385.1
К53

Попытка опредѣлить хозяйственность эксплоатаціи желѣзной дороги.

ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ Ж. Д.

1906—1909.

Ѳ. Кнорринг.

ИРКУТОКЪ.
Паровая типо-литографія П. Макушина и В. Посохина.
1910.

1964 г.

Абанемент навукова-техніч. літератури
Дата 2007

385
В. 639 К
4.

39731

Попытка опредѣлить хозяйственность эксплоатаціи желѣзной дороги.

ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ Ж. Д.

1906—1909.

Ѳ. Кноррингъ.

ИРКУТСКЪ.
Паровая типо-литографія П. Макушина и В. Посохина.
1910.

1975

Изъ приведенныхъ ниже рядовъ цифръ, тѣ цифры, которыя приведены самостоятельно безъ указанія источниковъ, извлечены изъ отчетовъ за 1906, 1907 и 1908 года Забайкальской жел. дороги и изъ опубликованныхъ министерствомъ путей сообщенія за тѣ же года свѣдѣній для сѣти. Цифры за 1909 годъ для Забайкальской жел. дороги составлены изъ мѣсячныхъ свѣдѣній частью отчетныхъ, частью предварительныхъ. Цифры за 1909 годъ для сѣти взяты изъ опубликованныхъ министерствомъ путей сообщенія ко времени составленія этого труда данныхъ и обращены въ приблизительныя годовыя соотвѣтственнымъ увеличеніемъ ихъ по числу мѣсяцевъ, за которые онѣ приведены.

Исключеніе изъ этого составляютъ цифры по доходу: тогда какъ въ отчетахъ заключаются суммы дохода, поступившія въ теченіе отчетнаго года, въ настоящемъ трудѣ приводятся доходы даннаго года, опредѣленные внѣ зависимости отъ времени ихъ поступленія.

Порядокъ полученія остальныхъ цифръ путемъ различнаго комбинированія основныхъ цифръ приводится въ текстѣ.

Нѣкоторое приближеніе основныхъ цифръ за ближайшее къ 1 января 1910 г. время не выходитъ за предѣлы приближенія различнаго рода предположеній и допущеній, легшихъ въ основу выводовъ изъ основныхъ цифръ, а потому общія заключенія, сдѣланныя на основаніи округленныхъ цифровыхъ выводовъ, не будутъ подлежать измѣненію при подстановкѣ за 1909 годъ отчетныхъ, провѣренныхъ цифръ вмѣсто предположительныхъ.

Надъ строкой (**101**) стоятъ цифры годовъ, къ которымъ они относятся, къ тѣмъ же годамъ относятся цифры всѣхъ остальныхъ строкъ, если это не оговорено въ текстѣ.

Всѣ строки цифръ, для удобства нахожденія ихъ въ случаѣ ссылокъ на нихъ, перенумерованы, при чемъ первыя цифры отвѣчаютъ нумеру главы, а послѣдующія двѣ цифры обозначаютъ порядковое положеніе строки въ главѣ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

I. Финансовые результаты эксплоатаціи.

II. Особыя условія Заб. ж. д.

III. Улучшеніе быта.

IV. Общее упорядоченіе дѣла.

V. Борьба съ хищеніями.

VI. Сокращеніе расходовъ.

VII Хозяйственныя работы.

VIII. Усиленіе администраціи.

IX. Выводы.

Глава 1.

Финансовые результаты эксплоатаціи Забайкальской ж. д.

Общій расходъ дороги въ тысячахъ рублей составлялъ:

1906 . . . 1907 . . . 1908 . . . 1909 г.г.

45.853 . . . 26.781 . . . 23.440 . . . 20.838 . . . . (**101**)

что при эксплоатаціонномъ протяженіи дороги въ верстахъ:

1679 . . . 1687 . . . 1687 . . . 1696 . . . . (**102**)

при количествѣ сотенъ-поѣздо-верстъ:

106.366 . . . 83.077 . . . 73.687 . . . 63.453 . . . . (**103**)

при количествѣ 10.000 осе-верстъ общихъ:

54.940 . . . 40.909 . . . 32.622 . . . 28.392 . . . . (**104**)

даетъ расходовъ на версту дороги въ рубляхъ:

27.298 . . . 15.875 . . . 13.895 . . . 12.287 . . . . (**105**)

на 100 поѣздо-верстъ въ рубляхъ:

431 . . . . 425 . . . . 318 . . . . 328 . . . . (**106**)

на 10.000 вагоно-осе-верстъ общихъ въ рубляхъ:

835 . . . . 655 . . . . 719 . . . . 734 . . . . (**107**)

Строки (**105**), (**106**), (**107**), указывая на удешевленіе, а слѣдовательно и на улучшеніе эксплоатаціи дороги на протяженіи четырехлѣтія 1906—1909 годовъ, могли бы служить довольно наглядным показателемъ и степени этого улучшенія по отдѣльнымъ годамъ, если-бы размѣры движенія въ теченіе четырехлѣтія не претерпѣвали весьма существеннаго измѣненія, какъ это видно изъ строкъ (**103**) и (**104**).

Поэтому, чтобы учесть вліяніе измѣненій размѣровъ движенія на единичныя стоимости эксплоатаціи, приведенныя въ строкахъ (**105**), (**106**) и (**107**), всѣ расходы надлежитъ раздѣлить на

расходы зависящіе отъ движенія, и расходы независящіе отъ движенія. Принявъ за основаніе такого дѣленія указаніе, преподанное въ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденномъ мнѣніи Государственнаго Совѣта, изложенномъ въ циркулярѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 31 января 1907 года за № 2910/1532/21, развертываемъ строку (101) въ слѣдующія двѣ строки:

расходы независящіе отъ движенія:

29.794 . . 14.896 . 14.880 . . 13.689 т. р. . . . . (108)

и расходы зависящіе отъ движенія:

16.059 . . 11.885 . . 8.559 . . 7.149 т. р. . . . . (109)

Расходы независящіе отъ движенія (108), повидимому, правильно и цѣлесообразно учитываются на версту протяженія дороги (102), что составитъ въ рубляхъ:

17.745 . . 8.830 . . 8.820 . . 8.071 р. . . . . (110)

Расходы зависящіе отъ движенія, отнесенные на единицы размѣровъ движенія, составляютъ на 100 поѣздо-верстъ въ рубляхъ:

151 . . . 143 . . . 116 . . . 113 р. . . . . (111)

и на 10.000 общихъ вагоно-осе-верстъ:

293 . . 291 . . . 262 . . 252 р. . . . . (112)

Строки (111) и (112) представляютъ изъ себя убывающіе ряды. Если принять во вниманіе, какъ видно изъ строкъ (103) и (104) съ одной стороны, что движеніе въ четырехлѣтіе уменьшилось; съ другой, что при уменьшеніи размѣровъ движенія расходы зависящіе отъ движенія должны уменьшаться все таки отнюдь не быстрѣе, и даже непропорціонально, а напротивъ—медленнѣе, чѣмъ уменьшаются размѣры движенія, нельзя не признать, что прогрессивность пониженія стоимости 100 поѣздо-верстъ и 10.000 общихъ вагоно-осе-верстъ при наличіи пониженія самаго движенія указываетъ на несомнѣнное улучшеніе хозяйственности эксплоатаціи дороги.

По поводу результатовъ въ строкахъ (111) и (112) слѣдуетъ отмѣтить, что они точно выражали бы удешевленіе эксплоатаціон-

ныхъ расходовъ, если бы за все разсматриваемое нами время (1906—1909 г.г.) тоннажъ поѣздовъ и нагрузка на ось оставались одни и тѣ же.

Но такъ какъ тоннажъ поѣздовъ и нагрузка на ось подвергались значительнымъ колебаніямъ, то для оцѣнки эволюціи стоимости расходовъ дороги по годамъ правильнѣе сравнивать расходы зависящіе отъ движенія отнесенными на пудо-версты.

Общее число 100.000 пудо-верстъ, считая вѣсъ пассажира за 60 пудовъ*), составляетъ:

842.663 . . 845.771 . . 648.936 . . 673.070. . . . (113)

Расходы, зависящіе отъ движенія, составятъ, на 100.000 пудо-верстъ рублей:

19.06 . . . 14.05 . . . 13.19 . . . 10.62. . . . (114)

Строки (110) и (114) можно признать достаточно характеризующими пониженіе единичной стоимости расходовъ эксплоатаціи, совершившееся въ разсматриваемый четырехлѣтній періодъ.

Обращаясь къ строкѣ (110) нельзя не отмѣтить отсутствія значительнаго пониженія расходовъ въ 1908 г. противъ 1907 г. Объясняется это отчасти слабымъ еще улучшеніемъ положенія дѣлъ въ 1908 г., особенно по Службамъ Пути и Движенія, а отчасти между прочимъ, и тѣмъ обстоятельствомъ, что расходы по вознагражденію изъ средствъ эксплоатаціи за личный вредъ, ущербъ и убытки выплачивались въ 1907 и 1908 г.г. съ особо значительнымъ опозданіемъ, при чемъ значительная часть расходовъ за 1906 годъ уплачивалась въ 1907 г., и еще болѣе значительная часть расходовъ за 1906 и 1907 г. г. уплачивалась въ 1908 году. Поправка эта значительно выравниваетъ кривую строки (110).

Валовые доходы дороги за разсматриваемое четырехлѣтіе подвергались меньшимъ колебаніямъ, чѣмъ расходы.

---

*) Какъ это установлено Управленіемъ ж д. циркуляромъ отъ 23 января 1899 года за № $^{1675}/_{811}/16$.

Доходы въ тысячахъ рублей были:

13.673 . . .11.162 . . . 9.175 . . . 9.138. . . . (115)

что составляетъ на версту дороги въ рубляхъ:

8.143 . . 6.616 . . . 5.439 . . . 5.388. . . . (116)

на 100 поѣздо-верстъ въ рубляхъ:

129 . . . . 134 . . . . 125 . . . . 144. . . . (117)

на 10.000 общихъ вагоно-осе-верстъ:

249 . . . . 273 . . . 281 . . . . 322. . . . (118)

Строка (116) указываетъ на пониженіе доходовъ, находящееся въ зависимости и отъ пониженія перевозокъ.

Строки (117) и (118) указываютъ на улучшеніе въ утилизаціи подвижного состава. Исключеніе составляетъ 1908 годъ въ строкѣ (117), въ первую половину котораго прекращеніемъ на нѣкоторое время перевозокъ угля, за перезаготовкой топлива, средній годовой поѣздовъ былъ пониженъ по сравненіи съ 1907 и съ 1909 годами, вслѣдствіе чего сборные грузы получили преобладаніе надъ грузами, дающими полную нагрузку на ось; конечнымъ результатомъ этого обстоятельства, въ связи съ неокончательнымъ еще въ 1908 возстановленіемъ службы движенія, и явилось пониженіе въ 1908 г. валового дохода на 100 пудо-верстъ.

На 100.000 пудо-верстъ строка (113) доходъ составлялъ въ рубляхъ:

16.22 . . 13.19 . . 14.14 . . 13.58 . . . . . (119)

Сопоставляя валовые доходы дороги съ расходами, получаемъ дефицитъ дороги въ тысячахъ рублей, (сопоставляя (101) съ (115):

32.180 . . 15.619 . . 14.265 . . 11.700 . . . . . (120)

Дефициты дороги на версту дороги, сопоставляя (105) съ (116), составятъ въ рубляхъ:

19.155 . . 9.259 . . 8.456 . . 6.899 . . . . . (121)

Дефициты дороги на 100 поѣздо-верстъ, сопоставляя (106) съ (117), въ рубляхъ:

302 . . 291 . . 193 . . 184 . . . . . (122)

Дефициты дороги на 10,000 общихъ осе-верстъ вагоновъ, сопоставляя (**107**) съ (**118**) въ рубляхъ:

586 . . 382 . . 438 . . 412 . . . . . (**123**)

Строки (**120**) и (**121**) указываютъ, что изъ года въ годъ уменьшается приплата казны за эксплоатацію Забайкальской желѣзной дороги.

Строки (**122**) и (**123**) указываютъ на увеличивающуюся хозяйственность эксплоатаціи какъ путемъ лучшей утилизаціи подвижного состава строки (**117**) и (**118**), такъ и путемъ сокращенія расходовъ строки (**111**) и (**112**).

Впрочемъ улучшеніе изъ году въ годъ хозяйственности эксплоатаціи дороги за четырехлѣтіе усматривается еще нагляднѣе изъ сопоставленія валовыхъ доходовъ не со всѣми расходами, а лишь съ расходами, зависящими отъ движенія.

Обозначая знакомъ + цифры, которыя обозначаютъ превышеніе валового дохода надъ расходами зависящими отъ движенія, получимъ слѣдующія строки: на 100 поѣздо-верстъ, (сопоставляя строки (**111**) и (**117**), въ рубляхъ:

— 22 . . . — 11 . . . + 9 . . . + 31 . . . . . (**124**)

Дефицитъ на 10.000 осе-верстъ вагоновъ общихъ, сопоставляя строки (**112** и **118**), въ рубляхъ:

— 44 . . . — 18 . . + 19 . . . + 70 . . . . . (**125**)

Строки (**124**) и (**125**) указываютъ на такое улучшеніе дѣла эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги, которое совершенно мѣняетъ значеніе вліянія размѣра перевозокъ на убыточность или доходность дороги. За двухлѣтній періодъ 1906 — 1907 года расходы зависящіе отъ движенія превышали валовые доходы, общій дефицитъ складывался изъ:

а) расходовъ не зависящихъ отъ движенія и б) суммы, выражающей превышеніе расходовъ зависящихъ отъ движенія надъ валовыми доходами. Въ случаѣ увеличенія размѣровъ движенія второе слагаемое растетъ, слѣдовательно растетъ и дефицитъ, и

поэтому въ періодъ 1906—1907 годовъ всякое увеличеніе размѣровъ движенія на Забайкальской жел. дорогѣ являлось убыточнымъ для казны.

Въ періодъ же 1908—1909 годовъ увеличеніе движенія на Забайкальской желѣзной дорогѣ является для казны выгоднымъ, такъ какъ влечетъ за собой уменьшеніе дефицитовъ.

Изъ строкъ (**124**) и (**125**) усматривается, что измѣненіе отношеній валовыхъ доходовъ, къ расходамъ зависящимъ отъ движенія, становится изъ году въ годъ все болѣе и болѣе благопріятнымъ для казны. Принимая же во вниманіе, что изъ году въ годъ измѣняются тоннажъ и составъ поѣздовъ, болѣе правильная кривая измѣненій соотношеній валовыхъ доходовъ къ расходамъ, зависящимъ отъ движенія получилась бы, если бы сопоставить строки (**114**) и (**119**):

— 2 р. 84 к. . — 0 р. 86 к. . + 0 р. 95 к. . + 2 р. 96 к. . (**126**)

гдѣ цифры съ минусомъ обозначаютъ приплату казны къ валовому доходу за каждые 100.000 пудовъ перевезенныхъ, а цифры съ плюсомъ — чистый остатокъ отъ валового дохода за вычетомъ расходовъ зависящихъ отъ движенія.

Сопоставленіе по годамъ эксплоатаціонныхъ коэффиціентовъ, получаемыхъ раздѣленіемъ всѣхъ эксплоатаціонныхъ расходовъ (строка (**101**)) на валовые доходы (строка (**115**)):

3.35 . . . 2.39 . . . 2.55 . . . 2.28 . . . . . (**127**)

по всему вышеизложенному не можемъ дать возможности правильно судить о степени удовлетворительности эксплоатаціоннаго хозяйства Забайкальской желѣзной дороги за періодъ 1906—1909 годовъ въ виду рѣзкаго измѣненія въ размѣрѣ и родѣ перевозокъ. Принимая въ соображеніе эти спеціальныя условія эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги за разсматриваемое 4-хъ лѣтіе, слѣдуетъ признать, что болѣе близкое къ дѣйствительности представленіе объ эволюціи эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги, изъ году въ годъ, въ 4 хъ лѣтіе 1906—1909 годовъ—по-

лучимъ, если дѣйствительный эксплоатаціонный коэффиціентъ (строка (**127**)) мы замѣнимъ:

1) поверстной суммой расходовъ не зависящихъ отъ движенія, въ рубляхъ:

17.745 . . . 8.830 . . . 8.820 . . . 8.071 . . . . . (**110**)

и 2) отношеніемъ расходовъ зависящихъ отъ движенія къ валовому доходу, что получается раздѣляя строку (**109**) на строку (**115**):

1.17 . . . 1.06 . . . 0.93 . . . 0.78 . . . . . (**128**)

Изъ этой строки (**128**) усматривается, что ухудшеніе въ 1908 году, бросающееся въ глаза при разсмотрѣніи строки (**127**), объясняется, и должно быть объяснено, исключительно лишь уменьшеніемъ размѣровъ движенія.

Установивъ не только наличіе улучшенія хозяйственности Забайкальской желѣзной дороги, но и размѣры постепеннаго изъ года въ годъ улучшенія этой хозяйственности, опредѣляемые строками (**110**) и (**128**), интересно попытаться выяснить, въ какой мѣрѣ это улучшеніе хозяйственности Забайкальской желѣзной дороги отвѣчаетъ общему улучшенію хозяйственности всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за тотъ же 4-хъ лѣтній періодъ 1906—1909 годовъ.

Всѣ расходы всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ составляли въ тысячахъ рублей*):

466.624 . . 480.890 . . 465.040 . . 438.517 . . . . (**129**)

при эксплоатаціонной длинѣ въ верстахъ:

39.320 . . . 40.965 . . . 41.283 . . . 41.335 . . . . (**130**)

при движеніи въ 100 поѣздо-верстъ:

2.741.230 . 2.823.940. . 2.851.540 . 2.743.580 . . . . (**131**)

и въ 10.000 осе-верстъ вагонныхъ общихъ:

1.483.410 . 1.524.575. . 1.551.010 . 1.507.652 . . . . (**132**)

*) Данныя взяты изъ ежемѣсячно публикуемыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія результатовъ эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. За 1909 годъ оттуда-же взяты удвоенныя свѣдѣнія за $^1/_2$ года.

всѣ расходы всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ составляли:
на версту сѣти въ рубляхъ:

11.864 . . . 11,740 . . . 11.265 . . . 10,604 . . (133)

на 100 поѣздо-верстъ въ рубляхъ:

170 . . . . 170 . . . . 163 . . . . 160 . . . (134)

и на 10.000 вагоно-осе-верстъ общихъ въ рубляхъ:

315 . . . . 315 . . . . 300 . . . . 291 . . . (135)

Изъ строки (133) усматриваемъ, что на сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, не устанавливая, въ какой мѣрѣ въ зависимости отъ размѣровъ движенія,—поверстные расходы изъ году въ годъ уменьшались.

Строки (134) и (135) указываютъ на пониженія изъ году въ годъ также и единичной (на 100 поѣздо-верстъ) стоимости перевозокъ на сѣти.

Сравнивая строки (105), (106) и (107) съ соотвѣтственными же строками (133), (134) и (135) всей сѣти, получимъ строки (136), (137) и (138), указывающія сколько процентовъ по отношеніи расходовъ по всей сѣти составляли расходы Забайкальской желѣзной дороги, именно:
расходы на версту дороги:

230% . . . 134% . . . 123% . . . 116% . . . . (136)

расходы на 100 поѣздо-верстъ:

254% . . . 250% . . . 195% . . . 205% . . . . (137)

расходы на 10,000 осе-верстъ:

265% . . . 208% . . . 240% . . . 252% . . . . (138)

Пониженіе процентовъ расхода (136) конечно зависитъ и отъ пониженія размѣровъ движенія, но пониженіе процентовъ расхода (137) и (138), обозначая улучшеніе хозяйственности Забайкальской желѣзной дороги указываетъ, что Забайкальская желѣзная дорога въ улучшеніи хозяйственности не только не отставала отъ всей сѣти, но шла болѣе ускореннымъ темпомъ, чѣмъ вся сѣть, чего, конечно, слѣдовало ожидать, принимая во

вниманіе, что Забайкальская желѣзная дорога по своимъ отрицательнымъ результатамъ эксплоатаціи къ началу четырехлѣтняго періода 1906—1909 годовъ рѣзко отличалась отъ результатовъ эксплоатаціи всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Но строки (136), (137) и (138) давали-бы близкую къ дѣйствительности картину, если-бы движеніе на Забайкальской желѣзной дорогѣ подвергалось-бы тѣмъ же измѣненіямъ, какъ и движеніе на всей сѣти.

Къ сожалѣнію, движеніе на Забайкальской желѣзной дорогѣ падало изъ году въ годъ исключительно быстрымъ темпомъ. что видно изъ строки (139), показывающей сколько процентовъ отъ поѣздо-верстъ всей сѣти (строка (131)) составляетъ число поѣздо-верстъ Забайкальской желѣзной дороги (строка (103)):

3,9% . . 2,9% . . 2,6% . . 2,3% . . . . . (139)

Такое постоянное паденіе размѣровъ движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ сравнительно съ довольно однообразнымъ размѣромъ движеній по сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (строка (131)), конечно ставитъ Забайкальскую желѣзную дорогу по расходамъ въ неблагопріятное условіе сравнительно со всей сѣтью желѣзныхъ дорогъ, и должно неблагопріятно для Забайкальской желѣзной дороги отразиться на строкахъ (136),(137) и (138). Строки эти, указывая на постоянное улучшеніе хозяйственности Забайкальской желѣзной дороги по отношенію ко всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, не даютъ возможности учесть вредное вліяніе пониженія движенія на Забайкальской желѣзной дорогѣ.

Для того, чтобы учесть степень ежегоднаго, изъ году въ годъ, улучшенія хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской жел. дороги по возможности внѣ измѣненій размѣровъ движенія слѣдуетъ учесть разницу плотности движенія на Забайкальской желѣзной дорогѣ и на сѣти.

Годовое количество поѣздовъ на одну версту дороги составляетъ: для Забайкальской желѣзной дороги (дѣля строку (**103**) на строку (**102**)):

6.335 . . . 4.925 . . . 4.370 . . . 3.741 поѣздовъ. (**140**)

а для всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (дѣля строку (**131**) на строку (**130**)):

6.972 . . . 6.894 . . . 6.910 . . . 6.634 поѣздовъ. (**141**)

то-есть количество поѣздовъ на версту Забайкальской жел дороги отъ количества поѣздовъ на версту всей сѣти составляло:

91% . . . 71% . . . 63% . . . 56% . . . (**142**)

Если, какъ изложено было выше, уменьшеніе размѣровъ движенія на Забайкальской желѣзной дорогѣ лишало возможности дѣлать выводы объ эволюціи хозяйственности эксплоатаціи ея изъ сравненія по годамъ всѣхъ расходовъ, то и при сравненіи всѣхъ расходовъ Забайкальской желѣзной дороги съ расходами сѣти также нельзя сдѣлать заключенія о степени хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги по отношенію къ хозяйственности эксплоатаціи всей сѣти въ виду совершенно различныхъ годовыхъ размѣровъ движенія. Забайкальская желѣзная дорога, при болѣе быстромъ пониженіи размѣровъ движенія, оказывается въ болѣе невыгодныхъ условіяхъ при опредѣленіи стоимости поѣздо-верстъ и осе-верстъ, такъ какъ при пониженіи размѣровъ движенія расходы, не зависящіе отъ движенія, ложатся на эксплоатаціонный коэффиціентъ большимъ накладнымъ расходомъ.

Для сравненія эволюціи расходовъ по годамъ Забайкальской желѣзной дороги и всей сѣти, надо сравнивать не дѣйствительные расходы Забайкальской желѣзной дороги, а тѣ фиктивные, которые получились-бы, если-бы плотность движенія на Забайкальской желѣзной дорогѣ выражалась-бы не строкою (**140**), а строкою (**141**), то-есть равнялась-бы плотности движенія по сѣти.

Дѣля для этого строку (**109**) на строку (**142**) мы получили бы, что расходы, зависящіе отъ движенія, составили-бы въ тысячахъ рублей:

17.647. . . 16.725. . . 13.427. . . 12.766. . . . (**143**)

Присоединяя сюда расходы, не зависящіе отъ движенія (строка (**108**)), получаемъ исправленную на равную съ сѣтью плотность движенія (строка (**101**)) для Забайкальской желѣзной дороги, строку (**144**) выражающую всѣ расходы Забайкальской желѣзной дороги въ тысячахъ рублей:

47.441. . . 31.621. . . 28.307. . . 26.455. . . . (**144**)

Поверстный расходъ составилъ-бы:

28.255 . . . 18.744. . . 16.780. . . 15.598. . . . (**145**)

Число ста-поѣздо-верстъ опредѣлялось-бы, раздѣливъ строку (**103**) на строку (**142**):

116.886 . . 117.010 . . 116.964 . . 113.309. . . . (**146**)

Весь расходъ на 100 поѣздо-верстъ составилъ-бы, дѣля (**144**) на (**146**):

406 . . . . 270 . . . . 242 . . . . 233 . . . . (**147**)

Если строки (**105** и (**106**), выражающія дѣйствительные расходы Забайкальской желѣзной дороги на версту на 100 поѣздо-верстъ, давали до нѣкоторой степени возможность дѣлать сравненіе годовыхъ результатовъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги-одинъ съ другимъ, при чемъ вліяніе колебаній движенія учтено въ строкахъ (**110**) и (**111**), то сравненіе одногодныхъ результатовъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги съ такими же результатами всей сѣти слѣдуетъ дѣлать, сопоставляя строки всей сѣти (**133**) и (**134**) не со строками (**105**) и (**106**), а со строками (**145**) и (**147**); при чемъ этимъ самымъ при сравненіи исключено вліяніе разницы размѣровъ движенія.

Дѣля (**145**) на (**133**) и (**147**) на (**134**), получаемъ строки:

238% . . . 160% . . . 150% . . . 147% . . . (**148**)

239% . . . 159% . . . 148% . . . 146% . . . (**149**)

БИБЛИОТЕКА
Белорусского
института инженеров
железнодорожного
транспорта

Строка (**148**) является исправленіемъ строки (**136**) и показываетъ отношенія всѣхъ поверстныхъ расходовъ Забайкальской желѣзной дороги ко всѣмъ поверстнымъ расходамъ всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, при предположеніи, что размѣры движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ не отличаются отъ размѣровъ движенія по всей сѣти.

Пониженіе процентовъ въ строкѣ (**148**) указываетъ, что Забайкальская желѣзная дорога, не только не отстаетъ отъ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ улучшеніи хозяйственности эксплоатаціи, но успѣшно стремится сравниться съ сѣтью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Если вспомнить, что стоимость, какъ рабочей силы, такъ и матеріаловъ по мѣстнымъ условіямъ опредѣляется, по крайней мѣрѣ, процентовъ на 30—35 выше, чѣмъ стоимость на сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ*), и что пока не во власти Управленія желѣзной дороги понизить теперь же стоимость, надо признать, что хозяйственная сторона эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги по результатамъ своимъ сравнялась съ результатами эксплоатаціи всей сѣти, на что указываетъ коэффиціентъ 133% за 1909 годъ въ строкѣ (**148**).

То же можно сказать и про строку (**149**).

Забайкальская желѣзная дорога по результатамъ своего дефицита, занимаетъ первое мѣсто въ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и потому она является главной виновницей пониженій чистаго остатка отъ эксплоатаціи сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

---

*) Журналъ комиссіи при Управленіи жел дор. изъ представителей Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контроля по разсмотрѣнію проекта исчисленія доходовъ и смѣты расходовъ Заб жел. дор. за 2-ое полугодіе 1900 года гласитъ: „принимая во вниманіе отдаленность края отъ Европейской Россіи, неблагопріятныя его жизненныя условія, а также дороговизну предметовъ первой необходимости, оклады старшихъ и среднихъ служащихъ увеличены на 10—20%, младшихъ на 30—50% и мастеровыхъ, рабочихъ и сторожей на 50—100% противъ окладовъ Западно-Сибирской жел. дор.“

И дѣйствительно чистые остатки отъ эксплоатаціи сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ тысячахъ рубляхъ:

92.080 . . .109.013 . . .113.327 . . . 99.531 . . (**150**)

обратились-бы въ:

124.260 . . .124.632. . . 127.592 . . .111.231 . . (**151**)

если-бы не существовало эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги съ ея дефицитами, выраженными въ строкѣ (**120**).

Дефициты Забайкальской желѣзной дороги понижаютъ общую чистую выручку всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (дѣля) (**120**) на (**151**) на:

26% . . . 12½% . . . 11% . . 10½% . . . (**152**)

то-есть вредное вліяніе дефицитовъ Забайкальской желѣзной дороги на доходность сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ уменьшилось въ два съ половиною раза.

Дѣйствительные дефициты Забайкальской желѣзной дороги показаны въ строкѣ (**120**) въ тысячахъ рублей:

32.180 . . . 15.619 . . . 14.265 . . 11.700 . . . (**120**)

При допущеніи, что на Забайкальской желѣзной дорогѣ движеніе по плотности равнялось-бы движенію по всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то-есть, что число поѣздо-верстъ выражалось-бы строкою (**146**), а не (**103**), валовой доходъ дороги, при доходности 100 поѣздо-версты:

129 р. . . . 134 р. . . . 125 р. . . . 144 р. . . . (**117**)

выразился-бы въ тысячахъ рублей:

15.078 . . .15.679 . . .14.821 . . .16.316. . . . (**153**)

что дало-бы на версту дороги:

8.920 р. . . 9.283 р. . . 8.775 р. . . 9.620 р.. . . (**154**)

При этомъ дефицитъ дороги былъ-бы на версту дороги (**145**)—(**154**):

19.325 р. . . 9.461 р. . . 8.005 р. . . 5.978 р.. . . (**155**)

и на 100 поѣздо-верстъ (**147**)—(**117**):

277 р. . . . 136 р. . . . 117 р. . . . .89 р. . . . (**156**)

Расходы при этомъ выразились-бы въ тысячахъ рублей:

47.441 . . .31.621 . . .28.307 . . .26.455. . . . (144)

и дефицитъ дороги былъ-бы:

32.362 . . .15.942 . . .13.486 . . .10.139. . . . (157)

Сравнивая съ дѣйствительнымъ дефицитомъ:

32.180 . . .15.619 . . .14.265 . . .11.700. . . . (120)

видимъ, что въ предположеніи увеличенія движенія дефицитъ первыхъ двухъ годовъ увеличился-бы, а послѣднихъ двухъ уменьшился-бы, а именно, въ тысячахъ рублей, на:

—183 . . . —323 . . . +779 . . + 1.561. . . . (158)

Выводъ, показывающій, что съ 1908 года увеличеніе размѣровъ движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ становится выгоднымъ для казны, уменьшая приплаты казны. На обстоятельство это уже указывалось выше. Эксплоатаціонный коэффиціентъ дороги выразился-бы, дѣля (144) на (153):

3.17 . . . 2.02 . . . 1.91 . . . 1.62 . . . . . (159)

тогда какъ дѣйствительный эксплоатаціонный коэффиціентъ Забайкальской желѣзной дороги образуетъ рядъ:

3.35 . . . 2.40 . . . 2.55 . . . 2.28 . . . . . (127)

Особенно неблагопріятно паденіе размѣровъ движенія отразилось, какъ видно на 1908 годъ, нарушивъ даже непрерывность уменьшенія коэффиціентовъ въ строкѣ (127). Непрерывность паденія коэффиціентовъ въ ряду (159) указываетъ, что увеличеніе дѣйствительнаго эксплоатаціоннаго коэффиціента въ 1908 году противъ 1907 года въ ряду (127) не можетъ быть объясняемо ухудшеніемъ хозяйственности дороги въ 1908 году противъ 1907 года.

Для сравненія приведеннаго на уравненную съ сѣтью плотность движенія, эксплоатаціоннаго коэффиціента Забайкальской желѣзной дороги (159) съ эксплоатаціоннымъ коэффиціентомъ всей сѣти, опредѣлимъ послѣдній, раздѣливъ (129) на (129)+(150):

0.84 . . . 0.82 . . . 0.80 . . . 0.82 . . . . . (160)

Сравнивая рядъ (**160**) эксплоатаціонныхъ коэффиціентовъ сѣти съ рядами эксплоатаціонныхъ коэффиціентовъ Забайкальской желѣзной дороги: (**127**) — дѣйствительныхъ эксплоатаціонныхъ коэффиціентовъ и (**159**)--условныхъ эксплоатаціонныхъ коэффиціентовъ, исправленныхъ на плотность движенія, предполагаемую на Забайкальской желѣзной дорогѣ равной средней плотности движенія на всей сѣти, видимъ, что рядъ (**159**) для Забайкальской желѣзной дороги болѣе благопріятенъ, чѣмъ рядъ (**127**) и слѣдовательно менѣе плотное движеніе на Забайкальской желѣзной дорогѣ по сравненію со всей сѣтью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ является одной изъ причинъ, по которой дѣйствительный эксплоатаціонный коэффиціентъ Забайкальской желѣзной дороги (**127**) такъ неблагопріятно для нея отличается отъ дѣйствительнаго эксплоатаціоннаго коэффиціента всей сѣти (**160**).

Но и сравненіе эксплоатаціонныхъ коэффиціентовъ (**159**) и (**160**) не можетъ еще дать основанія дѣлать параллельныя сравненія хозяйственности Забайкальской желѣзной дороги съ хозяйственностью всей сѣти, такъ какъ ряды (**159**) и (**160**) опредѣлены далеко не при одинаковыхъ условіяхъ стоимости труда, матеріаловъ и, наконецъ, валовыхъ доходовъ.

Если уцѣнить вліяніе на расходы Забайкальской желѣзной дороги исключительной дороговизны труда и матеріаловъ, и допустить, что въ среднемъ расходы сѣти должны быть на 25% дешевле расходовъ Забайкальской желѣзной дороги, то расходы Забайкальской желѣзной дороги должны быть подсчитаны уменьшенными хотя-бы на 25% и ряды (**145**) и (**147**) составили-бы: всѣ расходы на версту дороги:

21.190 . . .14.058 . . .12.585 . .11.699. . . . (**161**)

и всѣ расходы на 100 поѣздо-верстъ:

305 . . . . 203 . . . . 182 . . . . 175. . . . (**162**)

Такая поправка, уменьшая въ эксплоатаціонномъ коэффиціентѣ числителя на 25%, уменьшила-бы на 25% и самые

эксплоатаціонные коэффиціенты; при чемъ рядъ (159) обратился-бы въ рядъ:

2.38 . . . .1.52 . . . .1.43 . . . .1.22. . . . (163)

Но и этотъ рядъ (163) по сравненію съ рядомъ (160) не можетъ еще быть показателемъ эволюціи хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги по сравненію съ сѣтью, такъ какъ знаменатели дробей, выражающихъ эксплоатаціонный коэффиціентъ (отношеніе расходовъ къ доходамъ) далеко не равны для Забайкальской желѣзной дороги и для всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Именно: при валовомъ доходѣ дорогъ всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ тысячахъ рублей:

558.704 . . 589.903 . . 578.367 . . 538.048. . . . (164)

валовой доходъ на версту сѣти, дѣля (164) на (130), составляетъ въ рубляхъ:

14.200 . . .14.400 . . .14.009 . . .13.010. . . . (165)

валовой доходъ на 100 поѣздо-верстъ сѣти, дѣля (164) на (131), составляетъ въ рубляхъ:

204 . . . . 209 . . . . 203 . . . . 196. . . . (166)

Сравнивая рядъ (166) соотвѣтственно съ рядомъ (117) мы видимъ, что дѣйствительные сборы всей сѣти на 100 поѣздо-верстъ превышаютъ дѣйствительные сборы Забайкальской желѣзной дороги на тѣ же 100 поѣздо-верстъ въ отношеніи, дѣля (166) на (117):

1.58 . . . .1.56 . . . .1.62 . . . .1.36. . . . (167)

Въ слѣдующихъ главахъ будутъ разслѣдованы болѣе детально причины этого явленія. Главныя причины не зависятъ отъ хозяйственности дороги и заключаются въ паденіи размѣровъ перевозокъ, а также въ преобладаніи на Забайкальской желѣзной дорогѣ по сравненію съ сѣтью перевозокъ низкаго тарифа.

Для сравненія хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги съ хозяйственностью эксплоатаціи всей сѣти

необходимо ввести въ эксплоатаціонный коэффиціентъ и эту поправку; для чего при опредѣленіи условнаго эксплоатаціоннаго коэффиціента Забайкальской жел. дороги, въ предположеніи:

а) уравненія плотности ея движенія до плотности движенія по всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

б) пониженія стоимости матеріаловъ и рабочей силы на 25% до стоимости матеріаловъ и рабочей силы на всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и

в) уравненія валового дохода на дорогѣ съ поѣздо-версты до валового дохода всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ поѣздо-версты:

слѣдуетъ, рядъ (**117**) замѣнить рядомъ (**166**) и окончательный условный эксплоатаціонный коэффиціентъ Забайкальской желѣзной дороги получится, раздѣляя (**162**) на (**166**):

1.49 . . . 0.98 . . . 0.90 . . . 0.89. . . . . (**168**)

Сравненіе ряда (**168**) съ (**160**):

0.84 . . . 0.82 . . . 0.82 . . . 0.82. . . . . (**160**)

даетъ для Забайкальской желѣзной дороги слѣдующее отношеніе, дѣля (**168**) на (**160**):

1.77 . . . 1.20 . . . 1.12 . . . 1.08. . . . . (**169**)

показывающее, что въ зависимости только отъ качества хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги результаты эксплоатаціи ея въ началѣ 4-хъ лѣтняго періода—1906—1909 годовъ—были бы въ 1,77 разъ хуже результатовъ эксплоатаціи всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за тотъ же годъ и выравнялись-бы къ концу разсматриваемаго періода съ результатами эксплоатаціи сѣти, т. е. въ 1909 г. хозяйственность эксплоатаціи Забайкальской ж. д. стоитъ на одной высотѣ съ хозяйственностью эксплоатаціи сѣти.

