхъ направленіяхъ перевозки грузовъ, нельзя не имѣть въ виду, что дорогамъ, параллельнымъ съ ними, которыя были-бы признаны второстепенными, пришлось бы все-таки быть готовыми къ перевозкѣ грузовъ въ качествѣ направленийъ обходныхъ, на случай заполнения магистралей. Такимъ образомъ, расходы онѣ бы несли, а грузы онѣ бы имѣли лишь случайные и въ этихъ случаяхъ имъ приходилось бы собственные свои мѣстные грузы задерживать, что несправедливо.

*К. И. Лапшинскій* замѣтилъ, что для разрѣшенія столь обширной задачи, какъ затронутая въ докладѣ,—въ послѣднемъ не имѣется соотвѣтствующихъ данныхъ; въ немъ нѣтъ не только такихъ данныхъ, въ силу которыхъ можно было бы придти къ выводу, что тѣ или иныя магистралы обречены на бездѣтельность въ то время, когда другія—второстепенныя дороги—не въ состояніи справиться съ перевозками, вызываютъ залежи и всякаго рода затрудненія и пр., и что, поэтому нынѣ своевременно установить такія правила, которыя обезпечивали бы перевозки за магистралами хотя бы въ ущербъ другимъ дорогамъ, но въ немъ даже не приведено вполнѣ ясныхъ примѣровъ: какія дороги причисляются къ магистраламъ, нуждающимся въ обезпеченіи перевозокъ, и какія къ второстепеннымъ—перегруженнымъ; сказано лишь, что магистралей насчитывается докладчикомъ 70%.—При такой неопредѣленности доклада, полагаю, что сдѣланныя докладчикомъ предложенія врядъ ли могутъ быть разрѣшены.—Если докладчикъ насчитываетъ магистралей, не указывая ихъ точно, только 70%, то, съ своей стороны, несомнѣнно съ болѣею точностью счѣта, онъ могъ бы указать, что у насъ магистралей не менѣе 99%. Къ ихъ числу придется причислять даже нѣкоторые будущіе транзитные пути, какъ напр. Балкъ—Перновъ, который, съ обустройствомъ Перновскаго порта, сдѣлается весьма важною линіей.

Въ теченіе 30 лѣтъней своей желѣзнодорожной службы ему ни разу не приходилось слышать, чтобы какая либо дорога оставалась свободною въ то время, когда конкурирующія дороги не могутъ удовлетворить предъявляемаго спроса на перевозки. Наоборотъ,—ему всегда приходилось имѣть дѣло съ крайними затрудненіями на всей сѣти одновременно, въ періоды всякаго оживленія спроса на хлѣбъ въ портахъ и даже во время голодовокъ и полныхъ недородовъ хлѣба.

При такихъ условіяхъ, т. е. когда не магистралы страдают недостаткомъ грузовъ, а страдают самыя хозяйства, промышленность и торговля—отъ недостаточной пріемоспособности желѣзнодорожныхъ линій, къ которымъ стекаются грузы, нужно желать не низведенія тѣхъ или другихъ дорогъ во второстепенныя, съ цѣлью оставить ихъ при слабомъ оборудованіи, а приведенія, по возможности, всѣхъ дорогъ въ соотвѣтствующее потребностямъ положеніе.

Какъ извѣстно, въ послѣдніе годы затрудненія въ движеніи выразились наиболѣе рѣзко, вслѣдствіе чего, именно съ цѣлью ослабленія затрудненій, частью уже построены и открыты для движенія, частью открываются еще многія дороги—параллельныя съ существующими. Неужели же можно говорить о низведеніи этихъ дорогъ во второстепенныя, послѣ

того, какъ онѣ уже осуществлены, со вполнѣ опредѣленною при ихъ разрѣшеніи задачею—служить какъ мѣстному, такъ и транзитному движенію. О примѣрѣ Германіи и Франціи нельзя говорить, не зная, какія именно тамъ дороги считаются авторомъ записки магистральями и какія второстепенными. Есть въ запискѣ и историческія неточности, на которыя она имѣетъ въ виду указывать по мѣрѣ надобности.

*В. А. Введенскій* указалъ на то, что цѣль записки, въ отношеніи грузоваго движенія, очевидна: установленіе техническаго порядка. Это и было предметомъ обсужденія настоящаго Съѣзда по вопросу 13 его программы, объ урегулированіи перевозки хлѣбныхъ грузовъ, составляющихъ главный предметъ перевозки. Въ особо посвященномъ этому вопросу вчерашнемъ засѣданіи выяснилось, что какія бы ни были основныя направленія перевозки грузовъ, необходимо и установленіе напередъ схемы направленій обходныхъ.

*Графъ А. Ф. Лубенскій*, оппонируя сдѣланнымъ противъ его записки возраженіямъ, объяснилъ слѣдующее. Никакой ломки въ дѣйствующей тарифной системѣ не предлагается, почему всѣ высказанныя членами Съѣзда замѣчанія о тарифной сторонѣ вопроса нисколько его не освѣщаютъ и къ разсматриваемому дѣлу не относятся. Вообще весь вопросъ сводится къ согласованію существующей тарифной системы съ возможностью правильной организаціи движенія по рельсовой сѣти, движеніе же это увеличивается съ неизмѣрною быстротою и возросло съ 1897 по 1898 годъ съ двухъ до трехъ миллиардовъ пудовъ. Затѣмъ, заявленія членовъ Съѣзда сводятся въ главныхъ чертахъ къ слѣдующему:

1) *Предлагаемыми мѣрами будутъ нарушены права частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.* Но вѣдь право на перевозку грузовъ и пассажировъ въ кратчайшемъ направленіи не даровано Обществамъ ни ихъ Уставами, ни другими правительственными актами; до объединенія тарифовъ, о такомъ правѣ частныхъ Обществъ никто не думалъ, и самый принципъ является послѣдствіемъ исключительно объединенія тарифовъ. Поэтому такое право частныхъ Обществъ не положительное, а скорѣе нравственное, какъ это и указано въ запискѣ. Нарушенія же дѣйствительныхъ интересовъ частныхъ Обществъ не послѣдуетъ, такъ какъ предположено всю развертку перевозокъ и дѣленіе линій на категоріи провести по предварительному соглашенію дорогъ, при чемъ возможны и денежныя компенсаціи. Во всякомъ же случаѣ, интересы частныхъ Обществъ должны быть согласованы съ интересами всего населенія страны, которое безусловно страдаетъ отъ наличнаго неустройства пассажирскаго и грузоваго движенія.

2) *Предлагаемая мѣра будто-бы не вызывается дѣйствительною потребностью.* На это заявленіе наилучшимъ отвѣтомъ служатъ ежегодныя залежи грузовъ и безконечныя, постоянныя и основательныя жалобы грузохозяевъ и пассажировъ. Отрицать необходимость кореннаго улучшенія всей организаціи движенія ужъ ни въ какомъ случаѣ не приходится.

3) *Предлагаемая мѣра вызоветъ загроможденіе магистралей, на которыхъ придется строить четвертые и пятые пути.* Подобное опасеніе вѣроятно, вызвано недоразумѣніемъ, ибо предлагается на магистральныхъ сосредоточить транзитное движеніе только пассажирское и ускоренное товарное (скоропортящіеся и живые грузы), всю же транзитную перевозку товаровъ малой скорости предлагается разверстать между всеми параллельными первостепенными и второстепенными линіями (въ предѣлахъ разницъ пробѣговъ до 10%), что абсолютно исключаетъ возможность загроможденія магистралей. Разстояніе же будетъ исчисляемо по магистральямъ.

4) *Отвлечение движенія на магистрали вызоветъ прекращеніе постройки новыхъ дорогъ, ибо безъ транзитнаго движенія дороги не могутъ существовать.* Но подобное опасеніе неосновательно. — Одно изъ двухъ: или строящаяся дорога должна служить и для транзитнаго движенія, а въ такомъ случаѣ она сразу должна быть къ сему построена, съ большими затратами; или же, она должна быть мѣстнаго значенія, а въ такомъ случаѣ стоимость ея постройки будетъ на 40% дешевле и она можетъ существовать и безъ транзита.

5) *Дороги, коихъ линіи будутъ отнесены къ второстепеннымъ и подъезднымъ, будутъ разорены, ихъ акціи падутъ и т. п.* Но вѣдь въ запискѣ число магистралей указано „не менѣе 70% всѣхъ дорогъ“ лишь примѣрно. Такихъ линій, при разработкѣ такого вопроса по взаимному соглашенію дорогъ, можетъ оказаться и гораздо больше. Съ другой же стороны, и второстепенныя линіи будутъ участвовать въ транзитной перевозкѣ товаровъ малой скорости. Наконецъ возможны денежныя компенсаціи, такъ что подобныя опасенія совершенно не основательны.

6) *Предполагаемая мѣра яко бы имѣютъ цѣлью лишь облегчить задачу Отдѣла Движенія Министерства Путей Сообщенія.* На это заявленіе надлежитъ замѣтить, что семилѣтній опытъ руководства движеніемъ по всей сѣти Министерствомъ Путей Сообщенія наглядно доказалъ крайнюю затруднительность отдѣльныхъ изолированныхъ распоряженій и необходимость установленія въ этомъ отношеніи системы, при которой весь механизмъ движенія дѣйствовалъ бы автоматически, безъ постоянныхъ осложненій и замѣшательствъ. Наша сѣть достигаетъ 5000 верстъ и разбросана на 150,000 кв. миляхъ; при такихъ условіяхъ распорядиться

движеніемъ изо дня въ день по всей сѣти изъ Петербурга совершенно немыслимо; вмѣшательство же центральнаго органа въ это дѣло лишь въ случаѣ возникшихъ замѣшательствъ является всегда запоздавшимъ и не достигаетъ цѣли.

А. А. *Шабуревичъ* заявилъ, что онъ, со своей стороны, — не касаясь вовсе вопроса о порядкѣ урегулированія настоящаго дѣла, какъ по грузовому, такъ и въ особенности по пассажирскому общенію, которое разсматривалось уже на Общемъ Сѣздѣ и относительно каковаго вопроса будетъ вновь подвергнуто обсужденію на одномъ изъ ближайшихъ конвенціонно-тарифныхъ Сѣздовъ, послѣ собранія надлежащаго матеріала—никакъ не можетъ согласиться съ высказываемыми мнѣніями о томъ, что сохраненіе, въ извѣстныхъ случаяхъ, прежнихъ направленій, обратившихся, съ постройкою новыхъ линій, въ кружныя, нарушаетъ яко бы законныя права частныхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ, во-1-хъ, принципъ кратчайшихъ направленій не закрѣпленъ и вообще не установленъ вовсе какимъ-либо правительственнымъ постановленіемъ или актомъ, а явился самъ собою, какъ простое слѣдствіе объединенія дифференціальныхъ тарифовъ, благодаря чему кратчайшее направленіе будетъ конечно и всегда наиболѣе выгоднымъ для грузоохотцевъ въ отношеніи стоимости доставки груза.

Затѣмъ, на исключительное право перевозки грузовъ по кратчайшему направленію дороги не могутъ претендовать также и на основаніи своихъ уставовъ, такъ какъ въ сихъ послѣднихъ не только не имѣется никакихъ на этотъ счетъ указаній, но, напротивъ, при разрѣшеніи частнымъ дорогамъ постройки новыхъ линій, въ представленіяхъ по сему предмету въ Государственный Совѣтъ, въ большинствѣ случаевъ, прямо указывалось на то, что данная линія сооружается для обслуживанія такихъ то мѣстныхъ или ближайшихъ къ нимъ раіоновъ и не должна претендовать на отвлеченіе грузовъ отъ существующихъ направленій.

Такимъ образомъ, съ формальной стороны, къ урегулированію вопроса въ томъ направленіи, какое будетъ признано наиболѣе цѣлесообразнымъ для устраненія встрѣчающихся нынѣ затрудненій по перевозкѣ грузовъ по кратчайшимъ направленіямъ, не можетъ встрѣтиться никакихъ собственно препятствій.

Необходимость же такого урегулированія не подлежитъ никакому сомнѣнію, такъ какъ, съ окончаніемъ каждой новой линіи, создающей гдѣ-либо кратчайшее направленіе хотя бы всего на нѣсколько верстъ и обращаемой, благодаря сему, въ магистраль, по которой должны слѣдовать впредь всѣ транзитные грузы, взаимнѣ прежнихъ, вполнѣ оборудо-

ванныхъ направленій, возникаютъ тотчасъ серьезныя затрудненія въ правильности движенія, имѣющія послѣдствіемъ задержку перевозки и значительныя залежи на станціяхъ отправленія.

*Н. С. Островскій* заявилъ, что рассматриваемый вопросъ вовсе не касается представляемой имъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, и потому мнѣніе его по этому дѣлу не можетъ быть заподозрено въ субъективности.

По отношенію заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ докладѣ не приведено примѣровъ предпочтительныхъ направленій. Но можно догадываться, что во Франціи, гдѣ всего нѣсколько сильныхъ обществъ, магистрали могли явиться результатомъ соображеній внутренняго ихъ хозяйства.

Точно также были бы желательны и въ отношеніи Германіи примѣры изъ той же области.

Въ Россіи, гдѣ далеко нѣтъ такого количества вѣтвей, какъ во Франціи и Германіи, моментъ для выдѣленія изъ состава общей сѣти особыхъ магистралей еще не наступилъ. Сѣть наша жиже. Каждая линія состоитъ магистралю въ томъ или другомъ направленіи. При такихъ данныхъ, принципъ существующей системы тарифовъ, какъ пассажирскихъ такъ и товарныхъ, ничѣмъ въ запискѣ не поколебленъ. Стимуль же еъ постройкѣ новыхъ дорогъ состоитъ, конечно, въ извлеченіи всѣхъ выгодъ, на которыя даетъ дорогѣ право географическое ея положеніе, и этого стимула нельзя съ легкимъ сердцемъ отвергать.

Кое-гдѣ, въ центрѣ Россіи, еще можетъ быть рѣчь объ ограниченіи кружности нѣкоторыхъ направленій извѣстнымъ, напримѣръ, процентомъ избытка разстоянія. Вотъ все, что можно сдѣлать. Въ частности, относительно пассажировъ, конечно, желательно, чтобы было радомъ съ кратчайшимъ направленіемъ второе, удобнѣйшее. Гдѣ его нѣтъ, можно его создать. Если, напр., нужно сдѣлать 50% крюку для пользованія спальнымъ вагономъ, то можно поставить его и въ болѣе короткомъ направленіи. Но правда и то, что для требовательности публики мѣрки нѣтъ, и что извѣстное ограниченіе чрезмѣрной податливости необходимо. Для товарнаго же движенія принципъ кратчайшаго разстоянія есть принципъ жижущій.

Новыя линіи, создаваемые въ виду загруженности существующихъ, и обслуживающія, кромѣ того, мѣстности доголѣ нетронутыя, крайне желательны. Изъ двухъ проводившихся въ правительственныхъ сферахъ взглядовъ: одного—о пользѣ вторыхъ и третьихъ путей дорогъ существующихъ, и другого—о постройкѣ путей новыхъ, второй былъ принятъ и пути построены; назадъ теперъ идти нельзя. Дороги возникли, отъ нихъ тр-

бовалась известная пропускная способность, и право их подлежить полному удовлетворению. Когда вспомогательная къ казенной дорожъ линия принадлежит казнѣ, распределение между ними грузовъ — ея дѣло. Но когда дороги принадлежатъ разнымъ владѣльцамъ, нельзя одну изъ нихъ взорвать на воздухъ.

Роль распорядительныхъ органовъ—слѣдя за движеніемъ грузовъ—приходить своевременно на помощь тѣмъ изъ нихъ, для движенія которыхъ предвидятся затрудненія и органы эти исполнѣ вправѣ отвлекать грузы отъ направленія, которое везти ихъ не въ состояніи. Но и здѣсь слѣдуетъ предупреждать о томъ дорогу, которая общему дѣлу помогала, дѣлая, что могла.

Впрочемъ, въ вопросѣ о распределеніи грузовъ ничего новаго нѣтъ. Всегда принимались соответствующія мѣры. Онѣ только должны соответствовать каждому данному случаю, а не теоретически предвзятымъ для всей сѣти соображеніямъ.

Продолженіе преній по этому вопросу назначено на слѣдующее засѣданіе, 20 мая.

#### *Засѣданіе 20 мая.*

*Предсѣдатель, К. Э. Кетрицъ*, открывая это засѣданіе, замѣтилъ, по поводу дѣлавшихся въ предыдущемъ засѣданіи заявленій, касающихся, между прочимъ, и основаній тарифовъ, пассажирскаго и товарнаго, что настоящій вопросъ требуетъ разсмотрѣнія всесторонняго, и потому если бы совѣщаніе пришло къ заключенію о необходимости какого либо ходатайства и въ отношеніи тарифовъ,—то такому ходатайству можетъ быть данъ надлежащій ходъ, установленнымъ порядкомъ.

Затѣмъ Предсѣдатель предложилъ Собранію высказаться, въ частности, въ отношеніи движеній пассажирскаго и товарнаго.

*И. Н. Черемисиновъ* сообщилъ, по вопросу о движеніи пассажирскомъ, что вопросъ этотъ былъ подробно разсмотрѣнъ LXXVII Общимъ Съѣздомъ, засѣдавшимъ въ февралѣ настоящаго года.

Означенный Съѣздъ былъ созванъ специально по вопросу „объ установленіи направленій, въ коихъ должны быть впредь продаваемы пассажирскіе билеты прямаго сообщенія, и о введеніи однообразной на всѣхъ дорогахъ формы станціонныхъ алфавитныхъ списковъ“.

Въ виду обширности протокола этого Общаго Съѣзда, онъ считаетъ



долгомъ, какъ Предсѣдатель онаго, ознакомить настоящее Собрание съ сущностью происходившихъ преній и съ результатами трудовъ означеннаго Съѣзда, такъ какъ это можетъ повести къ упрощенію задачи настоящаго Съѣзда.

На LXXVII Общемъ Съѣздѣ представителемъ Министерства Финансовъ, былъ предложенъ къ обсужденію вопросъ объ установленіи для пассажирскаго движенія магистралей, въ виду слѣдующихъ соображеній.

Въ основу дѣйствующаго тарифа положены направленія кратчайшія по разстоянію, которыя суть и дешевѣйшія. Этимъ имѣлось въ виду удовлетвореніе прежде всего потребностей громаднаго большинства публики. Но, несомнѣнно, могутъ быть случаи, когда направленіе, математически кратчайшее, представляетъ большія стѣсненія въ отношеніи, напр., времени проѣзда, количества пересадокъ и т. п., при разницѣ въ тарифной платѣ, почти ничтожной. Не меньшія затрудненія представляла бы и замѣна краткости разстоянія — другимъ принципомъ — краткостью времени проѣзда, такъ какъ измѣненіе распisanія хода поѣздовъ дѣлается два раза въ годъ, влекло бы за собой необходимость немедленнаго же исправленія алфавитовъ. Въ виду сего и возникаетъ вопросъ, о томъ, не слѣдовало ли бы выработать основныя по всей сѣти направленія на значительное, независимо отъ лѣтнаго и зимняго распisanій, время. Въ составъ такой основной сѣти вошли бы дороги, наилучшимъ образомъ оборудованныя и не требующія дополнительнаго оборудованія, для удовлетворенія всѣхъ потребностей прямаго пассажирскаго движенія. Сужденія о способности данной линіи участвовать въ прямомъ пассажирскомъ сообщеніи на общемъ основаніи подлежали бы тогда принятію во вниманіе и при включеніи въ прямое сообщеніе каждой дороги, или **каждаго** участка дороги, вновь открываемой. Средствомъ для этого представлялся бы пересмотръ всей существующей сѣти, для выясненія, насколько входящія въ составъ сѣти дороги или ихъ участки удовлетворяютъ потребностямъ прямаго пассажирскаго транзитнаго сообщенія, съ принятіемъ во вниманіе минимума числа паръ пассажирскихъ поѣздовъ, наименьшей ихъ скорости и т. п. Въ случаѣ, если данная линія не будетъ признана отвѣчающею этимъ условіямъ, она можетъ быть изъ транзитнаго сообщенія исключена, съ тѣмъ, чтобы она своими станціями корреспондировала со станціями сѣти только по отправленію и прибытію, но не включалась въ прямое сообщеніе станцій другихъ дорогъ между собою, когда таковое можетъ идти по другому направленію, признанному для прямаго сообщенія болѣе правоспособнымъ. Быть можетъ, нѣкоторыя линіи было бы возможно вовсе исключить изъ алфавитныхъ списковъ, даже по отправленію и при-

бытію, при чемъ лица, ѣдущія отъ и до станцій этихъ линій, снабжались бы билетомъ лишь до или отъ ближайшей, включенной въ алфавитъ, станціи, а на остальной путь имъ выдавался бы уже билетъ прямаго сообщенія. Исключеніе данной дороги изъ транзита въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ, для коихъ она окажется недостаточно приспособленною къ перевозкѣ пассажировъ, не можетъ оказать никакого чувствительнаго вліянія на выручку этой линіи. Когда же линія эта окажется впоследствии провозоспособною, то ко включенію ея въ первый разрядъ препятствій встрѣтиться не должно.

Нѣкоторые члены Съезда, присоединяясь къ сдѣланному заявленію, находили, что принятіе предложенной мѣры можетъ повести къ значительному упрощенію алфавитныхъ списковъ. Внесеніе въ алфавитные списки каждой станціи всѣхъ прочихъ станцій сѣти, по большинству коихъ, съ данной станціи отправленія, ни одинъ пассажиръ никогда не ѣздилъ и едва ли когда-либо поѣдетъ, составило-бы лишнее обремененіе этихъ алфавитовъ, ради цѣли чисто теоретической. Исключеніе такихъ станцій изъ алфавитовъ никому никакого ущерба бы и не принесло. Но оно возможно именно лишь при установленіи главныхъ, господствующихъ для всей вообще сѣти направленій, къ которымъ тогда оставалось бы только приурочить надлежащимъ образомъ станціи, лежащія въ сторонѣ отъ этой сѣти.