Сравнивая ряды (168) и (127) эксплоатаціонныхъ коэффиціентовъ Забайкальской желѣзной дороги—дѣйствительныхъ и уравненныхъ въ отношеніи:

а) плотности движенія,

б) стоимости труда и матеріаловъ и

в) тарифныхъ качествъ перевозимыхъ грузовъ со всей сѣтью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ получимъ, раздѣляя (168) на (127), рядъ:

44% . . . 41% . . . 35% . . . 39% . . . . (170)

указывающій, что остальные, до 100%:

56% . . . 59% . . . 65% . . . 61% . . . . (171)

въ среднемъ около 60% дѣйствительныхъ эксплоатаціонныхъ коэффиціентовъ Забайкальской жел. дороги зависятъ отъ особыхъ исключительныхъ, вышеперечисленныхъ условій, отъ которыхъ свободна въ общемъ сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Чтобы еще нагляднѣе выразить неблагопріятное на результаты эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги вліяніе этихъ условій, позволю себѣ подсчитать, во что выразились бы дефициты Забайкальской желѣзной дороги въ предположеніи уравненія съ сѣтью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ трехъ вышеуказанныхъ элементахъ эксплоатаціи.

Вычитая (133) изъ (165), получимъ чистый доходъ всей сѣти на версту дороги:

. . + 2.336 . . + 2.660 . . + 2.744 . . + 2.406 . . (172)

Дѣлая тоже съ (161) и (165), получимъ для уравненной Забайкальской желѣзной дороги на версту дороги—дефициты въ 1906 году и чистый доходъ въ 1907—1909 годахъ:

— 6.990. . . + 342 . . + 1.424 . . + 1.311 . . (173)

Подобный же результатъ получится на 100 поѣздо-верстъ, сравнивая (134) съ (166) для всей сѣти и (162) съ (166) для уравненной Забайкальской желѣзной дороги, именно для сѣти:

+ 34 . . . + 39 . . . + 39 . . . + 36. . . . (174)

и для „уравненной“ Забайкальской желѣзной дороги:

$$-101 \ldots + 6 \ldots + 21 \ldots + 21 \ldots \quad (175)$$

Раздѣливъ рядъ (175) на (174), получимъ:

$$-3.00 \ldots + 0.15 \ldots + 0.54 \ldots + 0.58 \ldots \quad (177)$$

Изъ рядовъ (173) и (175) усматривается, что въ случаѣ „уравненія“ Забайкальской желѣзной дороги съ сѣтью въ условіяхъ, отъ управленія Забайкальской желѣзной дороги независящихъ, Забайкальская желѣзная дорога съ 1907 года давала бы постепенно увеличивающійся чистый остатокъ, а не дефицитъ.

Рядъ (177) указываетъ прогрессивный ростъ такого дохода. Тогда какъ въ 1906 году дефицитъ управленія Забайкальской желѣзной дороги почти въ три раза превосходилъ-бы чистый доходъ сѣти, и слѣдовательно давалъ-бы почти въ 4 раза худшіе результаты; съ 1907 года „уравненіе“ Забайкальской желѣзной дороги давало бы чистый доходъ, догоняя въ своихъ результатахъ,—а слѣдовательно и въ своей хозяйственности—всю сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Резюмируя все вышеизложенное, надо придти къ заключенію:

1) что по взаимномъ сравненіи дѣйствительныхъ годовыхъ результатовъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги за періодъ 1906—1909 годовъ усматривается изъ году въ годъ улучшеніе результатовъ эксплоатаціи, не смотря на понижающіеся изъ году въ годъ размѣры движенія;

2) что по сравненіи результатовъ эксплоатаціи за періодъ 1906—1909 годовъ Забайкальской желѣзной дороги и всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ оказывается, что на результаты эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги оказываютъ неблагопріятное въ сравненіи со всей сѣтью вліяніе:

а) меньшая плотность движенія,

б) бо́льшая стоимость труда и матеріаловъ, и

в) бо́льшее чѣмъ на всей сѣти процентное отношеніе ко всѣмъ перевозкамъ количества перевозокъ дешеваго тарифа, ко всѣмъ перевозкамъ, и

3) наконецъ, что эксплоатаціонная хозяйственность Забайкальской желѣзной дороги, давшая въ 1906 году результаты весьма неблагопріятные, какъ сами по себѣ, такъ и по сравненію съ результатами всей сѣти, неуклонно эволюціонируя въ теченіе всего разсматриваемаго періода, къ концу 1909 года оказалась на одинаковой высотѣ съ хозяйственностью всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Дальнѣйшее обслѣдованіе имѣетъ цѣлью детально прослѣдить какъ тѣ мѣропріятія, которыя даютъ возможность управленію Забайкальской желѣзной дороги убѣжденно утверждать, что эксплоатація Забайкальской желѣзной дороги, поставлена нынѣ нисколько не хуже эксплоатаціи всей сѣти и тѣмъ освободить управленіе Забайкальской желѣзной дороги отъ упрековъ за то исключительное, инкриминируемое дорогѣ положеніе, въ которомъ она, благодаря дефицитамъ, находится и нынѣ, не говоря уже о 1906 годѣ, такъ равно прослѣдить и тѣ мѣропріятія, которыя надлежитъ сдѣлать, чтобы реально улучшить конечные результаты эксплоатаціи дороги, нынѣ всетаки дающіе дефицитъ до $9^1/_2$ милліоновъ рублей.

Изъ детальнаго разсмотрѣнія и изученія помѣсячныхъ результатовъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги за 1909 годъ хотя и можно придти къ заключенію, что возможно ожидать нѣкотораго дальнѣйшаго улучшенія результатовъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги вслѣдствіе возможности нѣкотораго дальнѣйшаго улучшенія хозяйственности эксплоатаціи по скольку это зависитъ отъ управленія дороги, но одни внутреннія мѣропріятія управленія дороги не выведутъ Забайкальскую дорогу изъ дефицитовъ, пока капитально не улучшатся общія условія эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги.

Детальному разсмотрѣнію этихъ условій и возможныхъ для благопріятнаго измѣненія мѣропріятій—посвящены слѣдующія главы.

Сравнивая дѣйствительные: расходы (**101**), доходы (**115**) и дефициты (**120**) Забайкальской желѣзной дороги со смѣтными предположеніями для расходовъ:

40.865 . . 17.118 . . 20.937 . . 22.063 . . . . (**178**)

для доходовъ:

5.054 . . 7.492 . . 8.800 . . 10.785 . . . . (**179**)

и для дефицитовъ:

35.811 . . 9.626 . . 12.137 . . 11.278 . . . . (**180**)

мы видимъ, что дѣйствительность относится къ смѣтнымъ предположеніямъ, какъ:

для расходовъ:

1. 12 . . 1. 56 . . 1. 12 . . 0. 94 . . . . (**181**)

для доходовъ:

2. 71 . . 1. 49 . . 1. 04 . . 0. 85 . . . . (**182**)

для дефицитовъ:

0. 90 . . 1. 62 . . 1. 18 . . 1. 04 . . . . (**183**)

Полная измѣнчивость этихъ кривыхъ, какъ на единственный возможный выводъ указываетъ на полное несоотвѣтствіе смѣтныхъ предположеній съ дѣйствительностью. Никакой критики не выдерживаетъ смѣта 1906 года, когда при вышедоказанной наихудшей за все четырехлѣтіе хозяйственности дороги, получились смѣтныя сбереженія, тогда какъ въ послѣдующихъ 1907 и 1908 г.г. при несомнѣнномъ улучшеніи хозяйственности дороги, получились смѣтные перерасходы, и только въ 1909 году опять получается смѣтное сбереженіе.

Столь очевидное несоотвѣтствіе смѣтныхъ назначеній Забайкальской желѣзной дороги за 1906—1909 годы объясняется:

1) тѣмъ, что смѣты за этотъ періодъ составлялись при отсутствіи отчетныхъ данныхъ за предыдущіе годы;

2) существовавшимъ до смѣты 1908 года порядкомъ составленія смѣтъ по отдѣльнымъ №№ смѣты, ариѳметическая сумма каковыхъ признавалась смѣтнымъ предположеніемъ;

3) стремленіями при утвержденіи смѣты понижать смѣтныя назначенія во что бы то ни стало.

По п. 1) надо отмѣтить: что нынѣ отсталость въ отчетности Забайкальской желѣзной дороги устранена и поэтому смѣты составляются опираясь на провѣренныя отчетныя данныя.

По п. 2) дѣло составленія и утвержденія смѣты получило значительное улучшеніе, такъ какъ смѣты составляются не по отдѣльнымъ №№, а по однороднымъ группамъ номеровъ, при чемъ составители смѣтъ въ силу этой группировки руководствуются общими, групповыми выводами, а не частными часто случайными и неправильными, вовлекающими въ отдѣльныя ошибки, въ слѣдующихъ смѣтахъ повторяемыя.

Къ сожалѣнію исчисленныя такимъ образомъ смѣтныя предположенія, подвергаясь дальнѣйшему распредѣленію, подвергались затѣмъ совершенно неосновательнымъ измѣненіямъ, именно: когда въ предѣлахъ группы отвѣтственный распорядитель смѣты распредѣлитъ утвержденные уже кредиты по №№ и распредѣлитъ ихъ, сообразуясь съ дѣйствительными потребностями, распредѣленіе это подвергалось весьма непослѣдовательной и односторонней переработкѣ.

Односторонней—потому, что всѣ стремленія направлялись въ сторону сокращенія смѣтныхъ назначеній, упуская изъ виду, что суммовые кредиты одобрены уже; непослѣдовательной—потому, что аргументомъ для необходимости пониженія кредитовъ, исчисленныхъ распорядителемъ кредита (и по группамъ уже согласованныхъ) приводились ссылки то на предыдущія данныя, при чемъ то смѣтныя, то отчетныя, то на послѣднія годовыя, опять то смѣтныя, то отчетныя, то, наконецъ, на средній выводъ изъ произвольнаго числа лѣтъ, опять таки то смѣтный, то отчетный,—лишь бы эти аргументы представляли изъ себя минимальныя цифры.

Въ результатѣ—полное несоотвѣтствіе смѣтъ съ дѣйствительною потребностью, трата времени на перечисленіе кредитовъ, на возникающую отъ сего переписку.

Совершенно хозяйственное стремленіе распорядителя кредита подогнать рамки смѣты къ картинѣ дѣйствительности не выходя изъ размѣровъ согласованнаго, и слѣдовательно обсужденнаго общаго кредита, встрѣчало противодѣйствіе въ видѣ стремленія урѣзать картину дѣйствительности по рамкамъ смѣты.

Въ результатѣ на долю распорядителя кредитовъ ложится борьба съ укоренившимся обычаемъ „разносить“ дѣйствительные расходы по отпущеннымъ кредитамъ, каковымъ обычаемъ и объясняется затруднительность составить удовлетворительную смѣту, опираясь только на средніе выводы изъ отчетовъ за предшествовавшіе года.

Въ окончательномъ результатѣ подрывъ довѣрія распорядителя кредита къ самой сути кредитовъ, что совершенно не соотвѣтствуетъ предъявляемому нынѣ къ распорядителю кредита требованію хозяйственнаго веденія дѣла.

Нынѣ, какъ это усматривается за 1909 г. въ стр. (183), дѣло составленія смѣтъ по Забайкальской ж. д. значительно приближено къ дѣйствительности: эксплоатація 1909 г., давая сбереженіе противъ эксплоатаціи 1908 г. на сумму около 2.900.000 р., едва уклоняется отъ смѣтныхъ предположеній 1909 года.

Эволюціи: смѣтъ въ сторону подъема исчисляемыхъ расходовъ, а отчетовъ въ сторону сокращенія расходовъ, привели на 1909 г. къ нормальному положенію вещей.

Глава II.

Особыя условія эксплоатаціи Забайкальской ж. д.

Установленныя выше особыя обстоятельства, ставящія Забайкальскую желѣзную дорогу въ исключительныя, неблагопріятно отзывающіяся на результатахъ ея эксплоатаціи, условія, именно:

а) меньшая плотность движенія,

б) бо́льшая стоимость труда и матеріаловъ и

в) бо́льшее чѣмъ на всей сѣти процентное отношеніе перевозокъ льготныхъ тарифовъ ко всѣмъ перевозкамъ

затронуты будутъ въ дальнѣйшемъ изложеніи лишь по стольку, по скольку измѣненіе ихъ усиліями мѣстнаго управленія можетъ повліять и повліяло на хозяйственность, а слѣдовательно и на финансовые результаты эксплоатаціи дороги. Коренное улучшеніе указанныхъ условій эксплоатаціи находится въ прямой зависимости отъ коренного измѣненія быта всего края, обслуживаемаго Забайкальскою жел. дорогою.—Не касаясь здѣсь мѣръ и способовъ для разрѣшенія этого вопроса, имѣющаго государственное значеніе, нельзя не отмѣтить, что на желѣзной дорогѣ, обслуживающей край, лежитъ нравственная обязанность изучить экономическое положеніе края. Для Забайкальской желѣзной дороги это тѣмъ болѣе обязательно, что она является пока чуть не единственнымъ крупнымъ коммерческимъ, хотя и за счетъ казны, предпріятіемъ въ краѣ, не имѣющемъ ни крупныхъ промышленныхъ предпріятій, ни биржевыхъ комитетовъ, ни экономическихъ обществъ, ни другихъ какихъ либо учрежденій для изученій края. Какъ ни незначительна роль мѣстнаго управленія желѣзной дороги въ измѣненіи перечисленныхъ выше условій, тѣмъ не менѣе мѣстное управленіе желѣзной

дороги должно основательно знать экономическія условія обслуживаемаго дорогою края. Зная край въ его экономическомъ отношеніи, мѣстное управленіе дороги обязано внимательно слѣдить за возможными измѣненіями въ перевозкахъ и своевременными представленіями давать возможность высшимъ учрежденіямъ привлекать на дорогу грузы и пассажировъ, поднимая тѣмъ и финансовые результаты эксплоатаціи и давая матеріалъ для мѣръ по улучшенію быта всего края. Для возможности исполненія сего въ распоряженіе начальника дороги должны быть предоставлены извѣстныя средства въ видѣ коммерческой агентуры. Расходы на такую агентуру находятъ себѣ полное оправданіе какъ съ узкой относительной точки зрѣнія хозяйственности данной дороги, такъ и съ широкой общегосударственной. Помимо общегосударственнаго значенія матеріалъ, собранный коммерческой агентурой, будучи использованъ непосредственно желѣзною дорогою, давалъ-бы результаты, съ избыткомъ покрывающіе затраты. Въ будущемъ-же матеріалъ этотъ могъ-бы содѣйствовать изученію края. Экономія, если бы она явилась мотивами не предоставлять начальнику дороги возможности изучать экономическое положеніе района дороги, была-бы образцомъ экономіи не хозяйственной и для казны убыточной.

Совокупность такихъ мелкихъ экономій можетъ вовлекать казну въ большіе убытки.

Въ предыдущей главѣ отмѣченъ былъ фактъ пониженія размѣровъ движенія на Забайкальской желѣзной дорогѣ въ періодъ 1906—1909 годовъ, при чемъ плотность движенія, выражаемая числомъ годового количества поѣздовъ на версту дороги, составляла:

6.335 . . . 4.925 . . . 4.370 . . . 3.741 . . . . (140)

въ томъ числѣ товарнаго и хозяйственнаго движеній:

4.065 . . . 2.972 . . . 2.437 . . . 1.750 . . . . (201)

и пассажирскаго движенія:

2.270 . . . 1.952 . . . 1.933 . . . 1.991 . . . . (202)

поѣздовъ на версту въ годъ.

Процентное отношеніе перевозокъ ко всѣмъ перевозкамъ составляло:

для товарнаго и хозяйственнаго движеній:

64% . . . 60% . . . 56% . . . 47% . . . (203)

и для пассажирскаго движенія остальные:

36% . . . 40% . . . 44% . . . 53% . . . (204)

Неблагопріятное для финансовыхъ результатовъ дороги пониженіе плотности движенія, изображаемое рядомъ (140), выяснено было въ предыдущей главѣ и учтено при опредѣленіи окончательнаго „условнаго" эксплоатаціоннаго коэффиціента Забайкальской желѣзной дороги, выраженнаго рядомъ (168).

Возрастающее на Забайкальской желѣзной дорогѣ преобладаніе въ % отношеніи пассажирскаго движенія надъ товарнымъ, выражаемое строками (203) и (204), для финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи дороги является обстоятельствомъ также неблагопріятнымъ; въ ряду (168) обстоятельство это не учтено. Для возможности выяснить причины и обстоятельства пониженія плотности движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ по сравненіи съ сѣтью, при чемъ количество поѣздовъ на версту Забайкальской дороги отъ количества поѣздовъ на сѣти составляло:

91% . . . . 71% . . . . 63% . . . . 56% . . . (142)

разсмотримъ отдѣльно грузовое и отдѣльно пассажирское движеніе.

По грузовому движенію на Забайкальской ж. д. сдѣлано всего пудо-верстъ въ сотняхъ-тысячъ:

529.547 . . 441.932 . . 304.358 . . 323.750 . . . (205)

при сборѣ въ тысячахъ рублей:

8.481 . . . 8.012 . . . 6.581 . . . 7.148 . . . . (206)

что даетъ выручку на 100.000 пудо-верстъ

дѣля (**206**) на (**205**):

16 руб. 02 коп. . . 18 р. 13 . . 21 р. 62 . . 22 р. 08. . (**207**)

По пассажирскому движенію, считая пассажира за 60 пудовъ*), сдѣлано по Забайкальской желѣзной дорогѣ всего пудо-верстъ въ сотняхъ тысячъ пудо-верстъ:

313.116 . . 403.840 . . 344.578 . . 351.000. . . . (**208**)

при сборѣ въ тысячахъ рублей:

3.670 . . . 2.380 . . . 2.565 . . . 2.364. . . . (**209**)

что даетъ выручки на 100.000 пудо-верстъ:

11 руб. 71 коп.. . 5 р. 90 . . 7 р. 45 . . . 6 р. 73 . (**210**)

Сравнивая рядъ (**210**) съ рядомъ (**207**), видимъ, что по Забайкальской желѣзной дорогѣ тарифная ставка на пудо-версту грузового движенія превосходила тарифную ставку на пудо-версту пассажирскаго въ нѣсколько разъ, именно, дѣля (**207**) на (**210**) получаемъ:

1.37 . . . 3.07 . . . 2.90 . . . 3.28. . . . . (**211**)

Если раздѣливъ (**205**) на (**208**) опредѣлить взаимное отношеніе количествъ пудо-верстъ грузового и пассажирскаго движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ:

1.69 . . . 1.09 . . . 0.89 . . . 0.92. . . . . (**212**)

и вспомнить строку (**211**) (взаимное отношеніе тарифныхъ ставокъ), то приходится сдѣлать выводъ, что взаимное отношеніе грузовыхъ и пассажирскихъ перевозокъ измѣняется на Забайкальской ж. д. въ періодъ 1906—1909 г. не въ пользу увеличенія доходности.

Если сдѣлать подобные-же подсчеты для всей сѣти, то получаемъ слѣдующее:

Перевезено по сѣти грузовыхъ пудо-верстъ въ сотняхъ тысячъ:

20.997.163 . . 22.070.080 . . 22.398.325 . . 23.273.689. . (**213**)

*) Согласно циркуляра Упр. жел. д. отъ 23 января 1909 г. № $^{1675}/_{811/16}$.

при сборѣ въ тысячахъ рублей:

404.790 . . . 425.807 . . . 425.542 . . . 419.592 . . (214)

что даетъ выручку на 100.000 пудо-верстъ:

19 руб. 28 коп. . 19.29 . . . . 19.00 . . . . 18.03 . . (215)

По пассажирскому движенію по сѣти, считая пассажира за 60 пудовъ, сдѣлано въ сотняхъ тысячъ поѣздо-верстъ:

9.005.838 . . 8.119.414 . . 8.726.427 . . 9.890.443 . . (216)

при сборѣ въ тысячахъ рублей:

87.676 . . . 94 830 . . . 102.488 . . . 97.049 . . (217)

что дастъ выручки на 100.000 пудо-верстъ:

9 руб. 74 коп. . . 11.68 . . . 11.75 . . 8.80 . . (218)

Сравнивая рядъ (215) съ (218) видимъ, что на сѣти сборъ съ пудо-версты грузового движенія превосходитъ сборъ съ пудо-версты пассажирскаго движенія въ отношеніи

1.90 . . . 1.68 . . . 1.62 . . . 2.05 . . . . . (219)

Если раздѣлить (213) на (216), то получимъ отношеніе для сѣти количествъ пудо-верстъ грузового и пассажирскаго движенія:

2.33 . . . 2.72 . . 2.57 . . . 2.35 . . . . . (220)

Цифровой матеріалъ, данный въ этой главѣ, приводитъ къ слѣдующимъ выводамъ:

1) указанное въ предыдущей главѣ уменьшеніе изъ года въ годъ плотности движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ по сравненію со всей сѣтью (стр. 142) зависитъ почти исключительно отъ уменьшенія размѣровъ грузового движенія (стр. 201) при менѣе значительно измѣняющихся размѣрахъ пассажирскаго (стр. 202);

2) какъ по Забайкальской желѣзной дорогѣ (стр. 207 и 210), такъ и по сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (стр. 215 и 218) тарифныя ставки грузового движенія превышаютъ тарифныя ставки пассажирскаго движенія;

3) при чемъ превышеніе это для Забайкальской желѣзной дороги (стр. 211) раза вполтора больше чѣмъ для сѣти (стр. 219);

4) при общемъ паденіи количества перевозокъ по Забайкальской желѣзной дорогѣ (стр. **140**) для Забайкальской желѣзной дороги паденіе это касается исключительно грузовыхъ перевозокъ, какъ это видно изъ строкъ (**205**) и (**208**). Для сѣти же особыхъ колебаній въ размѣрѣ перевозокъ не замѣчается (стр. **213** и **216**).

Паденіе количества именно болѣе доходныхъ грузовыхъ перевозокъ при неизмѣнности убыточныхъ пассажирскихъ пагубно отражается на среднихъ сборахъ дороги. По сравненію съ сѣтью невыгодность эта для Забайкальской желѣзной дороги еще усугубляется тѣмъ, что тарифныя ставки грузового движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ выше, чѣмъ по сѣти (стр. **207** и **215**), а тарифныя ставки пассажирскаго движенія (стр. **210** и **218**) на Забайкальской желѣзной дорогѣ ниже, чѣмъ на сѣти.

Выше было выведено, что съ 1908 года по Забайкальской ж. д. валовые доходы дороги покрываютъ расходы зависящіе отъ движенія. Именно, раздѣляя (**115**) на (**113**), получаемъ, что доходы на 100.000 общихъ пудо-верстъ въ тысячахъ рублей составляли:

16 р. 22 к. . 13 р. 19 к. . 14 р. 14 к. . 13 р. 56 к. . . . . (**221**)

при расходахъ, зависящихъ отъ движенія:

19 р. 06 к. . 14 р. 05 к. . 13 р. 19 к. . 10 р. 62 к. . . . . (**114**)

при чемъ разница въ пользу доходовъ была:

—2 р. 84 к. . —0 р. 86 к. . +0 р. 95 к. . +2 р. 94 к. . . . . (**222**)

на каждые сто тысячъ пудовъ всѣхъ перевозокъ.

Такимъ образомъ, чтобы покрыть дефицитъ 1909 г. въ 11.700 тысячи рублей потребовалось бы имѣть перевозокъ на $\frac{11.700.000}{2\text{ р. }94\text{ к.}} = 3.920.000$ сотенъ тысячъ пудовъ сверхъ наличныхъ 673.070, то-есть дефицитность дороги исчезла-бы, если-бы движеніе на ней примѣрно усемерилось. Такой выводъ указываетъ какъ бы на безнадежность, въ извѣстный періодъ годовъ, какихъ

либо попытокъ вывести Забайкальскую жел. дорогу изъ дефицитности.

Совсѣмъ иной выводъ получится если вліяніе роста движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ на финансовые результаты эксплоатаціи ея разсмотрѣть отдѣльно для грузового, и отдѣльно для пассажирскаго (людского) движеній.

Сравнивая строку (**114**) со строкой (**207**) для грузового движенія и со строкой (**210**) для людского движенія, мы видимъ, что для Забайкальской желѣзной дороги разница на каждые сто тысячъ пудо-верстъ въ сторону доходности была для грузового движенія:

—3 р. 04 к. . +4 р. 08 к. . +8 р. 43. к . +11 р. 46 к. . . (**223**)

и для пассажирскаго движенія:

—7 р. 35 к. . —8 р. 15 к. . —5 р. 74 к. . — 3 к. 89 к. . . (**224**)

Если же принять во вниманіе, что расходы на пассажирское движеніе не равны, а выше расходовъ на грузовое движеніе, то значеніе вывода еще увеличивается.

И такъ, пассажирское движеніе безусловно убыточно для Забайкальской желѣзной дороги, грузовое-же, начиная съ 1909 года, является доходнымъ.

Такимъ образомъ, чтобы покрыть дефицитъ 1909 года Забайкальской желѣзной дороги въ 11.700 тысячъ рублей путемъ увеличенія только грузового движенія, потребовалось бы сдѣлать:

$\frac{11.700.000}{11.73} = 1.020.000$ сотенъ тысячъ пудо-верстъ сверхъ наличныхъ 673.070.

Выводъ, осуществимость котораго уже ближе къ возможности реальнаго исполненія, чѣмъ предыдущій выводъ объ усемереніи размѣровъ всего движенія.

Но, какъ сейчасъ увидимъ, возможность уничтоженія дефицитовъ по Забайкальской желѣзной дорогѣ окажется еще реальнѣе, если подраздѣлить грузовое движеніе на движеніе по тари-

фамъ: общимъ и льготнымъ и учесть вліяніе размѣровъ того и другого на финансовые результаты эксплоатаціи дороги. Изъ общаго числа пудо-верстъ грузового движенія, приведеннаго въ строкѣ (**205**), выдѣляя грузы переселенческіе, воинскіе и всѣ служебные, какъ перевозимые по льготнымъ тарифамъ (кромѣ служебныхъ за 1909 г.), сдѣлано коммерческими грузами перевозокъ по дѣйствующимъ тарифамъ коммерческаго движенія сотенъ тысячъ пудовъ:

261.437 . . 267.543 . . 166.354 . . 294.750*) . . (**225**)

при сборѣ съ нихъ въ тысячахъ рублей:

5.138 . . . 6.535 . . . 5.091 . . . 6.882 . . (**226**)

что даетъ выручку на тысячу пудо-верстъ:

19 р. 69 к. . 24 р. 38 к. . 30 р. 67 к. . 23 р. 35 к.**) . . (**227**)

Сопоставляя съ рядомъ (**114**), видимъ, что отъ передвиженія собственно коммерческихъ грузовъ Забайкальской желѣзной дороги получается доходъ съ каждыхъ 100.000 пудо-верстъ:

+ 0.63 . . + 10.33 . . + 17.48 . . + 12.73 . . . . (**228**)

причемъ пониженіе съ 17 р. 48 к. въ 1908 г. до 12 р. 73 к. въ 1909 году объясняется вышеуказаннымъ перечисленіемъ служебныхъ перевозокъ на коммерческія перевозки по тарифнымъ ставкамъ все же низшимъ, чѣмъ среднія коммерческія тарифныя ставки.

Грузами льготныхъ тарифовъ сдѣлано всего сотенъ тысячъ пудо-верстъ:

268.110 . . 174.388 . . 138.005 . . 29.000 . . . . . (**229**)

при выручкѣ, считая въ томъ числѣ и причитающуюся безденежную въ тысячахъ рублей:

3.343 . . . 1.477 . . . 1.490 . . . 266 . . . . . (**230**)

---

*) Въ томъ числѣ 120.000 сотенъ тысячъ пудо-верстъ служебныхъ грузовъ, съ 1 января 1909 года изъятыхъ изъ числа грузовъ льготныхъ и перешедшихъ къ грузамъ общаго тарифа. Тарифныя ставки въ 1/55 или 18 р. 18 к. за сто тысячъ пудо-верстъ, введенныя съ 1 января 1909 года, обращаютъ служебныя перевозки въ доходные для дороги, тогда какъ расходъ, зависящій отъ движенія, на 100.000 пудо-верстъ общаго движенія составляетъ 10 р. 35 к. (стр. 114).

**) Выручка 1909 г. понизилась противъ 1908 г. отъ вышеуказаннаго перечисленія служебныхъ грузовъ съ группы льготныхъ къ группѣ коммерческихъ грузовъ съ 1 января 1909 г.

что даетъ на 100.000 пудо-верстъ:

12 р. 47 к. . . 7 р. 49 к. . 10 р. 80 к. . 9 р. 52 к. . . . . (231)

Сравнивая съ рядами (114) мы видѣли, что льготныя грузовыя перевозки даютъ убытокъ дорогѣ на каждыя 100.000 пудо-верстъ:

—6 р. 59 к. . . —6 р. 56 к. . . —2 р. 39 к. . . —1 р. 10 к. . (232)

Если вспомнить, что коммерческія грузовыя перевозки давали на 100.000 пудо-верстъ чистаго доходу:

+ 0.63. . + 10.33. . + 17.48 . + 12.73 . . . . . (228)

то разница въ выгодности коммерческихъ и льготныхъ грузовыхъ перевозокъ составляетъ, складывая цифры (228) съ (232):

7 р. 22 к. . 16 р. 89 к. . 19 р. 87 к. . 13 р. 83 к. . . . . (233)

При размѣрѣ льготныхъ перевозокъ въ сотняхъ тысячъ пудовъ:

268.110 . . 174.388 . . 138.005 . . 29.000 . . . . . (229)

помножая (233) на (229) получаемъ въ тысячахъ рублей:

1.936 . . . 2.945 . . . 2.742 . . . 401 . . . . . (234)

суммы, на которыя безспорно должны быть уменьшаемы дефициты дороги при опредѣленіи степени хозяйственности эксплоатаціи дороги и которыя безспорно должны быть зачислены на соотвѣтственные счета тѣхъ вѣдомствъ и учрежденій, для которыхъ произведены перевозки по льготнымъ тарифамъ. Такое перечисленіе не предполагаетъ фактическаго уничтоженія всѣхъ льготныхъ тарифовъ, напримѣръ переселенческаго и другихъ подобныхъ, по отношенію самихъ лицъ, пользующихся скидкой; но учетъ перевозокъ долженъ дѣлаться безъ какихъ-либо льготъ, разницы между льготными тарифами и общими ни въ коемъ случаѣ не должны быть относимы на счетъ желѣзной дороги. Мотивъ—требованія отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ льготнаго или даже безвозмезднаго (какъ напримѣръ почтовое вѣдомство) исполненія желѣзнодорожныхъ перевозокъ разными вѣдомствами по принципу, что „услуги каз. ж. д. не требуютъ оплаты, такъ какъ работа производится все равно для той же казны“, не выдерживаетъ

критики и является афоризмомъ, такъ какъ увеличеніе расходовъ разныхъ вѣдомствъ за счетъ увеличенія доходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ есть мѣра чисто бухгалтерская, не требующая никакихъ приплатъ отъ казны и клонящаяся только къ упорядоченію учета и къ болѣе правильному освѣщенію всего дѣла. При правильномъ же освѣщеніи дѣла менѣе шансовъ ошибиться въ подысканіи мѣръ для упорядоченія и улучшенія дѣла.

При сравненіи съ сѣтью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи вреднаго вліянія льготныхъ грузовыхъ перевозокъ на финансовые результаты эксплоатаціи Забайкальская жел. дорога стоитъ въ исключительно неблагопріятныхъ условіяхъ, именно: льготныя грузовыя перевозки составляютъ въ % отъ общихъ грузовыхъ перевозокъ,

для сѣти:

17.6% . . 15.9% . . 17.5% . . 16.1% . . . . (235)

по Забайкальской желѣзной дорогѣ:

50.6% . . 39.5% . . 45.4% . . 46.0% . . . . (236)

то-есть количество льготныхъ перевозокъ, ложащихся бременемъ на финансовые результаты эксплоатаціи дорогъ, по Забайкальской жел. дорогѣ превышаетъ то же количество льготныхъ перевозокъ по сѣти въ нѣсколько разъ, что получаемъ дѣля (236) на (235):

2.9 . . . . 2.5 . . . . 2.6 . . . . 2.9 . . . . (237)

Изъ всего вышеизложеннаго слѣдуетъ, что существеннымъ средствомъ для улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги является увеличеніе коммерческаго грузового движенія. Если же откинуть затемняющіе дѣло льготные тарифы и если всѣ перевозимые грузы учитывать какъ коммерческіе, относя льготы за счетъ вѣдомствъ-потребителей, выводъ обобщается и можетъ быть формулированъ такъ: существеннымъ средствомъ для улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги является увеличеніе грузового движенія.

Глава II.

Не располагая достаточнымъ матеріаломъ, по неимѣнію средствъ для собиранія этого матеріала, для сужденія о мѣропріятіяхъ по привлеченію грузовъ на Забайкальскую жел. дорогу, при чемъ и самыя мѣропріятія выходятъ изъ компетенціи начальника дороги, приходится ограничиться здѣсь кратким обзоромъ важнѣйшихъ грузовъ Забайкальской жел. дороги.

При сравненіи Забайкальской жел. дороги съ сѣтью обнаружилось, что тарифныя ставки грузового движенія на Забайкальской желѣзной дорогѣ выше, чѣмъ на сѣти (ряды 207 и 215); для пассажирскаго же движенія тарифныя ставки Забайкальской желѣзной дороги ниже, чѣмъ на сѣти (ряды 210 и 218).

Одна изъ причинъ этого явленія заключается въ дифференціальности тарифовъ. Благодаря отсутствію заводскихъ складовъ грузы изъ Россіи идутъ на складъ въ Иркутскъ и затѣмъ переводируются для развозки по Забайкалью, при чемъ примѣняются болѣе высокія тарифныя ставки коротких поясовъ.

Такимъ образомъ съ узкой точки зрѣнія доходности Забайкальской жел. дороги установленіе заводскихъ складовъ на Забайкальской желѣзной дорогѣ является нежелательнымъ, что конечно не рѣшаетъ вопроса о степени необходимости учрежденія въ Забайкальѣ заводскихъ складовъ въ зависимости отъ вліянія ихъ на увеличеніе торговыхъ оборотовъ и связанное съ этимъ увеличеніе размѣровъ грузового движенія по всей сѣти, быть можетъ, даже и по Забайкальской жел. дорогѣ.

Какъ разъ въ обратномъ положеніи находятся тарифныя ставки пассажирскаго движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ и по сѣти.

Все населеніе экспрессовъ и значительная часть населенія почтово-пассажирскихъ поѣздовъ оплачиваетъ перемѣщеніе по Забайкальской желѣзной дорогѣ по болѣе низкимъ тарифнымъ ставкамъ длинныхъ поясовъ.

Глава II.

Невыгодность общаго людского движенія для Забайкальской желѣзной дороги установлена выше строкой (**224**), указывающей на перерасходы по 100.000 пудо-верстъ людского движенія

—7 р. 35 к. . . —8 р. 15 к. . . —5 р. 74 к. . . —3 р. 89 к. (**224**)

Въ общемъ числѣ пудо-верстъ людского движенія, приведенномъ въ строкѣ (**208**), заключается въ сотняхъ тысячъ пудо-верстъ пассажирскаго движенія общаго тарифа:

115.662. . . 85.127. . 83.990 . . 111.000. . . . (**238**)

пассажирскаго движенія льготнаго тарифа:

197.454 . . 318.713 . 260.588 . . 240.000. . . . (**239**)

ри сборѣ съ пассажирскаго движенія въ тысячахъ рублей по общему тарифу:

1.662 . . . 1.153 . . . 1.194 . . . 1.550. . . . (**240**)

и по льготнымъ тарифамъ, считая въ томъ числѣ и безденежные доходы:

2.008 . . 1.226 . . . 1.370. . . . .814. . . . (**241**)

имѣемъ выручку на сто тысячъ пудо-верстъ въ рубляхъ по общему пассажирскому тарифу:

14 р. 37 к. . 13 р. 56 к. . 14 р. 21 к. . 13 р. 96 к. . . . . (**242**)

и по льготному пассажирскому тарифу:

10 р. 19 к. . . 3 р. 84 к. . . 5 р. 25 к. . . 3 р. 39 к . . . . (**243**)

Сравнивая эти цифры валовыхъ сборовъ съ цифрами расходовъ, зависящихъ отъ движенія на тѣ же 100.000 пудо-верстъ:

19 р. 06 к. . 14 р. 65 к. . 13 р. 19 к. . 10 р. 62 к. . . . . (**114**)

мы видимъ, что чистый убытокъ (—) или чистый доходъ (+) по пассажирскому движенію на каждые 100.000 пудо-верстъ дастъ, вычитая (**114**) изъ (**242**) и (**243**):

по коммерческому людскому тарифу:

—4 р. 69 к. —0 р. 49 к. +1 р. 02 к. +3 р. 34 к. . . . (**244**)

по льготному людскому тарифу:

—8 р. 87 к.—10 р. 21 к. —7 р. 94 к. —7 р. 23 к. . . . (**245**)

т. е. съ 1908 года перевозка классныхъ пассажировъ пере-

стала быть безусловно убыточной для Забайкальской желѣзной дороги и общая убыточность людскихъ перевозокъ, выражаемая рядомъ (224), обуславливается убыточностью лишь льготныхъ людскихъ перевозокъ, выражаемою строкой (245).