Другіе члены Съезда находили, что предложеніемъ о распредѣленіи всѣхъ дорогъ сѣти на двѣ категоріи затрогиваются существенные интересы не только желѣзныхъ дорогъ, но и самихъ пассажировъ. Нынѣ пассажиръ имѣетъ право получить билетъ прямаго сообщенія на весь путь его слѣдованія до любой станціи сѣти и воспользоваться за весь этотъ проѣздъ тарифомъ дифференціальнымъ. При установленіи особой, для прямаго пассажирскаго сообщенія, главной сѣти, къ которой только примыкали бы второстепенныя линіи, пассажиръ, ѣдущій со станціи, расположенной на линіи второстепеннаго значенія, на другую станцію, находящуюся въ такихъ же условіяхъ, долженъ бы былъ получить три билета, и притомъ за плату не по дифференціальному тарифу, а по суммѣ тарифовъ. Такое ограниченіе права нѣкоторой части пассажировъ на пользованіе общимъ тарифомъ, правилами примѣненія этого тарифа не допускаемое, было бы несправедливо и по существу, давая преимущества однимъ пассажирамъ предъ другими, въ зависимости лишь отъ мѣста ихъ жительства. При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что такое исключеніе нѣкоторыхъ линій изъ алфавитовъ было бы незначительнымъ лишь облегченіемъ желѣзныхъ дорогъ, что видно изъ слѣдующихъ соображеній. Бывшимъ въ январѣ Съездомъ представителей Службы Движенія на-

мѣсны 17 главныхъ магистральныхъ направленій и 15 линій первенствующаго значенія, при чемъ пояснено, что комбинаціи первыхъ и вторыхъ создаютъ новыя магистральныя направленія. При подробномъ разсмотрѣннн всѣхъ этихъ комбинаціи окажется, что почти всѣ линіи, не вошедшія ни въ число магистралей, ни въ число линій первенствующаго значенія, входятъ въ какую-либо изъ этихъ комбинаціи, а изъ не вошедшихъ въ такія сочетанія линій, останутся такъ называемые тупики, и то не всѣ, ибо многіе будутъ служить продолженіями вновь образовавшихся сочетаній.

Такимъ образомъ, въ окончательномъ результатѣ получились бы тѣ же направленія, какъ и нынѣ, съ ограниченіями лишь для пассажировъ нѣкоторыхъ мѣстностей, отъ которыхъ стали бы поступать жалобы, не лишеныя основанія.

Представитель на Общемъ Сѣздѣ Московско-Казанской дороги, П. А. Скальковскій, заявилъ, что вопросъ представляется ему вовсе не столь острымъ, существеннымъ и обширнымъ, какъ это могло бы казаться. Огромное большинство пассажировъ на всѣхъ дорогахъ составляютъ пассажиры III класса. По статистикѣ Московско-Казанской дороги за 1898 и 1899 годы, число всѣхъ пассажировъ III класса, отправляющихся со станцій Московско-Казанской дороги, составляло въ среднемъ 1.700.000, изъ коихъ на чужія дороги прослѣдовало лишь 175.000, т. е. около 10%. Изъ числа послѣднихъ проѣхало по обходнымъ направленіямъ 11.000, а изъ нихъ ѣхало отъ городовъ 9.900, т. е. 90%. На другихъ дорогахъ, по всей вѣроятности, получились бы результаты, мало отличающіеся отъ указанныхъ. За отчетный періодъ поступило въ Управленіе дороги всего 7 жалобъ. Данныя эти показываютъ, что вопросъ о самой способности любой дороги сѣти къ перевозкѣ пассажировъ прямого сообщенія не имѣетъ существеннаго значенія, такъ какъ пассажиры эти, на каждой изъ нихъ, составляютъ лишь ничтожный процентъ относительно числа мѣстныхъ ея пассажировъ. Поэтому нѣтъ затрудненій къ тому, чтобы везти пассажировъ прямого сообщенія по любому направленію.

Но другой вопросъ, какія разныя направленія нужны. Каждая станція отправленія, конечно, должна быть въ состояніи выдать билетъ на любую другую станцію въ какомъ либо одномъ направленіи. Такимъ обязательнымъ повсюду направленіемъ должно быть, несомнѣнно, кратчайшее. Что касается направленій обходныхъ, ради какихъ либо большихъ удобствъ, то таковыя нужно устанавливать только отъ городовъ и вообще лишь отъ болѣе крупныхъ пунктовъ. По установленіи, такимъ образомъ, вторыхъ или и третьихъ направленій, лишь тамъ, гдѣ они дѣйствительно нужны, можно будетъ всѣ прочія направленія, обременяющія алфавиты, изъ нихъ исключить, чѣмъ дѣло и будетъ вполне упрямочено.

Засимъ, Общій Сѣздъ обсуждалъ вопросъ о томъ, какое направленіе должно быть признаваемо основнымъ.

Одни члены Общаго Сѣзда находили, что не слѣдуетъ нарушать принципа, положеннаго въ основаніе тарифа, т. е. слѣдуетъ сохранить для каждаго пассажира возможность наиболѣе дешеваго проѣзда до желаемой станціи назначенія, такъ какъ для большинства пассажировъ дешевизна проѣзда представляется вопросомъ наиболѣе существеннымъ, а это обуславливается проѣздомъ именно по кратчайшему разстоянію. При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что всѣ воинскія перевозки производятся также по кратчайшимъ направленіямъ, такъ что кратчайшія направленія уже по одной этой причинѣ слѣдуетъ въ алфавитахъ сохранить, причемъ они будутъ одинаково служить для всѣхъ безъ исключенія сообщеній, т. е. отъ каждой станціи отправленія до каждой станціи назначенія.

Другіе члены Общаго Сѣзда полагали, что кратчайшія направленія далеко не всегда представляются скорѣйшими и удобнѣйшими и что, въ сравненіи съ таковыми, они часто даже и незначительно дешевле. Поэтому слѣдуетъ сохранить кратчайшія направленія только въ тѣхъ сообщеніяхъ, въ которыхъ таковыя являются вмѣстѣ съ тѣмъ и удобнѣйшими по времени пребыванія пассажировъ въ пути. Всѣ же остальные кратчайшія направленія надлежитъ изъ алфавитовъ исключить, какъ ненужныя.

Въ виду такого разномыслія, былъ баллотированъ вопросъ о томъ, признается ли нужнымъ сохранить на будущее время обязательность выдачи пассажиру билета отъ любой станціи отправленія до любой станціи назначенія въ кратчайшемъ направленіи.

По произведенному голосованію высказались, по этому вопросу:

представители 8-ми частныхъ и 9-ти казенныхъ дорогъ — утвердительно,

а представители 4-хъ казенныхъ дорогъ — отрицательно.

За таковымъ разрѣшеніемъ вопроса объ основныхъ, кратчайшихъ направленіяхъ, Общій Сѣздъ обсуждалъ вопросъ объ установленіи дополнительныхъ направленій, являющихся, по отношенію къ кратчайшимъ, кружными. Таковыми направленіями могутъ быть: скорѣйшія по времени проѣзда, требующія наименьшаго числа пересадокъ въ пути, и дающія возможность заѣзда въ крупные центры, съ остановкою въ оныхъ.

Изъ сдѣланныхъ на Общемъ Сѣздѣ заявленій выяснилось, что установленіе, наряду съ кратчайшимъ, также и скорѣйшаго направленія между всѣми станціями сѣти представляетъ для дорогъ столь существенныя затрудненія, что надлежитъ проектировать такія направленія въ опредѣ-

ленныхъ лишь сообщеніяхъ, между главными пунктами. Другія же удобства могутъ быть предоставляемы лишь по мѣрѣ возможности въ направленіяхъ, въ коихъ дѣйствительная въ томъ потребность выяснилась на практикѣ. Такое ограниченіе ближайшей задачи не должно предрѣшать вопроса о дальнѣйшемъ развитіи обходныхъ направленій, но представляется способомъ, какимъ можно практически приступить къ работѣ.

При обсужденіи затѣмъ вопроса о порядкѣ, въ коемъ надлежитъ устанавливать вторыя направленія, опять возникъ вопросъ о магистральныхъ. Предлагалось намѣчать вторыя направленія: или исходя отъ подлежащихъ установленію магистральныхъ линій, съ приуроченіемъ къ нимъ, затѣмъ, главныхъ пунктовъ сѣти, или же, обратно, исходя прямо изъ задачи сохраненія, для главныхъ пунктовъ, скорѣйшихъ между ними направленій.

*Графъ А. Ф. Лубенскій* замѣтилъ, что задача указанія магистралей уже исполнена Съездомъ по установленію росписаній, который, состоя изъ специалистовъ по вопросамъ движенія вообще,—нашелъ возможнымъ рекомендовать магистралю, выработанныя имъ для своихъ цѣлей, также и для цѣлей этого Общаго Съезда.

Предсѣдатель Съезда Движенія, *И. Е. Ивановъ*, подтверждая эту мысль, пояснилъ, что Съездъ Движенія, намѣчая магистралю, принималъ въ соображеніе вообще техническое оборудованіе линій, какъ то: устройство путей, радіусы кривизны, уклоны, условія водоснабженія и т. п. въ зависимости отъ совокупности каковыхъ условій и устанавливалось число поѣздовъ и ихъ скорость. Самое количество устанавливаемыхъ по росписаніямъ поѣздовъ показываетъ уже, съ одной стороны, существующую въ данномъ направленіи потребность въ пассажирскомъ движеніи, а съ другой стороны, опредѣлившуюся, на основаніи всесторонняго ознакомленія съ предметомъ, возможность удовлетворенія этой потребности.

Члены Общаго Съезда, высказывавшіеся вообще въ пользу установленія магистралей, находили, что нельзя ограничиться намѣченными Съездомъ Движенія магистралями и линіями первенствующаго значенія, а необходимо пересмотрѣть и всѣ вообще линіи и участки, черезъ которые можетъ быть совершенъ проѣздъ въ наименьшее время.

Другіе же члены Общаго Съезда указали на то, что если начинать съ установленія магистралей абсолютно, для всевозможныхъ затѣмъ комбинацій, то это можетъ и не привести къ цѣли. Данная линія, намѣченная заранѣе какъ магистраль, можетъ оказаться недостаточна оборудованною для вѣкоторыхъ сообщеній, или наоборотъ, линія, отнесенная къ числу второстепенныхъ, можетъ оказаться вполне провозоспособною въ какомъ-либо

отдѣльномъ сообщеніи, или болѣе свободно, при заполненности другого, хотя и лучше оборудованнаго направленія.

Подобныхъ случаевъ можетъ оказаться много и предвидѣть таковыя невозможно; поэтому правильнѣе, отказавшись отъ мысли назначенія напередъ магистралей, приступить прямо къ опредѣленію скорѣйшихъ направленій, соединяющихъ между собою главнѣйшіе пункты сѣти.

Но и въ отношеніи способа производства этой работы опредѣлились на Съѣздѣ, по произведенному голосованію, четыре разныя мнѣнія.

Предлагалось установить скорѣйшія (по времени) направленія:

- 1) отъ главныхъ до главныхъ пунктовъ;
- 2) отъ главныхъ до главныхъ, включая и всѣ промежуточные станціи;
- 3) отъ всѣхъ станцій до главныхъ пунктовъ;
- 4) отъ всѣхъ до всѣхъ станцій сѣти.

Предсѣдатель Общаго Съѣзда замѣтилъ, что получившійся результатъ голосованія вопроса объ установленіи скорѣйшаго направленія наглядно доказываетъ неудовлетворительность попытокъ теоретическаго, а priori, разрѣшенія вопроса и потому предложилъ, не найдетъ-ли Съѣздъ болѣе цѣлесообразнымъ приступить прямо къ самой работѣ установленія кратчайшихъ направленій.

Предложеніе это было принято, и затѣмъ Общій Съѣздъ, по выслушаніи всѣхъ сдѣланныхъ заявленій и послѣ обмѣна мнѣній по онымъ, намѣтилъ слѣдующій порядокъ производства работы по установленію кратчайшихъ и обходныхъ направленій.

„Каждая отдѣльная дорога, у себя, устанавливаетъ или провѣряетъ существующее кратчайшее направленіе отъ каждой изъ ея станцій до всѣхъ прочихъ станцій сѣти.

„Каждая же дорога проектируетъ второе, скорѣйшее направленіе отъ важнѣйшихъ своихъ пунктовъ до важнѣйшихъ пунктовъ другихъ дорогъ.

„Для соединенія между собою важнѣйшихъ пунктовъ, каковы столицы и большіе административные или торгово-промышленные центры, можетъ быть проектировано второе обходное направленіе, но съ надлежащею въ каждомъ случаѣ мотивировкою необходимости онаго.

„При установленіи кратчайшихъ направленій, въ тѣхъ случаяхъ, когда встрѣтятся два направленія, разняціяся между собою по протяженію настолько мало, что плата за проѣздъ по обоимъ направленіямъ одинакова, предпочтеніе отдается направленію скорѣйшему.

„При выборѣ пунктовъ для проектированія скорѣйшаго между ними направленія принимаются во вниманіе:

„а) Статистическія данныя о проѣздѣ пассажировъ въ предшествовавшіе годы;

„б) Значеніе избираемаго пункта въ отношеніяхъ экономическомъ или административномъ;

„в) Особья, по мѣсту нахождения даннаго пункта, условія, смотря по тому, лежитъ ли онъ на линіи, соединяющей болѣе крупныя центры, или на продолженіи этой линіи, или въ сторонѣ отъ оной.

„Если окажутся два направленія, мало разнящіяся по времени слѣдованія, то выбирается направленіе болѣе короткое и, слѣдовательно, дешевле.

„При равенствѣ прочихъ условій, выбирается направленіе, въ которомъ окажется наименѣе пересадокъ въ пути.

„По производствѣ, засимъ, работы каждою дорогою у себя, на указанныхъ выше основаніяхъ, будетъ созванъ, осенью сего года, спеціальный Общій Съѣздъ, куда представители дорогъ придутъ со списками всѣхъ проектированныхъ ими направленій, для надлежащихъ на Съѣздѣ, въ чемъ слѣдуетъ, согласованій“.

*К. И. Лапшинскій* заявилъ, что, въ сущности, въ Россіи совершенно не имѣется такихъ дорогъ, которыя не служили бы магистралями, т. е. путями, подобно Сибирской желѣзной дорогѣ, обслуживающими обширныя собственные раіоны, и принимающими къ себѣ перевозки другихъ линій и что, по этому, приведенная имъ въ предыдущемъ засѣданіи процентная норма магистралей въ 99%, строго говоря, должна быть повышена по крайней мѣрѣ, до 99,9%. Достаточно припомнить, что, напр. Пенза-Харьковская дорога разрѣшалась къ постройкѣ при признаніи за нею значенія ряда подъѣздныхъ путей къ существовавшимъ въ то время дорогамъ, и потому вошла участками въ составъ разныхъ обществъ: на самомъ же дѣлѣ она является одною изъ очень оживленныхъ магистральныхъ линій. Далѣе, построенная недавно Московско-Ярославскою желѣзною дорогою вѣтвь, соединившія Ярославль съ Рыбнскомъ и Бостромскую вѣтвь съ Шуйско-Ивановскою линіею и пр., строившіяся только какъ соединительныя вѣтви, также служатъ и должны служить въ качествѣ путей большаго значенія. Между тѣмъ, эти линіи, по защищаемому докладчикомъ принципу, не должны бы служить общей государственной потребности, и вмѣсто содержанія ихъ въ постоянномъ соответствіи съ потребностями земледѣлія, торговли и промышленности, слѣдовало бы все болѣе и болѣе запружать избранныя въ обходъ Пенза-Харьковской—другія магистрали. Несомнѣнно, что даже такія линіи, какъ Графская-Анна и Таловая-Калачъ, обслуживающія пока только собственные раіоны, весьма впрочемъ обширныя, при намѣченномъ взаимномъ ихъ соединеніи и продолженіи до встрѣчи съ Восточно-Донецкою линіею

и тѣ не могутъ быть относимы къ дорогамъ немагистральнымъ. Такимъ образомъ, быть можетъ, пришлось бы признать, что одну Обоянскую дорогу пока не слѣдовало бы причислять къ магистральямъ. Линіи Данково—Смоленская и Московско—Павелецкая, послужившія главнымъ образомъ для всякаго рода сопоставленій въ докладѣ,—магистрали, не только по существу, но и по Уставу Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги. На замѣчаніе Предсѣдателя, что, слѣдовательно, выраженіе „магистрали“ уже получило право гражданства, К. И. Лапшинскій объяснилъ, что онъ употребляетъ это слово лишь для обозначенія типа дороги.

Предложенные типы исчисленія разстояній и распределенія грузовъ создали-бы массу аномалій; въ пользу направленія кратчайшаго причиталась бы плата выше опредѣленной для кружной магистрали или, если и равная ей, то большая поверстно. Если бы въ распределеніи грузовъ и не было произвола, то его всегда приходилось бы опасаться, равно какъ и ошибокъ. Линіямъ второстепеннымъ предстояла бы трудная задача искать точку магистрали, чрезъ которую слѣдовало бы въ каждомъ данномъ случаѣ направлять грузъ, и по которой надо рассчитывать провозную плату, и пр.

Вопроса о движеніи пассажирскомъ онъ, за силою сообщенія П. Н. Черемисинова, не касается. Но онъ не можетъ не остановиться на весьма характерномъ заявленіи, сдѣланномъ на Общемъ Съѣздѣ П. А. Скальковскимъ, о ничтожномъ процентѣ пассажировъ прямаго сообщенія. Между тѣмъ, отъ желѣзныхъ дорогъ требуется постановка и нынѣ лишнихъ паръ поѣздовъ, не для пассажировъ прямаго сообщенія, а ради удовлетворенія мѣстныхъ потребностей, въ отношеніи прохода поѣздовъ въ свѣтлое время чрезъ опредѣленные пункты. Поѣзда эти, съ приуроченіемъ пассажировъ прямаго сообщенія къ магистралямъ, ими переполняемымъ, пришлось бы гнать совершенно пустыми. Притомъ и магистраль можетъ представлять большія неудобства, когда, напр., пассажирамъ приходится пересаживаться среди ночи, между тѣмъ какъ второстепенная, по терминологіи докладчика, дорога можетъ представить все удобства для поѣзда.

Переходя засимъ къ товарному сообщенію, К. И. Лапшинскій замѣтилъ, что принципъ кратчайшихъ разстояній получилъ преобладаніе не въ силу тарифной реформы, а примѣнялся гораздо раньше, за очень небольшими исключеніями, когда съ таковымъ слишкомъ рѣзко расходились интересы частныхъ Обществъ, и при томъ только тогда, когда этому способствовало и административное раздѣленіе сѣти. Особенно сильно отстаивало его Министерство Путей Сообщенія, съ созданіемъ Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ. Эти дороги, разсматривавшіяся первоначально какъ исклю-



чительно стратегическія, являлись, по мѣрѣ предъявленія ими своихъ правъ на участіе въ коммерческомъ движеніи, прямыми нарушителями интересовъ дорогъ С.-Петербурго - Варшавской, Орловско-Витебской, Юго-Западныхъ и другихъ, частью разрѣзываемыхъ ими на участки, невыгодные въ хозяйственномъ отношеніи; однако, не взирая на то, — въ концѣ концовъ, принципіи кратчайшихъ направленій восторжествовали. Тѣ линіи, которыя нынѣ могутъ быть названы магистралями по преимуществу, по степени ихъ оборудованія, сдѣлались таковыми именно въ силу своей краткости. Для урегулированія же конкуренціи между дорогами, въ случаѣ споровъ, есть законъ, вполне отвѣчающій фактическимъ потребностямъ.

Улучшать и усиливать слѣдуетъ прежде всего порты и тѣ къ нимъ пути, отъ недостатковъ которыхъ всѣ прочія дороги нынѣ страдаютъ. Этою только задачею и слѣдуетъ нынѣ ограничиться.

*С. А. Зенгиревъ* заявилъ, что оныя движенія пассажирскаго касаться не будетъ, такъ какъ для рѣшенія этого вопроса дана яркая окраска Съѣздомъ Начальниковъ Движенія, установившимъ для составленія согласованныхъ росписаній главнѣйшія направленія, или иными словами тѣ же магистрали.

Въ отношеніи же движенія товарнаго, ближайшая задача лежитъ по его мнѣнію, въ возможномъ использованіи всѣхъ путей сѣти.

Представляемая имъ Самаро-Златоустовская желѣзная дорога не имѣетъ конкурентныхъ линій, ни казенныхъ, ни частныхъ, тѣмъ не менѣе существующія условія перевозки грузовъ отражаются и на ней крайне неблагопріятно: такъ, напримѣръ, въ началѣ хлѣбной компаніи 1899 г. Самаро-Златоустовская желѣзная дорога могла славать въ Батракахъ до 400 вагоновъ, въ томъ числѣ на Московско-Казанскую желѣзную дорогу 200—250 вагоновъ. Обмѣнная норма была установлена въ 150 вагоновъ; въ дѣйствительности же Московско-Казанская дорога принимала вначалѣ 130 вагоновъ, а потомъ еще меньше. Избытокъ груза могла-бы перевозить Сызрано-Вяземскя желѣзная дорога, которая была свободна, но на такое кружное направленіе надо было исходатайствовать разрѣшеніе, которое пришло тогда, когда уже явились затрудненія на Николаевской желѣзной дорогѣ и въ портахъ. Такимъ образомъ грузъ остался не вывезеннымъ и на Самаро-Златоустовской дорогѣ оставались значительныя залежи. Нормально-ли, что на дорогу, способную перевозить не болѣе 130 вагоновъ, направлялись грузы, въ числѣ вагоновъ вдвое больше, въ то время когда другая, Сызрано-Вяземская дорога, оборудованная для приѣма въ Батракахъ до 300 вагоновъ, бездѣйствовала.

Несомненно, что главныя затрудненія кроются въ несостоятельности конечныхъ пунктовъ и конечныхъ дорогъ; но вопросъ объ устраненіи этого корня зла лежитъ внѣ компетенціи настоящаго совѣщанія. Приведенный примѣръ есть только одинъ изъ многихъ частныхъ случаевъ, которые могутъ свидѣтельствовать, что примѣняемый нынѣ безъ всякихъ ограниченій порядокъ кратчайшихъ направленій не есть порядокъ совершенный, который долженъ остаться неизмѣненнымъ. Но можно сказать а priori, что едва-ли выполнимо дѣленіе дорогъ на магистрали и второстепенныя въ томъ видѣ, какъ это предположено докладомъ графа Лубенскаго, въ виду того, что, во 1-хъ, трудно будетъ достигнуть какого-либо соглашения при распредѣленіи дорогъ на разряды, такъ какъ каждая дорога захочетъ быть магистраліею и, во 2-хъ, такое дѣленіе нарушитъ до нѣкоторой степени интересы дорогъ существующихъ, получившихъ, на основаніи принципа кратчайшихъ разстояній, извѣстные права; иногда даже возникшихъ при этомъ условіи. Казалось-бы, можно было достигнуть упорядоченія дѣла перевозки транзитныхъ грузовъ, разумѣя подъ транзитными грузами для данной дороги грузы, кои на ней не нагружались и не предназначены на нее для выгрузки, иными словами, принятые въ вагонахъ съ другой дороги и долженствующіе быть переданными тоже на другую дорогу въ тѣхъ же вагонахъ, распредѣливъ работу дорогъ установленіемъ строго опредѣленныхъ и безусловно выполнимыхъ нормъ обмена, соответствующихъ концессионной силѣ дороги; такимъ образомъ все то, что будетъ назначено на дорогу сверхъ установленной нормы и то, что дорога не въ состояніи везти, должна везти другая параллельная ей дорога, хотя-бы и въ направленіи большаго протяженія; при такой постановкѣ дѣла законные интересы дорогъ не будутъ нарушены, но, конечно, до нѣкоторой степени уменьшатся, а можетъ быть и совсѣмъ устранятся незаконныя выгоды, основанныя на томъ, что грузъ подождетъ въ видѣ залежей и не уйдетъ отъ дороги кратчайшаго направленія.