И такъ, обращаясь къ строкамъ (228), (244), (232) и (245) мы видимъ, что коммерческія перевозки, какъ грузовыя (228), такъ и людскія (244) безусловно выгодны для Забайкальской желѣзной дороги; льготныя же перевозки, какъ грузовыя (232), такъ и людскія (245), для Забайкальской желѣзной дороги убыточны, при чемъ убытокъ отъ льготныхъ людскихъ перевозокъ является рѣшающимъ въ виду исключительныхъ преобладаній количества льготныхъ людскихъ перевозокъ по сравненіи съ прочими, какъ это усматривается изъ строкъ (215), (238), (229) и (239).

Перемножая соотвѣтственно строки (228) на (225), (244) на (238), (232) на (229) и (245) на (239), мы получимъ строки, указывающія, сравнивая валовые доходы съ расходами, зависящими отъ движенія, сколько въ тысячахъ рублей Забайкальская желѣзная дорога получила доходу (+) или потеряла убытку (—).

На 100.000 пудо-верстъ:

a) коммерческаго грузового движенія:

+165 . . +2.764 . . +2.908 . . +3.732. . . . (246)

b) коммерческаго людского движенія:

—542 . . . —41 . . . +85 . . . +370. . . . (247)

c) льготнаго грузового движенія:

—1.763 . —1.144 . . . —316 . . . —32. . . . (248)

d) льготнаго людского движенія:

—1.751 . . —3.254 . . —2.069 . . —1.735. . . . (249)

Изъ чего слѣдуетъ, что на Забайкальской желѣзной дорогѣ примѣненіе льготныхъ тарифовъ ко всякаго рода перевозкамъ приноситъ чистый убытокъ, большая часть котораго падаетъ на людскія перевозки. Пагубное вліяніе льготныхъ тарифовъ на результаты эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги сдѣлается

еще нагляднѣе, если мы высчитаемъ не только чистую убыточность отъ примѣненія ихъ, сравнивая выручку отъ нихъ со средней величиною расходовъ, зависящихъ отъ движенія, но если мы посчитаемъ весь недоборъ по льготнымъ тарифамъ по сравненіи съ общими тарифами. Опредѣляя въ рубляхъ недовыручку на 100.000 пудо-верстъ по льготнымъ тарифамъ противъ коммерческихъ для грузовъ въ

—7 р. 22 к.—16 р. 89 к.—19 р. 87 к.—13 р. 83 к. . . . . (233)

а для пассажирскихъ, вычитая (242) изъ (243), въ

—4 р. 18 к. .—9 р. 72 к. . —8 р. 96 к.—10 р. 57 к. . . . . (250)

и помножая (233) на (229), а (250) на (239), получаемъ убытокъ отъ примѣненія льготныхъ тарифовъ въ тысячахъ рублей для грузового движенія:

—1.936 . . —2.945 . . —2.742 . . . —401. . . . (251)

и для пассажирскаго движенія:

—825 . . —3.098 . . —2 335 . . —2.537. . . . (252)

Сумма этихъ строкъ въ тысячахъ рублей:

—2.762 . . —6,043 . . —5,077 . . —2.938. . . . (253)

а всего 16.732 рубля—изображаетъ убытки, понесенные Забайкальской желѣзной дорогой исключительно отъ недоборовъ вслѣдствіе примѣненія льготныхъ тарифовъ.

Переходя къ разсмотрѣнію перевозки главнѣйшихъ грузовъ Забайкальской жел. дороги, приходится считаться съ тѣмъ,

1) что экономическое положеніе раіона дороги все время претерпѣваетъ сильныя потрясенія,

2) что вся перевозка по дорогѣ весьма незначительна, вслѣдствіе чего т. н. статистическій законъ „большихъ чиселъ“ въ значительной мѣрѣ теряетъ свое значеніе и амплитуда колебанія данныхъ о перевозкѣ того или иного груза не отражаетъ дѣйствительныхъ измѣненій экономической жизни раіона подъ вліяніемъ случайныхъ причинъ, въ родѣ невостребованія груза получателемъ

и вслѣдствіе этого, возвращенія его на ст. отправленія или перевозки на крупную станцію для продажи, закрытія 1—2 торгово-промышленныхъ предпріятій, оказывающихъ сильное, несоотвѣтствующее ихъ дѣйствительному значенію вліяніе на общіе выводы,

и 3) самыми крупными потребителями въ раіонѣ дороги являются: сама дорога, для своихъ хозяйственныхъ нуждъ и военное вѣдомство, для продовольствія и содержанія расквартированныхъ въ раіонѣ дороги воинскихъ чиновъ, число коихъ въ Забайкальѣ по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, превышало 50 тысячъ человѣкъ, но въ дѣйствительности было, несомнѣнно, значительно болѣе этой цифры.

При взглядѣ на коммерческую дѣятельность Забайкальской ж. д. приходится прежде всего отмѣтить, что экономическія условія мѣстности, по которой пролегаетъ Забайкальская жел. дорога, во все время ея существованія подвергались столь рѣзкимъ потрясеніямъ, зависящимъ отъ причинъ общегосударственнаго характера, что вліяніе этихъ потрясеній отражалось на дѣятельности дороги и за отчетные годы. Самая постройка дороги, являвшейся первымъ рельсовымъ путемъ восточной части Сибири, послѣдующее соединеніе этого пути съ русской сѣтью жел. дорогъ и портами Великаго океана, не могли не вызвать коренного измѣненія экономическихъ условій края. Китайскіе безпорядки, русско-японская война, вызвавшая почти полное прекращеніе по дорогѣ коммерческаго движенія и заставившая ее развить до maximum'а свою пропускную способность для перевозки войскъ и воинскихъ грузовъ, охватившая затѣмъ всю Россію смута, отразившаяся на дорогѣ полною дезорганизаціей, послѣдовавшее въ 1909 г. закрытіе порто-франко во Владивостокѣ и прекращеніе безпошлиннаго ввоза товаровъ въ Забайкальскую область, наконецъ, начавшаяся въ 1908 г. постройка Амурской жел. дороги,—всѣ эти событія, имѣвшія, притомъ, мѣсто въ теченіе менѣе чѣмъ одного десяти-

лѣтія вызвали такія потрясенія, что сравненіе экономическаго положенія тяготѣющаго къ дорогѣ раіона, а въ зависимости отъ этого и дѣятельности самой дороги, даже за два смежные годы возможно дѣлать только съ большой осторожностью. Этимъ объясняется и скудость матеріаловъ, которыми можно располагать при составленіи обзора, такъ какъ имѣющіеся печатные матеріалы по изслѣдованію Забайкальской области относятся къ прошедшему времени, главнымъ образомъ, ко времени до проведенія желѣзной дороги; желѣзная же дорога лишена была средствъ производить какія-либо серьезныя обслѣдованія края.

Забайкальская жел. дорога принадлежитъ къ числу дорогъ, не имѣющихъ преобладающаго груза, каковыми являются, напримѣръ, дороги угольныя (Екатерининская), хлѣбныя (Сызран.-Вязем. и Рязанско-Уральская) и т. п. Изъ разсмотрѣнія статистическихъ данныхъ о перевозкѣ главнѣйшаго груза дороги—хлѣбныхъ (всѣхъ видовъ и категорій)—усматривается, что отношеніе перевозки этого груза къ общему итогу перевозокъ малой скорости колебалось въ различные годы отъ 13 до 21,6%.

Другимъ отличіемъ Забайкальской жел. дороги отъ дорогъ сѣти служитъ наличіе въ раіонѣ дороги при общей слабой населенности раіона столь крупнаго центра, какъ Иркутскъ, населеніе котораго вмѣстѣ съ тяготѣющими къ нему ближайшими поселеніями (поселокъ при станціи Иннокентьевской, военный городокъ при разъѣздѣ 3044 вер.) значительно превышало въ общемъ 100.000 человѣкъ*) между тѣмъ какъ численность населенія всѣхъ остальныхъ городовъ, расположенныхъ по линіи дороги, составляла по свѣдѣніямъ обзора Забайкальской области 91321 чел., причемъ плотность населенія Забайкальской области со включеніемъ городского составляла на 1 кв. версту въ Селенгинскомъ уѣздѣ 3,3 ч., въ Нерчинскомъ уѣздѣ 2,5, въ Читинскомъ 2,0, въ Верхнеудинскомъ 2,0 человѣкъ.

*) По даннымъ обзора Иркутской губ. число жителей гор. Иркутска къ 1-му января 1908 г. составляло 91117 челов.

Вслѣдствіе этого изъ общаго количества перевозки до и отъ станціи дороги, грузооборотъ станціи Иркутскъ составлялъ:

25,4% въ 1908 г. и 32% въ 1909 г.

Къ особенностямъ дороги вслѣдствіе экономическаго положенія прилегающаго къ ней раіона, слѣдуетъ отнести также и непарность движенія по дорогѣ, при чемъ преобладающимъ является движеніе къ востоку (четное направленіе).

Наибольшее количество пудо-верстъ при передвиженіи съ востока на западъ даютъ: чай, мука пшеничная, кожа и масло конопляное; при передвиженіи съ запада на востокъ: овесъ, лѣсные матеріалы, мука пшеничная, уголь каменный, сахаръ, дрова, мука ржаная, соль, желѣзо и керосинъ.

По количеству работы перевозимыхъ пудовъ главное мѣсто на Забайкальской жел. дорогѣ представляютъ: чай, каменный уголь, мука пшеничная, овесъ, дрова и лѣсной матеріалъ.

Далѣе приводится краткій обзоръ перевозки главнѣйшихъ изъ этихъ грузовъ, касаясь этихъ перевозокъ лишь по стольку, по сколько измѣненіе размѣровъ перевозокъ ихъ отражается на эволюціи хозяйственности эксплоатаціи дороги.

Перевозка чая имѣетъ для дороги особенно важное значеніе по цѣлому ряду условій, а именно: перевозка эта совершается въ направленіи, обратномъ преобладающему грузовому движенію съ востока на западъ, что даётъ возможность улучшить утилизацію подвижного состава; до 70% этой перевозки совершается транзитомъ, то-есть совершая максимальный пробѣгъ по дорогѣ, благодаря чему въ 1908 г. число пудо-верстъ пробѣга главныхъ грузовъ въ нечетномъ направленіи превысило число пудо-верстъ пробѣга этихъ грузовъ въ четномъ направленіи.

Чая перевезено тысячъ пудовъ:

1.791 . . . 3.989 . . . 3.690 . . . 3.048 . . . (250[1])

сдѣлавшихъ сотенъ тысячъ пудо-верстъ:

18.925 . . .52.189 . . .49.661 . . .41.272 . . . (251[1])

что въ % отъ общей коммерческой грузовой работы составляетъ (см. стр. 225).

7% . . . 20% . . . 30% . . . 14% . . (252[1])

Существенное вліяніе чайныхъ перевозокъ на результаты эксплоатаціи Забайкальской жел. дороги станетъ еще очевиднѣе, если сравнить сборъ за чай въ тысячахъ рублей:

1.022 . . . 2.407 . . . 2.232 . . . 2.123 . . . . (253[1])

съ общимъ сборомъ за коммерческіе грузы:

5138 . . . 6535 . . . 5091 . . . 6882. . . . (226)

причемъ сборъ за чай въ % отъ общаго сбора составляетъ:

20% . . . 37% . . . 44% . . . 31%. . . (254)

Наиболѣе значительное вліяніе на перевозку чая по дорогѣ оказываетъ таможенная политика Россіи, которою, можно сказать и создана эта перевозка. Дѣло въ томъ, что перевозка чая изъ Китайскихъ портовъ, моремъ до Одессы или Балтійскихъ портовъ Россіи обходится значительно дешевле, чѣмъ перевозка его даже по спеціально установленнымъ табличнымъ тарифамъ Русско-Китайскаго сообщенія.

Соотвѣтствующія ставки на 1 пудъ чая, напримѣръ отъ Шанхая до Москвы составляютъ (съ допол. сб.).

Чай байхов. и плиточн.

Одесса—Москва . . . 1 р. 16 к. (Одесса—Москва М. К. В.).

Морской фрахтъ отъ Шанхая до Одессы составляетъ не болѣе 50 к.—90 к. съ пуда.

Такимъ образомъ морская перевозка Шанхай—Одесса—Москва составляетъ отъ 1 р. 66 к. до 2 р. 06 к., тогда какъ ставка Шанхай-Владивостокъ—Москва—Каз. доходитъ до 4 руб. 07 к. при слѣдованіи по Амуру и до 4 руб. 81 к. при слѣдованіи по желѣзной дорогѣ.

Разница въ пользу морской перевозки доходитъ до 3 рублей съ пуда.

Такимъ образомъ перевозка чая морскимъ путемъ обходится значительно дешевле даже при совершеніи ея на пароходахъ добровольнаго флота, съ адресованіемъ въ Одессу.

При перевозкѣ же чая изъ портовъ Китая предварительно въ Лондонъ или Гамбургъ, чай является для пароходныхъ обществъ обратнымъ грузомъ и потому фрахтъ на его перевозку еще болѣе удешевляется, такъ какъ вообще фрахтъ на иностранные порты ниже, чѣмъ на русскіе, вслѣдствіе возможности болѣе быстрой разгрузки судовъ въ иностранныхъ портахъ.

Въ цѣляхъ привлеченія чайныхъ грузовъ на желѣзную дорогу таможенная пошлина на чаи, ввозимые по азіатской границѣ, установлена въ пониженномъ, сравнительно съ установленнымъ для чаевъ, привозимыхъ по Европейской границѣ, размѣрѣ, а именно: для чая байховаго пошлина составляетъ 31 руб. 50 коп. съ пуда при ввозѣ по европейской границѣ и 25 руб. 50 коп. при ввозѣ по азіатской границѣ и для кирпичныхъ чаевъ 11 р. 25 к. при ввозѣ по европейской границѣ и 3 руб. 75 коп. при ввозѣ по азіатской границѣ. Такимъ образомъ для байховыхъ чаевъ разница въ пользу азіатской границы составляетъ 6 руб. 00 к. и для кирпичныхъ 7 руб. 50 к. Это различіе пошлины установлено первоначально для поддержанія Кяхтинской торговли и Сибирскаго извоза, падавшихъ послѣ открытія портовъ Китая для иностранныхъ судовъ и послѣ установленія правильнаго пароходнаго сообщенія ихъ съ Европой, было сохранено и по проведеніи Сибирской жел. дороги, вслѣдствіе чего дешевизна морского фрахта не могла отвлечь чайныхъ грузовъ отъ перевозки по желѣзной дорогѣ. Однако, необходимо сдѣлать оговорку, что перевозка чайныхъ грузовъ въ 1907 и 1908 годахъ производилась въ усиленныхъ размѣрахъ, такъ какъ при ожидавшейся отмѣнѣ порто-франко въ Забайкальѣ, трудно было предвидѣть содержаніе этого закона и

чаеторговцы спѣшили ввезти возможно бо́льшее количество чая какъ въ предѣлы Забайкалья, такъ и за черту таможеннаго обложенія, боясь повышенія ввозной пошлины по азіатской границѣ. Благодаря этому перевозка чая въ 1907—1908 годахъ, совпавшая къ тому же съ періодомъ возобновленія запасовъ, истощенныхъ заминкой торговли во время Японской войны, производилась въ количествѣ, превышающемъ годовую норму общаго потребленія чая въ Россіи. Въ ближайшемъ будущемъ перевозка чая по дорогѣ должна нѣсколько сократиться, что уже и наблюдалось въ 1909 году.

Что касается распредѣленія чайныхъ грузовъ въ раіонѣ дороги, то здѣсь необходимо отмѣтить къ сожалѣнію не регистрируемое статистикой различіе между чаями байховыми и кирпичными. Торговля байховымъ чаемъ находится почти исключительно въ рукахъ нѣскольскихъ крупныхъ фирмъ, которыя отправляютъ чай транзитомъ непосредственно въ свои склады Европейской Россіи для сортировки и развѣски; часть этого чая, правда ничтожная по количеству, вновь прибываетъ въ раіонъ дороги уже развѣшанной для потребленія населеніемъ.

Иную картину даетъ торговля кирпичными чаями, потребленіе которыхъ развито почти исключительно въ Сибири, у инородцевъ юго-востока Россіи и въ средней Азіи. Торговля этимъ чаемъ производится въ значительной мѣрѣ мелкими Сибирскими фирмами и Кяхтинскими чаеторговцами — китайцами. Поэтому кирпичный чай лишь въ небольшой своей части слѣдуетъ по Забайкальской жел. дорогѣ транзитомъ черезъ Сибирь, Средне-Азіатскую жел. дорогу и въ Ростовъ на Дону, а большая часть его направляется до станціи Сибирской и Забайкальской жел. дорогъ; изъ станцій послѣдней главнымъ образомъ на ст. Чита I-я, Верхнеудинскъ и Иркутскъ, при чемъ первыя двѣ распредѣляютъ поступившій чай мелкими партіями по пунктамъ потребленія, находящимся въ раіонѣ дороги, а Иркутскъ почти исключительно вывозитъ чайные

грузы на Сибирскую жел. дорогу. Необходимо отмѣтить также и ту особенность перевозки чая, что отправленіе его со станцій Верхнеудинскъ и Иркутскъ превышаетъ количество прибывшихъ на эти станціи чайныхъ грузовъ, не смотря на то, что оба города являются самыми крупными потребителями чая. Для Верхнеудинска это объясняется вліяніемъ ввоза Кяхтинскихъ чаевъ, а для Иркутска, возможно предположить, отчасти и контрабандным водвореніемъ чая въ предѣлы Иркутской губерніи, а отчасти и возможной конкурренціей гужевого сообщенія съ желѣзнодорожнымъ.

Въ виду особо важнаго значенія, въ смыслѣ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи дороги, сохраненія перевозокъ чая въ нынѣшнемъ размѣрѣ, а тѣмъ болѣе дальнѣйшаго развитія этихъ перевозокъ,—тѣмъ болѣе важнаго, что увеличеніе перевозокъ чая по Забайкальской жел. дорогѣ отразилось бы увеличеніемъ перевозокъ чая и по сѣти дорогъ, — слѣдуетъ особо внимательно отнестись къ замѣчаемому упадку перевозокъ чая (стр. **250**, **251** и **253**). Для своевременнаго принятія соотвѣтствующихъ мѣръ по привлеченію чая требуется опереться на знаніе причинъ этого упадка, каковое знаніе не можетъ быть достигнуто безъ нѣкоторыхъ затратъ.

Отсутствіе требуемыхъ знаній имѣетъ особое значеніе примѣнительно къ данному частному случаю перевозокъ чая: начиная съ 1908 г, сборъ съ чая только по Забайкальской жел. дорогѣ меньше, чѣмъ въ 1907 году: на 175 т. р. въ 1908 г. и на 109 тыс. р. въ 1909 г. Дальнѣйшее промедленіе въ изученіи причинъ этого прискорбнаго явленія и въ принятіи соотвѣтствующихъ мѣръ грозитъ многотысячными убытками не только для Забайкальской жел. дороги, но еще большими, милліонными убытками для всей сѣти. Всякій лучъ свѣта, брошенный въ эту сторону--- дорогъ и потому отказъ отъ освѣщенія всего дѣла въ видахъ сокращенія расходовъ на ничтожныя относительно суммы, лише-

ніе начальника дороги возможности споспѣшествовать улучшенію хозяйственности эксплоатаціи дороги—является мѣрой недальновидной и нехозяйственной. Начальникъ дороги, лишенный возможности и средствъ изучать причины паденія коммерческаго движенія на ввѣренной ему дорогѣ, поневолѣ вынужденъ безпомощно наблюдать изъ оконъ вагона обозы, гужемъ тянущіеся вдоль жел. дороги, даже и послѣ того, когда устранена главнѣйшая причина этого явленія, отмѣченная во вступительной рѣчи Министра: медленность передвиженій грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Каменный уголь, составляющій количественно одинъ изъ главныхъ грузовъ Забайкальской жел. дороги, перевезенъ былъ въ слѣдующемъ количествѣ пудовъ:

5.436 . . . 41.867 . . . 20.590 . . . 15.456. . . (**255**)

при чемъ сдѣлано сотенъ тысячъ пудо-верстъ:

13.395 . . . 300.837 . . . 30.162 . . . 16.716. . . (**256**)

что даетъ средній пробѣгъ въ верстахъ:

246 . . . . .719 . . . . .147 . . . . .108. . . (**257**)

Насколько пониженіе перевозокъ неблагопріятно для финансовыхъ результатовъ Забайкальской жел. дор. по отношенію пудоверстъ чайныхъ грузовъ (строки—(**250**) и (**251**)) настолько, до 1909 года, благопріятно для финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи пониженіе перевозокъ угля, такъ какъ въ большей своей части угольныя перевозки производились по тарифу служебныхъ перевозокъ, до 1909 года не покрывавшему, какъ мы видѣли выше, даже расходовъ, зависящихъ отъ движенія. Пониженіе работъ по перевозкѣ угля, на 90% въ 1908 году противъ 1907 года, достигнуто мѣропріятіями, которыя поэтому не могутъ быть названы не хозяйственными. Немного иначе обстоитъ дѣло въ 1909 году, начиная съ 1 января котораго дѣйствуютъ тарифы на служебныя перевозки въ 1/55 к. съ пудо-версты, уже покрывающіе расходы, зависящіе отъ движенія. Казалось-бы поэтому, что такое пониженіе работъ по перевозкѣ угля на 94%, то-есть до 6% отъ работъ по перевозкѣ угля по сравненіи съ 1907 г., является уже

убыточнымъ для Забайкальской жел. дороги, и что слѣдовательно мѣры, влекущія уменьшеніе перевозокъ угля по служебному тарифу въ 1909 году, являются мѣрами не хозяйственными. Но при ближайшемъ изученіи вопроса объ угольныхъ перевозкахъ оказывается, что уменьшеніе угольныхъ перевозокъ для потребности самой дороги, понижая общее количество пудо-верстъ и тѣмъ самымъ повышая накладные расходы на пудо-версту въ зависимости отъ расходовъ, независящихъ отъ движенія, повышая тѣмъ самымъ эксплоатаціонный коэффиціентъ дороги и повидимому ухудшая финансовые результаты эксплоатаціи дороги, — на самомъ дѣлѣ является выгоднымъ для казны, такъ какъ освобождаетъ казну отъ расходовъ по передвиженію угля. Если это такъ, то причинныя сему мѣропріятію дороги должны быть отнесены и за 1909 годъ къ категоріи мѣропріятій хозяйственныхъ, для казны выгодныхъ. Для выясненія этихъ обстоятельствъ обратимъ вниманіе, что уменьшеніе количества пудо-верстъ угля (стр. **256**), находится въ зависимости отъ уменьшенія и количества угля (**255**) и средняго пробѣга его (**257**). Уменьшеніе количества потребляемаго Забайкальской жел. дорогой угля объясняется увеличеніемъ тоннажа поѣздовъ, влекущаго за собой уменьшеніе поѣздо-верстъ и является синонимомъ улучшенія эксплоатаціи дороги. Очевидно хозяйственнымъ является и пониженіе средняго пробѣга угля въ 4—5 разъ, такъ какъ во столько же уменьшаются и расходы по перевозкѣ угля; хозяйственны слѣдовательно и мѣропріятія дороги, вызвавшія такое уменьшеніе среднихъ пробѣговъ угля.

Все изложенное заставляетъ нѣсколько подробнѣе остановиться на вопросѣ объ углѣ для потребностей Забайкальской жел. дороги.

Вопросъ о примѣненіи минеральнаго топлива (каменно-угольнаго) для отопленія паровозовъ Забайкальской жел. дороги возникъ въ самомъ почти началѣ ея эксплоатаціи. Съ этого времени и начинается, въ сущности говоря, исторія угольнаго вопроса, хотя крупные и регулярные заказы угля для отопленія паровозовъ начались гораздо позднѣе.

Глава II.

Исторія заказовъ угля, по имѣющимся въ настоящее время въ управленіи Забайкальской жел. дороги свѣдѣніямъ, представляется въ слѣдующемъ видѣ: заказано угля въ тысяч. пудовъ:

	Черемховскихъ копей.	Забайкальскихъ копей.	Джалайноpскихъ копей. (Маньчжурія)
Въ 1900 г.	—	—	—
„ 1901 г.	474	—	--
„ 1902 г.	3.403	—	—
„ 1903 г.	1.875	—	—
„ 1904 г.	2.300	—	67
„ 1905 г.	12.400	3.637	3.180
„ 1906 г.	27.100	12.000	—
„ 1907 г.	2.000	1.000	--
„ 1908 г.	—	10.500	—
„ 1909 г.	2.000	14.500	—

До 1905 г. вопросъ объ угольномъ отопленіи паровозовъ находился въ стадіи опытовъ и испытаній угля пробными поѣздками въ разныя времена года на разныхъ тяговыхъ участкахъ.

Такой продолжительный періодъ времени, потребовавшійся для введенія угольнаго отопленія паровозовъ, создался благодаря тѣмъ исключительнымъ условіямъ, въ которыхъ протекала за это время жизнь Забайкальской жел. дороги. Прежде всего то обстоятельство, что, едва обстроившись и только что перейдя въ эксплоатацію, дорога должна была усиленно перевозить войска для Русско-Китайской кампаніи. Эта перевозка, закончившаяся въ 1901 году, выдвинула необходимость перехода паровозовъ на уголь, такъ какъ лѣса, расположенные близъ полотна дороги, вырубались, мѣста вырубокъ (лѣсосѣки) отодвинулись въ глубину края, подвозка дровъ къ станціямъ дороги стала дороже, цѣны на дрова высоко поднялись.

Естественно, что такой вліятельный факторъ, какъ непомѣрное вздорожаніе цѣнъ на топливо и вызываемый имъ перерасходъ по эксплоатаціи дороги, не могъ не выдвинуть необходи-

мости перехода паровозовъ на каменноугольное отопленіе, вслѣдствіе чего въ періодъ 1901—1902 г., а отчасти и въ 1903 году производились испытанія угля на паровозахъ при посредствѣ пробныхъ поѣздокъ. Изъ свода испытательныхъ актовъ 1903 года усматривается, что эквивалентная величина расхода черемховскаго угля, испытаннаго на участкѣ Иркутскъ-Байкалъ и Мысовая-Петровскій заводъ на сто поѣздо-верстъ въ то время опредѣлялась 146 пудами.

Одновременно съ разработанными тогда, и уже поставлявшими въ то время уголь для нуждъ Байкальской желѣзнодорожной переправы—черемховскими копями,—испытывались угли и забайкальскіе, при чемъ, какъ это усматривается изъ того же документа, уголь копей Малиновскихъ, расположенныхъ на 262 верстѣ отъ Иркутска близъ станціи Переемная, испытанный въ 1902—1903 г., далъ эквивалентъ 218 пудовъ на сто поѣздо-верстъ. Далѣе: уголь Толбагинскихъ копей (Тарбагатайскихъ-тожъ), расположенныхъ при разъѣздѣ № 37 на 634 верстѣ отъ Иркутска, далъ такой же расходъ въ 214 пудовъ.

Но опыты эти съ наступленіемъ Русско-Японской войны должны были прекратиться, такъ какъ требовалось возить войска.

Если первая мобилизація, Русско-Китайская, только выдвинула вопросъ объ углѣ, то вторая, Русско-Японская, обострила этотъ вопросъ, сдѣлала его неотлагательно жгучимъ. Въ виду необходимости заготовки угля, было рѣшено выдать заказы на поставку угля въ 1905 году. Въ счетъ сказанныхъ выше заказовъ было принято отъ Черемховскихъ копей 12.400 тыс. пудовъ и Забайкальскихъ 3.637 тыс. пудовъ.

Вслѣдъ за этимъ, въ слѣдующемъ году, подчиняясь требованіямъ военнаго вѣдомства приготовиться къ 22 парному графику, при 8 парахъ двойной тяги, Забайкальская желѣзная дорога заказываетъ Черемховскимъ копямъ 27.000 т. п. и Забай-

кальскимъ копямъ 12.000 т. п.*). Съ этого времени начинаетъ выясняться необходимость именно въ Забайкальскомъ углѣ. такъ какъ тогда стало очевиднымъ, что возить уголь въ одномъ направленіи съ войсками—почти невозможно, тѣмъ болѣе изъ раіона чужой дороги, находясь въ данномъ случаѣ въ полной зависимости отъ нея.—Благодаря такому положенію Забайкальская желѣзная дорога не могла перевезти въ свои склады все законтрактованное количество угля и около 18 м. пудовъ должна была оставить невывезенными на копяхъ въ штабеляхъ.

Занимавшійся лѣтомъ 1905 года, по порученію г. Министра Путей Сообщенія, дѣлами, касающимися усиленія пропускной способности Сибирской и Забайкальской жел. дороги, инженеръ Пушечниковъ въ своей запискѣ о топливѣ на Забайкальской жел. дорогѣ, также подробно останавливался на этомъ вопросѣ и между прочимъ говоритъ: „заказанный, но не вывезенный съ Черемховскихъ копей уголь передать по неубыточной для Сибирской дороги цѣнѣ на эту дорогу, а если уголь этотъ настолько испортился отъ долгаго лежанія, что Сибирская жел. дорога не можетъ принять его за плату, безъ убытковъ для себя, уничтожить этотъ уголь съ принятіемъ убытковъ въ любомъ изъ этихъ двухъ случаевъ, на счетъ Забайкальской жел. дороги“.

---

*) Независимо отъ этихъ заказовъ управленіе дороги во второй половинѣ 1904 г. обратилось къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ съ просьбою о возможности пріобрѣтенія у нея Джалайнорскаго угля, вслѣдствіе чего на складѣ станціи Маньчжурія получено Джалайнорскаго угля въ слѣдующемъ количествѣ:

въ ноябрѣ и декабрѣ 1904 г.	67
и въ 1905 году	3.180
Всего	3.247 т. пудовъ.

Такимъ образомъ Управленіе дороги было поставлено лицомъ къ лицу съ чрезвычайно важнымъ обостреннымъ вопросомъ о топливѣ.

За невозможностью перевозить Черемховскій уголь съ Сибирской дороги на Забайкальскую, паровозы должны были отапливаться сырыми дровами свѣжихъ заготовокъ, дровами, горѣвшими въ топкахъ паровозовъ только съ помощью керосина и сухого каменнаго угля, когда поѣзда не только опаздывали въ пути своего слѣдованія, но останавливались между перегонами за невозможностью приготовить нужное количество пара. Въ это время сдѣлалось ясно, что заказы угля Черемховскимъ копямъ не разрѣшаютъ вопроса о топливѣ.

Приведенныя соображенія инженера Пушечникова отчасти совпали съ намѣреніями управленія Забайкальской желѣзной дороги, которое при посредствѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ передало около 8 м. пудовъ угля по 3 коп. за пудъ Сибирской желѣзной дорогѣ, а остальной уголь въ 1908 году перевезло на свои склады.

Независимо отъ заказовъ каменнаго угля Забайкальская желѣзная дорога была принуждена заготовить 343 тысячи куб. саж. дровъ 1905 году и 221 тыс. куб. саж. дровъ въ 1906 году.

Въ этотъ періодъ времени Забайкальская желѣзная дорога являлась потребительницей разнообразнѣйшихъ сортовъ топлива: съ одной стороны уголь Черемховскій, самъ по себѣ не одинаковый по своимъ качествамъ, кромѣ того угли Тарбагатайскій и Танхойскій, различныє между собою, и уголь вновь въ это время открытыхъ Холбонскихъ копей, заарендованныхъ дорогою у частнаго лица и эксплоатируемыхъ хозяйственнымъ способомъ распоряженіемъ дороги; съ другой стороны дрова разныхъ породъ, и сырыя и сухія; а это обстоятельство вызвало необходимость установленія для разныхъ родовъ топлива эквивалентовъ равныхъ 1 куб. саж. дровъ: 150 пудовъ для Черемховскаго угля и 230 пудовъ для Забайкальскихъ углей.

По окончаніи Русско-Японской войны, имѣя на остаткѣ указанные выше запасы топлива, управленіе дороги въ 1907 году новыхъ заказовъ на дрова не выдавало и только въ цѣляхъ поддержанія копей было выдано 2/м. пудовъ Черемховскимъ копямъ и 1/м. Забайкальскимъ.

Въ 1908 году не смотря на то, что на 1 января 1908 года переходилъ остатокъ дровъ въ количествѣ свыше 170 т. куб. саж. и каменнаго угля свыше 10 м. пудовъ главнымъ образомъ Черемховскаго, управленіе дороги, имѣя въ виду всю важность развитія углепромышленности Забайкалья, важность, подчеркнутую, такъ неопровержимо, опытомъ послѣдней Русско-Японской войны, сдѣлало заказъ угля копямъ Забайкальскаго раіона а именно:

Танхойскимъ . . . . . 3.500 тыс. пудов.
Тарбагатайскимъ . . . . . 4.500 тыс. „

Къ этому времени оборудовались новыя каменноугольныя предпріятія, открытыя еще въ 1905—1906 годахъ, а именно:

1) копи 1 Читинскаго Т-ва при разъѣздѣ Черновскомъ,
2) „ братьевъ Замятиныхъ „ „ „
3) „ Харамангутскія „ „ № 62
4) „ Харанорскія „ „ № 79

Всѣмъ этимъ копямъ были выданы наряды на поставку угля по 500 тысячъ пудовъ.

Такимъ образомъ, имѣя въ виду открытіе новыхъ копей съ углемъ неизслѣдованныхъ еще качествъ, явилась нужда въ опредѣленіи взаимоотношеній употребляемыхъ на дорогѣ углей между собою. Произведены были испытанія углей въ 1908 году дважды. Первый разъ испытаніе производилось съ 28 августа по 12 сентября, но результаты сихъ испытаній были аннулированы послѣдовавшими вслѣдъ за испытаніями углей со стороны углепромышленниковъ возраженіями и доносами, почему были произведены вторичныя испытанія углей, при чемъ всѣ углепромышленники были предупреждены, что никакія возраженія не будутъ приняты во вниманіе, если таковыя будутъ сдѣланы не на актѣ испытанія во время его составленія. И только благодаря такой рѣшительной мѣрѣ удалось установить эквивалентное соотношеніе углей между собою, а именно:

расходъ на 100 поѣздо-верстъ

угля	Черемховскаго	раіона	139 пудовъ
„	Танхойскаго	„	309 „
„	Тарбагатайскаго	„	175 „
„	Читинскаго Т-ва	„	215 „
„	Бр. Замятины	„	214 „
„	Харамангутскихъ	„	234 „
„	Харанорскихъ	„	271 „

Послѣдовавшимъ за этимъ испытаніемъ Холбонскаго угля установленъ эквивалентъ его въ 204 пуда.

Глава II.

На основаніи приведенныхъ выше эквивалентовъ на 1909 г. былъ сдѣланъ заказъ угля:

копямъ	Черемховскимъ . .	2.000
„	Тарбагатайскимъ .	4.000
„	I Читинскаго Т-ва	2.250
„	Бр. Замятиныхъ . .	2.250
„	Кузнеца на р. № 62-	1.000
„	„ „ „ № 79-	3.000
„	Холбонскимъ . . .	2.000
	Итого . .	16.500 тыс. пуд.

Для болѣе полнаго ознакомленія съ качествами углей Забайкальскаго района въ августѣ мѣсяцѣ п. г. управленіемъ дороги была образована комиссія при участіи всѣхъ углепромышленниковъ Забайкальскаго раіона и представителей государственнаго контроля, каковой комиссіей между прочимъ установлено, что пластъ угля Харамангутскихъ копей на разъѣздѣ № 62 прорѣзанъ тонкими прослойками глины, чрезвычайно затрудняющими отсортировку угля, почему уголь этихъ копей отличается многозольностью и для отопленія паровозовъ мало пригоденъ. На 1910 годъ предполагается этого угля не заказывать.

Кромѣ того, работой на паровозахъ, работой валовой, не единичной и болѣе или менѣе случайной, каковой являются вообще пробныя поѣздки, установлено, что уголь копей Харанорскихъ, на 79 разъѣздѣ, далъ расходъ на сто поѣздо-верстъ свыше 500 пудовъ.

По обнаруженіи этого явленія управленіе дороги немедленно приняло мѣры къ возможному огражденію дороги отъ убытковъ и обязало подпиской владѣльца Харанорскаго рудника получать разсчетъ не по договорной цѣнѣ (8 коп. за пудъ), установленной для него, имѣя въ виду эквивалентъ въ 271 пудъ, а обратно пропорціонально дѣйствительному расходу.

Нынѣ шахты на этихъ копяхъ углубились до нижнихъ слоевъ угля, расположенныхъ въ такъ называемыхъ „таликахъ“ (подъ вѣчной мерзлотой), гдѣ уголь долженъ быть по отзывамъ

лучше, но пока еще удовлетворительныхъ результатовъ поѣздки на „таломъ“ углѣ не имѣется.

Добыча каменнаго угля въ раіонѣ дороги вызвана потребностями прежде всего самой дороги, которая вслѣдствіе этого получила возможность почти прекратить покупку для своихъ нуждъ угля въ раіонѣ Сибирской жел. дороги. Эта мѣра въ свою очередь несомнѣнно послужитъ стимуломъ къ дальнѣйшему развитію углепромышленности въ раіонѣ дороги.

Параллельно съ перевозкой угля для нуждъ дороги развивается также и перевозка угля частнымъ потребителямъ, хотя развитіе этой перевозки идетъ еще весьма незначительнымъ темпомъ вслѣдствіе малочисленности въ раіонѣ дороги крупныхъ промышленныхъ предпріятій, нуждающихся въ угольномъ отопленіи, а вмѣстѣ съ тѣмъ вслѣдствіе обилія лѣсовъ въ раіонѣ дороги и дешевизнѣ поэтому дровяного топлива.