Установленіе указанныхъ выше нормъ обмена, строго проверенныхъ компетентнымъ органомъ, само собою явится распредѣленіемъ на дороги большей или меньшей работоспособности, иными словами, на дороги магистральныя и второстепенныя, при чемъ это распредѣленіе не будетъ чѣмъ-то постояннымъ и должно мѣняться въ зависимости отъ степени дальнѣйшаго усиленія и оборудованія каждой дороги. Пожалуй, съ этой точки зрѣнія, всѣ дороги могутъ быть призваны магистралями, въ предѣлахъ своей пропускной и провозной способности.

Затѣмъ, что касается до заявленнаго въ Совѣщаніи опасенія, что

нарушеніе принципа кратчайшихъ направленій затормозитъ частную предпріимчивость въ дальнѣйшемъ расширеніи желѣзнодорожной сѣти, то едва ли это опасеніе основательно, если исходить изъ того коренного взгляда, которымъ въ дѣйствительности руководствуется каждая вновь строящаяся дорога.

Напротивъ, въ настоящее время, параллельныя дороги, не имѣющія въ виду собственнаго груза, возникаютъ только при условіи болѣе короткаго протяженія, въ расчетѣ на отвлеченіе части груза отъ существующей дороги; если же принципъ кратчайшихъ направленій не будетъ такъ строго проводиться, то явится возможность возникновенія дорогъ параллельныхъ, хотя бы и большаго протяженія, чѣмъ существующія, если только эти послѣднія обременены грузомъ, часть котораго онѣ вынуждены отдать вновь возникающей дорогѣ.

*М. П. Федоровъ* замѣтилъ, что въ запискѣ предполагается распределеніе грузовъ между тѣми только желѣзными дорогами, которыя будутъ признаваемы магистральными. Съ этимъ предположеніемъ, на которое онъ обращаетъ особое вниманіе, невозможно согласиться. Главною и даже единственною задачею настоящаго времени должно быть устраненіе затрудненій, дѣйствительно обнаружившихся. Простѣйшимъ для этого средствомъ должна быть свобода пользованія всѣми путями, а никакъ не искусственное пріурочиваніе грузовъ къ извѣстнымъ, избраннымъ путямъ.

*Графъ А. Ф. Лубенскій* объяснилъ, что въ возраженіяхъ, которыя ему дѣлаются, проглядываетъ, хотя и не высказываемое, опасеніе за намѣреніе направлять грузы на линіи казенныя въ ущербъ частнымъ. Противъ такого предположенія онъ категорически возражаетъ. Никакой цѣли фискальной записка его не преслѣдуетъ; желательно лишь упорядоченіе перевозокъ.

Объ отвлеченіи на казенныя дороги движенія не можетъ быть и рѣчи. Онъ *Лубенскій*, еще разъ настаиваетъ на этомъ: предлагается транзитную перевозку товаровъ малой скорости разверстывать между параллельными магистральными и второстепенными линіями. Обращаясь засимъ къ существу вопроса, слѣдуетъ замѣтить что примѣръ, приведенный *С. А. Зенгиреевымъ*, весьма характеренъ, ибо онъ ярко освѣщаетъ всю существующую и проектируемую постановку вопроса о направленіи перевозки. До открытія линіи *Батраки-Рузаевка, Самаро-Златоустовская* давала 400 вагоновъ на *Сызрано-Вяземскую*; съ открытіемъ же новой дороги, она сдаетъ лишь 150 на новую дорогу, а 250 вагоновъ задерживаются, увеличивая залежь въ мѣсяць на 7,500 вагоновъ. Допустимъ, что

будетъ открыто кружное тарифное направленіе и что весь излишекъ надъ 150 вагонами, т. е. всѣ 250 могли бы, съ формальной стороны, прослѣдовать по Сызрано-Вяземской дорогѣ. Въ дѣйствительности, перевозка ихъ будетъ очень трудна, и именно потому, что невозможно такъ организовать движеніе по дорогѣ, чтобы она возила въ сутки или 250 вагоновъ, или ничего, а именно въ такомъ положеніи будетъ находиться Сызрано-Вяземская дорога, принимающая въ Батракахъ излишекъ надъ пропускной способностью Батраки-Рузаевской линіи. Именно разница между существующимъ съ предлагаемымъ порядкомъ состоитъ въ томъ, что проектируется періодически разверстывать ежедневную передачу въ Батракахъ въ опредѣленномъ процентномъ отношеніи между обѣими дорогами. Согласно сему, будетъ ли 400, или 100 вагоновъ въ Батраки съ востока, обѣ эти цифры въ одинаковомъ процентномъ отношеніи будутъ разверстаны между обѣими дорогами, въ виду чего Сызрано-Вяземская дорога можетъ рассчитывать на нѣкоторый размѣръ движенія и къ оному можетъ приспособляться. Другими словами, эта дорога будетъ осведомлена и будетъ приготовлена къ приему въ Батракахъ не прежнихъ 400 вагоновъ, а, напримѣръ, 250 вагоновъ, и въ предѣлахъ такой нормы она будетъ получать извѣстное количество вагоновъ постоянно.

Вообще, значеніе магистралей состоитъ въ томъ, чтобы, съ одной стороны, на нихъ было сосредоточено транзитное товарное движеніе, для чего эти линіи болѣе и скорѣе другихъ должны быть соответственно усилены, (и такимъ образомъ прогрессъ желѣзнодорожнаго дѣла былъ бы обезпеченъ), а съ другой стороны, разстояніе исчислялось по магистраламъ. Въ самомъ дѣлѣ, разъ примѣняются одинаковыя провозныя платы въ нѣсколькихъ направленіяхъ, то необходимо рѣшить, по какому изъ сихъ направленій рассчитывать провозную плату или разстояніе. По основаніямъ, изложеннымъ въ запискѣ, проектируется рассчитывать кратчайшее разстояніе по магистраламъ. Въ этомъ отношеніи, значеніе магистралей—привходящее и конечно, взаимныя системы, принятой на заграничныхъ дорогахъ, названное разстояніе можетъ быть рассчитываемо и по абсолютно кратчайшему направленію.

*П. Н. Думитрашко* выразилъ мнѣніе, что сущность вопроса какъ-бы сводится къ тому, какъ обслуживать тѣ перевозки, которыя были не подъ силу прежнимъ дорогамъ, при содѣйствіи новыхъ, обладающихъ болѣе слабою пропускною способностью. Этою задачею, казалось-бы, и слѣдуетъ ограничиться, и съ этой точки зрѣнія докладчикъ ушелъ далѣе, чѣмъ было необходимо. Оставаясь же при указанной выше точкѣ зрѣнія, кажется дѣйствительно не нормальнымъ, чтобы, напр., вспомогательная линія перевозила вдвое

больше главной. Это было-бы невѣрно съ общей хозяйственной точки зрѣнія, независимо отъ того случайнаго обстоятельства, будетъ-ли вспомогательная линія короче или длиннѣе основной. Съ историческимъ значеніемъ каждой желѣзной дороги не считается нельзя. Съ другой стороны, Н. С. Островскій правильно указалъ на то, что въ Германіи, гдѣ одинъ общій хозяинъ, и во Франціи, гдѣ желѣзныя дороги распадаются на нѣсколько обширныхъ раіоновъ, находящихся въ рукахъ могущественныхъ компаній, придерживаются магистральныхъ направленій сложившихся исторически, а не новыхъ кратчайшихъ направленій, образующихся случайно.

*В. Н. Печковскій* объяснилъ слѣдующее.

Составленная по настоящему дѣлу записка имѣетъ предметомъ тему весьма жизненную, но задача указаннымъ въ ней путемъ невыполнима. Создать правила для практическаго урегулированія отношеній между желѣзными дорогами невозможно. Общій Съѣздъ уже указалъ на это въ отношеніи движенія пассажирскаго. При обсужденіи вопроса о движеніи пассажирскомъ, Общій Съѣздъ разбиралъ отдѣльно главные элементы, съ которыми приходится считаться: дешевизну, скорость и наличность тѣхъ или другихъ удобствъ. Иногда имѣются на лицо всѣ три элемента, иногда два, или одинъ. Но для главнаго, рабочаго движенія всегда важенъ одинъ элементъ: дешевизна; иначе они идутъ рядомъ съ дорогою, пѣшкомъ. Записка графа Лубенскаго разбираетъ вопросъ о пассажирахъ съ точки зрѣнія, такъ сказать, аристократической. Въ Россіи-же громадное большинство пассажировъ ѣдетъ въ третьемъ классѣ. Дифференціальный тарифъ, удешевивъ проѣздъ на кратчайшихъ разстояніяхъ, имѣлъ для нашего государства громадное значеніе, и необходимо идти и далѣе впередъ въ томъ-же направленіи.

На страницѣ 15 записки говорится, что пассажирское движеніе увеличилось лишь на малыхъ разстояніяхъ. Ссылка эта невѣрна. Изъ приведенныхъ тамъ же цифръ оказывается что пассажировъ проѣхало: на разстояніяхъ свыше 2000 верстъ: въ 1894 г. 10.000; въ 1895 г.—70.000; въ 1896 г.—100.000; увеличеніе въ 2 года въ 10 разъ. На разстояніяхъ отъ 1.501 до 2.000 верстъ проѣхало: въ 1894 г.—20.000; въ 1895 г.—150.000; въ 1896 г.—168.000; увеличеніе въ 2 года въ 8 разъ. На разстояніяхъ меньшихъ было увеличеніе менѣе значительное. При этомъ необходимо принять во вниманіе крайнюю осѣдлость нашего населенія, которое ѣздитъ, напр., въ сравненіи съ Англіей, въ 50 разъ меньше. Очевидно, что реформа имѣла у насъ самыя благіе результаты. Владикавказская желѣзная дорога дѣлаетъ со своей стороны.

все возможное для дальнѣйшаго развитія пассажирскаго движенія и не затрудняется выдачею билета въ любомъ, требуемомъ пассажиромъ, кружномъ направленіи. Если это затрудняетъ станціи, то можно все-таки удовлетворять требованія, заявляемыя, напр., за 2 часа. Затрудненія по веденію алфавитовъ не могутъ имѣть значенія. Всѣ затрудненія канцелярскія и контрольныя необходимо побороть, ради благой цѣли.

Регулированіе товарнаго движенія путями, предлагаемыми въ запискѣ, не менѣе трудно, уже по одному недостатку устойчивости въ самой принадлежности дорогъ. Если бы всѣ дороги принадлежали одному владѣльцу, было-бы естественное стремленіе направлять все движеніе на линіи, наивыгоднѣйшія по виртуальности дорогъ. При различныхъ хозяевахъ, эта сторона вопроса отпадаетъ и самый вопросъ становится правомъ и касающимся, при томъ, не только желѣзныхъ дорогъ, но и интересовъ массы лицъ, въ томъ числѣ и населенія раіоновъ этихъ дорогъ, которое въ правѣ разсчитывать на то, чтобы развитію этихъ дорогъ не ставилось запрета. По движенію товарному, что такое транзитъ? Всякая дорога, находящаяся между двумя другими, транзитная. Сравнивая дорогу длиннаго протяженія съ другимъ конкурирующимъ направленіемъ, состоящимъ изъ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, которое изъ этихъ направленій считать болѣе провозоспособнымъ? Конечная цѣль Министерства Путей Сообщенія, отвѣтственнаго за правильность движенія, понятна: затрудненія въ перевозкѣ грузовъ должны быть устраняемы. Въ случаѣ, указанномъ Начальникомъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, было необходимо немедленно направить грузъ въ кружномъ направленіи, по тарифу кратчайшаго, и правильное движеніе грузовъ было-бы возстановлено недѣли въ двѣ времени. Точно также и впредь, когда на данной линіи ея провозоспособность исчерпана, достаточно дать немедленный выходъ грузу въ другомъ направленіи.