Увеличеніе потребленія Забайкальскихъ углей за счетъ уменьшенія потребленія Черемховскихъ усматривается изъ справки о количествѣ углей, пріобрѣтенныхъ въ тысячахъ пудовъ.

Забайкал. копей:

свѣдѣній нѣтъ 10,894 . . 7,126 . . 11,012 . . . . (258)

Черемхов. копей:

свѣдѣній нѣтъ 17,125 . . 9,214 . . 1,845 . . . . (259)

Изъ приведенной таблицы усматривается, что за 1907—1908 года уголь преимущественно доставляется съ линіи Сибирской желѣзной дороги, изъ копей Черемховскаго раіона; въ 1909 году почти весь уголь доставлялся копями раіона Заб. жел. дор., которыя вслѣдствіе этого значительно развили свою дѣятельность, а въ стремленіи къ дальнѣйшему расширенію, стремятся найти новые рынки сбыта.

Такъ, напримѣръ въ 1908 г. начался вывозъ угля въ Срѣтенскъ для Амурскаго пароходства; организуется сбытъ угля въ г. Читу для топки печей частныхъ лицъ. Въ виду дороговизны дровъ все это развиваетъ каменноугольную промышленность, а также имѣетъ и другую благопріятную сторону, задерживая истребленіе лѣсныхъ богатствъ края.

Глава II.

По смыслу задачи: опредѣлить хозяйственность эксплоатаціи дороги, представляется возможнымъ ограничиться приведенными здѣсь очерками чая и угля, не касаясь прочихъ коммерческихъ перевозокъ, такъ какъ въ зависимости большей или меньшей доступности для мѣстнаго управленія ж. д. принятія мѣръ къ увеличенію перевозокъ и слѣдовательно къ улучшенію хозяйственности эксплоатаціи, выводы, сдѣланные по отношенію къ чаю и къ углю, являются вполнѣ исчерпывающими тѣ выводы, которые могутъ получиться для прочихъ грузовыхъ перевозокъ.

Въ значительномъ количествѣ (около 4 мил. пуд. въ годъ), перевозились за отчетные годы воинскіе грузы; при разсмотрѣніи ихъ перевозки необходимо сдѣлать оговорку, что отнесеніе того или иного груза къ воинскому или къ коммерческому совершается въ зависимости не отъ рода перевозимаго груза, а отъ того обстоятельства, совершается ли перевозка груза распоряженіемъ поставщика, или казны. Кромѣ того, перевозка воинскихъ грузовъ лежитъ внѣ сферы экономическихъ мѣропріятій со стороны желѣзной дороги и какъ выборъ пункта назначенія воинскихъ грузовъ-мѣстъ расквартированія войскъ, избираемыхъ по соображеніямъ политическимъ и стратегическимъ, такъ и выборъ мѣстъ отправленія воинскихъ грузовъ-пунктовъ закупки провіанта, фуража и аммуниціи для воинскихъ чиновъ, зачастую совершается подъ руководствомъ не только чисто-экономическихъ и хозяйственныхъ соображеній, но также и по мотивамъ протекціонистскимъ, политическимъ и инымъ. Для примѣра достаточно указать на то обстоятельство, что цѣна пшеницы въ Маньчжуріи (Харбинѣ) значительно (до 30 коп. на пудъ) ниже, чѣмъ цѣна той же муки въ раіонѣ Сибирской дороги, и потому для интендантства было бы выгоднѣе пріобрѣтать муку въ Маньчжуріи и ввозить ее въ Забайкалье по желѣзной дорогѣ; однако закупка зерна (овса, пшеницы и ржи) производится, главнымъ образомъ въ раіонѣ Сибирской жел. дороги, закупка же ржи—въ Забайкальской

области, что объясняется, очевидно, причинами не чисто экономическаго, а скорѣе политическаго характера.

Въ теченіе года перевозка воинскихъ грузовъ распредѣлялась крайне неравномѣрно, упавъ въ апрѣлѣ 1908 года до 20 тысячъ пудовъ и поднявшись въ августѣ свыше 1.100 тысячи пудовъ. Объясняется это усиленной закупкой и перевозкой хлѣба въ осенніе мѣсяцы и ослабленіемъ ея въ весенніе и зимніе.

Такая неравномѣрность, и особенно непредвидѣнность степени неравномѣрности перевозокъ, чрезвычайно неблагопріятно отзывается на степени хозяйственности эксплоатаціи дороги.

Пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ за четырехлѣтіе измѣнялся совершенно незначительно. Существеннымъ измѣненіемъ, скорѣе въ общественномъ смыслѣ, является уничтоженіе съ 15 іюля 1909 г. одной изъ 4-хъ паръ экспрессовъ между Иркутскомъ и Европейской Россіей, послѣ чего осталось всего три пары экспрессовъ въ недѣлю для обслуживанія Сибирской магистрали до Владивостока. Изъ этихъ трехъ паръ одна пара поѣздовъ, состава международнаго общества прямого сообщенія Москва—Владивостокъ; двѣ остальныхъ пары—составовъ Китайской Восточной желѣзной дороги корреспондирующія въ Иркутскѣ съ такими же поѣздами казенныхъ составовъ, при чемъ одинъ составъ обслуживаетъ сообщеніе Москва—Владивостокъ, другой Петербургъ—Вятка—Челябинскъ—Владивостокъ. Населенность этихъ поѣздовъ далека отъ однообразія: тогда какъ международные составы слѣдуютъ по Забайкальской желѣзной дорогѣ большею частью переполненными, составы Китайской Восточной жел. дороги, корреспондирующіе съ казенными составами, идутъ настолько мало населенными, что населенность этихъ двухъ паръ поѣздовъ не достигаетъ населенности одной пары международныхъ. Объясняется это между прочимъ и главнымъ образомъ отсутствіемъ должной агентуры по населенію этихъ поѣздовъ, тогда какъ международное общество къ заботамъ о населеніи этихъ поѣздовъ привлекло всесвѣтныя агентуры Cook, Stangen и друг. Не малую роль въ обѣганіи пассажирами

казенныхъ экспрессовъ играетъ и рѣзкая разница въ комфортѣ, который получаютъ пассажиры международныхъ и казенныхъ составовъ. При оборудованіи и обслуживаніи международныхъ составовъ на первомъ планѣ стоятъ интересы и удобства пассажировъ. Globe-trotter любой національности, путешествуя въ международномъ составѣ, не испытываетъ никакихъ затрудненій оттого, что онъ передвигается по Сибири, а не какой либо иной странѣ.

Казалось бы и хозяйственнымъ, и при томъ отвѣчающимъ интересамъ и пассажировъ, и казны, вмѣсто двухъ полупорожнихъ паръ казенныхъ поѣздовъ, усиленно обжалуемыхъ и обѣгаемыхъ пассажирами, оставить на протяженіи Владивостокъ—Челябинскъ лишь одну пару поѣздовъ, оставивъ въ корреспонденціи съ этой парой существующее сообщеніе Челябинскъ—Москва и Челябинскъ—Пермь—Вятка—Петербургъ. Если при этомъ поѣзда эти будутъ обставлены не хуже международныхъ, то такая реорганизація сквозного съ Дальнимъ Востокомъ сообщенія явилась-бы безусловно идущей на встрѣчу интересамъ пассажировъ, такъ какъ для всего района на западъ отъ Челябинска число паръ поѣздовъ осталось-бы по количеству прежнее, сами-же поѣзда улучшились-бы до однообразія и слѣдовательно средства передвиженія для пассажировъ увеличились-бы, и населенность поѣздовъ стала бы болѣе равномѣрной. Для достиженія требуемаго однообразія качествъ составовъ казалось-бы наивыгоднѣйшей для казны является передача всѣхъ Сибирскихъ экспрессовъ въ одни руки международнаго общества. Возраженіе противъ уменьшенія одной пары поѣздовъ на протяженіи Иркутскъ—Владивостокъ могли-бы имѣть пассажиры со станцій и на станціяхъ Сибирской и Забайкальской жел. дорогахъ,—которые при предположенной комбинаціи, получили-бы одной парой скорыхъ поѣздовъ менѣе въ сообщеніи съ Европейской Россіей. Но на это можно возразить, во первыхъ, что число такихъ пассажировъ совершенно ничтожно по сравненію съ общимъ числомъ пассажировъ въ экспрессахъ; во вторыхъ, что при невозможности соблюсти интересы всѣхъ, интересами меньшинства слѣдуетъ пожертвовать въ интересахъ боль-

шинства; въ третьихъ, что потеря одной пары скорыхъ поѣздовъ является лишь на части восточнѣе Челябинска и, наконецъ, что вмѣсто одной населенной, а иногда и перенаселенной пары поѣздовъ и двухъ полупорожнихъ въ распоряженіи Сибири были-бы два равномѣрно населенныхъ поѣзда, изъ коихъ одинъ на Москву, другой—и на Москву—и на Петербургъ.

Населенность экспрессовъ международнаго общества и сибирскихъ по вышеизложеннымъ причинамъ весьма рѣзко отличаются другъ отъ друга. Въ то время какъ населенность экспрессовъ международнаго общества составляло въ среднемъ 81.5% въ 1908 г. и 91.5% въ 1909 г., населенность экспрессовъ сибирскихъ составляла 28% въ 1908 г. и 35% въ 1909 г. Ростъ населенностей экспрессовъ международнаго общества съ приближеніемъ къ заполненію указываетъ на необходимость въ ближайшемъ будущемъ пустить еще одинъ поѣздъ международнаго общества или равнаго съ нимъ по комфорту. Если при этомъ отмѣнить двѣ пары сибирскихъ поѣздовъ, то средняя населенность поѣздовъ, примѣнительно къ населенности 1909 года, была бы $\frac{91.5+2\times35}{2}=81\%$, т. е. довольно еще далекая отъ предѣловъ, чѣмъ на нѣкоторое время, въ зависимости отъ возможнаго рода движенія потребность пассажировъ въ экспрессахъ была бы удовлетворена.

Итакъ, предлагаемое уничтоженіе одной пары сквозныхъ поѣздовъ на Востокъ отъ Челябинска является отвѣчающимъ интересамъ большинства пассажировъ.

Съ точки-же зрѣнія интересовъ казны оно является безусловно выгоднымъ, а слѣдовательно и хозяйственнымъ, т. к. на протяженіи Владивостокъ—Челябинскъ оно дало бы сокращеніе

$$6077\times2\times52=632.008$$ поѣздо-верстъ, при чемъ на Забайкальской желѣзной дорогѣ оно дало бы сокращеніе

$$1420\times2\times52=147.680$$ поѣздо-верстъ, что дало бы соотвѣтственное сокращеніе расходовъ. Скромно расчитывая расходы Забайкальской жел. дороги на поѣздо-версту такого поѣзда

въ размѣрѣ расходовъ только зависящихъ отъ движенія и при томъ на поѣздо-версту всякаго поѣзда по Забайкальской желѣзной дорогѣ, беря при томъ минимальную цифру 11 руб. на 100 поѣздо-верстъ изъ строки (111)—получили бы сокращеніе расходовъ въ предѣлахъ одной лишь Забайкальской желѣзной дороги свыше 160 тысячъ рублей въ годъ.

Выяснивъ неблагопріятное вліяніе на результаты эксплоатаціи дороги какъ размѣровъ перевозокъ, такъ и размѣровъ примѣненія льготныхъ тарифовъ, остается сказать здѣсь о третьей категоріи особыхъ условій эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги: о дороговизнѣ матеріаловъ и рабочей силы по сравненію съ сѣтью. Усматривая главную причину дороговизны въ условіяхъ самаго района, обслуживаемаго краемъ, слѣдуетъ отмѣтить тѣмъ не менѣе, что правильно поставленный хозяйственный способъ производства работъ и заготовокъ матеріаловъ, не можетъ не отразиться на пониженіи стоимости работъ и матеріаловъ.

Не касаясь здѣсь мѣръ удешевленія матеріаловъ и рабочихъ по скольку это связано съ удешевленіемъ всего житейскаго обихода въ краѣ, отмѣчу здѣсь, что примѣненіе правильно и цѣлесообразно организованныхъ хозяйственныхъ работъ и заготовокъ явилось бы сокращеніемъ тѣхъ особыхъ условій Забайкальской желѣзной дороги по сравненію съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ, наличіе которыхъ выдвигаетъ Забайкальскую желѣзную дорогу на особо видное мѣсто по ея дифицитности, и дало бы возможность дальнѣйшаго развитія хозяйственности на дорогѣ, а слѣдовательно и дальнѣйшаго улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи дороги, но при этомъ не слѣдуетъ терять изъ виду, что цѣлесообразными могутъ почитаться только такія хозяйственныя работы, при помощи которыхъ достигается удешевленіе работъ и поставокъ безъ ухудшенія качествъ тѣхъ и другихъ. Для достиженія такого успѣха требуется особо внимательное, „не казенное“ отношеніе къ дѣлу всѣхъ участниковъ работъ, особливо иниціаторовъ и руководителей дѣла. При веденіи работъ хозяй-

ственнымъ способомъ кромѣ усиленной затраты времени, силъ, физическаго труда, большую роль играютъ и духовныя силы человѣка: смѣтливость, умѣнье пользоваться обстоятельствомъ, своевременная распорядительность, чувство соревнованія и проч., возбудить которыхъ въ человѣкѣ возможно лишь при заинтересованіи его въ порученномъ ему дѣлѣ.

Поэтому, хозяйственныя работы будутъ таковыми, т. е. хозяйственными, приносящими пользу хозяйству, поднимающими хозяйственность предпріятія, только тогда, когда, какъ неизбѣжное условіе хозяйственныхъ работъ, при введеніи ихъ будетъ обезпеченъ раздѣлъ сбереженій между казной и участниками работъ въ заранѣе твердо установленномъ соотношеніи. Отсутствіе твердо и притомъ до приступа къ работамъ, установленнаго премированія хозяйственныхъ работъ не обезпечиваетъ казну отъ возможныхъ убытковъ. Хозяйственныя не премированныя работы являются весьма опаснымъ суррогатомъ хозяйственныхъ работъ, имѣющимъ большіе шансы дискредитировать самый принципъ хозяйственныхъ работъ, именемъ которыхъ они собственно и не должны были бы называться. Приводимыя въ видѣ возраженія на премировку хозяйственныхъ работъ опасенія переплатить премію, не могутъ быть признаны ни основательными, ни хозяйственными, такъ какъ задерживая введеніе премированія хозяйственныхъ работъ, тѣмъ самымъ задерживая и реализацію выгодъ казны отъ этихъ работъ, опасенія эти являются для казны реально убыточными. При опасеніи „заплатить премію“ замалчивается, что премія уплачивается лишь изъ сдѣланныхъ сбереженій. При перелицовкѣ этого опасенія получается положеніе: „лучше не дать казнѣ сбереженій, лишь-бы не платить преміи“.

Забайкальская желѣзная дорога за прошлое время обладаетъ опытомъ хозяйственныхъ премированныхъ работъ, кончившихся удачно, и такъ называемыхъ хозяйственныхъ непремированныхъ работъ окончившихся неудачно. За послѣднее время произведенъ опытъ хозяйственныхъ работъ, давшій весьма благопріятные результаты благодаря довѣрію, съ которымъ причастныя дѣлу лица

отнеслись къ обѣщанію, что работы будутъ премированы. Но такое средство, какъ обнадеживаніе ни продолжительнаго, ни, тѣмъ болѣе, вѣчнаго, безъ своевременной реализаціи, дѣйствія оказывать не можетъ.

Ниже, въ главѣ VII я позволю себѣ остановиться на произведенныхъ на дорогѣ хозяйственныхъ работахъ по стольку, по скольку они отразились на хозяйственности эксплоатаціи дороги.

Какъ естественный выводъ изъ главы является положеніе что особыя условія эксплоатаціи Забайкальской жел. дор. по роду и по способу вліянія ихъ на финансовые результаты эксплоатаціи Забайкальской жел. дор. подраздѣляются на три категоріи:

а) существованіе льготныхъ тарифовъ, неблагопріятно отражающееся на отчетныхъ финансовыхъ результатахъ дороги, никакого вліянія на хозяйственность дороги собственно говоря не имѣетъ. Отмѣна льготныхъ тарифовъ при составленіи отчетовъ приблизила-бы эти отчеты къ дѣйствительности и облегчила-бы опредѣленіе хозяйственности эксплоатаціи дороги;

б) особыя условія второй категоріи—меньшая плотность движенія и большая стоимость работъ и матеріаловъ Забайкальской ж. д., неблагопріятно вліяющіе на финансовые результаты эксплоатаціи, какъ отчетные, такъ и дѣйствительные, являются вопросами государственно-экономическими и поэтому сколько нибудь существенное измѣненіе этихъ условій можетъ послѣдовать какъ результатъ мѣропріятій государственнаго значенія, отъ степени хозяйственности эксплоатаціи данной дороги независимыхъ. Но и внѣ измѣненія установившихся въ краѣ цѣнъ на матеріалы и рабочія руки является возможность понизить стоимости работъ и заготовокъ путемъ хозяйственныхъ работъ, каковое пониженіе въ такомъ случаѣ должно быть учитываемо какъ улучшеніе хозяйственности эксплоатаціи дороги;

в) наконецъ къ третьей категоріи условій вліяющихъ на финансовые результаты эксплоатаціи дороги относится степень хозяйственности дороги. Всѣ перечисленныя группы условій для краткости условимся называть въ дальнѣйшемъ изложеніи:

а) тарифными

б) экономическими и

в) хозяйственными.

Глава III.

Улучшеніе быта служащихъ.

Ни хозяйственное веденіе дѣла, ни тѣмъ болѣе улучшеніе хозяйственности веденія дѣла, невозможны при отсутствіи соотвѣтственнаго „штата“, то-есть личнаго состава. Поэтому, на приведеніе личнаго состава въ соотвѣтствіе съ требованіями дѣла, въ соотвѣтствіе и въ количественномъ и въ качественномъ отношеніи —обращено было особенное и первое вниманіе. Особенно значительному измѣненію и обновленію личный составъ подвергся въ 1908 году и въ началѣ 1909 года. Конечно, реорганизація всего дѣла не могла ограничиться личнымъ составомъ и потребовала необходимости значительнаго переустройства въ разныхъ отрасляхъ управленія дороги. Но никакія благія начинанія не могли-бы имѣть успѣшныхъ результатовъ при отсутствіи или при негодности средствъ для выполненія ихъ. Поэтому во главѣ мѣръ, предпринятыхъ къ улучшенію хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги, слѣдуетъ поставить улучшеніе личнаго состава Забайкальской желѣзной дороги.

Улучшеніе высшаго состава произошло путемъ почти поголовной замѣны высшихъ агентовъ. Изъ числа 17-ти начальниковъ отдѣльныхъ частей остались къ 1 января 1910 г.—3. Мѣра, конечно, нетерпимая при нормальныхъ условіяхъ веденія эксплоатаціи, но бывшая неизбѣжной, принимая во вниманіе ненормальныя положенія всѣхъ условій и обстановки эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги къ 1907 г.

Въ отношеніи слѣдующаго класса высшихъ агентовъ пришлось прибѣгнуть опять таки къ ненормальной мѣрѣ усиленной замѣны агентовъ лицами по приглашенію вновь назначаемыхъ

начальниковъ службъ и отдѣловъ. Необходимымъ считаю оговориться, что такая смѣняемость агентовъ, разсматриваемая какъ общая мѣра, при нормальныхъ условіяхъ эксплоатаціи должна считаться большимъ зломъ для дѣла. Совершенно справедливо отмѣчается, что нежелательная для дѣла смѣняемость агентовъ указываетъ на непрочность положенія агентовъ, сознаніе которой агентами не можетъ не отражаться дурно на ихъ дѣятельности. Не менѣе справедливо отмѣчается, что смѣняемость агентовъ происходитъ усиленно при перемѣнахъ начальствующихъ, благодаря тенденціи начальства окружить себя „своими“; чѣмъ закрывается возможность повышенія мѣстныхъ агентовъ, сознаніе чего мѣстными агентами опять таки не ведетъ къ подъему духа агентовъ. Но въ данномъ случаѣ примѣнительно къ ненормальной обстановкѣ эксплоатаціи Забайкальской жел. дороги пришлось отказаться отъ нормальныхъ мѣръ и прибѣгнуть къ мѣрамъ исключительнымъ. Какъ доказательство того, что усиленная замѣна высшихъ агентовъ Забайкальской жел. дороги агентами другихъ дорогъ „со стороны“, не можетъ быть разсматриваема какъ постоянная „смѣняемость“ агентовъ, а скорѣе какъ единовременная „смѣна“ служитъ то обстоятельство, что при наступившемъ къ началу 1909 г. относительномъ равновѣсіи всей обстановки эксплоатаціи дороги дальнѣйшее замѣщеніе высшихъ агентовъ производится путемъ повышенія „своихъ“ достойныхъ агентовъ.

Совершенно противоположнаго взгляда держалось Управленіе Забайкальской желѣзной дороги на среднихъ и младшихъ агентовъ, составлявшихъ количественно главную массу всѣхъ агентовъ. Плохая хозяйственность дороги и не могла, и не должна была объясняться непригодностью всей массы служащихъ къ порученному ею дѣлу, а находитъ себѣ объясненіе и въ несовершенномъ инструктированіи рабочей силы (подразумѣвая подъ этимъ словомъ всѣхъ младшихъ агентовъ дороги), и въ слабомъ надзорѣ за дѣятельностью младшихъ агентовъ. Слабый надзоръ и бездѣятельность высшихъ агентовъ конечно способствовали усиленію вредныхъ элементовъ среди служащихъ, дошедшихъ вплоть

до правильно организованныхъ хищеній и злоупотребленій. Къ удаленію такихъ элементовъ были приняты опять таки рѣшительныя мѣры. Въ отношеніи же всей массы служащихъ управленіе дороги держалось и держится принципа необходимости укоренить среди служащихъ убѣжденіе въ прочности ихъ служебнаго положенія.

Имѣя въ виду въ дальнѣйшемъ изложеніи болѣе подробно остановиться на мѣрахъ, которыми управленіе стремится достигнуть сознанія и убѣжденія служащими прочности ихъ служебнаго положенія, приходится отмѣтить тотъ нежелательный безпорядокъ, при которомъ управленіе дороги вынуждено было сдѣлать сокращеніе числа агентовъ въ 1907—1908 годахъ способами, далекими отъ нормальныхъ. Число агентовъ Забайкальской желѣзной дороги за періодъ 1906—1909 годовъ составляло:

31.438 . . . 23.089 . . . 22.771 . . . 18.860. . . (301)

что на версту дороги составляетъ:

18,72. . . . 13,69. . . 13,50 . . . . 11,12. . . (302)

тогда какъ „количество служащихъ и рабочихъ на одну версту эксплоатаціонной длины казенной рельсовой сѣти въ Европейской Россіи составляетъ 16,01 и въ Азіатской 15,09 человѣка; на частныхъ же желѣзныхъ дорогахъ, которыя въ этомъ отношеніи гораздо живѣе и практичнѣе относятся къ своимъ интересамъ, количество служащихъ и рабочихъ на одну версту эксплоатаціонной длины составляетъ 12,59 человѣкъ *)“.

Получаемое содержаніе было въ тысячахъ рублей:

18.690 . . . 12.108 . . . 12.421 . . . 9.962 . . . (303)

Столь значительное сокращеніе числа агентовъ только до извѣстной степени вызывалось уменьшеніемъ размѣровъ движенія, главнымъ-же образомъ вызывалось избыточностью агентовъ. Быстрое паденіе движенія не сопровождалось столь-же быстрымъ параллельнымъ сокращеніемъ агентовъ. Особенно значительное несоотвѣтствіе агентовъ съ размѣрами движенія оказалось по службѣ движенія.

*) „Не-техникъ“ стр. 90.

Для примѣра приводится стоимость содержанія кондукторскихъ бригадъ (№ 200 смѣты эксплоатаціи) въ тысячахъ рублей:

1.279 . . . 816 . . . 742 . . . 450 . . . . . (**304**)

что, дѣля на строку (**103**), даетъ на 100 поѣзд-верстъ рублей:

12.03 . . . 9.83 . . . 10.07 . . . 7.09 . . . . . (**305**)

Обращаетъ вниманіе ухудшеніе въ 1908 году, объясняемое случайнымъ административнымъ ухудшеніемъ дѣла по службѣ движенія за 1907—1908 года. Размѣры результатовъ 1909 г. указываютъ, что соотвѣтственныя мѣры приняты.

Массовое увольненіе кондукторовъ имѣло мѣсто въ самомъ концѣ 1908 года и въ первой половинѣ 1909 г. Вотъ тутъ, при этомъ массовомъ увольненіи, управленіе дороги должно констатировать, что, къ своему огорченію, оно не имѣло возможности произвести это увольненіе строго придерживаясь какой либо системы, болѣе или менѣе ограждающей управленіе отъ нареканій на „неправильныя“ увольненія—за полнымъ отсутствіемъ какого-либо порядка въ веденіи списковъ по пріему, перемѣщенію и увольненію кондукторовъ и за отсутствіемъ какихъ либо руководящихъ принциповъ и правилъ, которыми обуславливались самые пріемъ, перемѣщеніе и увольненіе кондукторовъ. Печальнымъ результатомъ такого положенія вещей явилось массовое неудовольствіе уволенныхъ, подача одиночныхъ и коллективныхъ жалобъ, требованіе переразслѣдованія мотивовъ увольненія. Къ этому надо прибавить жалобы и на несправедливое распредѣленіе денегъ по улучшенію быта, сдѣланное по службѣ движенія въ 1907 году.

Выше, въ строкѣ (**301**), отмѣчено уменьшеніе числа агентовъ дороги. Среднее содержаніе ихъ усматривается, раздѣливъ строку (**303**) на строку (**301**):

595 р. . . 524 р. . . 545 р. . . 528 р.. . . . . (**306**)

Для выясненія смысла эволюціи этихъ цифръ, обратимся къ детальному разсмотрѣнію ихъ по службамъ: пути, движенію и тяги, выплата по коимъ содержанія личнаго состава составляла въ тысячахъ рублей:

16.077 . . 10.032 . . 10.154 . . 7.783 . . . . . (**307**)

что составляетъ отъ содержанія личнаго состава дороги:

86% . . .83% . . .71% . . 78% . . . . . (308)

Среднее содержаніе для агентовъ этихъ службъ было:

по службѣ пути:

431 . . . 403 . . . 437 . . . 394. . . . . (309)

по службѣ тяги:

745 . . . 700 . . . 630 . . . 624. . . . . (310)

по службѣ движенія:

630 . . . 496 . . . 515 . . . 560. . . . . (311)

Среднее содержаніе какъ на всей дорогѣ вообще (стр. **306**), такъ и въ перечисленныхъ трехъ службахъ—сильно упало въ 1907 г. противъ 1906 г, что объясняется отчасти прекращеніемъ въ 1907 г. мобилизаціонныхъ прибавокъ, получавшихся въ 1906 г.

Затѣмъ вездѣ, кромѣ службы тяги, среднее содержаніе служащихъ въ 1908 г. повышается по сравненію съ 1907 г. въ виду введенія повышенія съ 1908 г. окладовъ агентовъ, получавшихъ не свыше 1200 р. жалованья. Это „улучшеніе быта“ коснулось 6639 агентовъ, получавшихъ 3727 тыс. руб. и выразилось увеличеніемъ ихъ содержанія на 344 тыс. руб. Съ 1 января 1909 г. это улучшеніе быта введено въ смѣту въ видѣ увеличеній окладовъ. Затѣмъ при увольненіи на 1909 г. за избыточностью 3911 агентовъ, среднее содержаніе уволенныхъ составляетъ 629 руб., т. е. выше средняго за 1908 г. въ 545 р. (стр. **306**). Въ результатѣ появилось пониженіе средняго содержанія по дорогѣ съ 545 р. до 528 р., средніе-же оклады остались тѣ же, что и въ 1908 г., т. е. увеличенные по сравненію съ окладами 1907 года.

При взглядѣ на стр. (**309,310,311**) усматривается, что только по службамъ пути и тяги, несмотря на сохраненіе въ 1909 году „улучшенныхъ“ окладовъ, среднее содержаніе агентовъ уменьшилось, что и объясняется, какъ приведено только что для всей дороги, тѣмъ, что массовое увольненіе на 1909 г. коснулось служащихъ, получавшихъ среднее содержаніе выше средняго содержанія всѣхъ служащихъ. По службѣ же движенія гдѣ среднее

содержаніе уволенныхъ не превышало 515 р., среднее содержаніе агентовъ за 1909 г. повысилось до 560 р.

Уменьшеніе числа служащихъ съ одновременнымъ увеличеніемъ ихъ окладовъ (но съ уменьшеніемъ средняго содержанія) явилось однимъ изъ неизбѣжныхъ мѣропріятій, необходимыхъ при улучшеніи хозяйственности дороги.

Уменьшеніе общаго числа агентовъ, отмѣченное строкой (**301**) произведено согласно дѣйствительной потребности, далеко неравномѣрно на линіи и въ управленіи дороги.

Измѣненіе числа агентовъ въ управленіи дороги выразилось:

1.087 . . . 1.117 . . . 1.175 . . . 1.211 . . . . . (**312**)

что, въ % отъ общаго числа всего личнаго персонала дороги составляетъ:

3.5% . . . 4,8% . . . 5.2% . . . 6.4% . . . . . (**313**)

Быстрое и значительное увеличеніе цифръ въ строкѣ (**313**) объясняется не столько абсолютнымъ ростомъ числа служащихъ въ управленіи дороги, обозначеннымъ въ строкѣ (**312**), сколько быстрымъ уменьшеніемъ общаго числа личнаго персонала на дорогѣ (строка **301**) объясняемымъ и паденіемъ перевозокъ на Забайкальской желѣзной дорогѣ, и избыточностью числа агентовъ въ началѣ періода 1906—1909 годовъ. Увеличеніе абсолютнаго числа служащихъ въ управленіи дороги объясняется установленіемъ зоркаго наблюденія за ходомъ дѣла, вызвавшаго необходимость организаціи быстрой своевременной обработки получаемыхъ съ линіи ежедневныхъ свѣдѣній о ходѣ дѣла. Увеличеніе личнаго персонала въ управленіи дороги, выраженное строкой (**312**), вызвало увеличеніе стоимости содержанія личнаго персонала въ слѣдующихъ размѣрахъ, въ тысячахъ рублей:

1.210 . . . 1.220 . . . 1.254 . . . 1.261 р. . . . . (**314**)

при общихъ сбереженіяхъ на личный персоналъ, усматриваемыхъ въ строкѣ (**303**).

Глава III.

Считая съ одной стороны, что однимъ изъ необходимыхъ условій хозяйственности эксплоатаціи является постоянный изодня въ день зоркій надзоръ за дѣятельностью всего желѣзнодорожнаго механизма, каковой надзоръ невозможенъ въ случаѣ недостаточности личнаго персонала для своевременной разработки потребнаго для сего матеріала; принимая во вниманіе, съ другой стороны, что результаты улучшенія хозяйственности эксплоатаціи дороги выразились паденіемъ дефицитовъ дороги въ тысячахъ рублей:

32.180 . . . 15.619 . . . 14.265 . . . 11.700 . . . . **(120)**

нельзя не признать, что ростъ расходовъ на личный составъ управленія дороги, въ тысячахъ рублей:

1.210 . 1.220 . 1.254 . 1.261 . . . . . **(314)**

находитъ себѣ полное оправданіе. Мало того, полагаю, что нельзя не признать, что сокращеніе въ данномъ случаѣ числа служащихъ явилось-бы мѣрой для казны убыточной. Въ отношеніи установленія числа служащихъ управленія дороги болѣе, чѣмъ гдѣ нибудь, нужна фактическая свобода распорядителя кредита имѣть возможность распорядиться организаціей зоркаго наблюденія надъ дѣломъ въ извѣстныхъ границахъ (установленныхъ хотя бы напр. въ % отъ ассигнованія по кредиту, подвергаемому начальникамъ дороги наблюденію). На этомъ примѣрѣ рельефнѣе, чѣмъ гдѣ нибудь, выясняется вся несостоятельность опредѣленія количества личнаго персонала управленія дороги только „штатами“. Не отрицая необходимости установленія постояннаго—опредѣляемаго смѣтой на каждый годъ—штата служащихъ управленія дороги, полагаю необходимымъ предоставить возможность начальнику дороги усиливать этотъ штатъ временными служащими, не касаясь здѣсь и не предрѣшая ограничительнаго для сего права мѣръ и указаній границъ этого права; предполагаю, что усиленіе штата должно производиться въ предѣлахъ общаго смѣтнаго ассигнованія безъ испрошенія какихъ либо дополнительныхъ ассигнованій, такъ какъ иначе утратилась-бы конечная цѣль такого права—вести дѣло хозяйственно, т. е. съ наибольшой выгодой для казны.

Такое усиленіе штата временными служащими отнюдь не должно идти въ разрѣзъ съ принципомъ имѣть служащихъ „числомъ поменѣе, цѣною подороже“, цѣлесообразность примѣненій котораго въ отношеніи хозяйственности усматривается изъ сопоставленій строкъ (**301**), (**306**) и (**120**):

Число служащихъ:

31.438 . . .23.089 . . .22.771 . . .18.860 . . . . . (**301**)

Средній заработокъ:

595 . . 524 . 545 . 528 . . . . . (**306**)

при чемъ надо помнить, что съ 1908 г. введены улучшенные оклады для младшихъ агентовъ.

Дефицитъ дороги въ тысячахъ рублей:

32.180 . . .15.619 . . .14.265 . . .9.504. . . . . (**120**)

при чемъ, въ избѣжаніе возможныхъ возраженій по недоразумѣнію, надо помнить, что паденіе дефицитовъ за 1908 и 1909 года не зависитъ отъ паденія размѣровъ перевозокъ по Забайкальской желѣзной дорогѣ, какъ это выяснено строкой (**124**).

Возвращаясь къ вопросу увеличенія средняго заработка личнаго персонала, выражаемому строкой

595 р. . . . 524 р. . . 545 р. . . . 528 р.. . . . . (**306**)

приходится отмѣтить, что повышеніе заработка коснулось только лицъ, получавшихъ содержаніе не свыше 1.200 р. и что потому, перечисленное только на этихъ лицъ, составляетъ увеличеніе заработка, не смотря на то, что среднее содержаніе всѣхъ служащихъ уменьшилось. Цѣлесообразность повышенія заработка въ смыслѣ улучшенія самаго дѣла, а слѣдовательно въ смыслѣ улучшенія хозяйственности, а слѣдовательно и въ смыслѣ конечныхъ результатовъ эксплоатаціи дороги не должна-бы встрѣчать возраженій и при составленіи смѣтныхъ соображеній.

Между тѣмъ содержаніе всѣхъ остальныхъ агентовъ, получавшихъ содержаніе свыше 1.200 р. осталось безъ измѣненія за весь періодъ 1906—1909 годовъ и въ отношеніи ихъ содержанія

дѣйствуютъ „штаты“. Обстоятельство это является особенной аномаліей по отношенію Забайкальской желѣзной дороги, какъ окраинной и удаленной отъ центра Европейской Россіи. Агенты Забайкальской желѣзной дороги во всѣхъ отношеніяхъ находятся въ худшихъ условіяхъ, чѣмъ агенты центральныхъ дорогъ. Не говоря уже объ отдаленности отъ мѣстъ, съ которыми связано большинство агентовъ своими житейскими условіями, агентамъ Забайкальской желѣзной дороги приходится считаться и съ особой суровостью климата, и съ малой культурностью края, и съ дороговизной жизни. Удовлетвореніе первыхъ потребностей жизни, напримѣръ, по вопросу образованія дѣтей, является иногда совершенно недоступнымъ въ томъ размѣрѣ и объемѣ, которыя соотвѣтствуютъ положенію агента. Казалось-бы, въ интересахъ хозяйственности дѣла, требующей подбора достойныхъ агентовъ, полезнымъ обратить вниманіе на необходимость улучшенія быта и высшихъ агентовъ. Послѣ довольно таки широкаго улучшенія матеріально младшихъ агентовъ особо рѣзкая разница въ матеріальномъ положеніи агентовъ получилась, если сравнить высшіе изъ окладовъ агентовъ, получившихъ „улучшеніе быта“, съ низшими окладами агентовъ, улучшеніе быта не получившихъ, (напр. для окладовъ отъ 1200 р. до 3000 р.), получилась разница окладовъ, совершенно несоотвѣтствующая разницѣ служебныхъ положеній.

Особенно неблагопріятное для дѣла вліяніе оказываетъ вошедшій въ практику пріемъ недоплачивать вновь назначаемымъ агентамъ путевыхъ пособій при перемѣщеніяхъ, опредѣленіяхъ и т. п.

Выдаваемыя пособія, не покрывая расходовъ агента по перемѣщенію, съ первыхъ же шаговъ его дѣятельности отвлекаютъ агента отъ служебнаго его дѣла заботами лично денежнаго характера, вселяютъ въ агента недовольство своимъ новымъ служебнымъ положеніемъ. Полагаю, что такая экономія казны, для казны убыточна.

Глава III.

Имѣя дѣло на Забайкальской желѣзной дорогѣ съ исключительно большимъ числомъ раскрытій злоупотребленій и увольненій агентовъ за нихъ, пришлось придти къ заключенію, что большинство агентовъ, виновныхъ въ злоупотребленіяхъ, вступили на этотъ путь, предварительно запутавшись въ своихъ личныхъ матеріальныхъ дѣлахъ. Конечно, надо выдѣлить лицъ, извлекавшихъ незаконнымъ путемъ средства для веденія широкой жизни. Но нельзя не остановиться на значительномъ числѣ лицъ, запутавшихся въ своихъ личныхъ дѣлахъ исключительно вслѣдствіе особыхъ условій жизни въ краѣ и вступившихъ затѣмъ на путь сдѣлокъ съ совѣстью. Исходя изъ положенія, что сколько нибудь удовлетворительная хозяйственность дороги немыслима безъ надлежащаго подбора служащихъ, что надлежащій подборъ служащихъ возможенъ лишь при достаточной матеріальной обезпеченности ихъ быта, нельзя не придти къ выводу, что вопросъ о надлежащей матеріальной обезпеченности агентовъ Забайкальской желѣзной дороги, разработанный съ принятіемъ во вниманіе всѣхъ окраинныхъ особенностей Забайкальской желѣзной дороги, долженъ быть поставленъ въ голову всѣхъ мѣръ по улучшенію быта служащихъ Забайкальской желѣзной дороги.

Экономія, нынѣ достигаемая игнорированіемъ этого вопроса, съ избыткомъ покрывалась-бы тѣми суммами, на которыя могъ-бы и далѣе уменьшаться дефицитъ дороги при дальнѣйшемъ улучшеніи хозяйственности дороги.

Слѣдующей, по важности вліянія на хозяйственность эксплоатаціи, мѣрой улучшенія быта служащихъ является обезпеченіе прочности служебнаго положенія служащихъ, возможное изъятіе агентовъ отъ произвола начальствующихъ надъ ними лицъ. Принимая во вниманіе необычную постановку Забайкальской желѣзной дороги въ 1907 году: избытокъ служащихъ, уменьшающееся передвиженіе грузовъ, несоотвѣтствіе высшаго персонала, наличіе

злоупотребленій и даже организованныхъ хищеній,--и мѣры, которыя пришлось примѣнить въ отношеніи личнаго состава были необычны, именно: право увольненія и наложенія взысканія на кого бы то ни было изъ агентовъ дороги перенесено исключительно на начальника дороги.--Казалось-бы,—и въ этомъ отношеніи раздавались среди начальниковъ службъ голоса, протестующіе противъ этой мѣры, —что на начальника дороги мѣрой этой возлагается совершенно непосильный трудъ, не справившись съ которымъ можно только ухудшить положеніе вещей; указывалось на подрывъ авторитета начальствующихъ, на возможное, какъ слѣдствіе этой мѣры, ослабленіе дисциплины и т. д. Но практика показала совсѣмъ иное: и полезность и цѣлесообразность установленнаго нынѣ порядка какъ увольненія служащихъ Забайкальской желѣзной дороги, такъ и налагаемыхъ на нихъ взысканій—признаются всѣми начальниками службъ, и не могутъ не оцѣниваться самими служащими.

Порядокъ и увольненіе служащихъ установленъ слѣдующій.

Въ случаѣ признанія необходимости по служебнымъ соображеніямъ уволить отъ службы кого либо изъ агентовъ дороги, начальствующее надъ нимъ лицо отстраняетъ его отъ службы, донеся о томъ телеграммой начальнику службы и обязательно адресуя эту телеграмму въ копіи и мѣстному начальнику участка сл. пути. Получивъ эту телеграмму начальникъ участка службы пути, не выжидая никакихъ распоряженій, въ теченіе не болѣе недѣли (смотря по важности происшествія) созываетъ такъ называемую постоянно-дѣйствующую участковую комиссію, въ составъ которой, подъ его предсѣдательствомъ, входятъ мѣстные старшіе агенты службы движенія и тяги, на мѣстѣ производитъ разслѣдованіе происшествія съ опросомъ всѣхъ причастныхъ лицъ, и протоколъ происшествія съ заключеніемъ всей комиссіи представляетъ въ управленіе дороги. Въ управленіи дороги протоколы разслѣдованій объ отстраненныхъ разсматриваются еженедѣльно въ особомъ совѣщаніи изъ начальниковъ службъ и отдѣловъ подъ предсѣдательствомъ начальника дороги. Помимо постанов-

леній по данному вопросу особое совѣщаніе тутъ-же вырабатываетъ и намѣчаетъ проекты общихъ мѣръ для улучшенія эксплоатаціи дороги. Сначала явилось какъ бы новое дѣло, еженедѣльно отвлекающее начальниковъ службъ и отдѣловъ отъ занятія въ собственныхъ кабинетахъ. Но вскорѣ же обнаружилось, что число прошеній о разслѣдованіи дѣлъ уволенныхъ „безъ вины“ уменьшилось настолько, что въ результатѣ установленнаго порядка увольненія служащихъ явилось не увеличеніе, а уменьшеніе обязательныхъ кабинетныхъ занятій начальника дороги и начальниковъ службъ и отдѣловъ. Что же касается живой стороны дѣла—отношенія линіи къ управленію и самаго управленія къ линіи—улучшеніе почувствовалось весьма быстро. Подъ вліяніемъ такого широкаго, чуть что не гласнаго разбора всѣхъ обстоятельствъ „предполагаемаго“ увольненія служащихъ, подтянулись линейные начальствующіе, стали относиться къ „предполагаемымъ“ увольненіямъ внимательнѣе, чѣмъ прежде относились къ самимъ увольненіямъ; ослабленіе возможности произвола почувствовали и всѣ агенты; уменьшились случаи возстановленія агентовъ по неправильности ихъ увольненій, обнаруженной по переразслѣдованіи. Въ результатѣ явился не упадокъ дисциплины, а подъемъ ея. Подъему-же дисциплины, равно какъ и подъему духа служащихъ, нельзя не отвести соотвѣтствующаго мѣста въ ряду причинъ, обусловившихъ улучшеніе хозяйственности эксплоатаціи дороги.

Во главѣ разнаго рода учрежденій по улучшенію быта служащихъ Забайкальской желѣзной дороги находится школьный комитетъ, въ составъ котораго подъ предсѣдательствомъ начальника дороги входитъ 6 человѣкъ по выбору служащихъ и 4 члена по назначенію начальника дороги. Такъ какъ эволюція дѣятельности школьнаго комитета за 1906—1909 годы по улучшенію быта несомнѣнно повліяла на улучшеніе быта служащихъ и слѣдовательно находится въ прямой связи съ успѣхами эволю-

ціи хозяйственности дороги, здѣсь умѣстно привести хотя краткій очеркъ дѣятельности школьнаго комитета.

Церквей на дорогѣ было:

8 . . 9 . . 9 . . 10 . . . . . (315)

и вагоновъ-церквей:

1 . . 1 . . 1 . . 3 . . . . . (316)

Количество церквей и площадь помѣщеній въ нихъ далеко несоотвѣтствуютъ потребности въ нихъ населенія желѣзно-дорожной полосы. На собственныя средства служащіе построили еще двѣ церкви сверхъ указанныхъ выше десяти церквей и не имѣя возможности содержать постояннаго причта, богослуженіе въ нихъ совершаютъ на добровольные между собою сборы.

Вагоны—церкви, курсирующіе по заранѣе на весь годъ составленному росписанію, являются большимъ подспорьемъ въ недостачѣ церквей.

Школъ народныхъ имѣлось:

15 . . . 17 . . . 19 . . . 21 . . . . . (317)

при чемъ обучалось въ нихъ дѣтей:

1700 . . 1882 . . 2487 . . 2751 . . . . . (318)

Ассигнуемыя на содержаніе школъ средства въ рубляхъ:

62.835. . 70.680. . 73.800. . 74.800 . . . . . (319)

конечно недавали возможности развернуть школьное дѣло въ томъ размѣрѣ, какъ указываютъ строки (317) (318). На помощь школьному дѣлу пришли сами служащіе, или, лучше сказать, та большая часть изъ нихъ, которая согласилась на добровольное отчисленіе $^1/_2\%$ отъ получаемаго содержанія на нужды школьнаго дѣла. Отчисленіе это дало 27-тысячъ рублей въ 1908 г. и 32-тысячи рублей въ 1909 году. Къ наблюденію надъ школьнымъ дѣломъ привлечены линейные агенты, образующіе мѣстные попечительные комитеты. Съ 1909 года въ преподаваніе школъ введены гимнастика съ военнымъ строемъ, пѣніе, рукодѣлье и ремесла, организованы постоянныя чтенія съ туманными картинами.

Глава III.

При наличіи на полосѣ отчужденія дѣтей школьнаго возраста до 4-хъ тысячъ—школьный голодъ дороги еще неудовлетворенъ.

Особенное вниманіе обращено было на развитіе общежитій при школахъ. 21 школа безъ общежитій могла обслуживать лишь агентовъ, живущихъ на этихъ станціяхъ, и оставляла не обслуженными всѣ остальныя станціи дороги и всѣхъ агентовъ, живущихъ внѣ станцій. Этому горю пришли на помощь общежитія, содержимыя на школьный фондъ, то-есть на то же $^1/_2\%$ добровольное отчисленіе служащихъ отъ получаемаго ими содержанія, въ размѣрѣ 59-тысячъ рублей за 1908 и 1909 года, и на отчисленіе общества потребителей, т. е. также на средства отъ служащихъ Забайкальской желѣзной дороги въ размѣрѣ всего 48-тысячъ рублей за 1908 и 1909 года.

Число общежитій было:

7 . . . . 7 . . . . 10 . . . . 11 . . . . **(320)**

Число пансіонеровъ въ нихъ:

101 . . . 133 . . . 201 . . . 314 . . . . **(321)**

Учрежденіе желѣзно-дорожнаго училища несомнѣнно явилось-бы значительнымъ улучшеніемъ быта той части служащихъ дороги, которые не считаютъ достаточнымъ ограничиться обученіемъ своихъ дѣтей въ низшихъ школахъ. Нельзя не упомянуть здѣсь-же о насущной потребности организовать интернатъ для дѣтей линейныхъ служащихъ Забайкальской желѣзной дороги, получающихъ образованіе въ среднихъ учебныхъ заведеніяхъ. Самостоятельная, безъ субсидіи отъ казны, организація такого интерната, является пока непосильной для самихъ агентовъ. Субсидія отъ казны, какъ и всякая мѣра, достигающая улучшенія быта служащихъ, явилась-бы расходомъ не безплоднымъ, а слѣдовательно и хозяйственнымъ.

Увеличеніе числа подписчиковъ въ желѣзнодорожныхъ станціяхъ и центральныхъ библіотекахъ, указываетъ на улучшеніе быта и съ этой стороны.

Глава III.

Школьными мѣстными попечительствами устраиваются спектакли музыкальные, литературные и танцовальные вечера, сборъ съ которыхъ обращается въ фондъ.

Размѣры сборовъ и количество вечеровъ указываютъ на улучшеніе быта и съ этой стороны.

На линіи существовало 4 общественныхъ собранія, къ сожалѣнію влачащихъ печальное существованіе, какъ всѣ клубы, непрактикующіе усиленной карточной игры.

2 февраля сгорѣло зданіе одного изъ этихъ четырехъ общественныхъ собраній. Предоставляю слово самимъ линейнымъ агентамъ, заинтересованнымъ въ возстановленіи этого зданія:

„4-го февраля 1910 года, мы, нижеподписавшіеся, члены“
„Хилокскаго желѣзно-дорожнаго собранія, собравшись на общее“
„собраніе для обсужденія вопроса о дальнѣйшемъ существованіи“
„собранія, зданіе котораго, выстроенное въ полосѣ отчужденія“
„Забайкальской желѣзной дороги, сгорѣло до основанія со всѣмъ“
„находившимся въ немъ имуществомъ и инвентаремъ въ ночь на“
„2-е января, пришли къ заключенію, что собственными средствами“
“служащіе не могутъ выстроить новое зданіе для собранія, и что“
„подходящаго частнаго зданія въ Хилкѣ нѣтъ, тогда какъ собраніе“
„крайне необходимо для такой, сравнительно, захолустной станціи,“
„какою является Хилокъ, въ виду того, что оно являлось для“
„желѣзно-дорожныхъ служащихъ и ихъ семействъ единственнымъ“
„мѣстомъ, гдѣ они пользовались разумными и полезными развле-“
„ченіями и, наконецъ, какъ театръ, собраніе дѣйствовало просвѣ-“
„щенію низшихъ служащихъ и, кромѣ того, являлось крупнымъ“
„факторомъ въ дѣлѣ благотворительности, какъ напримѣръ, стави-“
„лись спектакли, сборы съ которыхъ поступали: въ пользу обще-“
„житія при мѣстной желѣзно-дорожной школѣ, въ пользу недоста-“
„точныхъ учениковъ той же школы, на рождественскія развлеченія“
„учащихся и т. п. Помимо этого, имѣвшаяся при собраніи библіо-“
„тека, тоже почти вся сгорѣвшая, являлась для служащихъ мѣстомъ,“

„гдѣ они имѣли возможность удовлетворять свои духовные запросы“
„и проводить съ несомнѣнной пользой для себя свободное отъ“
„службы время“.

„Констатируя, такимъ образомъ, несомнѣнно-благотворное влія-“
„ніе собранія на служащихъ какъ въ образовательномъ отношеніи,“
„такъ и въ смыслѣ разумныхъ развлеченій, и вмѣстѣ съ тѣмъ убѣжда-“
„ясь въ невозможности осуществить наше общее желаніе—вновь“
„имѣть собраніе—безъ помощи, мы“... и т. д. идетъ просьба о субсидіи.

Потребность въ своемъ общественномъ собраніи ощущалась и агентами самаго управленія Забайкальской желѣзной дороги. Дѣло это подвинуто настолько, что въ концѣ 1909 года утвержденъ уставъ желѣзно-дорожнаго собранія. Но врядъ-ли собранію этому суждено осуществиться, такъ какъ безъ усиленной карточной игры оно лишено матеріальныхъ средствъ къ существованію. Полагаю, что не только надо признать хозяйственной мѣрой субсидированіе желѣзно-дорожнаго собранія, но что надо признать за нехозяйственную, убыточную для казны, мѣру отказъ въ матеріальной поддержкѣ желѣзно-дорожнаго собранія, имѣя въ виду окраинныя особенности иркутской жизни. И въ данномъ случаѣ воздѣйствіе на служащихъ при помощи маленькихъ средствъ избавило-бы казну отъ большихъ убытковъ. Какъ примѣръ такого взгляда на необходимость „своего“ клуба на окраинахъ можно привести Владивостокскій торговый домъ „Кунстъ и Альберсъ“, выстроившій роскошное зданіе для клуба приказчиковъ торговаго дома и широко субсидирующій этотъ клубъ.

Къ мѣрамъ улучшенія быта надо отнести и столовыя для кондукторовъ и машинистовъ.

Изъ существовавшихъ когда то столовыхъ послѣднія закрылись въ 1905 году и столовыхъ не было ни въ 1906, ни въ 1907 годахъ. Существующія нынѣ въ 2-хъ оборотныхъ депо столовыя, открытыя одна съ 1908 и другая съ 1909 годовъ пользуются большимъ успѣхомъ и популярностью. Къ сожалѣнію, отпуская обѣдъ за 10 коп., столовыя эти не могутъ существовать безъ субсидіи въ 5 коп. на обѣдъ. Неимѣніе средствъ не

только не позволяетъ открыть эти столовыя на остальныхъ оборотныхъ депо, хотя хозяйственность эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги улучшилась, но конечно не отъ затрудненій по раскрытію столовыхъ,—но заставитъ въ ближайшемъ будущемъ закрыть и существующія столовыя.

Къ мѣрамъ улучшенія быта служащихъ надо отнести также образованіе, безъ какой-либо субсидіи отъ казны, сиротскаго фонда; въ теченіе года капиталъ этого фонда достигъ 5 съ лишнимъ тысячъ рублей. Уставъ предполагаемаго сиротскаго пріюта получилъ утвержденіе въ концѣ прошлаго года. И для этого дѣла желательна субсидія опять таки въ интересахъ подъема хозяйственности эксплоатаціи дороги въ зависимости отъ улучшенія быта служащихъ. Начатый изданіемъ Вѣстникъ Забайкальской желѣзной дороги, предпринятый въ цѣляхъ улучшенія быта служащихъ, въ цѣляхъ установить по возможности живой обмѣнъ мнѣній линейныхъ агентовъ между собою и съ агентами управленія, предпринятый на собственный рискъ и страхъ, безъ какихъ либо субсидій, окрѣпъ настолько, что въ субсидіяхъ не нуждается.

Реорганизаціей постановки дѣла въ дѣлопроизводствѣ пенсіонной кассы ускорена выдача ссудъ агентамъ и производство разсчетовъ съ уволенными участниками кассы.

Организаціей уплаты причитающихся платежей изъ станціонной выручки значительно ускорено и облегчено полученіе денегъ участниками кассы.

Соотвѣтствующими мѣропріятіями распространяются между агентами дороги свѣдѣнія объ операціяхъ страхованія жизни.

Страхованіе жизни, учрежденное при пенсіонной кассѣ среди служащихъ Забайкальской желѣзной дороги имѣло до послѣдняго времени весьма слабое развитіе. Застраховано было къ концу года человѣкъ:

38 . . . 44. . . 316 . . .332. . . . . (322)

Такимъ образомъ одно страхованіе приходилось на:

827 . . . 524 . . . 72 . . . 57 человѣкъ. . . . . (323)

Глава III.

Для оказанія зубоврачебной помощи служащимъ дороги и членамъ ихъ семействъ, Управленіе дороги пригласило зубного врача для пріема больныхъ служащихъ и членовъ ихъ семействъ въ своей амбулаторіи.

Въ теченіе 1909 года зубнымъ врачемъ было принято въ своей амбулаторіи 937 человѣкъ больныхъ, сдѣлавшихъ 3192 посѣщенія.

Въ виду же того, что линейные служащіе лишены возможности получать раціональную зубоврачебную помощь за отсутствіемъ зубныхъ врачей въ мѣстахъ ихъ жительства и что каждая поѣздка на нѣсколько дней въ города, въ которыхъ имѣются зубные врачи, сопряжена съ тратою времени и большими расходами, управленіе дороги оборудовало зубоврачебными инструментами и пособіями одинъ изъ служебныхъ двухосныхъ вагоновъ, который и отправляется съ зубнымъ врачемъ на линію съ обязательной остановкой на станціяхъ по указанію участковыхъ врачей.

Въ 1909 году было сдѣлано зубнымъ врачемъ двѣ поѣздки по линіи, приблизительно по два мѣсяца каждая, при чемъ было принято 926 человѣкъ больныхъ, сдѣлавшихъ 3150 посѣщеній, т. е. въ среднемъ 26 посѣщеній въ день.

Эти двѣ пробныя поѣздки показываютъ настоятельную необходимость постояннаго курсированія зубоврачебнаго передвижного кабинета-вагона.

Зубоврачебный кабинетъ-вагонъ оборудованъ инструментами и врачебными пособіями, имѣвшимися на складѣ при Иркутскомъ пріемномъ покоѣ.

Малонаселенность края и почти полное отсутствіе торговыхъ пунктовъ вынудило управленіе по постройкѣ организовать особый отдѣлъ матеріальной части по снабженію необходимыми продуктами служащихъ и рабочихъ, находившихся на постройкѣ дороги. Но такая организація, стѣсненная разнаго рода формальностями

и не обладавшая эластичностью коммерческаго предпріятія, не могла удовлетворительно функціонировать и обслуживать нужды служащихъ.

По этимъ соображеніямъ въ концѣ 1899 года (въ октябрѣ) съ разрѣшенія Начальника работъ по постройкѣ Забайкальской желѣзной дороги, Инж. *А. Н. Пушечникова*, организовалось общество потребителей служащихъ Забайкальской желѣзной дороги, первоначально только на станціи Чита, которое обслуживало служащихъ и рабочихъ только этой станціи и мастеровыхъ при той же станціи.

Первыми учредителями этого о-ва были инженеры и другіе служащіе и мастеровые постройки, проживавшіе въ раіонѣ ст. Чита.

До перехода дороги въ правильную эксплоатацію (1 іюля 1900 г.) обороты о-ва были не велики, во первыхъ вслѣдствіе малыхъ оборотныхъ средствъ, а во вторыхъ вслѣдствіе—ограниченности раіона обслуживанія (ст. Чита).

Во второй половинѣ 1900 года, вслѣдствіе перехода дороги въ эксплоатацію и вслѣдствіе того, что управленіе дороги находилось въ Иркутскѣ, администрація о-ва потребителей (правленіе о-ва) переведено въ Иркутскъ.

Объявленная почти одновременно съ переходомъ дороги въ эксплоатацію мобилизація по случаю боксерскаго возстанія въ Китаѣ, возложила на управленіе дороги, кромѣ прочихъ заботъ по перевозкѣ войскъ и воинскихъ грузовъ, заботу по снабженію линейныхъ служащихъ необходимыми продуктами питанія и домашняго обихода, которыхъ, какъ указано выше, въ виду малой населенности края, пріобрѣтать было негдѣ.

По этимъ соображеніямъ перешедшая изъ Читы выборная администрація о-ва была усилена въ своемъ составѣ членами, назначенными начальникомъ дороги и съ разрѣшенія управленія желѣзныхъ дорогъ отпущена для усиленія оборотныхъ средствъ ссуда въ размѣрѣ 20.000 р. (нынѣ погашенная).

Глава III.

Переходъ дороги въ эксплоатацію, мобилизація дороги и усиленіе оборотныхъ средствъ какъ ссудой управленія дороги, такъ и приливомъ такихъ же средствъ отъ вновь вступившихъ пайщиковъ дало весьма значительный толчекъ развитію оборотовъ о-ва и за тѣмъ изъ года въ годъ обороты увеличивались, а именно:

Начавъ въ 1900 году съ 1510 заборщиковъ при суммѣ оборотовъ въ 242 т. р. Общество имѣло за періодъ 1906—1909 къ началу года заборщиковъ:

21.990. . . 22.000 . . . 14.000 . . . 12.900 . . . **(324)**

при оборотѣ въ тысячахъ рублей:

4.132. . . . 4.604. . . . 3.035. . . . 2.823 . . . **(325)**

за послѣдніе два года хотя обороты понижаются, но это находится въ связи съ уменьшеніемъ числа служащихъ и рабочихъ на дорогѣ. Количество же потребляемыхъ продуктовъ повышается, такъ какъ не смотря на пониженіе цѣнъ на всѣ товары, послѣ войны, средняя сумма покупокъ на одного заборщика повышается, а именно:

188 р. . . .209 р. . . .217 р. . . .219 р. . . . **(326)**

Переходя за тѣмъ къ дѣятельности о-ва за періодъ 1906—1909 гг. отмѣчается слѣдующее:

Количество торговыхъ пунктовъ въ теченіе этого періода увеличилось на 5-ть (съ 14 до 19-ти), закончившись открытіемъ магазина въ Глазковѣ и достигнувъ естественнаго предѣла, такъ какъ всѣ станціи съ основными и оборотными депо и городъ Иркутскъ имѣютъ магазины о-ва (за исключеніемъ Иннокентьевской).

Точно также промежуточныя между деповскими станціи снабжаются продуктами питанія при помощи 8-ми вагоновъ лавокъ, циркулирующихъ ежемѣсячно, а мануфактурой, платьемъ и обувью при помощи двухъ магазиновъ, циркулирующихъ отъ 4-хъ до 5 разъ въ годъ по всей линіи.

Глава III.

Капиталы, принадлежащіе о-ву ежегодно увеличиваются, составляя къ началу года въ тыс. р.

346 . . . 578 . . . 600 . . . 616 . . . . . (327)

Изъ внушительной суммы безнадежныхъ долговъ, образовавшихся въ періодъ 1904—1906 гг. въ суммѣ 90.628 р. и уже списанныхъ въ окончательный расходъ на счетъ убытковъ, принятыми въ 1908 году мѣрами было возвращено о-ву 12.611 р. а въ періодъ 1908—1909 гг. ростъ безнадежныхъ долговъ прекратился, такъ что по операціямъ за 1908 годъ такихъ долговъ опредѣлилось около 5.000 руб.

Такимъ образомъ % торговаго риска о-ва понизился весьма значительно.

Потери отъ безнадежныхъ долговъ въ періодъ 1904—1906 гг. при оборотѣ 10.781.000 составляли $\frac{90.628 \times 100}{10,781.000}$ —около 0,90% а въ 1908—при оборотѣ 2.883.000 составляли 5000 р., что даетъ $\frac{5000 \times 100}{2.883.000} = 0,17\%$

За тѣмъ на собраніи уполномоченныхъ 16, 17 августа 1907 г. постановлено фиксировать % дивиденда на пай, ограничивъ 10% съ тѣмъ, чтобы остальная прибыль выдавалась всѣмъ заборщикамъ въ видѣ преміи на сумму купленнаго ими товара и зачислялась имъ въ паи, выдаваемые при увольненіи.

Тѣмъ же собраніемъ уполномоченныхъ сдѣлано весьма важное постановленіе о передачѣ школьному комитету списанныхъ въ предыдущіе годы на убытки суммъ, а затѣмъ поступившихъ вновь (за утерянные дорогами слѣдованія грузы о-ва безнадежные долги) въ кассу О-ва.

Такихъ суммъ за періодъ до 1907 года было списано за утери грузовъ въ дорогѣ до 70.000 р.
и безнадежныхъ долговъ 91,000, всего 161.000 руб.
Изъ этихъ списанныхъ въ окончательный расходъ убытковъ, съ

конца 1907 и по декабрь 1909 года поступило обратно въ кассу о-ва 60.000 р.

Въ 1908 и 1909 гг. постановленіями собраній уполномоченныхъ отчислено изъ прибылей о-ва: на постройку церкви на ст. Яблоновая 500 р. и школьному комитету 19.000 руб.

Всего такимъ образомъ за этотъ періодъ о-вомъ потребителей отчислено 79.000 руб. изъ нихъ передано въ распоряженіе школьнаго комитета 50000 руб., а остальная сумма находится въ оборотѣ о-ва и ежемѣсячно будетъ поступать въ школьный фондъ суммами отъ 3000 до 5000 руб., въ зависимости отъ потребности впредь до полнаго использованія отчисленной суммы.

На эти суммы, согласно постановленій собраній уполномоченныхъ содержатся общежитія, библіотеки, и выдаются пособія служащимъ и рабочимъ на уплату за обученіе ихъ дѣтей въ разнаго рода учебныхъ заведеніяхъ и на покупку учебныхъ пособій.

Для полноты картины, послѣ очерка главнѣйшихъ мѣропріятій по улучшенію быта, которыя удалось болѣе или менѣе закончить и провести въ жизнь на Забайкальской желѣзной дорогѣ къ концу періода 1906—1909 г.г. слѣдуетъ отмѣтить, что мѣропріятія эти слѣдуетъ учитывать лишь какъ начало улучшенія быта служащихъ; остановиться на этихъ первыхъ шагахъ улучшенія быта—значило бы остановить дальнѣйшій ростъ хозяйственности эксплоатаціи, а слѣдовательно и ростъ улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи дороги. Уже одно то обстоятельство, что результаты эксплоатаціи второй половины 1909 г. значительно лучше результатовъ эксплоатаціи первой половины того же года, даетъ твердую увѣренность ожидать за 1910 годъ еще лучшихъ результатовъ эксплоатаціи, чѣмъ за 1909 годъ, если бы даже хозяйственность эксплоатаціи не увеличилась противъ нынѣшней. Но управленіе дороги не остановилось въ работахъ по улучшенію хозяйственности и имѣетъ передъ собой еще достаточный, на цѣлый годъ работы, матеріалъ для плодотворнаго улучшенія

хозяйственности эксплоатаціи, не выходящей за предѣлы компетенціи управленія. Какъ на одинъ изъ примѣровъ укажу на не доведенное еще до конца, или вѣрнѣе сказать почти не начатое на Забайкальской желѣзной дорогѣ домостроительство служащихъ. Первыя-же попытки, сдѣланныя на Забайкальской желѣзной дорогѣ въ 1908 г. ко введенію частнаго домостроительства, встрѣтили препятствіе къ немедленному осуществленію ихъ какъ по неимѣнію границъ отчужденія, какъ по наличію на полосѣ отчужденія значительнаго количества „захватчиковъ“ или лицъ владѣющихъ на полосѣ отчужденія различнаго рода зданіями, неизвѣстно на какихъ основаніяхъ владѣющими, неизвѣстно кѣмъ разрѣшенными постройками, такъ и по несоотвѣтствію тогдашняго „штата“ къ этой исключительной работѣ. Предстояло: установить границы отчужденія, снять планы и сдѣлать опись захваченныхъ участковъ и построекъ на нихъ, выяснить права пользованія отдѣльныхъ лицъ желѣзнодорожною землею на мѣстахъ путемъ опроса этихъ лицъ и наведенія справокъ.

Къ концу 1908 г. выяснилось, что всего въ полосѣ отчужденія пользуется участками земли 597 частныхъ лицъ и 703 служащихъ, всего 1300 лицъ, причемъ разрѣшеніе отъ тѣхъ или иныхъ лицъ желѣзнодорожной администраціи имѣютъ всего 79 человѣкъ. Надвигалась громадная опасность для интересовъ казны, опасность для дороги оказаться проходящей не по отчужденной для нея и ей принадлежащей землѣ, такъ какъ въ виду приближающагося десятилѣтія существованія дороги съ одной стороны, съ другой стороны въ виду отсутствія какихъ-либо договорныхъ условій между дорогой и захватчиками, въ связи съ наличіемъ захватовъ въ 1900 году, грозила возможность дать захватчикамъ основанія оспаривать свое право дальнѣйшаго владѣнія землею, опираясь на десятилѣтнее бездоговорное пользованіе землею. Для обезпеченія съ этой стороны интересовъ дороги, не прибѣгая къ поголовному массовому выселенію, фактически трудно осуществи-

мому, и во всякомъ случаѣ крайне нежелательному, было рѣшено предложить всѣмъ захватчикамъ, желающимъ пользоваться занятыми ими участками, обязаться передъ дорогой подпиской о взносѣ арендной платы, соблазнивъ ихъ ничтожнымъ размѣромъ платы — гораздо меньшимъ, чѣмъ предполагалась арендная плата за домостроительство, и пригрозивъ имъ стѣсненіями по выдачѣ разрѣшеній на право торговли въ случаѣ невыдачи требуемой подписки о взносѣ арендной платы. Въ 1909 году свыше 85% захватчиковъ выдало требуемую подписку. Объ отказавшихся составляются жандармскіе протоколы для вчиненія исковъ о выселеніи.

Отобравъ арендныя подписки отъ 85% захватчиковъ безъ взысканія съ нихъ за прошлое время управленіе какъ бы нарушило интересы казны, умолчавъ и ничего не взыскавъ съ нихъ за прошлое время аренды.

Но обстоятельство это можетъ быть трактуемо въ смыслѣ несоблюденія интересовъ лишь съ узкой, чисто формальной точки зрѣнія. Въ данномъ случаѣ для интересовъ казны было чрезвычайно выгодно прервать теченіе земской давности и тѣмъ возстановить свои права на владѣніе землей, заплативъ за это цѣной аренды за захваченную землю за прежніе года, каковую аренду дорога никогда бы фактически не получила.

Покончивъ съ этимъ основнымъ вопросомъ и установивъ границы отчужденія, только по вырѣшеніи каковыхъ вопросовъ можно было приступить къ разработкѣ вопроса о домостроительствѣ, управленіе дороги предполагаетъ приступить къ операціямъ по домостроительству по полученіи утвержденія плана предположенныхъ къ отведенію участковъ.

Примѣръ о домостроительствѣ не исчерпываетъ конечно мѣропріятій по улучшенію быта служащихъ, которыя и можно, и должно сдѣлать въ ближайшемъ будущемъ для поднятія хозяйственности эксплоатаціи дороги въ цѣляхъ улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи.

Глава III.

Изъ числа ближайшихъ ко введенію мѣропріятій для улучшенія быта слѣдуетъ упомянуть предполагаемое въ ближайшемъ будущемъ открытіе въ Иркутскѣ пастеровской станціи, нынѣ оканчивающейся постройкой. Въ виду отдаленности Забайкальской желѣзной дороги отъ единственной въ Сибири пастеровской станціи при **Императорскомъ** Томскомъ Университетѣ и въ виду большого числа укушенныхъ бѣшенными животными, открытіе пастеровской станціи явится улучшеніемъ быта не только служащихъ Забайкальской желѣзной дороги и ихъ семействъ, но и населенія всего края.

Перечисливъ вкратцѣ главнѣйшія мѣры по улучшенію быта за періодъ 1906—1909 годовъ и приписывая этимъ мѣрамъ рѣшающее значеніе по отношенію къ улучшенію хозяйственности эксплоатаціи дороги за тотъ же періодъ, нельзя не придти къ заключенію, что болѣе полное улучшеніе быта служащихъ, связанное конечно съ необходимостью расходовъ, привело бы къ такому улучшенію хозяйственности эксплоатаціи, которое съ избыткомъ покрыло бы эти дополнительныя затраты. При этомъ эти расходы, не требуя вовсе дополнительнаго ассигнованія, могутъ быть производимы за счетъ отпускаемыхъ по смѣтѣ кредитовъ.

При отсутствіи же возможности своевременно произвести эти расходы по улучшенію быта, расходы эти все равно будутъ произведены казной, только не въ видѣ субсидіи по улучшенію быта, а въ видѣ дефицита по эксплоатаціи, увеличивая при томъ дефицитъ на суммы большія, чѣмъ могли бы быть сами субсидіи.

Не перечисляя всѣхъ мѣръ по улучшенію быта, такъ какъ цѣль этой главы—установить значеніе и вліяніе мѣръ по улучшенію быта на результаты эксплоатаціи, для подтвержденія положенія, что улучшеніе хозяйственности шло параллельно съ постепеннымъ успокоеніемъ служащихъ, которое въ свою очередь является результатомъ и улучшенія быта, привожу справку государственной сберегательной кассы:

Глава III.

Число агентовъ Забайкальской желѣзной дороги участниковъ въ сберегательной кассѣ было:

6.054 . . . 6.258 . . . 6.680 . . . 6.715. . . . (**313**)

что въ отношеніи всего числа служащихъ:

30.142 . . . 23.089 . . . 22.771 . . . 18.860. . . . (**301**)

составляетъ:

20% . . . 27% . . . 29% . . . 36%. . . (**314**)

Ростъ цифръ въ строкѣ (**314**) указываетъ на возрастаніе изъ году въ годъ довѣрія агентовъ дороги къ прочности своего служебнаго положенія; одной изъ причинъ этого явленія нельзя не признать предпринятыя мѣры улучшенія быта, равно какъ само явленіе нельзя не признать одной изъ причинъ улучшенія хозяйственности эксплоатаціи дороги, а слѣдовательно и улучшенія финансовыхъ результатовъ этой эксплоатаціи.

Глава IV.

Упорядоченіе дѣла.

Отведя подбору служащихъ и мѣрамъ по улучшенію быта служащихъ первое мѣсто въ ряду мѣропріятій, способствовавшихъ улучшенію хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской жел. дор. въ періодъ 1906—1909 годовъ, далѣе разсмотримъ прочія мѣры по улучшенію хозяйственности эксплоатаціи, подраздѣляя ихъ:

1) на общее упорядоченіе дѣла (гл. IV);

2) на борьбу съ хищеніями (гл. V);

3) на сокращеніе расходовъ (гл. VI);

4) на премированіе хозяйственныхъ работъ (гл. VII);

5) на зоркое и своевременное наблюденіе за дѣйствительнымъ проведеніемъ въ жизнь всѣхъ перечисленныхъ мѣропріятій, клонящихся къ подъему хозяйственности эксплоатаціи дороги, иначе сказать на зоркое наблюденіе какъ за пріемами, такъ и за результатами эксплоатаціи (гл. VIII).

Къ мѣрамъ общаго упорядоченія всего дѣла, дающимъ въ связи съ другими мѣропріятіями улучшеніе хозяйственности эксплоатаціи дороги, слѣдуетъ отнести увеличеніе личнаго состава состоящихъ при начальникѣ дороги частей управленія до возможности организовать и поддерживать наблюденіе за ходомъ дѣла.

Содержаніе состоящихъ при начальникѣ дороги частей управленія составляло въ тысячахъ рублей:

544 . . .443 . . . 480 . . .526 . . . . . (401)

Если вспомнить, что общая сумма содержанія всѣхъ агентовъ дороги составляла въ тысячахъ рублей:

18.690 . 12.108. . 12.241. . 9.962 . . . . . (303)

то очевидно, что въ общемъ управленіемъ дороги выдержанъ принципъ возможнаго сокращенія агентовъ дороги, увеличеніе-же личнаго состава состоящихъ при начальникѣ дороги частей управленія составляетъ лишь частичное перечисленіе кредитовъ по содержанію личнаго состава при общемъ сокращеніи кредита. Величина этого перемѣщенія рельефнѣе обозначается, если стоимость содержанія личнаго состава частей управленія, состоящихъ при начальникѣ дороги, выразить въ процентахъ отъ стоимости содержанія всѣхъ агентовъ дороги дѣля (**401**) на (**303**):

2,9% . . .3,7% . . .3,9% . . .5,3% . . . . . (**402**)

Считая, что увеличеніе числа агентовъ есть мѣра сама по себѣ далеко недостаточная для достиженія улучшенія хозяйственности, считаю, что эта мѣра была безусловно необходима и неизбѣжна для достиженія полученныхъ финансовыхъ результатовъ, и потому мѣра эта, какъ всякій производительный расходъ, относится къ числу хозяйственныхъ мѣропріятій дороги.