Въ заключеніе В. Н. Печковскій замѣтилъ, что если, по товарному движенію, въ опредѣленіи тарифовъ по кратчайшему направленію усмотрѣно то неудобство, что открытіе всякой новой линіи, болѣе короткой, отвлекаетъ грузы отъ прежней, лучше оборудованной дороги, на менѣе провозоспособную, то противъ этого могла бы быть принята поправка также тарифная. Можно бы, напр., установить такое правило, въ силу котораго, въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ, перевозка по новому, кратчайшему направленію, не представляла бы выгодъ противъ прежняго направленія.

*М. П. Федоровъ* заявилъ, что дѣло не въ томъ, чтобы дѣлить дороги сѣти на линіи магистральныя и второстепенныя, а въ томъ, чтобы принимать надлежащія мѣры къ устраненію возникающихъ затрудненій.

Собственно, затрудненія бываютъ только по перевозкѣ массовыхъ грузовъ, угля и хлѣба. Центральное учрежденіе можетъ составлять весною планъ предстоящихъ перевозокъ хлѣба, но лишь для своихъ соображеній, а не для обязательнаго навязыванія его дорогамъ. Вмѣшательство нужно только при затрудненіяхъ, и то лишь путемъ учрежденія узловыхъ Коммиссій, съ широкими полномочіями. Но и здѣсь необходима крайняя осторожность, чтобы не нарушать правъ и интересовъ грузоотправителей. Для многихъ изъ нихъ, напр., право остановки груза въ пути бываетъ весьма существенно, для завоза груза, въ ожиданіи выясненія цѣнъ. Если-же грузъ будутъ сворачивать въ пути съ направленія, указаннаго отправителемъ, на другое, то это дастъ поводъ ко многимъ справедливымъ жалобамъ.

*П. А. Скалковскій* заявилъ, что то затрудненіе, на которое указывалъ Начальникъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, уже устранено распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія отъ 13 ноября 1899 г., въ силу котораго Самаро-Златоустовская желѣзная дорога въ правѣ сдавать всѣ грузы, не могущіе быть приняты на Рузаевскую линію, на направленіе обходное. Вообще-же, съ общей точки зрѣнія народнаго хозяйства, никакія лишнія затраты денегъ не желательны, кому бы онѣ ни принадлежали. Не можетъ быть надобности везти грузъ кружнымъ направленіемъ на лишнія 100—200 верстъ, когда есть направленіе кратчайшее и съ болѣе выгодною профилею. Затрата на перевозку такого груза въ обходномъ направленіи, хотя бы оно и принадлежало казнѣ, была-бы, съ государственной точки зрѣнія, непроизводительною.

Но точно также не слѣдуетъ и частную дорогу ставить въ такое положеніе, чтобы ей приходилось тратить деньги на усиленіе своей провозоспособности, соотвѣтственно потребностямъ торговли, когда принадлежащая казнѣ дорога назначенія не въ состояніи принимать отъ нея всѣ грузы. Слѣдуетъ прежде всего дать выходъ грузамъ. Вопросъ о распредѣленіи перевозокъ между путями, сходящимися къ дорогамъ назначенія, есть вопросъ второстепенный, и къ этому вопросу надо относиться крайне осторожно. Соперничество между дорогами полезно. Только вредное соперничество надо регулировать, и только тогда, когда оно фактически проявляется, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ. Иначе можно нанести существенный вредъ даже и развитію мѣстнаго на дорогѣ движенія.

Послѣ того, какъ сужденія по существу предложеннаго намъ вопроса повидимому исчерпаны, остается Съѣзду сдѣлать изъ доложеннаго соотвѣтствующіе выводы. Мнѣ они рисуются слѣдующимъ образомъ. Ранѣе, чѣмъ высказаться собственно относительно цѣлесоотвѣтствія, въ

финансовомъ и техническомъ отношеніяхъ, предложеннаго въ запискѣ графа Лубенскаго дѣленія дорогъ на магистрали и на второстепенныя и планомѣрнаго затѣмъ направленія части транзитныхъ грузовъ и пассажировъ на магистрали, въ ущербъ иногда второстепеннымъ, хотя и кратчайшимъ по протяженію,—слѣдовало бы сперва имѣть сужденіе о самой возможности, съ финансовой стороны, такой мѣры, безъ нарушенія дарованныхъ частнымъ Обществамъ правъ и данныхъ обѣщаній, которыя конечно должны считаться ненарушимыми, или-же безъ выдачи пострадавшимъ отъ разсматриваемой мѣры столь крупныхъ вознагражденій, что практически теряется осуществимость ея. Но Съѣзду не приходится входить въ разсмотрѣніе этой стороны вопроса. И такъ, считая предложенную идею въ финансовомъ отношеніи осуществимой, нельзя ранѣе всего не замѣтить, что заключающеюся въ ней отмѣною существующаго основнаго тарифнаго принципа кратчайшихъ разстояній—не дѣлается шагъ впередъ по пути созданія цѣлесоотвѣтственныхъ, ясныхъ и устойчивыхъ тарифовъ, а скорѣе назадъ, нарушая притомъ существенныя, создавшіеся на этомъ принципѣ, интересы. Желательно, чтобы желѣзныя дороги и впредь возили, а во всякомъ случаѣ взимали свои сборы по кратчайшимъ направленіямъ, буде самъ пассажиръ или грузохозяинъ не предпочтетъ кружнаго, но болѣе скорого пути.

Но разсматриваемое предложеніе преслѣдуетъ въ своей основѣ крайне важную цѣль—найти средства для скорѣйшаго упорядоченія желѣзнодорожнаго дѣла въ двухъ отношеніяхъ, при наименьшихъ затратахъ, а именно: 1) обезпечить планомѣрное развитіе дорогъ, согласованное исключительно съ дѣйствительной потребностью движенія и чуждое соображеній конкуренціи и 2) обезпечить своевременную перевозку предъявленныхъ грузовъ. Относительно этихъ важнѣйшихъ въ техническомъ и финансовомъ отношеніяхъ задачъ, составляющихъ злобу дня, Съѣздъ не можетъ не высказать полнаго сочувствія докладу. И, дѣйствительно, при современной зависимости всѣхъ дорогъ сѣти, въ финансовомъ отношеніи, отъ центральныхъ учрежденій, планомѣрное развитіе ихъ въ совокупности, какъ одного общаго цѣлаго, вполне возможно; а благодаря такому положенію могутъ имѣющіяся средства быть обращены на развитіе только такихъ линій, которыя въ немъ дѣйствительно нуждаются, и притомъ въ такихъ размѣрахъ, которые предсказываются предъявленнымъ къ сѣти заданіемъ, а не соображеніями конкуренціи и другими односторонними взглядами.—Развитіе это должно конечно начинаться съ пунктовъ главнаго прибытія (портовъ, крупныхъ торговыхъ центровъ и узловъ) и оттуда простирается внутрь страны,сообразно имѣющимся обширнымъ



опытнымъ даннымъ о бывшихъ перевозкахъ и о ростѣ движенія. Вопросъ усиленія того или другого направленія нѣсколько усложняется, если требуется его рѣшить въ смыслѣ выбора одного изъ двухъ или болѣе конкурирующихъ направленій. Въ такихъ случаяхъ слѣдуетъ, казалось бы, при рѣшеніи, исходить изъ того общаго положенія, — если нѣтъ какихъ-либо исключительныхъ условій, — что на всякую услугу желѣзной дороги должна производиться наименьшая затрата народнаго богатства; слѣдовательно, въ данномъ случаѣ, надлежитъ развивать для транзита то направление, виртуальная длина котораго наименьшая, хотя бы другое, конкурирующее направление, и было нѣсколькими верстами короче. Если положить вообще въ основу исчисленія провозной платы не исключительно геометрическую длину, а виртуальную (насколько это пока возможно, не нарушая, безъ согласія сторонъ, чьихъ либо правъ), то разрѣшеніе рассматриваемаго затрудненія о преимуществахъ того или другаго направленія значительно упростилось бы, а линіи, построенныя съ тяжелымъ профилемъ, ради сокращенія длины, заняли бы свое естественно имъ подобающее мѣсто въ сѣти и чрезмѣрное (въ видахъ конкуренціи и пр.) развитіе тяжелыхъ и эксплуатационно дорожныхъ линій было бы предупреждено. Замѣчу, что, при такомъ ходѣ развитія дорогъ, сами собой должны образоваться дороги болѣе сильныя и менѣе сильныя, магистрали и второстепенныя, а, въ силу вещей, тѣ или другія второстепенныя дороги должны передвигаться со временемъ, въ разрядъ магистралей, благодаря чему предложенная классификація въ отношеніи цѣлаго ряда дорогъ была бы во всякомъ случаѣ неустойчива и должна бы непрерывно мѣняться.

По существу второй задачи — обезпеченія своевременности и правильности грузовыхъ перевозокъ, Съѣздъ уже высказался, 18 мая, при обсужденіи предположеній инженера Введенскаго по хлѣбной мобилизаціи. Высказанныя тамъ предположенія могутъ быть только повторены, а именно: о необходимости заблаговременнаго выясненія размѣровъ предстоящихъ массовыхъ перевозокъ, о принимаемыхъ къ сему мѣрахъ, объ организаціи постоянныхъ распределительныхъ бюро, о правѣ распределительнаго органа разрѣшать, безъ замедленій и предварительныхъ каждый разъ сношеній съ вѣдомствами, передвиженія грузовъ по соответствующимъ кружнымъ направленіямъ, когда кратчайшія перегружены.

*Предсѣдатель Съѣзда, К. Э. Кетрицъ*, резюмируя сдѣланныя заявленія и усматривая изъ хода преній, что участвовавшіе въ преніяхъ члены Съѣзда склоняются къ принатію въ существѣ предложеній М. П. Федорова и

К. П. Лазарева, предложилъ Съѣзду образовать, для формулировки заключенія спеціально по разсматриваемому вопросу, особое бюро въ составѣ означенныхъ лицъ и другихъ желающихъ членовъ Съѣзда, что Съѣздомъ и было принято.

Въ заключеніе, Предсѣдатель, К. Э. Кетриць, просилъ Съѣздъ высказаться по слѣдующимъ двумъ его предложеніямъ:

1) О выработкѣ плана будущаго развитія сѣти,

и 2) О пользѣ назначенія особой правительственной Коммисіи для изслѣдованія настоящаго положенія желѣзнодорожнаго дѣла, по примѣру бывшей Коммисіи генераль-адъютанта Э. Т. Баранова, но въ болѣе тѣсныхъ рамкахъ.

Оба эти заявленія были встрѣчены Съѣздомъ сочувственно.

При этомъ, по первому предмету, К. Э. Кетриць объяснилъ, что сооруженіе каждой новой желѣзной дороги требуетъ огромныхъ затратъ, причемъ вопросъ о разрѣшеніи его по необходимости разсматривается по мѣрѣ возникновенія отдѣльныхъ о каждомъ сооруженіи ходатайствъ. Результатомъ сего можетъ являться возникновеніе новыхъ дорогъ не въ той постепенности, какъ это было-бы желательно. Общія планы въ правительственныхъ сферахъ были составлены, но нынѣ желательно обсужденіе этого вопроса при участіи представителей желѣзныхъ дорогъ.

Со стороны членовъ Съѣзда было заявлено, что вопросъ о составленіи плана будущаго развитія сѣти потребуетъ весьма большихъ подготовительныхъ работъ, съ выясненіемъ, насколько существующія затрудненія проистекаютъ отъ тѣхъ условій, въ которыхъ доселѣ развивалась сѣть. По таковой лишь подготовкѣ вопроса, представится возможность высказаться по существу онаго, самый-же вопросъ будетъ подлежать разсмотрѣнію съ точекъ зрѣнія сельско-хозяйственныхъ, и промышленныхъ интересовъ различныхъ раіоновъ, а также и съ общей экономической точки зрѣнія. За всѣмъ тѣмъ, конечно, нельзя не имѣть въ виду, что при выполненіи плана, который будетъ выработанъ, несомнѣнно будутъ требоваться значительныя отъ него отступленія, по соображеніямъ стратегическимъ, политическимъ и другимъ, могущимъ выдвигать на первый планъ совершенно другіе пути, какъ, напр., это имѣло мѣсто съ Средне-Азіатскою желѣзною дорогою. За всѣмъ тѣмъ, пользы плана отрицать невозможно, а, напротивъ того, составленіе его весьма желательно.

По второму вопросу, Съѣздъ нашелъ, что Коммисія, на которую было-бы возложено изслѣдованіе настоящаго положенія желѣзнодорожнаго дѣла, несомнѣнно начала-бы свою дѣятельность съ изслѣдованія положе-

нія портовъ и дорогъ назначенія, т. е. съ тѣхъ именно пунктовъ, въ которыхъ лежитъ корень всѣхъ существующихъ затрудненій. Такимъ образомъ, назначеніе подобной Коммисіи могло-бы оказать прямое содѣйствіе къ достиженію тѣхъ именно цѣлей, которыя преслѣдуются запискою графа А. Ф. Лубенскаго. Нельзя достаточно настаивать на крайней важности улучшенія пріемной и отпускной способности портовъ. Непорядки въ портахъ прямо ведутъ къ повышеніямъ морскихъ фрахтовъ, такъ какъ пароходу приходится стоять въ гавани 15—20 дней. Повышеніе-же морскихъ фрахтовъ вынуждаетъ къ пониженію желѣзнодорожныхъ тарифовъ, и можетъ вести, такимъ образомъ, къ потерямъ для желѣзныхъ дорогъ, не идущимъ притомъ въ прокъ никому.

*Заключеніе по настоящему вопросу 15 программы Съѣзда формулировано означеннымъ выше бюро въ слѣдующей редакціи.*

„Обсудивъ подробно разъясненія докладчика о необходимости принятія мѣръ для борьбы съ серьезными затрудненіями въ перевозкѣ пассажировъ и грузовъ,—Совѣщаніе признало,—что такъ какъ постройка большинства новыхъ линій была вызвана недостаточнымъ развитіемъ русской сѣти и затрудненіями по вывозу главнѣйшихъ массовыхъ грузовъ, то, поэтому, эти новыя линіи должны выполнять транзитную перевозку, въ предѣлахъ ихъ наличной фактической провозной и пропускной способности, наравнѣ со старыми линіями, съ установившимся уже транзитнымъ значеніемъ.

„Раздѣленіе дорогъ русской сѣти на магистральныя и второстепенныя, въ цѣляхъ распредѣленія движенія по нимъ транзитныхъ грузовъ въ пропорціи къ ихъ пропускной транзитной способности, въ настоящее время не только не вызывается характеромъ затрудненій на сѣти, но можетъ даже безъ надобности нарушить интересы производительныхъ раіоновъ, по которымъ не будутъ пролегать линіи, признанныя магистральными, а также нанести большіе ущербы линіямъ, которыя будутъ отнесены къ категоріи второстепенныхъ.

„Не признавая, такимъ образомъ, необходимости коренной ломки существующей системы транзитныхъ перевозокъ и измѣненія существующихъ по сему предмету правилъ, Совѣщаніе нашло, что дорогамъ должна быть предоставлена свобода перевозки транзитомъ всѣхъ направляющихся къ нимъ грузовъ до выполненія ими всей ихъ фактической транзитной способности, и административное вмѣшательство въ распредѣленіе перевозокъ можетъ наступать лишь въ моментъ несостоятельности какой либо линіи, для чего у Министерства Путей Сообщенія имѣются и въ

настоящее время всё необходимые средства. Разсмотрѣвъ затѣмъ нѣкоторыя неудобства существующаго порядка административнаго воздѣйствія на упорядоченіе транзитныхъ перевозокъ, Совѣщаніе признало, что при наличныхъ условіяхъ, дѣйствительно, воздѣйствіе органовъ Министерства Путей Сообщенія не можетъ быть проведено въ жизнь съ необходимой своевременностью и быстротой, а потому желательнѣе усовершенствовать механизмъ такого воздѣйствія, въ цѣляхъ возможно быстрого его примѣненія. При этомъ, однако, Совѣщаніе оговаривается, что административное вмѣшательство должно быть допускаемо только по распредѣленію грузовъ хлѣбныхъ и угольныхъ, а по условіямъ движенія въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ и другихъ массовыхъ очередныхъ грузовъ, если они вызываютъ затрудненія въ транзитной перевозкѣ, ибо только движеніе такихъ грузовъ и составляетъ главнымъ образомъ причину задержекъ, нарушенія правильности движенія и другихъ затрудненій въ экономической жизни страны. Въ этихъ видахъ, Совѣщаніе рекомендуетъ учрежденіе, въ помощь центральному органу Министерства Путей Сообщенія, уже практиковавшихся узловыхъ Коммиссій, которымъ и должны быть предоставлены право и возможность быстрого принятія мѣръ, какъ для направленія грузовъ, при несостоятельности кратчайшихъ направленій, на установленныя заранее кружныя направленія, такъ и для другихъ распоряженій, въ устраненіе транзитныхъ затрудненій. Дѣятельность узловыхъ Коммиссій должна быть согласована съ распоряженіями распорядительныхъ бюро, если таковыя гдѣ либо будутъ учреждены.

„Въ виду же того, что не всё обходные пути, въ моментъ наступившихъ задержекъ, могутъ оказаться подготовленными къ перевозкѣ направленныхъ къ нимъ транзитныхъ грузовъ, Совѣщаніе признало, что, такъ какъ главныя затрудненія имѣютъ мѣсто при вывозѣ хлѣба, то необходимо, еще до наступленія хлѣбной кампаніи, выяснять предполагаемый размѣръ вывоза хлѣба и другихъ зерновыхъ грузовъ изъ всѣхъ сельскохозяйственныхъ раіоновъ, въ цѣляхъ подготовки потребнаго числа вагоновъ и паровозовъ въ тѣхъ сообщеніяхъ, на которыхъ ихъ окажется недостаточно и для своевременнаго принятія всѣхъ нужныхъ мѣръ.

„Въ этихъ цѣляхъ Совѣщаніе рекомендуетъ, ко времени выясненія урожая, собирать особый Съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ, которому дороги должны доставлять всё свѣдѣнія о результатѣ урожая и объ ожидаемыхъ изъ ихъ раіоновъ перевозкахъ. На основаніи этихъ свѣдѣній и могутъ быть составляемы предположенія о предстоящихъ хлѣбныхъ перевозкахъ, а въ соотвѣтствіи съ ними можетъ производиться и подготовка необходимыхъ для ихъ осуществленія мѣропріятій.

„Рекомендуя вышеизложенныя мѣры для упорядоченія массовыхъ перевозокъ при наличныхъ условіяхъ, Совѣщаніе признало въ то же время, что на русской сѣти, въ послѣднее время, произошло преобладающее развитіе линій въ производительныхъ районахъ, значительно опередившее соотвѣтствующее приспособленіе и оборудованіе линій, ведущихъ къ портамъ и главнымъ внутреннимъ пунктамъ потребленія, а также оборудованіе самыхъ портовъ, а потому, для кореннаго улучшенія транзитныхъ перевозокъ, необходимо прежде всего произвести самое детальное разслѣдованіе причинъ небывалыхъ до сихъ поръ затрудненій въ перевозкѣ—въ цѣляхъ опредѣленія планомѣрнаго оборудованія какъ дорогъ, ведущихъ къ портамъ, такъ равно передаточныхъ и пріемныхъ станцій и самыхъ портовъ, въ соотвѣтствіи съ предъявляемыми къ нимъ требованіями.

„Въ частности, по упорядоченію пассажирскаго сообщенія, Совѣщаніе признало, что путь, избранный для того Общимъ Съѣздомъ представителей желѣзныхъ дорогъ, вполне цѣлесообразенъ, и что со стороны настоящаго Съѣзда остается только пожелать, чтобы Общій Съѣздъ закончилъ свои труды возможно скорѣе, для того, чтобы они могли дать практическіе результаты въ ближайшемъ будущемъ.“

Вопросъ 16. Положеніе о Съѣздахъ Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ.

Предсѣдатель, К. Э. Кетрицъ, объяснилъ, что хотя Съѣзды Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ могутъ быть созываемы лишь рѣдко, примѣрно, разъ въ годъ, но желательно, тѣмъ не менѣе, составленіе Положенія объ оныхъ, для урегулированія этого дѣла.

Для выработки такого Положенія было назначено особое засѣданіе Съѣзда, подъ предсѣдательствомъ замѣстителя Предсѣдателя, Ф. И. Шмидта.

Въ означенномъ засѣданіи Съездъ нашелъ, что предметомъ его совѣщаній должно служить: 1) выясненіе, путемъ обмѣна мнѣній, взглядовъ Управляющихъ и Начальниковъ желѣзныхъ дорогъ на общія потребности дорогъ и на способы ихъ удовлетворенія; 2) обсужденіе вообще вопросовъ, передаваемыхъ въ этотъ Съездъ Г. Министромъ Путей Сообщенія или Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ и 3) разсмотрѣніе заключеній Техническихъ Совѣщательныхъ Съѣздовъ.

По существующему Положенію о Совѣщательныхъ Съѣздахъ, они имѣютъ цѣлю одну только научную разработку вопросовъ, касающихся усовершенствованія различныхъ отраслей желѣзнодорожнаго хозяйства. Этимъ Совѣщательные Съѣзды существенно отличаются отъ Техническихъ Коммиссій, состоящихъ изъ представителей тѣхъ же службъ, но имѣющихъ задачею техническую подготовку вопросовъ, вносимыхъ въ Общіе Съѣзды, уже для проведенія ихъ въ жизнь.

За всѣмъ тѣмъ, бывають и такія постановленія Совѣщательныхъ Съѣздовъ, въ виду коихъ могутъ оказываться полезными тѣ или другія мѣропріятія. Поэтому необходимо, чтобы былъ опредѣленный органъ, компетентный для признанія тѣхъ или другихъ мѣръ, рекомендуемыхъ Совѣщательными Съѣздами, желательными и возможными. Таковымъ органомъ можетъ съ пользою служить именно Съездъ Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ могущій лучше всего взвѣсить значеніе вопросовъ, возбужденныхъ по отдѣльнымъ службамъ, въ отношеніи къ общему хозяйству ж. дороги. Поэтому Съездъ и призналъ нужнымъ включить въ число предметовъ его вѣдомства разсмотрѣніе заключеній Совѣщательныхъ Съѣздовъ съ указанной стороны.