Для выработки мѣръ упорядоченія дѣла организованы совѣщанія: дѣлопроизводителей всѣхъ службъ подъ предсѣдательствомъ правителя канцеляріи и бухгалтеровъ всѣхъ службъ подъ предсѣдательствомъ главнаго бухгалтера.

Протоколы совѣщаній публикуются въ Вѣстникѣ Забайкальской жел. дор., обсуждаются въ особомъ совѣщаніи изъ начальниковъ службъ, и приводятся въ исполненіе лишь по утвержденіи ихъ начальникомъ дороги. Освѣщая истинное положеніе дѣлъ, совѣщанія эти много способствовали установленію общаго порядка на дорогѣ, безъ котораго немыслима хозяйственность эксплоатаціи.

Количество безполезной переписки уменьшилось, допущена служебная переписка карандашомъ подъ копирку на служебныхъ запискахъ.

Понижено число служебныхъ телеграммъ, введены для переписки съ линіей такъ называемые почто-телеграммы, т. е. переписка на отрывочныхъ телеграфныхъ бланкахъ, но не перомъ, а

карандашомъ подъ копирку и по сокращенной телеграфной формѣ, съ помѣткой „почтой“.

Телеграфированіе-же оставлено лишь для вопросовъ связанныхъ съ безопасностью движенія.

Сокращеніе числа служебныхъ депешъ усматривается изъ слѣдующаго ряда, показывающаго число служебныхъ телеграммъ въ тысячахъ:

21.240 . . .15.056 . . .14.780 . . .13.976 . . . (403)

Такое уменьшеніе работы телеграфа, объясняемое не только уменьшеніемъ размѣровъ движенія, но также и общимъ упорядоченіемъ дѣла, было одной изъ причинъ уменьшенія расходовъ по содержанію телеграфа, которое въ тысячахъ рублей составляло:

1.230 . . .748 . . .773 . . .548 . . . . . (404)

Измѣненіе стоимости телеграфа внѣ зависимости отъ измѣненій размѣровъ движенія усматривается изъ сравненія по годамъ стоимости телеграфа, отнесенной на сотню служебныхъ телеграммъ:

5 р. 79 к. . .4 р. 97 к. . .5 р. 22 к. . .3 р. 92 к. . . . (405)

Эволюція цифръ (стр. 405) указываетъ на пониженіе стоимости служебныхъ телеграммъ въ зависимости отъ хозяйственно-административныхъ мѣропріятій.

Для возможности дальнѣйшаго развитія хозяйственности эксплоатаціи необходимо нѣкоторое дальнѣйшее усиленіе личнаго состава нѣкоторыхъ частей управленій, которое могло бы съ избыткомъ быть оправдано тѣмъ увеличеніемъ сбереженій по всей смѣтѣ кредитовъ, которое въ свою очередь зависитъ отъ достаточно сильной организаціи по зоркому наблюденію за всѣмъ происходящимъ и по немедленному, вслѣдъ за частичными уклоненіями, руководительству дѣломъ. Дилемма эта совершенно легко разрѣшалась-бы практически, если бы начальнику дороги предоставлено было право (не безграничное конечно, а регламентированное напр.

въ % отъ кредиторовъ) временно усиливать „штаты“ за счетъ сбереженій по всей смѣтѣ.

Такое усиленіе штатовъ отнюдь не противорѣчило-бы принципу имѣть агентовъ „числомъ поменѣе, цѣною подороже“ въ примѣненіи къ общему числу агентовъ на дорогѣ.

При нынѣшнемъ же положеніи вещей попытки начальника дороги улучшить хозяйственные результаты требуютъ затраты времени, труда и энергіи для полученія разрѣшенія на соотвѣтственное усиленіе личнаго состава, безъ гарантіи, что эти затраты времени, труда и энергіи не разобьются объ veto, наложенное на постановленіи совѣта г.г. представителями постороннихъ вѣдомствъ.

Дальнѣйшіе примѣры общаго упорядоченія дѣла на дорогѣ вообще, а въ канцеляріяхъ и бухгалтеріяхъ въ частности, приводятся здѣсь какъ стоящіе въ причинной связи съ достигнутыми общими результатами эксплоатаціи дороги.

Упорядоченіе разсмотрѣнія дѣлъ по происшествіямъ выражается какъ качественнымъ улучшеніемъ дѣла, ибо наиболѣе важныя дѣла по происшествіямъ разсматриваются нынѣ въ особомъ совѣщаніи изъ начальниковъ службъ и отдѣловъ, такъ и количественнымъ улучшеніемъ дѣла, ибо число разсмотрѣнныхъ дѣлъ, увеличиваясь изъ года въ годъ, перешло за число поступающихъ и слѣдовательно установившійся порядокъ обезпечиваетъ въ ближайшемъ будущемъ полное искорененіе отсталости въ разсмотрѣніи дѣлъ по происшествіямъ. Именно:

При полномъ числѣ происшествій:

1.396 . . . .1.468 . . . 1.551 . . . . 1.330 . . . **(406)**

всего 5745 происшествій или въ среднемъ $\frac{5745}{4}=1436$ происшествій въ годъ, окончено дѣлъ разсмотрѣніемъ:

673. . . . . 458. . . . . 893. . . . . 2.974. . . **(407)**

что въ % отъ средняго годового количества происшествій, составляетъ:

47% . . . . 32% . . . . 62% . . . . 207% . . **(408)**

Отсталость разсмотрѣнія дѣлъ по происшествіямъ за 1906—1908 г.г. главной своей причиной имѣетъ несоотвѣтствіе количества работниковъ къ сему дѣлу причастныхъ, несоотвѣтствіе какъ по непосредственному веденію дѣла, такъ и по наблюденію за ходомъ дѣла; поэтому, если только не подвергать сомнѣнію, что непорядокъ и запущенность въ разборѣ дѣлъ о происшествіяхъ отражается неблагопріятно на хозяйственности дороги, то нельзя подвергать сомнѣнію, что въ данномъ случаѣ недостаточность „штатовъ“ съиграла свою соотвѣтствующую роль въ полученіи неблагопріятныхъ результатовъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги.

Не могу непоставить также въ причинную связь съ улучшеніемъ хозяйственности и улучшеніе дѣлопроизводствъ по совѣту и по общему присутствію; отсталость дѣлъ совѣтскихъ составляла въ % отъ годового количества поступившихъ на разсмотрѣніе дѣлъ:

37% . . . . 14% . . . . . 9% . . . . . 3% . . . (409)

Столь благопріятные за 1909 результаты по подгонкѣ совѣтскаго дѣлопроизводства, достигнутые конечно не безъ назначенія учащенныхъ засѣданій совѣта, не могли быть достигнуты безъ возможности имѣть зоркое наблюденіе за ходомъ всего дѣла, каковое наблюденіе опять таки невозможно безъ соотвѣтственнаго штата.

Опять причинная связь между рабочей силой и результатами работы.

Подобно совѣту упорядочено дѣлопроизводство и общаго присутствія. Печатаніе журналовъ совѣта и общаго присутствія, отстававшее въ 1907 году на 10 мѣсяцевъ, нынѣ производится въ теченіе 1 мѣсяца.

Отсталость матеріальной отчетности по разнымъ службамъ, доходившая до 10,5 мѣсяцевъ въ 1907 г., нынѣ совершенно устранена и отчеты представляются въ установленные сроки.

Глава IV.

Отсталость въ представленіи общихъ отчетовъ, доходившая до трехъ лѣтъ, нынѣ устранена, т. к. въ 1908 г. представлены въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ отчетныя данныя за 1095, 1906 и 1907 г.г., а данныя за дальнѣйшіе года представляются своевременно. Выработанъ типъ книги учета инвентаря и заведенъ учетъ инвентаря.

Выработанъ типъ книги учета бланковъ и заведенъ учетъ бланковъ.

Въ интересахъ кліентовъ дороги обращено серьезное вниманіе на своевременное удовлетвореніе кредиторовъ дороги, нормированъ порядокъ уплатъ, заведены контрольныя книги очередей прохожденія платежныхъ документовъ.

Вся картина своевременности учета, отчетности и расчета приводится здѣсь какъ одно изъ необходимыхъ условій правильнаго хозяйственнаго веденія дѣла, безъ чего не могло-бы имѣть мѣста достигнутое улучшеніе результатовъ эксплоатаціи.

А такъ какъ эти необходимыя условія достигнуты, равно и въ будущемъ могутъ не только прогрессировать, но даже быть сохраненными лишь при необходимомъ условіи наличія соотвѣтствующихъ „штатовъ“, то слѣдовательно и обратно: недостаточность „штатовъ“ ведетъ за собой обязательное ухудшеніе хозяйственности, а слѣдовательно и результатовъ эксплоатаціи.

На общее упорядоченіе дѣла плодотворное вліяніе оказали періодическіе съѣзды линейныхъ начальствующихъ лицъ, сгруппированные по спеціальностямъ. Изъ болѣе значительныхъ съѣздовъ отмѣтимъ съѣздъ начальниковъ участковъ сл. Пути въ 1908 г. и съѣздъ врачей въ 1909 г. По нѣсколько разъ въ годъ съѣзжаются начальники отдѣловъ по сл. движенія. При участіи линейныхъ агентовъ службъ движенія, коммерческой и сборовъ вырабатывались мѣры борьбы съ хищеніями грузовъ и мѣры по упорядоченію условій передвиженія грузовъ.

Глава IV.

Упорядоченіе дѣла по коммерческому отдѣлу правильно должно быть названо реорганизаціей его. Организованный годъ спустя послѣ открытія эксплоатаціи, организованный въ совершенно недостаточныхъ размѣрахъ, который сразу столкнулся на неразсмотрѣнныя претензіи въ количествѣ 1049, благодаря недостаточности „штатовъ“ коммерческій отдѣлъ влачилъ дальнѣйшее существованіе, накопляя, по мѣрѣ силъ и возможности, неразсмотрѣнныя претензіи и доведя остатокъ неразсмотрѣнныхъ претензій до 3702 на 1 января 1907 года.

Столь значительное количество неразрѣшенныхъ претензій, равняющееся приблизительно полутора-годовому поступленію таковыхъ, огромное количество жалобъ со стороны потерпѣвшихъ и ихъ повѣренныхъ на задержку въ возмѣщеніи дорогою убытковъ, наконецъ громадные убытки казны, происходящіе отъ несвоевременнаго и неудовлетворительнаго разсмотрѣнія претензій, вызвали рядъ мѣропріятій, имѣющихъ цѣлью не только скорѣйшее окончаніе старыхъ претензій, но и болѣе раціональное веденіе претензіоннаго дѣла вообще.

Наиболѣе существенными мѣрами являются:

1) увеличеніе „штатовъ“—хотя и нештатными, непредвидѣнными по смѣтѣ—работниками до размѣра, соотвѣтствующаго дѣйствительной потребности;

2) привлеченіе къ претензіонному дѣлу болѣе опытныхъ работниковъ—для чего пришлось увеличить размѣры отдѣльныхъ заработковъ;

3) установленіе обязательной для каждаго изъ агентовъ отдѣла нормы работы и введеніе уплаты особаго вознагражденія за исполненное сверхъ нормы, т. е. введеніе преміи за успѣхъ работъ и

4) наконецъ установленіе зоркаго наблюденія за общимъ ходомъ дѣла, для чего заведена строгая ежемѣсячная регистрація о движеніи претензіонныхъ дѣлъ, ежемѣсячно по установленной формѣ докладываемая начальнику дороги. Установленіе такого наблюденія также вызываетъ расходы.

Глава IV.

Съ 1908 г. на Забайкальской ж. д. установленъ порядокъ, согласно которому разслѣдованіе по актамъ, поступающимъ въ коммерческій отдѣлъ, производятся немедленно, благодаря чему необходимыя данныя по разслѣдованію претензій поступаютъ въ отдѣлъ раньше, чѣмъ претензія поступитъ въ управленіе дороги; такой порядокъ облегчаетъ и ускоряетъ разсмотрѣніе претензій.

Цѣлесообразность отмѣченныхъ мѣропріятій и интенсивность работы претензіоннаго дѣлопроизводства въ текущемъ году наглядно представляется слѣдующимъ:

Поступило претензіонныхъ дѣлъ по перевозкамъ*):

5472 . . 13.446 . . 11.049 . . 8.165. . . . . (410)

Исполнено дѣлъ по претензіямъ:

1770 . . 7.451 . . 15.287 . . 11.572. . . . . (411)

Остатокъ къ концу года неоконченныхъ дѣлъ было:

3702 . . 9.697 . . 5.459 . . 2.052. . . . . (412)

По отношенію къ общему годовому числу поступающихъ претензіонныхъ дѣлъ число разсмотрѣнныхъ дѣлъ въ % составляло:

32% . . . 55% . . 138% . . . 142% . . . . . (413)

а число неразсмотрѣнныхъ дѣлъ, выраженное по отношенію средняго мѣсячнаго поступленія, составляетъ остатки въ мѣсяцахъ:

8,1 . . . . 8,7 . . . 5,9 . . 2,1 . . . . . (414)

Достигнутое положеніе, при которомъ остатокъ неразсмотрѣнныхъ дѣлъ равняется двухмѣсячному поступленію дѣлъ, можно считать нормальнымъ, т. к. при отдаленности Забайкальской ж. д. двухмѣсячный срокъ для разсмотрѣнія дѣлъ въ среднемъ долженъ считаться не преувеличеннымъ и едва достаточнымъ.

Реорганизовано дѣло розыска грузовъ, переданное изъ службы движенія въ коммерческій отдѣлъ. Въ цѣляхъ поддержанія живой связи между отдѣломъ и его линейными агентами, въ цѣляхъ объединенія дѣятельности послѣднихъ установлены періодическіе съѣзды агентовъ по розыску грузовъ.

---

*) Въ томъ числѣ 1451 претензія оставшіяся не разсмотрѣнными къ 1 января 1906 г.

Для того, чтобы организація эта не осталась мертворожденной, установлена, какъ и по всѣмъ мѣропріятіямъ для поднятія хозяйственности эксплоатаціи,—точная и подробная регистрація результатовъ дѣятельности всѣхъ коммерческихъ агентовъ.

Содѣйствіе коммерческаго отдѣла общему упорядоченію дѣла выразилось между прочимъ устройствомъ центральнаго склада невостребованныхъ грузовъ а также инструктированіемъ и упорядоченіемъ дѣла по дополнительнымъ предпріятіямъ, ввѣреннымъ отдѣлу: по городской станціи и по таможенному агентству.

Хозяйственность веденія этихъ дополнительныхъ предпріятій усматривается изъ слѣдующихъ строкъ.

По городской станціи доходъ въ рубляхъ:

65.745 . . . 57.342 . . . 42.087 . . . 37.308 . . . (415)

Расходъ:

59.039 . . . 50.384 . . . 41.576 . . . 42.240 . . . (416)

Чистая прибыль:

+6.706 . . + 6.958 . . . + 511 . . — 4.932 . . . (417)

Пониженіе прибыли въ 1908 году объясняется отнесеніемъ 4.135 р. изъ валового дохода за этотъ годъ на удовлетвореніе претензій, возникшихъ въ теченіе четырехъ предыдущихъ лѣтъ и нѣкоторымъ уменьшеніемъ грузооборота станціи, вызваннаго общимъ застоемъ торговли, а также и запрещеніемъ городской станціи принимать на комиссію грузы, адресованные на ст. Иркутскъ съ наложенными платежами.

Убыточность работы городской станціи въ 1909 году объясняется, главнымъ образомъ, вздорожаніемъ гужевой доставки грузовъ на и со станціи и воспрещеніемъ принимать на комиссію отправки съ наложенными платежами, каковое воспрещеніе дѣйствовало съ 14 іюня 1908 г. по 26 апрѣля 1909 г. Послѣдняя причина повліяла на уменьшеніе числа кліентовъ городской станціи и только теперь кліенты стали постепенно возвращаться къ посредству городской станціи.

По таможенному агентству доходъ:

4.035 . . . 5.648 . . . 18.847 . . . 25.695 . . . (418)

Расходъ:

2.152 . . . 2.200 . . . 6.303 . . . 13.667 . . . . (419)

Чистая прибыль:

+1.883 . . + 3.448 . + 12.514 . . + 12.028 . . . . (420)

Расположеніе желѣзнодорожной станціи Иркутскъ, раздѣленной рѣкой Ангарой отъ иркутской складочной таможни и порядокъ дѣйствія послѣдней съ одной стороны какъ пограничнаго впускного таможеннаго учрежденія, а съ другой—какъ внутренней таможни, предназначенной для складки и оплаты пошлиною иностранныхъ товаровъ, создали въ Иркутскѣ необходимость образованія учрежденія, которое спеціально вѣдало бы производствомъ обязательныхъ для дороги, въ силу ст. 66 Общаго Устава жел. дор., формальностей, связанныхъ съ таможеннымъ досмотромъ грузовъ. Для этой цѣли въ 1903 году была учреждена должность агента-экспедитора, на обязанности коего лежало предъявленіе грузовъ таможнѣ и оплата ихъ пошлиною по порученіямъ грузохозяевъ.

Послѣдовавшія затѣмъ въ 1904 и 1905 г.г. военныя событія на Дальнемъ Востокѣ, прекратившія движеніе грузовъ на западъ, пріостановили и дѣятельность таможеннаго агентства, возобновившуюся только въ 1906 году. Усиленное движеніе грузовъ съ востока послѣ окончанія военныхъ дѣйствій выдвинуло еще ранѣе назрѣвшій вопросъ о необходимости учредить передовое таможенное загражденіе для регистраціи грузовъ, прибывающихъ изъ за Байкала, Маньчжуріи и Пріамурскаго генералъ-губернаторства. Для этой цѣли съ 1-го апрѣля 1907 г. была учреждена выдринская таможенная застава, съ 15-го октября того же года, перенесенная на ст. Танхой, какъ болѣе оборудованную и удобную для таможенныхъ операцій. Перенесеніе таможенной заставы со станціи Выдрино на ст. Танхой признавалось необходимымъ съ самаго момента открытія заставы,—вопросъ этотъ подробно обсуждался въ засѣданіяхъ междувѣдомственной Комиссіи, подъ предсѣдательствомъ главнаго инспектора россійскихъ желѣзныхъ дорогъ тайнаго совѣтника А. И. Горчакова, коему было пору-

чено господиномъ Министромъ Путей Сообщенія урегулированіе взаимоотношеній таможни и желѣзной дороги. Той же комиссіей былъ поднятъ вопросъ объ отводѣ въ предѣлахъ станціи Иркутскъ для нуждъ таможни особаго участка, а также необходимость доставки грузовъ на городскіе склады таможни средствами городской станціи Иркутскъ.

Выдвинувъ эти коренныя требованія, необходимыя для урегулированія взаимоотношеній таможни и желѣзной дороги, комиссія намѣтила только путь, по которому эти требованія должно было провести впослѣдствіи управленіе дороги.

Въ послѣдующихъ совѣщаніяхъ представителей управленія дороги и иркутской таможни окончательно были разрѣшены указанные вопросы, причемъ выяснилось, что кромѣ отдѣльнаго участка для нуждъ таможни въ районѣ станціи Иркутскъ необходимо предоставить таможнѣ и помѣщеніе для выгрузки, храненія и досмотра грузовъ; вопросъ же о доставкѣ средствами городской станціи на склады иркутской таможни по ея требованію грузовъ разрѣшенъ былъ въ связи съ вопросомъ о правѣ дороги: 1) взимать съ товарохозяевъ сборъ за перегрузку проходящихъ грузовъ въ размѣрѣ 0,33 коп. съ пуда и 2) доставлять на склады таможни средствами городской станціи всѣ грузы, независимо отъ того, будутъ ли они проходящіе или адресованные по документамъ Іэсо Иркутскъ. Кромѣ того на указанныхъ совѣщаніяхъ былъ возбужденъ вопросъ объ открытіи въ Иркутскѣ завознаго склада для чаевъ, прибывающихъ съ востока изъ за Байкала, о чемъ еще ранѣе были сношенія съ таможеннымъ вѣдомствомъ какъ со стороны управленія дороги, такъ и со стороны Управленія желѣзныхъ дорогъ. Однако разрѣшенія этотъ вопросъ пока еще не получалъ, такъ какъ онъ находится въ тѣсной зависимости отъ упорядоченія товарнаго движенія черезъ станцію Иркутскъ, отъ увеличенія штата чиновъ иркутской таможни, а также въ связи съ реорганизаціей таможеннаго агентства Забайкальской желѣзной дороги.

Реорганизація таможеннаго агентства была поставлена ближайшей задачей, причемъ было признано необходимымъ объединить

всѣ дѣйствія агентовъ дороги, вѣдающихъ таможенными обрядностями, на началахъ, указанныхъ въ положеніи о таможенныхъ агентствахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ подчиненіемъ его, въ административномъ отношеніи, коммерческому отдѣлу. Это было вызвано тѣмъ, что при разбросанности дѣйствій агентовъ по таможеннымъ обрядностямъ, подчиненныхъ двумъ службамъ (службѣ движенія и коммерческому отдѣлу), трудно было имѣть правильный надзоръ за дѣйствіями агентства и учесть его какъ дополнительное предпріятіе дороги, могущее при извѣстныхъ условіяхъ дать нѣкоторый плюсъ къ ея оборотамъ.

Принимая во вниманіе, что правильная постановка дѣла со стороны дороги въ достаточной степени достигнута и что взаимоотношенія дороги къ таможнѣ вошли въ нормальную колею, можно положительно сказать, что въ будущемъ уже не встрѣтится болѣе недоразумѣній и неудобствъ при совмѣстныхъ дѣйствіяхъ представителей дороги и иркутской таможни. Косвенное подтвержденіе этому я нахожу въ заявленіи управляющаго иркутской таможни, что съ проведеніемъ отмѣченныхъ выше мѣропріятій вопросъ объ отдаленіи открытія въ Иркутскѣ завознаго склада падаетъ и что уже возбуждено ходатайство объ открытіи склада передъ департаментомъ таможенныхъ сборовъ.

Какъ одно изъ средствъ для упорядоченія всего дѣла, необходимаго для поднятія хозяйственности эксплоатаціи, является привлеченіе на службу на дорогѣ лицъ съ высшимъ образованіемъ.

Число лицъ съ высшимъ образованіемъ было:

103 . 118 . . 132 . . 140 . . . . . (421)

что при общемъ числѣ служащихъ на линіи и въ управленіи, за исключеніемъ мастеровыхъ и рабочихъ:

13,854 . . 12,849 . . 12,511 . . 10,447 . . . . . (422)

составляетъ:

0,74% . . 0,92% . . 1,06% . . 1,34% . . . . . (423)

т. е. число лицъ съ высшимъ образованіемъ—удвоилось.

На упорядоченіе дѣла на линіи не малое вліяніе оказало привлеченіе линейныхъ агентовъ къ дружной объединенной работѣ. Кромѣ постоянно дѣйствующихъ комиссій, о которыхъ упомянуто въ предыдущей главѣ, линейные агенты совмѣстно работаютъ въ квартирныхъ комиссіяхъ и въ санитарныхъ подкомиссіяхъ. До учрежденія квартирныхъ комиссій управленіе дороги, т. е. начальникъ дороги и начальники службъ завалены были разсмотрѣніемъ жалобъ на неправильное пользованіе и на неправильное предоставленіе въ пользованіе казенными квартирами. Всѣ эти жалобы вызывали переписку между начальниками станцій и участковъ, отдѣльные запросы начальниками службъ линейныхъ агентовъ и т. д. Съ учрежденіемъ мѣстныхъ квартирныхъ комиссій отпадаютъ и переписка, и волокита. Всѣ недоразумѣнія разрѣшаются на мѣстѣ квартирной комиссіей, не доходя до начальниковъ сл. съ исключительной цѣлью получить резолюцію: „выяснить обстоятельства дѣла—съ возвращеніемъ всей переписки“, и только въ случаѣ разногласія между членами мѣстной комиссіи представляются въ управленіе дороги на разрѣшеніе, гдѣ и разсматриваются немедленно въ особомъ совѣщаніи начальниковъ службъ и отдѣловъ подъ предсѣдательствомъ Начальника дороги, созываемомъ для разсмотрѣнія спорныхъ текущихъ дѣлъ.

Въ видахъ улучшенія санитарнаго состоянія дороги учреждены участковыя санитарныя подкомиссіи какъ постоянный институтъ. Эти подкомиссіи являются выразителями нуждъ своихъ участковъ и посредниками между служащими и управленіемъ дороги въ дѣлѣ санитаріи.

Дѣятельность этихъ санитарныхъ подкомиссій оказалась весьма продуктивной.

На линіи урегулирована правильность движенія поѣздовъ, подняты скорости и устранены опаздыванія поѣздовъ, бывшія въ прежнее время хроническими.

Глава IV.

Упорядоченіе пассажирскаго класснаго движенія въ смыслѣ поднятія скоростей, устраненія хроническаго опаздыванія поѣздовъ и доведенія до возможнаго minimum'a нарушенія росписанія поѣздовъ, помимо прямого удовлетворенія интересамъ пассажировъ, имѣетъ, какъ это ни покажется парадоксальнымъ съ перваго взгляда, хозяйственное значеніе. Не говоря уже о томъ, что упорядоченіе пассажирскаго класснаго движенія должно благопріятно отражаться на хозяйственности дѣла, какъ одинъ изъ элементовъ общаго упорядоченія дѣла, но даже нѣкоторое удороженіе эксплоатаціи, если бы таковое оказалось при поднятіи скоростей поѣздовъ, съ избыткомъ возмѣщается улучшеніемъ качества работы желѣзнодорожныхъ служащихъ подъ вліяніемъ подъема скоростей.

Неудачно составленное росписаніе, съ избыточно малыми скоростями и съ избыточно преувеличенными стоянками, развращающе дѣйствуетъ на персоналъ дороги, давая возможность всякія уклоненія отъ росписанія исправлять нагонами и сокращеніями излишнихъ стоянокъ. Ускореніе-же движенія удешевляетъ обслуживаніе его поѣздными бригадами, уменьшаетъ расходъ на отопленіе и освѣщеніе вагоновъ, и, что самое важное, улучшаетъ оборотъ подвижного состава, въ каковомъ для пассажирскаго движенія Забайкальской ж. д. ощущается большой недостатокъ.

На главной линіи Забайкальской ж. д. обращаются слѣдующіе пассажирскіе поѣзда:

a) 3 пары въ недѣлю экспрессовъ №№ 1 и 2;

b) ежедневно одна пара почтово-пассажирскихъ поѣздовъ №№ 3 и 4.

и c) ежедневно одна пара товаро-пассажирскихъ поѣздовъ №№ 11 и 12.

Время нахожденія этихъ поѣздовъ въ пути вмѣстѣ со стоянками по зимнимъ росписаніямъ (нѣсколько большее чѣмъ по лѣтнимъ росписаніямъ) измѣнялось по годамъ слѣдующимъ образомъ:

для экспрессовъ:

54 ч. 50 м. . . 51 ч 46 м. . 42 ч. 07 м. . . 35 ч. 37 м. . .

для почтово-пассажирскихъ поѣздовъ:

71 ч. 37 м. . . 65 ч. 25 м. . . 58 ч. 45 м. . . 55 ч. 14 м. . . (425)

для товаро-пассажирскихъ поѣздовъ:

90 ч. 19 м. . . 87 ч. 05 м. . . 79 ч. 00 м. . . 63 ч. 46 м. . . (426)

По сравненію съ 1906 г. время нахожденія поѣздовъ въ пути со стоянками сокращено въ 1909 г. на 16—17 часовъ для экспрессовъ и почтово-пассажирскихъ поѣздовъ, и на $26^1/_2$ часовъ для товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, которые идутъ теперь быстрѣе, чѣмъ въ 1906 г. ходили почтово-пассажирскіе поѣзда; поѣзда-же почтово-пассажирскіе ходятъ теперь со скоростью экспрессовъ 1906 года.

По отношенію къ поднятію хозяйственности дороги такое ускореніе движенія пассажирскихъ поѣздовъ является факторомъ и прямого, и косвеннаго вліянія: прямое вліяніе сказывается въ удешевленіи стоимости обслуживанія поѣздо-версты и въ улучшеніи оборота подвижного состава, косвенное—въ улучшеніи быта мѣстнаго населенія, путемъ облегченія способовъ передвиженія, что входитъ въ число элементовъ улучшенія экономическаго положенія края, обслуживаемаго дорогой; улучшеніе-же экономическаго положенія края, хотя-бы и неуловимо, но несомнѣнно отражается на результатахъ эксплоатаціи дороги.

Среднія годовыя опаздыванія поѣздовъ, опредѣляемыя путемъ раздѣленной суммы всѣхъ опозданій прибытія поѣздовъ въ теченіе года на конечную станцію на годовое количество поѣздовъ, составляетъ:

для экспрессовъ:

свѣдѣній нѣтъ . 1 ч. 47 м. . . 0 ч. 48 м. . . 0 ч. 40 м. . . . . (427)

для почтово-пассажирскихъ:

. 14 ч. 07 м. . . 1 ч. 46 м. . . 0 ч. 30 м. . . 0 ч. 26 м. . . . . (428)

для товаро-пассажирскихъ:

свѣдѣній нѣтъ . 0 ч. 28 м. . . 0 ч. 07 м. . . 0 ч. 35 м. . . . . (429)

Если учесть опозданія выхода этихъ поѣздовъ съ начальныхъ станцій по винѣ сосѣднихъ дорогъ выражаемое:

для экспрессовъ:

свѣдѣній нѣтъ . 1 ч. 12 м. . . 0 ч. 42 м. . . 0 ч. 59 м. . . . .(**430**)

для почтово-пассажирскихъ:

. .0 ч. 25 м. . . 0 ч. 06 м. . . 0 ч. 02 м. . . 1 ч. 02 м. . . . .(**431**)

для товаро-пассажирскихъ:

свѣдѣній нѣтъ . 0 ч. 07 м. . . 0 ч. 03 м. . . 0 ч. 02 м. . . . .(**432**)

то вычитая послѣдовательно (**430**), (**431**), (**432**) изъ (**427**), (**428**), (**429**) получимъ время средняго опозданія (—) или нагона (+) поѣздовъ въ предѣлахъ Забайкальской желѣзной дороги:

для экспрессовъ:

свѣдѣній нѣтъ . 0 ч. 35 м. . . 0 ч. 06 м. . +0 ч. 19 м. . . . .(**433**)

для почтово-пассажирскихъ:

. 13 ч. 42 м. . . 1 ч. 40 м. . . 0 ч. 28 м. . . 0 ч. 24 м. . . . .(**434**)

для товаро-пассажирскихъ поѣздовъ:

свѣдѣній нѣтъ . 0 ч. 21 м. . . 0 ч. 04 м. . . 0 ч. 33 м. . . . .(**435**)

Нѣкоторое какъ бы ухудшеніе на 0 ч. 29 м. представляютъ товаро-пассажирскіе поѣзда въ 1909 году по сравненію съ 1908 годомъ. Но если принять во вниманіе, что время нахожденія въ пути этихъ поѣздовъ въ 1908 г. было на 15 часовъ, т. е. на 24% больше чѣмъ въ 1909 году (стр. **413**), то опозданія на 0 ч. 33 м. въ первый же годъ послѣ такого радикальнаго измѣненія условій движенія товаро-пассажирскихъ поѣздовъ вполнѣ объясняется. Въ будущее росписаніе на основаніи опыта ускореннаго хода товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, вводятся урегулированныя поправки для достиженія большей правильности въ исполненіи росписаній.

Среди причинъ повторяемости опаздыванія пассажирскихъ поѣздовъ, на Забайкальской желѣзной дорогѣ выдающееся мѣсто занимаютъ причины зависящія отъ службы тяги, а также отъ перерыва въ движеніи отъ происшествій. Выдающееся мѣсто причи-

ны эти занимаютъ при опредѣленіи количествъ опозданій въ % къ общему числу опозданій.

Для періода съ 15 октября 1908 года по 15 октября 1909 года процентное отношеніе опозданій по Забайкальской желѣзной дорогѣ выразилось:

для причинъ зависящихъ отъ тяги 10,43 до 41,61 и для причинъ зависящихъ отъ перерыва движенія по происшествіямъ отъ 36,50 до 19,46.

Столь высокія цифры ставятъ Забайкальскую желѣзную дорогу какъ бы во главѣ тѣхъ дорогъ, которыя обращаютъ на себя вниманіе по значительности повторяемости опозданій поѣздовъ по вышеуказаннымъ причинамъ.

Если же принять во вниманіе не % отношеніе ко всѣму количеству опозданій на дорогѣ, а дѣйствительное количество на 1000 пассажирскихъ поѣздо-верстъ, то окажется, что по общему количеству опозданій Забайкальская желѣзная дорога въ указанный періодъ съ 15 октября 1908 года по 15 октября 1909 года оказалась предпослѣдней въ ряду 30 желѣзныхъ дорогъ, имѣя 0,04 опозданій на 1000 пасс. поѣздо-верстъ при наличіи этихъ опозданій по сѣти отъ 0,01 (для Сибирской желѣзной дороги) до 7,09.

Такимъ образомъ повторяемость опозданій на Забайкальской желѣзной дорогѣ по причинамъ зависящимъ отъ тяги и отъ происшествій, выражаемая въ значительныхъ цифрахъ при опредѣленіи ея въ % отъ общаго количества опозданій на Забайкальской желѣзной дорогѣ, становится незначительной при опредѣленіи ея въ абсолютныхъ числахъ въ виду незначительности общаго числа опозданій.

Для опредѣленія мѣста Забайкальской желѣзной дороги въ ряду 30 желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи повторяемости опозданій по причинамъ, зависящимъ отъ тяги и отъ перерыва движенія по происшествіямъ, слѣдуетъ сравнивать не % отношеніе

опозданій частныхъ къ общему количеству, а абсолютное количество опозданій на 1000 пассажирскихъ поѣздо-верстъ. Абсолютное число пассажирскихъ поѣздовъ, прибывшихъ съ опозданіемъ на станціи назначенія на 1000 пассажирскихъ поѣздо-верстъ по причинамъ зависящимъ отъ службы тяги, составляетъ для 30 дорогъ рядъ цифръ отъ 0,119 до 0,001, въ ряду которыхъ Забайкальская желѣзная дорога съ цифрой 0,012, занимаетъ не второе, а четырнадцатое мѣсто. Тоже и по причинамъ зависящимъ отъ перерыва движенія вслѣдствіе происшествій: въ ряду 30 цифръ для 30 дорогъ сѣти отъ 0,905 до менѣе чѣмъ 0,001, Забайкальская желѣзная дорога съ цифрой 0,025 занимаетъ—не второе, а 12 мѣсто.

Сопоставляя отдѣльныя причины опозданій пассажирскихъ поѣздовъ по сѣти желѣзныхъ дорогъ и по Забайкальской желѣзной дорогѣ въ процентномъ отношеніи къ общему числу опозданій получаемъ слѣдующую группу среднихъ чиселъ для періода съ 15 октября. 1908 года и 15 октября 1909 года.

	Для сѣти	Для Забайкал. жел. дор.
1. Скрещеніе и обгонъ	28,01	20,45
2. Ожиданіе согласованія по желѣзнымъ дорогамъ	21,59	17,65
3. Багажъ	8,01	0
4. Почта	0,60	0,44
5. Наборъ воды	4,92	0,44
6. „ топлива	0,33	0
7. Таможенныя обрядности	0,40	3,99
8. Тихій ходъ вслѣдствіе неблагопріятной погоды или большого состава	3,70	0
9. Происшествія	2,97	27,98
10. Путь	11,11	3,03
11. Тяга	11,19	26,02
12. Движеніе	7,17	0
Итого . .	100%	100%

(436)

Къ таблицѣ этой слѣдовало-бы ввести коррективы на абсолютное число и размѣры опозданій, которое на Забайкальской желѣзной дорогѣ за періодъ съ 15 октября 1908 г. по 15 октября 1909 г. далеко ниже средняго для всей сѣти. Но даже не принимая во вниманіе этого обстоятельства, изъ приведенной таблицы усматривается, что къ періоду 15 октября 1908 г.—15 октября 1909 г. Забайкальская желѣзная дорога въ отношеніи причинъ опозданій поѣздовъ стала въ положеніе не худшее, чѣмъ положеніе всей сѣти, за исключеніемъ причинъ отъ тяги и по происшествіямъ. Выше было указано, что по абсолютному числу опозданій и по этимъ причинамъ Забайкальская желѣзная дорога не представляетъ чего либо выдающагося по сравненію со всей сѣтью. Причины же, почему Забайкальская желѣзная дорога, улучшивъ свое положеніе въ ряду сѣти дорогъ по вопросу общаго размѣра опозданій до числа 0,04 на 1000 пассажирскихъ поѣздо-верстъ и уступая въ этомъ отношеніи лишь Сибирской желѣзной дорогѣ (коэффиціентъ 0,01), не улучшила въ % отношеніи, устраненіе причинъ опозданія совершенно подобно всей сѣти, и по 9 причинамъ идя впереди сѣти, отстаетъ по 3 причинамъ, заключающимся въ характерныхъ особенностяхъ, Забайкальской желѣзной дороги присущихъ, суть слѣдующія:

1) опозданіе отъ таможенныхъ обрядностей не можетъ быть устранено непосредственнымъ распоряженіемъ дороги;

2) опозданія отъ службы тяги объясняются горнымъ характеромъ дороги, исключительно тяжелыми климатическими условіями дороги, усиленнымъ износомъ паровозовъ за предыдущее время усиленнаго движенія и плохимъ качествомъ забайкальскихъ углей. Еще разъ считаю умѣстнымъ повторить, что тѣмъ не менѣе абсолютное число опозданій на 1000 пассажирскихъ поѣздо-верстъ и по этимъ причинамъ ниже чѣмъ абсолютное число опозданій на 1000 пассажирскихъ поѣздо-верстъ по тѣмъ же причинамъ на всей сѣти;

3) опозданія отъ происшествій объясняются горнымъ характеромъ дороги, ливнями и обвалами въ размѣрахъ превышаю-

щихъ таковые-же на сѣти. Главное число обваловъ имѣетъ мѣсто на Кругобайкальской желѣзной дорогѣ. И тутъ считаю умѣстнымъ повторить, что абсолютное число опозданій на 1000 пассажирскихъ поѣздо-верстъ и по этимъ причинамъ ниже, чѣмъ абсолютное число опозданій на 1000 пассажирскихъ поѣздо-верстъ по тѣмъ же причинамъ на всей сѣти.