Въ отношеніи состава Съѣзда, въ который признано необходимымъ включить Завѣдывающаго Дѣлами Общаго Съѣзда, который и предсѣдательствуетъ въ Общихъ Съѣздахъ,—по тѣсной связи предметовъ вѣдомства обоихъ Съѣздовъ, обсуждался вопросъ о замѣстительствѣ Начальниковъ

или Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ въ Съѣздѣ, въ случаѣ невозможности для нихъ прибыть въ Съѣздъ лично. Съѣздъ призналъ необходимымъ прибытіе лишь состоящаго въ должности замѣстителя, а не другого какого-либо служащаго на дорогѣ лица, для сохраненія за этимъ Съѣздомъ опредѣленнаго его характера.

Дѣлопроизводство по Съѣздамъ положено возложить на Канцелярію Общаго Съѣзда, какъ въ видахъ наименьшихъ по сему дѣлу затратъ, такъ и для сохраненія связи и единства.

На изложенныхъ главныхъ основаніяхъ, Съѣздомъ выработано ниже-слѣдующее:

## ПОЛОЖЕНІЕ

### о Съѣздѣ Начальниковъ и Управляющихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

1. Съѣздъ Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ предметомъ: а) выясненіе, путемъ обмѣна мнѣній, взглядовъ ихъ на общія потребности желѣзныхъ дорогъ и на способы ихъ удовлетворенія; б) обсужденіе вообще вопросовъ, передаваемыхъ въ этотъ Съѣздъ Г. Министромъ Путей Сообщенія или Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, и в) разсмотрѣніе заключеній Техническихъ Совѣщательныхъ Съѣздовъ для указанія тѣхъ изъ нихъ, осуществленіе коихъ надлежитъ признать желательнымъ и возможнымъ.

2. Съѣздъ этотъ состоитъ изъ Начальниковъ базенныхъ и Управляющихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, а въ случаѣ невозможности для нихъ прибытія лично, ихъ замѣстителей и Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда.

3. Съѣздъ Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ созывается, кромѣ случаевъ экстренныхъ, разъ въ годъ. Наиболее удобное для каждаго послѣдующаго Съѣзда время помѣщается самимъ Съѣздомъ.

4. Дѣлопроизводство по этимъ Съѣздамъ возлагается на Канцелярію Общаго Съѣзда; протоколы Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ печатаются и рассылаются на тѣхъ же, какъ и протоколы Общаго Съѣзда, основаніяхъ.

5. Программа вопросовъ, подлежащихъ разсмотрѣнію каждаго Съѣзда, рассылается за два мѣсяца до времени, назначеннаго для открытія Съѣзда, съ приложеніемъ, по возможности, записокъ или другихъ матеріаловъ, служащихъ для освѣщенія и выясненія вопросовъ.

6. Въ программу Създа вносятся вопросы, предложенные Г. Министромъ Путей Сообщенія или Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, и вопросы, возбужденные предшествующимъ Съездомъ. Въ программу эту вносятся также вопросы, передаваемые въ означенный Съездъ Общимъ Съездомъ, или вносимые, по закрытіи Създа, Начальниками и Управляющими желѣзныхъ дорогъ, первыми чрезъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, а послѣдними чрезъ свои Правленія.

7. Когда въ Създѣ Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ предсѣдательствуетъ Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ или другое лицо по назначенію Г. Министра Путей Сообщенія,—Създъ избираетъ ему замѣстителя, на случай его отсутствія, изъ своей среды. Въ противномъ случаѣ,—Създъ избираетъ изъ своей среды и Предсѣдателя, и его замѣстителя.

8. Краткія, по обсуждавшимся Съездомъ вопросамъ, резолюціи читаются на томъ же Създѣ.

Каждый Създъ избираетъ изъ своей среды трехъ лицъ въ составъ редакціоннаго Бюро, которое, подъ руководствомъ Предсѣдателя или его замѣстителя, въ составѣ указанныхъ трехъ лицъ и Завѣдывающаго дѣлами Общаго Създа, ведетъ протоколы этого Създа. Протоколы подписываются Предсѣдателемъ и членами Бюро и представляются въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, по принадлежности.

9. По тѣмъ вопросамъ, по коимъ Създъ признаетъ нужнымъ, чтобы въ протоколѣ были изложены именныя пренія, корректурные листы проекта протокола или стенографическаго, въ потребныхъ случаяхъ, отчета рассылаются членамъ Създа, для прочтенія и поправокъ. По истеченіи мѣсячнаго, со дня рассылки, срока, протоколъ печатается, съ принятіемъ во вниманіе тѣхъ поправокъ, которыя заявлены до наступленія этого срока.



Вопросъ 17. Объ улучшеніи грунтовыхъ подъѣздныхъ путей.

Предсѣдатель, *К. Э. Кетрицъ*, пояснилъ, что грунтовые подъѣзды къ желѣзнодорожнымъ станціямъ пути не вездѣ содержатся въ желаемой исправности. Содержаніе ихъ въ предѣлахъ полосы отчужденія лежитъ на обязанности самихъ желѣзныхъ дорогъ. За этими предѣлами, грунтовыя дороги должны ремонтироваться подлежащими учрежденіями, земскими или городскими, но и здѣсь заботливость управленій дорогъ можетъ побуждать кого слѣдуетъ къ исправному содержанію путей. Во всякомъ случаѣ, исправное содержаніе подъѣздныхъ путей самою желѣзною дорогою, въ предѣлахъ полосы отчужденія, должно служить хорошимъ примѣромъ для исправнаго содержанія дорогъ и внѣ этой полосы.

Со стороны Членовъ Съезда было изъяснено, въ отношеніи содержанія грунтовыхъ дорогъ въ предѣлахъ отчужденія, что желѣзныя дороги содержатъ ихъ возможно исправно, въ мѣрѣ отпускаемыхъ имъ на то средствъ.

При этомъ слѣдуетъ различать: грунтовыя дороги, находящіяся въ предѣлахъ станціонной территоріи, въ отношеніи способа ремонтрованія которыхъ затрудненій не представляется, и грунтовыя дороги, пересѣкающія полотно на переѣздахъ, между станціями, или идущія вдоль желѣзной дороги по полосѣ отчужденія, также внѣ станцій. Въ отношеніи этихъ послѣднихъ дорогъ наиболѣе удобнымъ было-бы, во многихъ случаяхъ, соглашеніе съ земствомъ, ремонтирующимъ дорогу на дальнѣйшемъ ея протяженіи. Но для сего необходимы надлежащія средства, которыми дорога не всегда располагаетъ. Такъ, на Харьковско-Николаевской дорогѣ, по сообщенію *Ф. И. Шмидта*, было достигнуто соглашеніе съ Полтавскимъ Земствомъ, но оно не могло осуществиться, за неоткрытіемъ дорогѣ пресимаго кредита.

Въ отношеніи грунтовыхъ дорогъ, находящихся внѣ полосы отчужденія, Члены Съезда заявили, что желѣзныя дороги оказываютъ матеріальное къ устройству и содержанію ихъ содѣйствіе перевозкою по пониженнымъ тарифамъ камня и другихъ матеріаловъ.

Дороги могутъ оказывать и болѣшую еще помощь, доставкою матеріаловъ, балласта и камня, по цѣнамъ собственной заготовки, чему бывали примѣры.

По сообщенію *П. Н. Думитрашко*, на Сызрано-Вяземской желѣзной

дорогѣ, 2 года тому назадъ, послѣ усиленія металлическихъ мостовъ, оставались старыя верхнія фермы, которыя надо было продать. По сношеніи съ земствами, фермы эти были куплены нарасхватъ, по цѣнамъ предыдущей конкуренціи. Случай этотъ показываетъ, что Земства рады строить металлическіе мосты взамѣнъ деревянныхъ. Полтавская Земская Управа, при этомъ случаѣ, парадоксально, но рельефно высказалась, что Земство слишкомъ бѣдно, чтобы строить плохіе мосты.

Желательно также свѣтъ запретъ на продажу старыхъ рельсовъ, при чемъ продажная ихъ цѣна должна быть назначаема доступная. Для подъѣздныхъ путей они драгоцѣнны.

Но за всеѣмъ тѣмъ, нельзя не принять во вниманіе нѣкоторыя затрудненія, въ которыхъ находятся сами Земства.

Устраненіе таковыхъ затрудненій отъ власти желѣзныхъ дорогъ не зависитъ, но оно было-бы весьма желательно, путемъ сношеній между подлежащими вѣдомствами.

Въ Виленской губерніи, по сообщенію А. Ю. Фриде, нѣтъ вовсе шоссейныхъ дорогъ, хотя губернія усыпана камнями. Деньги есть, и мѣстное населеніе охотно давало-бы средства, но губернское начальство не находитъ возможнымъ собирать деньги, по неимѣнію законныхъ къ тому основаній. По закону, губернаторъ можетъ возбуждать вопросъ о внесеніи дѣла въ Государственный Совѣтъ, но были-бы желательны и простѣйшіе, для достиженія цѣли, пути. Самыя отчужденія стоятъ громаднхъ денегъ, когда дѣло идетъ путемъ формальнымъ.

Земства иногда затруднены и въ матеріальныхъ для устройства и содержанія подъѣздныхъ путей средствахъ. При этомъ былъ указанъ примѣръ затруднительнаго положенія, въ которомъ находился большой свекло сахарный заводъ Князя Долгорукова. Сосѣдъ по имѣнію не соглашался на проложеніе дороги по его землѣ, а права отчужденія получено не было. Дѣло получило дальнѣйшій ходъ лишь по принятіи заводовладѣльцемъ рѣшимости строить рельсовый путь. Министерство Путей Сообщенія могло-бы оказывать Земствамъ пособія изъ имѣющихся по Управленію шоссейныхъ сообщеній значительныхъ суммъ, но Государственнымъ Совѣтомъ признано, что изысканіе средствъ—дѣло самого Земства.

Былъ также указанъ примѣръ устройства шоссе отъ станціи Воейково къ одноименному центру обширнаго торговаго раіона. По ходатайству Генераль-Губернатора, Министерство Путей Сообщенія входило въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ объ обложеніи подвозимыхъ грузовъ сборомъ въ  $\frac{1}{10}$  копѣйки съ пуда на погашеніе стоимости устройства шоссе и на его содержаніе. Представленіе это было уважено, но съ исключеніемъ послѣднихъ словъ „и на содержаніе“. Шоссе было устроено желѣзною дорогою и подлежало, по отстройкѣ его, передачѣ Земству. Но Земство всячески оттягивало принятіе шоссе, и желѣзная дорога

должна была его ремонтировать. Нынѣ отправители станціи Воейково заявляютъ о готовности платить за исправное содержаніе шоссе, но это неосуществимо, такъ какъ обязанность ремонта лежитъ на Земствѣ. Таковыя обстоятельства удерживаютъ желѣзныя дороги и отъ инициативы устройства подъѣздныхъ дорогъ до ближайшихъ трактовъ, съ испрошеніемъ необходимаго права отчужденія, такъ какъ имъ же приходилось-бы долгое время и содержать эти дороги.

Въ виду всего вышеизложеннаго, Съѣздъ призналъ, что, для исправнаго содержанія подъѣздныхъ грунтовыхъ дорогъ въ предѣлахъ полосы отчужденія, желательна ассигнованіе дорогамъ нужныхъ на то средствъ, а для устройства и исправнаго содержанія грунтовыхъ подъѣздныхъ путей внѣ полосы отчужденія, желательны: предоставленіе желѣзнымъ дорогамъ возможности оказывать Земствамъ содѣйствіе средствами, вышеуказанными, и облегченіе самимъ Земствамъ, или инымъ, замѣняющимъ ихъ учрежденіямъ, способовъ устройства и содержанія грунтовыхъ подъѣздныхъ путей, при частномъ, въ той или другой формѣ, содѣйствіи лицъ, пользующихся этими подъѣздными путями.