Прямымъ улучшеніемъ хозяйственности дороги является увеличеніе населенности пассажирскихъ классныхъ поѣздовъ, какъ это видно изъ сопоставленія числа пассажирскихъ поѣздо-верстъ въ тысячахъ:

3.808 . . 3.293 . . 3.349 . . 3.350 . . . (**437**)

съ числомъ пассажиро-верстъ въ тысячахъ:

192.770 . . 141.878 . . 139.983 . . 185.000 . . . (**438**)

Раздѣляя вторую строку на первую, получаемъ средиюю населенность пассажирскихъ поѣздовъ:

50,6 . . 43,1 . . 41,8 . . 53,7 . . . (**439**)

Не касаясь пока причинъ увеличенія населенности поѣздовъ улучшеніе утилизаціи подвижного состава на лицо, что конечно указываетъ на улучшеніе хозяйственности эксплоатаціи дороги. Слѣдовательно причины лучшей утилизаціи подвижного состава, т. е. въ данномъ случаѣ причины увеличенія общаго числа пассажировъ находятся въ прямой связи съ улучшеніемъ хозяйственности дороги. Какія же могли быть причины роста числа пассажировъ? и какъ великъ былъ этотъ ростъ? Ростъ числа пассажировъ Забайкальской ж. д. выражается слѣдующей строкой числа пассажировъ дороги въ тысячахъ:

730 . . 563 . . 847 . . 1.175 . . . (**440**)

на сѣти въ то же время число пассажировъ было:

100.401 . . 108.940 . . 119.327 . . 114.271 . . . (**441**)

Строка (**440**) указываетъ на непрерывный ростъ пассажировъ на Забайкальской жел. д. за все четырехлѣтіе; строка (**441**) указываетъ, что ростъ числа пассажировъ на сѣти, наблюдавшійся съ 1906 по 1908 г., смѣнился паденіемъ числа пассажировъ въ 1909 г. на 5% противъ 1908 года. Паденіе числа пассажировъ 1909 г. противъ 1908 г. можетъ быть объяснено введеніемъ съ 1 іюля 1908 г.

повышеннаго пассажирскаго тарифа. Такъ какъ нѣтъ никакихъ основаній предполагать, чтобы введеніе повышенныхъ пассажирскихъ тарифовъ на Забайкальской ж. д. отразилось на количество пассажировъ иначе, чѣмъ по сѣти, приходится признать, что ростъ пассажирскаго движенія въ размѣрѣ 40% по сравненіи 1909 съ 1908 г. по Забайкальской ж. д., объясняется спеціальными для этой дороги и для этого года условіями.

Сравнивая параллельно ростъ числа пассажировъ по Забайкальской желѣзной дорогѣ, и по сѣти, и дѣля для этого (440) на (441), получаемъ слѣдующее взаимное отношеніе числа пассажировъ Забайкальской желѣзной дороги, и сѣти:

0,73% . . 0,52% . 0,71% . . 1,03% . . . . . (442)

изъ котораго усматривается, что ростъ числа пассажировъ на Забайкальской желѣзной дорогѣ совершался гораздо быстрѣе, чѣмъ ростъ пассажировъ на сѣти.

Спеціальныя для Забайкальской желѣзной дороги на 1909 г. причины, вызвавшія противъ 1908 г. ростъ пассажировъ на 40% не смотря на повышеніе пассажирскаго тарифа, тогда какъ одновременно на сѣти подъ вліяніемъ того же повышеннаго тарифа наблюдается убыль пассажировъ на 5%, заключается исключительно въ установленіи слѣдующихъ, оказавшихся цѣлесоотвѣтственными, мѣръ борьбы противъ проѣзда безбилетныхъ пассажировъ: введены посадочныя бригады, организована ревизія поѣздовъ и установлено зоркое наблюденіе за исполненіемъ сихъ мѣръ.

И главное: установлено зоркое наблюденіе за исполненіемъ сихъ мѣръ.

Назначеніе посадочныхъ бригадъ имѣетъ въ виду облегчить поѣзднымъ кондукторскимъ бригадамъ прекратить доступъ въ вагоны лицамъ, не имѣющимъ билетовъ, или имѣющимъ неправильные билеты. Одновременно со введеніемъ посадочныхъ бригадъ въ началѣ 1908 года введенъ былъ порядокъ контроля пассажирскихъ билетовъ, причемъ—что самое важное—организованъ былъ

кондукторскій столъ при управленіи службы движенія. Самый порядокъ контроля пассажирскихъ билетовъ мало чѣмъ отличается отъ принятаго вообще на дорогахъ: кромѣ контролированія пассажирскихъ билетовъ чинами государственнаго контроля, установленный порядокъ предусматриваетъ контролированіе пассажирскихъ билетовъ главными кондукторами, ревизорами станціоннаго счетоводства, начальниками станцій и прочими агентами всѣхъ службъ дороги.

Введены свѣтовые контрольные щипцы, лишающіе возможности вторичнаго использованія проконтролированныхъ билетовъ, обращено вниманіе на то, чтобы провозъ безбилетныхъ пассажировъ не производился безнаказанно и безслѣдно для бригадъ. Не малое значеніе по отношеніи усиленія надзора за пассажирскими поѣздами имѣетъ воспрещеніе высшимъ линейнымъ агентамъ прицѣплять служебные вагоны къ пассажирскимъ, вслѣдствіе чего самый поѣздъ находится подъ непосредственнымъ наблюденіемъ ѣдущаго въ немъ, а не „слѣдующаго“ въ особомъ вагонѣ старшаго агента.

Число проконтролированныхъ поѣздовъ составляетъ:

	въ 1908. .	въ 1909. .	
свѣдѣній за 1906 и 1907 года нѣтъ	5.774 . .	13.695 . .	(**443**)

При этомъ обнаружено пассажировъ безъ билетовъ и съ неправильными билетами:

свѣдѣній за 1906 и 1907 года нѣтъ	11.797 . .	9.876 . . .	(**444**)

Уменьшеніе средняго числа зайцевъ, обнаруживаемыхъ при ревизіи поѣздовъ, при одновременномъ ростѣ числа пассажировъ указываетъ на общее уменьшеніе зайцевъ: именно, раздѣляя (**444**) на (**443**), получаемъ число обнаруженныхъ зайцевъ на одну ревизію

для 1908 г. . . . . .2,04, для 1909 г. 0,73,

т. е. количество зайцевъ уменьшилось въ $\frac{2,04}{0,73}=2,8$ раза.

Изъ числа 11.797+9.877=21.673 пассажировъ, обнаруженныхъ безъ билетовъ или съ неправильными билетами при ревизіи поѣздовъ въ теченіе двухъ лѣтъ, приходится на долю:

главныхъ кондукторовъ	13330	или 61,5%
прочихъ агентовъ дороги	7278	или 33,6%
чиновъ государственнаго контроля . .	1065	или 4,9%
	21.673	= 100%

(445)

Изъ всѣхъ перечисленныхъ выше мѣръ по искорененію безбилетныхъ и съ неправильными билетами пассажировъ расходъ около 5 тыс. руб. въ годъ вызвало только содержаніе контрольнаго стола. Исходя изъ положенія, что всѣ вышеперечисленныя мѣропріятія имѣли успѣхъ лишь благодаря зоркому наблюденію за правильнымъ дѣйствіемъ всей организаціи и возможности быстро и своевременно поддержать дѣло въ случаѣ начинающихся колебаній, надо признать, что расходы на содержаніе контрольнаго стола являются одной изъ мѣръ въ высшей степени хозяйственныхъ.

Вліяніе вышеописанныхъ мѣръ борьбы съ „зайцами" особенно рельефно сказалось на сборѣ съ пассажировъ мѣстныхъ и дачныхъ поѣздовъ.

Сборъ этотъ составлялъ въ рубляхъ:

свѣдѣній нѣтъ . .	24.686 . .	75.130 . .	90.657	(446)

Для большей наглядности вліянія установленнаго съ 1 іюля 1907 г. зоркаго наблюденія за правильной ревизіей поѣздовъ въ связи съ введеніемъ съ 1 іюля 1908 г. повышенныхъ пассажирскихъ тарифовъ рядъ (446) разобьемъ по полугоріямъ, сборъ съ которыхъ былъ:

1-е полугодіе 1907 г.	710	
2-е „ 1907 г.		23.976
1-е „ 1908 г.	41.298	
2-е „ 1908 г.		33.832

(447)

Увеличеніе сбора по сравненію съ 1-й половиной 1907 г.—во вторую половину того-же года на 3.277%, т. е. болѣе чѣмъ

въ тридцать три раза, и въ первую половину 1908 года на 5716%, т. е. болѣе чѣмъ въ пятьдесятъ восемь разъ, можетъ быть отнесено за счетъ установленія зоркаго наблюденія за правильностью ревизіи поѣзда, вызывающаго увеличеніе „штата“ на сумму до 5000 р. въ годъ.

Пониженіе сборовъ за 2-е полугодіе 1908 г. на 18% противъ 1-го полугодія 1908 г. объясняется введеніемъ съ 1 іюля 1908 г. повышеннаго пассажирскаго тарифа.

Равенство сборовъ 1909 года по обоимъ полугодіямъ объясняется неизмѣняемостью за этотъ годъ экономическихъ условій обслуживаемаго дорогой района.

Конечно вліяніе контрольнаго стола не ограничилось одними лишь мѣстными поѣздами и отразилось благопріятно на сборахъ всѣхъ пассажирскихъ поѣздовъ. Но полная неоспоримость этого вліянія особенно наглядна на поѣздахъ мѣстнаго движенія, для которыхъ совершенно точно учитывается и результатъ выгодности затратъ на контрольный столъ, дающихъ на каждый затраченный рубль отъ 15 до 18 р. въ годъ только по движенію мѣстныхъ поѣздовъ.

Если вспомнить, что сборъ со всѣхъ классныхъ пассажировъ Забайкальской желѣзной дороги составлялъ въ тыс. рубляхъ

1.662 . . 1.153 . . 1.194 . . 1.550 . . . . . (240)

и вспомнить, что, въ виду повышенія тарифа съ 1 іюля 1908 г. сборъ съ пассажирскаго движенія сѣти за 1909 г. понизился по сравненію съ 1908 г., то повышеніе сбора Забайкальской желѣзной дороги въ 1909 г. на 356 т. р. противъ 1908 г. несомнѣнно составляетъ только часть той суммы, которая должны быть приписана особымъ мѣропріятіямъ, вызвавшимъ расходъ около 5 т. р. въ годъ.

Останавливаюсь на этомъ примѣрѣ, какъ на иллюстраціи, сколь нехозяйственно непредоставленіе начальнику дороги воз-

можности сдѣлать собственною властью соотвѣтственное перемѣщеніе кредитовъ для улучшенія хозяйственности эксплоатаціи дороги.

Переселенческое движеніе въ періодъ 1906—1909 г. совершалось на Забайкальской ж. д. въ слѣдующихъ размѣрахъ.

Перевезено переселенцевъ:

23.842 . . 118.948 . . 35.579 . . 66.210 . . . (448)

Перевезено клади пудовъ:

нерегистриров. 216.688 . . 107.349 . . 142.176 . . . (449)

При этомъ за утраченную и недоставленную переселенческую кладь за счетъ Забайкальской жел. дор. уплачено въ рубляхъ:

11.040 . . 33.837 . . 3.531 . . 622 . . . (450)

что составляетъ на 1 переселенца

0 р. 46 к. . 0 р. 29 к. . 0 р. 10 к. . 0 р. 01 к. . . . . (451)

и на 100 пудовъ клади

нерегистриров. . 15 р. 61 к. . 3 р. 29 к. . 0 р. 44 к. . . . . (452)

Столь значительное уменьшеніе количества опозданій и задержки переселенческой клади, отражающееся столь-же значительнымъ сокращеніемъ расходовъ по вознагражденію за утраченную и просроченную кладь, даетъ полное основаніе признать хозяйственными мѣропріятія, приведшія къ этому результату, т. е. къ сокращенію расходовъ. Поэтому, примѣнительно къ программѣ настоящаго изслѣдованія, приводимъ краткій очеркъ переселенческаго движенія по Забайкальской ж. д. въ періодъ 1906—1909 годовъ.

Въ 1906 г. управленіе Забайкальской дороги, занятое всецѣло въ то время ликвидаціей военныхъ передвиженій, мало удѣляло вниманія переселенческому движенію. Съ другой стороны, переселенческое управленіе, разрѣшивъ переселеніе съ 15 марта 1906 г. телеграфнымъ сообщеніемъ, съ своей стороны не предупредило управленія дорогъ слѣдованія ни о количествѣ переселенцевъ, ни о направленіи послѣднихъ. Дороги оказались, такимъ образомъ совершенно неподготовленными. Кредитъ не испрашивался. Переселенческіе поѣзда не выдѣлялись изъ общаго товар-

наго движенія. Все это на дѣлѣ сказалось большимъ нестроеніемъ. Инструкціи отсутствовали и все совершалось неравномѣрно, враздробь, случайно. Переселенческіе поѣзда отъ станціи Иннокентьевская до станціи Иркутскъ шли по двое—трое сутокъ. На ст. Иркутскъ поѣзда принимались на 14 Ангарскій путь, по долгу оставаясь безъ всякаго призора и въ совершенной неизвѣстности какъ для чиновъ переселенческой организаціи, такъ подчасъ и для агентовъ желѣзной дороги.

Врачебно-санитарный надзоръ за переселенцами въ пути также отсутствовалъ; объ организаціи поѣзднаго надзора за переселенцами не было и рѣчи.

Въ 1906 г. прослѣдовало по Забайкальской желѣзной дорогѣ на Востокъ 12916 душъ, на Западъ—10926 душъ, всего 23842; причемъ за утраченную и недоставшую переселенческую кладь въ теченіе этого года уплачено за счетъ Забайкальской жел. дор. 11039 руб. 54 коп.

Въ 1907 году Забайкальская желѣзная дорога выдѣляетъ переселенческое движеніе въ самостоятельное спеціальное дѣло, дабы наирацональнѣе обезпечить всѣ нужды этого движенія и наивозможно удовлетворительнѣе разрѣшить всѣ недоумѣнія пуговой практики пассажира переселенца.

На станціи Иркутскъ, какъ на станціи первоначальнаго отправленія, устраивается въ 1907 году особый переселенческій пунктъ съ назначеніемъ особаго начальника пункта агента сл. движенія, вѣдающаго на мѣстѣ всѣ сложныя обязанности переселенческаго дѣла.

Всѣ переселенческіе поѣзда безъ исключенія подаются на пунктъ, гдѣ оборудованъ спеціальный вокзалъ въ 100 с. съ 20 печами, съ нарами и достаточнымъ освѣщеніемъ. Вокзалъ раздѣленъ на три отдѣленія каменными стѣнами, что даетъ возможность легко и быстро изолировать переселенцевъ при поголовныхъ осмотрахъ переселенческихъ партій. Здѣсь же при пунктѣ имѣется

особая переселенческая амбулаторія, открытая круглые сутки для пріема больныхъ. На пунктѣ оборудована водопроводомъ водогрѣйка—пуста, доставляющая въ изобиліи кипятокъ во всякое время дня и ночи. Это даетъ возможность принимать меры по поддержанію чистоты и опрятности.

Все оборудованіе предполагалось только на шесть весенихъ мѣсяцевъ, т. е. на періодъ массоваго передвиженія переселенцевъ. Но жизнь предписывала совершенно иныя требованія, не оставленныя безъ удовлетворенія со стороны Управленія дороги. Предполагалось, что на пунктѣ будетъ вѣдаться пріемъ и отправка переселенческихъ повозокъ и врачебно-санитарный осмотръ переселенцевъ. Тотчасъ же на мѣстѣ оказалось необходимымъ приступить къ провѣркѣ переселенческой клади—этой самой важной отрасли переселенческаго движенія. Главное и общепризнанное зло—это отставшая переселенческая кладь и работа по розыску ея явилась работой круглаго года, работой пропотливой и, какъ показала жизнь, работой доселѣ удовлетворительно не разрѣшенной ни одной желѣзной дорогой. И до настоящаго времени продолжаютъ возникать нареканія, законныя и незаконныя требованія переселенческой администраціи, загромождая телеграфъ ежедневно массою телеграммъ съ многочисленными адресами, и доселѣ еще пассажиръ переселенецъ, и безъ того мало обезпеченный, вынужденъ въ концѣ проживаться, ожидая подолгу своей клади на ст. назначенія.

По всѣмъ оффиціальнымъ отчетамъ чиновъ переселенческаго вѣдомства съ 1896 г. до настоящаго времени отставшая переселенческая кладь опредѣляется въ среднемъ 60—70%. Между тѣмъ, Забайкальская желѣзная дорога напудобнѣе разрѣшаетъ этотъ вопросъ, быстро взявшись за него тотчасъ по открытіи пункта 1907 г.

Съ 1907 г. устанавливается какъ обязательное провѣрка у всѣхъ проходящихъ черезъ ст. Иркутскъ переселенцевъ дубли-

катовъ на кладь съ отмѣтками пункта на каждомъ дубликатѣ отдѣльно:

I, ст. Иркутскъ

Клади нѣтъ, о времени прослѣдованія будетъ сообщено по телеграфу.

2, ст. Иркутскъ

Кладь слѣдуетъ одновременно съ переселенцемъ п. № вагонъ №

3. ст. Иркутскъ

Кладь прослѣдовала 190 г. п. № вагонъ №

Введеніе этого порядка регистраціи явилось новымъ оригинальнымъ порядкомъ, доселѣ неизвѣстнымъ другимъ желѣзнымъ дорогамъ. 1908 году на междувѣдомственномъ совѣщаніи по переселенческому вопросу было обращено вниманіе на этотъ порядокъ какъ весьма полезный въ дѣлѣ перевозки переселенческой клади.

Независимо отъ этого, чтобы подогнать переселенческую кладь и обезпечить планомѣрность переселенческаго движенія вообще, тогда же на пунктѣ учреждается сортировочная платформа, и вся переселенческая кладь сортируется отдѣльно на Срѣтенскъ и отдѣльно на Маньчжурію; и пассажиры переселенцы, во избѣжаніе излишней задержки на ст. Карымская здѣсь же на мѣстѣ подраздѣляются въ отдѣльные вагоны.

Такимъ образомъ, когда переселенецъ не успѣлъ еще выѣхать на Забайкальскую желѣзную дорогу, пунктъ уже озаботился объ отсталой клади, принявъ мѣры къ розыску телеграммами на сосѣднія дороги. Чтобы подогнать ту же отставшую переселенческую кладь, эта послѣдняя въ день прибытія по сортировкѣ досылается товаро-пассажирскими поѣздами, а въ особо исключительныхъ случаяхъ и пассажирскими, не только догоняя, но и предупреждая переселенца на станціи назначенія.

Общепризнана была также та неблагопріятная обстановка переселенческихъ вагоновъ-теплушекъ, въ которыхъ слѣдовали

переселенцы. Эти вагоны теплушки, мало оборудованные вообще, за 18-ти дневный промежутокъ слѣдованія переселенцевъ отъ Челябинска до Иркутска принимали наигрязнѣйшій видъ, гдѣ рядомъ помѣщались и тифозные и скарлатинозные, а иногда и мертвые. И въ этомъ отношеніи Забайкальская желѣзная дорога по открытіи пункта приняла надлежащія мѣры. Всѣ переселенческіе поѣзда, по прибытіи на пунктъ, тщательно чистятся съ дополненіемъ оборудованія на каждый вагонъ до 36 досокъ, двухъ фонарей, 2 закладокъ, 4 оконныхъ рамъ, ведра для чистой воды, метлы и съ обязательнымъ снабженіемъ каждаго вагона во всякое время года особо приспособленной для варки пищи печью. Климатическія условія Забайкалья не допускаютъ возможности отправлять переселенцевъ въ теплушкѣ безъ печей даже въ лѣтнее время. Кромѣ того переселенцы, не получая горячей пищи, вынуждены сами заботиться о себѣ; въ этомъ отношеніи и явилась необходимость съ одной стороны оборудовать вагоны-теплушки печами особаго типа, а съ другой выдавать отопленіе и въ лѣтнее время.

Всѣ переселенческіе поѣзда встрѣчаются, осматриваются и отправляются подъ наблюденіемъ санитарнаго врача, который ведетъ и амбулаторію. Переселенцы, находящіеся въ вокзалѣ, ежедневно осматриваются и не меньше двухъ разъ въ недѣлю перемѣщаются въ свободныя чистыя отдѣленія, а освободившіяся помѣщенія подвергаются тщательной чисткѣ и мытью. При поголовномъ осмотрѣ пассажировъ переселенцевъ больные острозаразными болѣзнями немедленно изолируются въ переселенческую больницу, прочимъ же больнымъ оказываются всѣ виды врачебной помощи съ безплатной выдачей лекарствъ.

Въ періодъ усиленнаго движенія переселенцевъ для сопровожденія переселенческихъ поѣздовъ приглашается поѣздной медицинскій персоналъ. На случаи родовспоможенія въ пути при приглашеніи преимущество отдается фельдшерицамъ акушеркамъ. Отправка партій переселенцевъ безъ сопровожденія медицинскаго персонала не допускается. Лица поѣзднаго медицинскаго персо-

нала, получивъ полное и надлежащее инструктированіе въ Иркутскѣ, являются отвѣтственными руководителями по исполненію медико-санитарныхъ мѣръ своего поѣзда. Поѣзда сопровождаются отъ Иркутска до Срѣтенска и Маньчжуріи. Въ составъ каждаго переселенческаго поѣзда включается санитарный вагонъ, состоящій изъ трехъ отдѣленій, приспособленный на 6 коекъ и достаточно оборудованный имущественнымъ инвентаремъ, типовой аптекой, хирургическими инструментами и перевязочными матеріалами.

Въ 1907 году прослѣдовало переселенцевъ на Востокъ 98.425 душъ, на Западъ 20.523, всего 118,948 душъ. За утраченную и недостающую переселенческую кладь уплачено 33836 руб. 51 коп. Указанная цифра денегъ не есть истинная цифра для Забайкальской желѣзной дороги. По окончаніи производящихся въ настоящее время разслѣдованій часть уплаты падаетъ на счетъ другихъ дорогъ. Уплата переселенцамъ денегъ за недоставшую и утраченную кладь, производилась на основаніи льготнаго тарифа № 10—1897 г., по истеченіи 5-ти дневнаго срока, каковой промежутокъ времени самъ по себѣ уже говоритъ за небольшую потерю въ этомъ отношеніи для Забайкальской желѣзной дороги, когда кладь слѣдуетъ всегда съ опозданіемъ.

Къ началу переселенческаго движенія въ 1908 году Управленіе дороги явилось уже болѣе подготовленнымъ съ правильной организаціей.

Въ 1908 году прослѣдовало переселенцевъ на Востокъ 30157 душъ, на Западъ 5422 души, всего 35579. За утраченную и недоставшую кладь уплачено 3531 руб. 82 коп.

На междувѣдомственномъ совѣщаніи по обсужденію мѣръ къ упорядоченію перевозки переселенцевъ въ 1909 году, состоявшемся въ 1908 г., въ числѣ мѣръ къ упорядоченію условій передвиженія переселенцевъ, совѣщаніе выдвигаетъ рядъ вопросовъ, уже разрѣшенныхъ практикою Забайкальской жел. дор. и проведенныхъ въ жизнь приказомъ по дорогѣ № 163. Другая же часть вопросовъ предупредительна самостоятельно предрѣшалась управленіемъ Забайкальской дороги; и если эти вопросы не были

осуществлены, то лишь только потому, что выходили изъ предѣловъ компетенціи послѣдняго.

Въ 1909 г. прослѣдовало переселенцевъ на Востокъ 50050, на Западъ 16160 душъ, всего 66210 душъ. Уплачено за недоставшую и утраченную кладь 621 р. 72 к. На междуведомственномъ совѣщаніи по обсужденію мѣръ къ упорядоченію перевозки переселенцевъ въ 1910 году, состоявшемся въ ноябрѣ 1909 года, снова отмѣчено, что Забайкальская желѣзная дорога далеко продвинулась впередъ въ дѣлѣ организаціи перевозки переселенцевъ.

Вліяніе воинскихъ перевозокъ на хозяйственность эксплоатаціи дороги можетъ сказаться по стольку, по сколько общее упорядоченіе дѣла эксплоатаціи отзывается на результатахъ эксплоатаціи. Приняты мѣры къ возможному сокращенію опозданій воинскихъ поѣздовъ по какимъ бы то ни было причинамъ. Для прекращенія возможности агентамъ желѣзной дороги оправдывать неисправности движенія голословными ссылками на требованіе лицъ военнаго вѣдомства приказомъ къ слѣдованію эшелоновъ, установленъ порядокъ, по которому начальники станціи обязаны, не входя въ разсмотрѣніе существа дѣла, исполнять письменное, но только письменное, требованіе комендантовъ, и въ ихъ отсутствіи начальниковъ эшелоновъ, о задержкѣ воинскихъ поѣздовъ. Въ свою очередь, въ случаѣ возможности, съ технической точки зрѣнія движенія, сократить стоянку опаздывающаго воинскаго поѣзда, начальникъ станціи имѣетъ право сдѣлать это, но не иначе, какъ получивъ письменное, только письменное, согласіе коменданта, а въ его отсутствіе начальника эшелона. Установленіе этого порядка быстро отозвалось сокращеніемъ числа нарушеній правильности движенія воинскихъ поѣздовъ и слѣдовательно явилось мѣрой хозяйственной. Расходы, которые вызываются наблюденіемъ за соблюденіемъ и ис-

полненіемъ порядка являются поэтому расходами не безполезными, а хозяйственными. Слѣдовательно сокращеніе ихъ въ видахъ сокращенія расходовъ вообще явилось бы мѣрой нехозяйственной.

Въ заботахъ объ улучшеніи товарнаго движенія, повліявшемъ благопріятно на результаты эксплоатаціи дороги, особое вниманіе обращено было на качество, количество и стоимость личнаго персонала, на тоннажъ поѣздовъ, на срочность доставки грузовъ и на оборотъ подвижного состава.

Качественное улучшеніе личнаго персонала, обслуживающаго товарные поѣзда, произведенное сначала путемъ усиленнаго очищенія персонала отъ негодныхъ элементовъ его, относившихся къ дѣлу недобросовѣстно, а часто и злоумышленно, въ дальнѣйшемъ же путемъ улучшенія быта служащихъ, привело къ общему улучшенію товарнаго движенія и дало возможность довести количество и стоимость личнаго персонала, обслуживающаго товарные поѣзда, до размѣровъ дѣйствительной въ томъ потребности.

Тоннажъ товарныхъ поѣздовъ составлялъ въ пудахъ:

7490 . . 7878 . . 7060 . . 9278 . . . . . (453)

столь крупное измѣненіе въ тоннажѣ поѣздовъ является однимъ изъ самыхъ вліятельныхъ факторовъ на результаты эксплоатаціи Забайкальской ж. д. въ 1909 г. Въ самомъ дѣлѣ, подъемъ тоннажа съ 7060 до 9278 пуд. отразился на количествѣ товарныхъ поѣздовъ, которое въ 1909 г. составляло 2.900 тысячъ поѣздо-верстъ при тоннажѣ въ 9.278 пудовъ. При тоннажѣ въ 7060 пуд. число поѣздо-верстъ составляло-бы $\frac{2\,900\times9.278}{7.060}=3811$ тысячъ поѣздо-верстъ. Сокращеніе товарнаго движенія выразилось слѣдовательно въ 3811—2900=911 тысячъ поѣздо-верстъ, что, при стоимости въ 116 р. на 100 поѣздо-верстъ только расходовъ зависящихъ отъ движенія, дало въ 1909 г. сбереженій противъ 1908 г. $\frac{911.000\times116}{100}=1.056.760$ р. въ зависимости только отъ подъема тоннажа товарныхъ поѣздовъ. Къ сожалѣнію къ вопросу объ

улучшеніи вагоннаго хозяйства управленіе дороги удосужилось приступить лишь въ текущемъ году. Обладая нынче соотвѣтственнымъ для этой цѣли личнымъ персоналомъ службы движенія управленіе дороги увѣрено, что въ этой области скрыты большіе рессурсы для дальнѣйшаго улучшенія хозяйственности эксплоатаціи дороги даже въ предѣлахъ компетенціи власти начальника дороги.

Къ числу мѣръ по общему упорядоченію дѣла на дорогѣ слѣдуетъ отнести и уменьшеніе запасовъ матеріаловъ и топлива на дорогѣ, наличіе которыхъ, въ виду перезаготовки ихъ во время мобилизаціи, доходило въ тыч. р.

13.785 . . . 10.081 . . . . 8.393 . . . . 7.720 . . . (454)

Въ виду того, что повѣрка матеріаловъ съ самаго начала эксплоатаціи не производилась, между тѣмъ въ 1904—1906 г. было пріобрѣтаемо значительное количество матеріаловъ, при чемъ какъ обнаружилось впослѣдствіи, должнаго учета имъ не велось ни въ складахъ, ни въ управленіи:—въ 1908 г. произведена общая повѣрка матеріаловъ и ивентаря, выяснившая дѣйствительную наличность матеріаловъ и имущества на дорогѣ; книжные остатки матеріаловъ нынѣ согласованы съ дѣйствительностью.

Провозная потребность Забайкальской желѣзной дороги превосходитъ потребность обслуживаемаго района, вслѣдствіе чего залежей товаровъ не наблюдалось и никакихъ особыхъ мѣропріятій въ этомъ направленіи не требовалось.

Дальнѣйшее описаніе упорядоченія дѣла на дорогѣ откладываемъ до главы VI, посвященной разсмотрѣнію сокращенія расходовъ.

Глава V.

Борьба съ хищеніями.

Размѣръ, до котораго достигали хищенія на Забайкальской ж. д., дѣлаетъ совершенно достойными особаго вниманія какъ самыя хищенія, такъ и мѣры борьбы съ ними.

Изъ складовъ и вагоновъ на Забайкальской ж. д. похищено грузовъ:

числомъ мѣстъ:

свѣдѣній нѣтъ . . . 3.387 . . . 80 . . . 66 . . . . . (501)

въ томъ числѣ пудовъ:

свѣдѣній нѣтъ . . . 20.026 . . . 376 . . . 278 . . . . . (502)

т. е. противъ 1907 г. размѣры хищеній въ 1909 г. уменьшились въ 55 разъ по числу мѣстъ и въ 72 раза по вѣсу.

Въ виду такого — позволю себѣ сказать—искорененія хищенія грузовъ, особый интересъ пріобрѣтаютъ мѣры борьбы съ хищеніями.

Противъ хищеній грузовъ на Забайкальской ж. д. приняты слѣдующія спеціальныя мѣры, кромѣ общихъ мѣръ по общему упорядоченію всей обстановки Забайкальской ж. д.:

а) товарные дворы обнесены заборами;

б) усилена охрана грузовъ организаціей охраны грузовъ помощью стражниковъ;

в) удалены подрядчики по товарно-станціоннымъ работамъ, каковыя работы нынѣ производятся хозяйственнымъ способомъ;

г) организованъ правильный и скорый розыскъ грузовъ въ срокъ не прибывшихъ, засланныхъ и бездокументныхъ;

д) установленъ постоянный надзоръ за дѣйствіями станціонныхъ агентовъ черезъ посредство коммерческихъ агентовъ и агентовъ по розыску грузовъ и, наконецъ

е) какъ припѣвъ ко всѣмъ хозяйственнымъ мѣропріятіямъ, самъ по себѣ еще недостаточный, но безусловно необходимый — урегулированъ (въ данномъ случаѣ увеличенъ) соотвѣтственнымъ образомъ персоналъ для постояннаго зоркаго наблюденія за неуклоннымъ непрерывнымъ исполненіемъ перечисленныхъ мѣропріятій.

Первая изъ перечисленныхъ мѣръ — обнесеніе большихъ товарныхъ дворовъ заборами — къ сожалѣнію не доведена вполнѣ до конца за неимѣніемъ на то средствъ.

На Забайкальской ж. д. продуктивность этой простой мѣры выше, чѣмъ гдѣ нибудь, такъ какъ и степень преступности мѣстнаго населенія въ Забайкальѣ выше, чѣмъ гдѣ нибудь. — Единичныя хищенія грузовъ, имѣвшія мѣсто въ 1909 г. случались по большей части на станціяхъ, необнесенныхъ заборами. На тѣхъ же станціяхъ идетъ усиленное похищеніе металлическихъ частей и приспособленій порожнихъ вагоновъ.

Для противодѣйствія различнаго рода злоумышленіямъ, направленнымъ къ нарушенію непрерывности, правильности и безопасности движенія поѣздовъ, грабежамъ и хищенію грузовъ, а также желѣзнодорожнаго имущества, постановленіемъ Особаго Комитета отъ 14 іюня 1906 года журн. № 17 было признано необходимымъ въ дополненіе къ имѣющейся вольнонаемной стражѣ призвать войска для охраны дороги, именно: было признано необходимымъ охранять важнѣйшія искусственныя сооруженія, уничтоженіе или порча коихъ могли вызвать продолжительный перерывъ движенія; главную кассу, а равно товарныя и пассажирскія кассы съ значительной выручкой, грузы на товарныхъ дворахъ, груженые вагоны, горячіе паровозы, почтовые вагоны артельщиковъ-сборщиковъ.

Въ началѣ воинская охрана была введена въ количествѣ 14 ротъ, но къ концу того же года, была увеличена до 26 ротъ,

численностью до 3925 человѣкъ нижнихъ чиновъ, 4-хъ штабъ-офицеровъ и 52 оберъ-офицеровъ.

Считая среднюю стоимость воинскаго чина лишь въ 300 р. военная охрана Забайкальской желѣзной дороги обходилась государству около 1.200.000 р. въ годъ, не говоря уже о томъ, что 4.000 воинскихъ чиновъ отвлекались отъ своего прямого дѣла и назначенія и отсутствіемъ своимъ ослабляли численность арміи.

Въ 1907 году, вслѣдствіе требованія военнаго вѣдомства объ уменьшеніи количества войскъ, находящихся на охранѣ желѣзныхъ дорогъ вообще, постановленіемъ Особаго Комитета въ концѣ года приступлено было къ сокращенію воинской охраны и въ настоящее время осталось только $2^1/_2$ роты для охраны артельщиковъ-сборщиковъ въ поѣздахъ. Въ ближайшемъ будущемъ предполагается освободить отъ охраны и послѣднія воинскія части, предоставивъ ее всецѣло стражникамъ.

Въ виду не прекращавшихся злоумышленій на безопасность поѣздовъ и грабежей грузовъ въ поѣздахъ и на станціяхъ, организована была въ 1908 г. согласно предложенія Управленія желѣзныхъ дорогъ циркуляромъ отъ 22 іюня 1907 года № 1693 охрана дороги вольнонаемными стражниками на особыхъ основаніяхъ, выработанныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ.

Во исполненіе сего, Особымъ Комитетомъ Забайкальской желѣзной дороги были выработаны положеніе о стражникахъ и вѣдомости постовъ охраны.

Замѣну существующей смѣшанной охраны стражниками было предположено произвести въ двѣ очереди, именно: въ первую очередь, съ 1 мая введена охрана главной кассы при Управленіи дороги, товарныхъ дворовъ и груженыхъ вагоновъ, складовъ дровъ и угля и вагонныхъ парковъ. Количество стражниковъ по 1-й очереди опредѣлено въ 457 человѣкъ при 4 фельдфебеляхъ и 13 взводныхъ.

Стражники набираются изъ запасныхъ нижнихъ чиновъ, причемъ для поступленія въ стражники требуется хорошая аттестація отъ войскового начальства. Вооружены стражники берданками и револьверами Смитъ-Вессона, но предположено постепенно вооружить ихъ преимущественно револьверами новѣйшихъ системъ и шашками.

Вторая очередь стражниковъ для охраны главнымъ образомъ искусственныхъ сооруженій дороги вводилась по мѣрѣ снятія войскъ съ охраны.

Въ концѣ 1908 года изъ числа 18 ротъ, стоящихъ на охранѣ, сняты 10 ротъ, взамѣнъ ихъ организуется охрана изъ стражниковъ.

Къ 1910 году воинская охрана осталась только для сопровожденія почтовыхъ поѣздовъ и артельщиковъ, перевозящихъ деньги, а въ остальныхъ мѣстахъ охрана дороги производится стражниками.

Количество стражниковъ по 2-й очереди опредѣляется въ 446 человѣкъ.

Охранная стража въ полномъ составѣ составляетъ часть управленія желѣзной дороги и ложится на смѣту расходомъ около 330 т. р.

Непосредственное завѣдываніе стражниками приняло на себя жандармское полицейское управленіе Забайкальской желѣзной дороги. Свыше чѣмъ годовой опытъ такого объединенія власти по охранѣ дороги далъ наилучшіе результаты, усматриваемые въ пониженіи и числа хищеній, и числа всякаго рода недоразумѣній между чинами желѣзной дороги и охраны.

Къ числу хищеній по справедливости слѣдуетъ отнести и переплаты суммъ вознагражденій за порчу, утрату и недостачу грузовъ, а также вознагражденіе служащимъ за личный вредъ (увѣчье). Вознагражденіе за порчу, утрату и недостачу грузовъ въ тыс. руб. составляло:

64 . . . 369 . . . 394 . . . 49 . . . . . (503)

Для достиженія такого результата въ 1909 г. пришлось съ конца 1907 года установить строгое наблюденіе за своевременнымъ представленіемъ въ коммерческій отдѣлъ и правильнымъ составленіемъ станціями коммерческихъ актовъ: тогда какъ на 1 января 1907 г. изъ 13683 актовъ 1906 г. не было своевременно составлено и представлено 945 актовъ или 7%, на 1 января 1908 г. всѣ 13247 актовъ 1907 г. были представлены своевременно.

Тотъ же порядокъ сохраняется и въ дальнѣйшемъ, и въ 1909 г. не было случаевъ возвращенія актовъ чужими дорогами вслѣдствіе несоблюденія срока, установленнаго § 24 соглашенія о прямомъ сообщеніи для отсылки актовъ на отвѣтственныя дороги.

Несвоевременно составленный и несвоевременно представленный коммерческій актъ совершенно обезпечиваетъ проигрышъ дѣла дорогой въ случаѣ возникновенія претензій. Поэтому искорененіе этого непорядка является вполнѣ хозяйственной мѣрой, оберегающей казну отъ убытковъ. Но достигается этотъ результатъ цѣной, хотя и ничтожной по сравненію съ результатами, расходовъ на усиленіе личнаго состава, но тѣмъ не менѣе расходовъ, иногда не предусмотрѣнныхъ соотвѣтственнымъ № смѣты, причемъ является частичный перерасходъ по № смѣты.

Вознагражденіе служащихъ за личный вредъ (увѣчье) составляло въ тысячахъ рублей:

414 . . . . 687 . . . . 776 . . . . 344. . . . (**504**)

въ томъ числѣ судебнымъ порядкомъ уплачено тысячи рублей:

36 . . . . 260 . . . . 143 . . . . 28. . . . (**505**)

по искамъ предъявленнымъ въ тысячахъ рублей:

470 . . . 2.223 . . . 2.508 . . . 1.528. . . . (**506**)

Въ % отъ предъявленныхъ судебнымъ порядкомъ суммъ уплаченныя по суду суммы составляютъ:

8% . . . 12%. . . . . 6%. . . . . 2%. . . (**507**)

Такимъ образомъ рѣзкое улучшеніе въ дѣлѣ уплатъ за увѣчья можетъ быть объяснено не только пониженіемъ требованій на

вознагражденіе, но и увеличеніемъ отклоняемыхъ судомъ исковъ — полностью или въ части. Послѣднее обстоятельство надо приписать какъ улучшенію постановки судебной экспертизы въ судѣ, такъ и привлеченію къ защитѣ интересовъ казны на судѣ желѣзнодорожныхъ врачей въ помощь юрисконсульту и его помощникамъ. Благопріятные для казны результаты такого усиленія защиты интересовъ казны на судѣ побуждаютъ управленіе дороги распространить эту мѣру и въ помощь юрисконсульта привлекать къ защитѣ интересовъ дороги на судѣ желѣзнодорожныхъ спеціалистовъ по вопросамъ техническимъ, бухгалтерскимъ, коммерческимъ и инымъ.

Распредѣляя всѣ суммы, уплаченныя юридическою частью управленіемъ Забайкальской ж. д. въ вознагражденіе всякаго рода претензій, въ зависимости отъ порядка окончанія претензій административнымъ или судебнымъ рѣшеніемъ, получаемъ слѣдующую картину.

Окончено всего исковъ по претензіямъ на сумму:

1.546 . . 1.914 . . . 2.408 . . . 1.859. . . . . (508)

причемъ уплачено:

509 . . . .764 . . . .868 . . . . 425. . . . . (509)

По отношенію къ суммамъ заявленнымъ въ оконченныхъ искахъ, уплата по нимъ составляетъ:

32,5% . . . 39,9% . . . 36,9% . . . 22,8% . . . . (510)

И въ ряду (508), и въ ряду (509) цифры 1907 и 1908 г. выдаются по сравненію 1906 и 1909 г. и особенно 1909 года. То и другое обстоятельства указываютъ на какое-то неблагополучіе, на какое то уклоненіе отъ возможной нормы въ эти года. Если принять во вниманіе, что между возникновеніемъ претензіи и ея разрѣшеніемъ проходитъ въ среднемъ отъ одного до двухъ лѣтъ, и отнюдь не менѣе года, то указанныя за 1906 г. и особенно за 1907 и 1908 г. уклоненія должны быть объясняемы причинами не старѣе 1907 года, если не болѣе ранними. Размѣръ-же

уклоненій даетъ достаточно основаній признать умѣстность того, что именно здѣсь, въ главѣ о хищеніяхъ, трактуется вопросъ о существовавшихъ въ 1907 г. и ранѣе причинахъ, вызвавшихъ переплаты казны въ 1907 и 1908 годахъ.

Ряды (**509**) и (**510**) указываютъ, что къ 1909 г. произошло улучшеніе дѣла и по абсолютнымъ суммамъ уплатъ, и по степени признанія пріемлемости предъявленныхъ претензій и, что слѣдовательно достигнуто извѣстное улучшеніе результатовъ эксплоатаціи.

Но рядъ (**510**), обнимающій собой и судебныя и административныя рѣшенія, не даетъ возможности судить, на сколько въ этомъ улучшеніи результатовъ повинны суды, рѣшеніе которыхъ до извѣстной степени внѣ вліянія управленія *) дороги, на сколько повинно само управленіе въ своихъ административныхъ разрѣшеніяхъ дѣлъ.

Административнымъ распоряженіемъ окончено исковъ по претензіямъ на сумму въ тысячахъ рублей:

1.331 . . . 1.394 . . . 847 . . . 586 . . . . . (**511**)

удовлетвореннымъ въ размѣрѣ:

444 . . . . 425 . . . 238 . . . 103 . . . . . (**512**)

причемъ по отношенію къ суммамъ заявленнымъ въ разсмотрѣнныхъ претензіяхъ, сумма уплатъ составляетъ:

33,3% . . 30,4% . . . 28,1% . . . 17,6% . . . . (**513**)

Сплошная непрерывная убыль цифръ въ (**512**) будучи показателемъ прогрессирующаго улучшенія дѣла въ то же время особенно по сравненіи (**512**) съ (**509**) указываетъ, что среди дѣлъ разрѣшенныхъ административно, встрѣчалось меньше хищеній, чѣмъ среди дѣлъ, разрѣшенныхъ судомъ. Оно и понятно, такъ какъ Управленіе брало на свое разрѣшеніе болѣе или менѣе чистыя дѣла, всѣ же сомнительныя направляло на судебное рѣшеніе. Цифры же ряда (**513**), уменьшившіяся за четыре года вдвое, указываютъ, что улучшилась хозяйственность эксплоатаціи дороги, такъ какъ

*) Выше я упомянулъ о благопріятномъ для казны вліяніи на рѣшенія суда, привлеченія на судъ къ дѣлу защиты интересовъ казны не только желѣзнодорожныхъ юристовъ, но также и другихъ желѣзнодорожныхъ спеціалистовъ, напр. врачей, инженеровъ, бухгалтеровъ и т. д.

дорога уплачиваетъ теперь рубль тамъ, гдѣ прежде уплачивала два рубля.

Какъ одну изъ рѣшающихъ мѣръ по уменьшенію злоупотребленій по выдачѣ пособій за увѣчье слѣдуетъ указать упорядоченіе дѣла освидѣтельствованія вновь поступающихъ на службу лицъ, въ былое время посылавшихъ вмѣсто себя подставныхъ лицъ и затѣмъ предъявлявшихъ безспорные иски на основаніи травматическаго невроза, пріобрѣтеннаго будто бы на службѣ Забайкальской желѣзной дороги.

Передо мной вѣдомость наиболѣе крупныхъ хищеній, произведенныхъ на Забайкальской желѣзной дорогѣ въ 1906 г. и 1908 г. Не смѣя утруждать вниманіе читателей и отвлекаться отъ поставленной программы, я ограничусь здѣсь только выписками изъ этой вѣдомости:

„дубликатъ похищенъ изъ товарной конторы ст. Иркутскъ“;

„хищеніе произведено станціонными агентами и при ихъ попустительствѣ“;

„получателю были выданы ярлыки на выпускъ груза изъ склада, но грузовъ не оказалось“;

„вагонъ съ грузомъ переданъ на Сибирскую желѣзную дорогу въ числѣ порожнихъ вагоновъ“;

„изъ вагона прибывшаго за пломбами похищено“;

„прибылъ вагонъ безъ пломбъ и безъ груза“;

„на ст. изъ склада похищено“;

„на ст. изъ вагона похищено“;

„на ст. съ вагона сорваны пломбы, похищенъ грузъ, навѣшаны фальшивыя пломбы“;

„грузъ умышленно отправленъ не по назначенію“;

„отправитель, подкупивъ вѣсовщика, получилъ дубликатъ на грузъ, который и не ввозился“;

„отправитель подкупалъ агентовъ искусственно задержать скоропортящійся грузъ въ пути“;

„грузъ выданъ по подложному документу“;

„отправитель сдалъ къ отправленію 2 партіи однороднаго груза: (игрушки) по одной изъ нихъ 1 ящ., оказавшійся впослѣдствіи съ пескомъ, а по другой—50 мѣстъ. Поддѣлавъ первый дубликатъ, получилъ по нему грузъ, принадлежащій ко второй отправкѣ, а по подлинному дубликату заявилъ претензію".

Изъ наиболѣе крупныхъ попытокъ хищеній, въ части удавшихся, произведенныхъ при помощи правильныхъ и широко развѣтвленныхъ организацій, выдаются попытки получить свыше 130 т. р. за неотправленную пушнину, попытки получить 48 т. р. по фиктивнымъ счетамъ за японскіе товары.

При разслѣдованіи дѣла о хищеніяхъ обнаружено организованное соучастіе нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ агентовъ съ нѣкоторыми коммерческими фирмами, до сего занимавшими извѣстное положеніе въ коммерческомъ мірѣ, съ нѣкоторымъ даже вліяніемъ и за предѣлы коммерческаго міра. Одна изъ этихъ фирмъ, мѣстная Читинская, до ареста главы ея и ея сотрудниковъ, закидала Забайкальскую и сосѣднія дороги претензіями, по перевозкамъ, получала значительныя по нимъ суммы, протествовала, когда эти претензіи отклонялись и какъ протесты эти въ управленіе Забайкальской желѣзной дороги, такъ и жалобы на управленіе Забайкальской желѣзной дороги въ высшія инстанціи снабжало не двухсмысленными намеками на недобросовѣстность желѣзнодорожныхъ агентовъ, позволяющихъ сомнѣваться въ правильности претензій—всѣми уважаемыхъ коммерсантовъ.

Останавливаясь на этомъ обстоятельствѣ какъ на безусловно имѣющемъ прямое соотношеніе со степенью хозяйственности эксплоатаціи, по скольку искорененіе хищеній содѣйствовало поднятію ея. При несомнѣнномъ существованіи вліянія на судьбу не только мелкихъ желѣзнодорожныхъ сошекъ, но и болѣе или менѣе высоко поставленныхъ агентовъ, со стороны широко-раскинувшейся организаціи хищеній, для борьбы съ нею требовалось извѣстное гражданское мужество со стороны жел. дор. агентовъ и увѣренность въ

поддержать ихъ сверху. Постепенная, но быстрая и, надо заметить, полная очистка дороги отъ воровскихъ организацій съ участіемъ жел.-дор. агентовъ могла быть достигнута лишь при полной солидарности всѣхъ безъ исключенія жел.-дор. агентовъ — отъ самаго младшаго, до самаго старшаго, при полномъ довѣріи, поколебать которое, надо это отмѣтить, вся значительная масса увольняемыхъ прилагала всевозможныя усилія, ни передъ чѣмъ не останавливаясь.

Отмѣчая, что въ лицѣ подвѣдомственнымъ Начальнику дороги агентовъ и старшихъ и младшихъ, оказались лица достаточно мужественныя, чтобы вступить въ борьбу съ хищеніями и вывести управленіе Забайкальской желѣзной дороги побѣдителемъ изъ этой борьбы, нельзя умолчать, что большую роль въ успѣхѣ этой борьбы сыграли денежныя вознагражденія—говорю это по адресу противниковъ премій. Цѣлый рядъ попытокъ хищеній открытъ благодаря вознагражденій, уплаченныхъ въ видѣ одного-двухъ мѣсячнаго оклада, желѣзнодорожнымъ агентамъ, поймавшимъ хищниковъ съ поличными. Попытки крупныхъ хищеній обнаружены „сдѣльно“ за заранѣе обусловленную плату посторонними дорогѣ лицами. Неуплата всѣхъ этихъ наградъ и премій, смѣтою непредусмотрѣнныхъ, конечно вскорѣ сократила-бы расходы дороги. Теперь же эти расходы очевидно увеличили расходную смѣту, убытки-же казны, предотвращенные этими расходами, нигдѣ не учтены, ибо какъ не происшедшіе, а только предотвращенные, ни въ какую смѣту и не попали.

Съ конца 1907 года хищеніе на Забайкальской ж. д. прекратилось, 1908 годъ прошелъ тихо, но затѣмъ въ маѣ 1909 г. была обнаружена попытка крупнаго мошенничества съ чайными грузами, отправленными изъ Владивостока (Эгершельдъ) въ разные города Сибири и Европейской Россіи. При слѣдованіи этихъ грузовъ по Китайской Восточной ж. д., дорожные документы на нихъ замѣнены были подложными, составленными до нѣкоторыхъ станцій Сибирской и Забайкальской ж.ж. д.д. и въ такомъ видѣ, уже при подложныхъ документахъ передавались на Забайкальскую ж. д. Подложные документы фабриковались настолько искусно, что по

внѣшнему виду обнаруженіе подлога было совершенно невозможно, а такъ какъ номера накладныхъ не измѣнялись, то не представлялось возможнымъ обнаружить подлогъ и по номераціи отправокъ. Замѣна документовъ была произведена по 40 отправкамъ (38 вагоновъ) кирпичнаго чая, общимъ вѣсомъ свыше 26000 пуд. Изъ числа этихъ грузовъ, 5 вагоновъ чая вѣс. 3795 пуд. были 24, 27 и 31 марта и 22 и 28 апрѣля выданы на ст. Чита лицу, явившемуся за ихъ полученіемъ и предъявившему подложные дубликаты, во всемъ совершенно тождественные съ новыми, подложными накладными и дорожными документами. Между тѣмъ, при слѣдованіи черезъ Танхой грузовъ, адресованныхъ по подложнымъ документамъ до станцій Сибирской ж. д., возникло сомнѣніе въ правильности грузовыхъ документовъ вслѣдствіе того, что Владивостокской таможней были присланы Танхойской таможенной заставѣ списки чайныхъ отправокъ, неоплаченныхъ пошлиной, причемъ въ спискахъ этихъ за тождественными номерами накладныхъ ст. Эгершельдъ значились совершенно иныя отправки, нежели слѣдовавшія черезъ Танхойскую заставу. Въ виду этого 3 вагона съ чаемъ были задержаны на ст. Танхой, а Управленіемъ таможенной заставы и начальникомъ ст. Танхой были даны экстренныя телеграммы въ результатѣ чего, принятыми со стороны управленія дороги мѣрами, оказалось возможнымъ обнаружить всѣ подложные документы, задержать на ст. Чита лицо, явившееся за полученіемъ чая, такъ что съ момента обнаруженія на ст. Танхой первыхъ сомнительныхъ документовъ, злоумышленникамъ не удалось получить болѣе ни одной отправки чая. Изъ чая, выданнаго въ Читѣ, большая часть (3243 п.) отобрана отъ пріобрѣтателей и передана въ распоряженіе желѣзной дороги, причемъ большая часть уже доставлена по назначенію. Такимъ образомъ, убытки Китайской В. ж. д. по данному злоупотребленію, вмѣсто грозившаго милліона, вѣроятно ограничатся лишь уплатой за недоставленіе 552 пуд. и за просрочку отобранныхъ отъ получателей въ Читѣ 3243 п., т. е. не болѣе какъ 20—30.000 руб.

Глава V.

Въ заключеніе главы о хищеніяхъ приведу синодикъ выдавшихся открытыхъ грабежей:

4 декабря 1905 года на станціи Борзя было похищено изъ вагона артельщика Воробьева 49.116 р. 89 к.

3 іюля 1906 года похищенъ денежный сундукъ изъ товарной конторы станціи Срѣтенскъ съ 60 рублями.

25 іюля 1906 года было произведено нападеніе на артельщика Пивоварова на станціи Слюдянка—похищено 97.000 р.

Въ январѣ 1907 года со станціи Иркутскъ были похищены 4 денежныхъ сундука съ выручкой—сумма похищенная около 45.000 рублей.

Весной 1907 года было нападеніе на артельщика Борисова на станціи Чита—похищено 400 рублей.

30 сентября 1907 года изъ поѣзда № 3 на 39 верстѣ отъ Мысовой похищенъ сундукъ съ 24.623 р. 79 к.

19 января 1908 г. было произведено нападеніе на артельщика Воронцова въ службѣ Пути. При нападеніи убитъ курьеръ Зѣлковъ. Денегъ похищено не было.

Оглядываясь на мѣры борьбы съ хищеніями надо придти къ заключенію, что и въ этомъ случаѣ успѣхъ предпріятія зависѣлъ отъ совокупности разнаго рода усилій и мѣръ. Въ этомъ дѣлѣ трудно указать мѣропріятія, которыя были не необходимы, безъ которыхъ можно было-бы обойтись безъ ущерба для дѣла. Каждое отдѣльное мѣропріятіе можно считать отнюдь недостаточнымъ для обезпеченія успѣха дѣла, но безусловно необходимымъ въ совокупности со всѣми прочими мѣропріятіями для достиженія этого успѣха.

Въ борьбѣ съ хищеніями болѣе, быть можетъ, чѣмъ когда либо, приходилось прибѣгать къ мѣрамъ, смѣтою непредусмотрѣннымъ и исполненіе коихъ находится внѣ компетенціи отвѣтственнаго распорядителя дѣла, каковымъ является начальникъ дороги.

Глава V.

Спѣшу оговориться, что я не имѣю въ виду предоставленія начальнику дороги неограниченнаго права предпринимать всякаго рода мѣры по его усмотрѣнію; но нельзя не признать, что существовавшее неограниченное запрещеніе начальнику дороги соотвѣтственно усиливать число служащихъ безъ испрошенія на то кредитовъ являлось мѣрой совершенно нехозяйственной по отношенію къ желѣзной дорогѣ, какъ коммерческому предпріятію за счетъ казны. И нельзя не привѣтствовать дѣлаемый и сдѣланный въ этомъ отношеніи починъ. Считаясь съ дѣйствительностью журнальное постановленіе комитета Управленія дорогъ, утвержденное г. Министромъ, признаетъ наличныхъ добавочныхъ служащихъ фактически содержавшихся въ 1909 г. подъ разными не подходящими рубриками, разрѣшаетъ держать ихъ въ 1910 г. и предлагаетъ внести ихъ въ смѣты въ 1911 г., т. е. иными словами, предоставляетъ дѣйствительную возможность исполнить предъявленное г. Министромъ во вступительной рѣчи требованіе „безусловнаго подчиненія смѣтамъ какъ сепаратному закону, требующему точнаго исполненія“, и возможность исполненія этого требованія достигается предпринятымъ въ дѣйствительности путемъ „правильнаго составленія смѣты“; въ той-же рѣчи, строчкой выше, также предъявленнаго къ исполненію. Только въ ихъ совокупности исполнимы эти два требованія г. Министра, какъ они и поставлены во вступительной рѣчи: „правильное составленіе смѣтъ и затѣмъ безусловное подчиненіе этимъ смѣтамъ“. Стремленіе-же, нынѣ повидимому отходящее въ область преданій, добиться безусловнаго подчиненія смѣтамъ безъ правильнаго составленія ихъ, однимъ лишь путемъ наблюденія, съ правомъ veto безотвѣтственныхъ лицъ надъ дѣйствіями отвѣтственныхъ распорядителей—было, есть и будетъ, надо надѣяться до отмѣны, мѣрой по меньшей мѣрѣ нехозяйственной, чѣмъ и ограничиваюсь, т. к. остальное выходитъ за предѣлы поставленной въ заголовкѣ программы.

Глава VII.

Сокращеніе расходовъ.

Въ отношеніи конечныхъ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи дороги большая или меньшая степень хозяйственности ея сказывается какъ на доходахъ, такъ и на расходахъ. Вліяніе мѣстнаго Управленія на поднятіе доходности дороги при существующемъ взглядѣ на тарифную политику и на допускаемую возможность начальника дороги быть незнакомымъ съ экономическимъ положеніемъ района обслуживаемаго ввѣренной ему дорогой, ограничивается регистраціей зайцевъ и бездокументныхъ грузовъ. Чтобы не быть голословнымъ, сошлюсь на журналъ совѣта одной изъ дорогъ, согласно постановленіямъ котораго предполагалось израсходовать до 3 тысячъ рублей — не испрашивая на то дополнительныхъ противъ смѣтныхъ ассигнованій, исключительно изъ смѣтныхъ сбереженій — на объѣздъ начальникомъ дороги мало обслѣдованнаго въ экономическомъ значеніи района ввѣренной ему дороги. Расходъ до 3 тысячъ рублей требовался на дополнительный рейсъ парохода, такъ какъ объѣздъ предполагался по водному бассейну, не обслуживаемому пароходствомъ. Одинъ изъ членовъ совѣта остался при этомъ при особомъ мнѣніи, полагая что изученіе экономическихъ условій района дѣло спеціалиста, напримѣръ Министерства Торговли и Промышленности, а не начальника дороги, и предполагаемый объѣздъ квалифицировалъ: „прогулочной экскурсіей“.

„Прогулочная экскурсія“ не состоялась и казна „понесла сбереженій“ на сумму до 3 тысячъ рублей.

Timete Danaos et dona ferentes.

Глава VI.

Въ стремленіи къ улучшенію финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи путемъ сокращенія расходовъ мѣстному управленію приходится къ сожалѣнію бороться противъ стремленія къ повальному сокращенію всякихъ расходовъ, противъ стремленій къ огульному отрицанію необходимости при хозяйственномъ взглядѣ на дѣло отличать расходы производительные отъ непроизводительныхъ. Такой ариѳметическій способъ сокращенія расходовъ конечно нельзя не признать совершенно нехозяйственнымъ. Ложно понимаемый, самъ по себѣ совершенно вѣрный принципъ, что продуктивность работы зависитъ не столько отъ числа дешевыхъ плохихъ работниковъ, сколько отъ качества хорошихъ работниковъ, при чемъ число ихъ можетъ быть меньше—заставляетъ адептовъ ложнаго толкованія препятствовать всякому частичному усиленію личнаго персонала, чѣмъ-бы оно ни мотивировалось. Ссылки и сравненія съ благоустроенными дорогами отрицаются уже по совершенно ложному принципу: „что годно для доходной дороги, то непримѣнимо для дефицитной.“ Полагаю, что благоустройство и цѣлесообразная организація руководительства и надзора за дѣломъ, необходимыя (хотя еще и недостаточныя сами по себѣ) для улучшенія хозяйственности эксплоатаціи, а слѣдовательно и финансовыхъ результатовъ ея, въ одинаковой мѣрѣ вліяютъ на степень хозяйственности эксплоатаціи, а слѣдовательно и на финансовые результаты ея что на дорогѣ дефицитной, то и на дорогѣ доходной. Нельзя забывать, что для интересовъ казны одинаково дорогъ каждый милліонъ рублей, получится ли онъ путемъ увеличенія доходности доходной дороги, или путемъ уменьшенія дефицита дефицитной дороги.

Въ главѣ I приведена была общая эволюція всѣхъ расходовъ эксплоатаціи Забайкальской жел. дороги, выражающаяся рядами: эксплоатаціонный коэффиціентъ:

3.35 . . . .2.39 . . . .2.55 . . . .2.28 . . . . **(127)**

расходы независящіе отъ движенія на версту:

17.745 . . . 8.830 . . . 8.820 . . . 8.071 . . . . **(110)**

и расходы зависящіе отъ движенія на 100.000 пудо-верстъ:

19 р. 06 к. . 14 р. 05 к. . 13 р. 19 к. . 10 р. 62 к. . . . . **(114)**

Глава VI.

Изъ дальнѣйшаго систематическаго обозрѣнія сокращенія расходовъ усматривается, что общее значительное, какъ это видно изъ стр. (**110**) и (**114**), сокращеніе расходовъ, давшее благопріятное улучшеніе финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи дороги (**127**), далеко не сопровождается повальнымъ по всѣмъ №№ смѣты сокращеніемъ расходовъ. И вотъ этому то частичному увеличенію расходовъ нельзя не приписать рѣшающаго вліянія на конечные результаты эксплоатаціи дороги. Подчеркивая эти „перерасходы“ при систематическомъ обзорѣ сокращенія расходовъ, получимъ матеріалъ для характеристики этихъ производительныхъ перерасходовъ.

Группируя расходы примѣнительно къ формѣ установленной циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 2 марта 1909 г. № 5147/2310/46, получаемъ нижеслѣдующія данныя.

Изъ расходовъ, измѣняющихся соотвѣтственно размѣрамъ движенія и подчиняющихся подсчету по нормамъ на единицу работы (1), расходы, въ зависимости отъ пробѣговъ поѣздовъ, составляли на 100 поѣздо-верстъ:

23.08 . . . 19.59 . . . 19.57 . . . 15.77 . . . . . (**601**)

Пониженіе расходовъ складывается главнымъ образомъ изъ пониженія содержанія личнаго состава службы поѣздовъ, причемъ особо сильное пониженіе дало окладное содержаніе кондукторамъ бригадъ (№ 200 смѣты):

12.03 . . . . 9.83 . . . 10.07 . . . . 7.09 . . . . . (**305**)

Объясняется эта строка избыткомъ за прежніе года кондукторскихъ бригадъ, число которыхъ несоотвѣтствовало дѣйствительной потребности. И дѣйствительно, если обратиться къ стоимости суточныхъ и разъѣздныхъ кондукторскимъ бригадамъ (№ 200 см.)

3.01 . . . . 2.89 . . . . 3.12 . . . . 2.38 . . . . . (**602**)

усматриваемъ, что въ % отъ окладнаго содержанія кондукторовъ заработокъ ихъ составляетъ:

25% . . . 29% . . . 31% . . . 34% . . . . . (**603**)

Уменьшеніе стоимости кондукторскихъ бригадъ, выражаемое рядами (**305**) и (**602**), выражаетъ сокращеніе расходовъ казны отнюдь не за счетъ оставшихся нынѣ на службѣ кондукторовъ, т. к. сверхъ того, что окладное содержаніе кондукторовъ повышено съ 1908 г. (улучшеніе быта), но и заработокъ ихъ въ видѣ суточныхъ и разъѣздныхъ повысился, какъ это видно изъ (**603**). Конечно пострадали тѣ многія сотни кондукторовъ, которыхъ пришлось уволить за избыточностью, но увольненіе ихъ требовалось самимъ дѣломъ и отозвалось улучшеніемъ и самаго дѣла, и быта оставшихся на службѣ кондукторовъ.

Глядя на цифры ряда (**305**) невольно приходится пожалѣть, что 1908 г. не только значительно превышаетъ 1909, но превышаетъ даже и 1907 г.—Это обстоятельство еще рельефнѣе подчеркиваетъ вліяніе организаціи наблюденія за ходомъ всего дѣла на финансовые результаты дѣла. Упорядоченіе всего дѣла эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги по причинамъ, изложеннымъ выше (между прочимъ несоотвѣтствіе высшаго персонала требованіямъ дѣла) не могло сразу объять всѣ элементы хозяйства за отсутствіемъ возможности быстро установить зоркое и правильное наблюденіе за всѣмъ дѣломъ за неимѣніемъ достаточныхъ (во всѣхъ смыслахъ) средствъ на то въ распоряженіи начальника дороги. И только съ увеличеніемъ средствъ—на что указываютъ растущія цифры отношенія агентовъ управленія къ общему числу всего линейнаго персонала дороги:

3,5% . . . 4,8% . . . 5,2% . . . 6,4% . . . (**313**)

улучшилось само дѣло.

Сопоставляя ряды (**305**) и (**313**) въ причинную связь приходимъ къ выводу, что уменьшеніе расходовъ эксплоатаціи (**305**) соотвѣтствуетъ увеличенію расходовъ на администрацію (**313**).

И въ данномъ частичномъ случаѣ, при общемъ уменьшеніи расходовъ по стр. (**601**), въ это число входятъ растущіе съ 1908 года коэффиціенты расходовъ по личному составу статистики (№ 46 смѣты):

0 р. 99 . . 0 р. 99 . . 0 р. 91 . . 0 р. 97 р. . . . . (**604**)

При уменьшеніи числа поѣздо-верстъ въ 1909 г. противъ 1908 г. сохраненіе на 1909 г. коэффиціента 0,91, вмѣсто принятаго 0,97 означало бы дѣйствительное уменьшеніе личнаго состава статистики, которое лишило бы управленіе дороги возможности достигнуть результатовъ, которые изображаются рядомъ (**305**). Выводъ изъ этого слѣдующій: хозяйственность дороги можетъ выиграть, если начальнику дороги предоставлено будетъ право въ предѣлахъ кредита, ассигнованнаго по отд. I § 1 литера А (по №№ 208, 209, 46, 200, 201, 202, 203, 204, 263 и 275 смѣты) дѣлать нѣкоторое перемѣщеніе расходовъ по его, начальника дороги, усмотрѣнію, подъ его, начальника дороги, отвѣтственностью за результаты перемѣщенія.

Въ эволюціи расходовъ измѣряющихся въ зависимости отъ пробѣга паровозовъ (I, 2, б):

66 р. 50 к. . . 61 р. 05 к. . . 46 р. 90 к. . . 47 р. 20 к. . . (**605**)

большую роль играютъ коэффиціенты по отопленію паровозовъ (бб):

29 р. 20 к. . . 25 р. 56 к. . . 18 р. 20 к. . . 19 р. 38 к. . . (**606**)

и (вв) по ремонту паровозовъ и тендеровъ:

17 р. 75 к. . . 17 р. 31 к. . . 11 р. 52 к. . . .9 р. 64 к. . . (**607**)

Въ ряду (**606**) паденіе цифръ 1908 г. противъ 1907 г. есть результатъ улучшенія хозяйственности эксплоатаціи, превышеніе цифры 1909 г. на 8% противъ 1908 г. есть отчасти результатъ примѣненій забайкальскихъ углей въ 1909 г. въ бо́льшихъ размѣрахъ по сравненію съ черемховскими, отчасти результатъ повышенія въ 1909 г. номенклатурныхъ цѣнъ на дрова.

Углей израсходовано для нуждъ дороги въ тысячахъ пудовъ:

21.767 . . 25.397 . . 16.895 . . 9.251 . . . . . (**608**)

въ томъ числѣ Черемховскихъ въ тысячахъ пудовъ:

9.354 . . 10.261 . . .8.107 . . 1.517 . . . . . (**609**)

или въ %:

43% . . .40% . . .48% . . 16% . . . . . (**610**)

Глава VI.

Стоимость топлива по принятому обычаю сносится по номенклатурной однообразной на пудъ угля цѣнѣ; эквиваленты же, какъ мы видимъ въ главѣ II углей черемховскихъ и забайкальскихъ весьма различны, слѣдовательно и стоимости эквивалентовъ разныхъ углей весьма различны, и эквиваленты забайкальскихъ углей сносятся въ оплату по гораздо болѣе высокимъ цѣнамъ, чѣмъ эквиваленты черемховскихъ углей. Этимъ и объясняется превышеніе коэффиціента расхода на топливо въ 1909 г. противъ 1908 г. (**606**), хотя номенклатурная цѣна угля для 1909 г. принята въ 0 р. 09 к. противъ 0 р. 10 к. 1908 г.—какъ видно изъ слѣдующей строки о номенклатурныхъ цѣнахъ на уголь:

0 р. 13 к. . . 0 р. 13 к. . . 0 р. 10 к. . . 0 р. 09 к. . . . (**611**)

Не безъ вліянія на цифры (**606**) оказались и дрова, которыя расходовались въ тысячахъ куб. саж.

142 . . . .46 . . . .71 . . . .94 . . . . . (**612**)

при номенклатурныхъ цѣнахъ:

21 р. 00 к. . . 21 р. 00 к. . . 17 р. 85 к. . . 19 р. 00 к. . . (**613**)

Бо́льшее, чѣмъ въ 1908 г. количество дровъ израсходовано въ 1909 г., при бо́льшей, чѣмъ въ 1908 г. стоимости, вполнѣ объясняетъ, что и дрова остались не безъ вліянія на коэффиціентъ 1909 г. противъ 1908 г. въ стр. (**606**).

И не смотря на это нельзя сказать, чтобы это превышеніе коэффиціента указывало на паденіе хозяйственности эксплоатаціи 1909 г. противъ 1908 г., каковой выводъ напрашивается самъ собой при взглядѣ на стр. (**606**). Близорукая политика подсказала-бы на большую для дороги выгодность черемховскихъ углей передъ забайкальскими. Но не смотря на высокій эквивалентъ забайкальскихъ углей было-бы въ высшей степени нехозяйственно для дороги отказаться отъ нихъ и остаться только при черемховскихъ, такъ какъ—во первыхъ, тогда создавалась бы монополія черемховскихъ углей и дорога лишилась бы возможности регулировать цѣны на уголь; во вторыхъ, черемховскій уголь, разво-

зимый по всей линіи съ Запада на Востокъ, значительно понижалъ-бы пропускную способность дороги.

Значеніе послѣдняго обстоятельства усматривается изъ эволюціи средняго пробѣга угля для нуждъ дороги:

Для нуждъ дороги передвинуто углей тысячъ пудовъ:

свѣдѣній нѣтъ . . 28.019 . . 16.340 . . 11.312 . . . . . (614)

сдѣлавшихъ пудо-верстъ въ сотняхъ тысячъ пудовъ:

свѣдѣній нѣтъ . . 187.731 . . 23.361 . . 11.433 . . . . . (615)

при пробѣгѣ

свѣдѣній нѣтъ . . . . 670 . . . 143 . . . 101 . . . . . (605)

что вполнѣ объясняется % отношеніемъ черемховскихъ углей ко всѣмъ углямъ потребляемымъ дорогой.

Въ отношеніи дровъ—дѣло обстоитъ слѣдующимъ образомъ: Благодаря чрейзвычайнымъ обстоятельствамъ военнаго времени, управленіе дороги должно было купить слѣдующее количество дровъ въ тысячахъ кубическихъ саженъ:

въ 1905 году—343 тысячи кб. сж. и въ послѣдующіе годы:

221 . . . 38 . . . 27 . . . 1 . . . . . (617)

Хотя изъ приведенной справки и усматривается, что поступленія дровъ имѣли мѣсто въ 1907, 1908 и 1909 годахъ, но эти дрова заготовлены въ 1906 году и не были своевременно приняты на дорогу вслѣдствіе невыясненія нѣкоторыхъ вопросовъ поставки. Новыхъ же договоровъ на поставку дровъ на заключалось, и свѣжія дрова, исключая сравнительно незначительныхъ поступленій изъ Татауровской дачи *), на дорогу не принимались.

Управленіемъ дороги принимались всѣ мѣры къ тому, чтобы въ первую очередь расходовались дрова болѣе худшаго качества и заготовки прежнихъ лѣтъ, но все же при всемъ стремленіи къ этому на 1-е января 1910 года перешолъ остатокъ дровъ 49 тысячъ куб саж., которые за израсходованіемъ всѣхъ дровъ

*) Мѣсто лѣсныхъ разработокъ хозяйственнымъ способомъ для нуждъ дороги.

1905 г. по годамъ поступленія на дорогу распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

33 . . . 11 . . . 4 . . . 1 . . . . . (618)

Такимъ образомъ только теперь удастся окончательно ликвидировать запасы прежнихъ лѣтъ и начать заготовлять дрова, какъ и уголь, въ строгомъ соотвѣтствіи съ потребностью въ нихъ и цѣною на рынкѣ.

Главнѣйшая причина того, что вопросъ о дровахъ получилъ затяжной характеръ, заключается въ томъ, чтъ въ 1908 г., имѣя еще большіе запасы дровъ и не имѣя непосредственной надобности въ заказѣ топлива, Забайкальская желѣзная дорога тѣмъ не менѣе пріобрѣла 10 милліоновъ пудовъ Забайкальскихъ углей. Вопросъ о пріобрѣтеніи этихъ углей исключительно для поддержанія Забайкальскихъ копей, будущее важное значеніе которыхъ для Забайкальской желѣзной дороги только что выяснено, разрѣшенъ послѣ тщательнаго изученія его и въ высшихъ инстанціяхъ и является результатомъ дальновидной высшей хозяйственности, жертвующей интересами дня для общей пользы дѣла.

Расходы по ремонту паровозовъ и тендеровъ (I. 1, б, вв) выражаются на 100 паровозо-верстъ:

17 р. 75 к. . 17 р. 31 к. . 11 р. 52 к.. . 9 р. 64 к.. . . . (607)

подобное же крупное, неуклонное пониженіе расходовъ наблюдается и по ремонту пассажирскихъ вагоновъ не считая большого*) ремонта (I, 1, г, б″б″), составляющее на 10.000 пассажирскихъ осе-верстъ:

55 р. 72 к. . 49 р. 13 к. . 27 р. 88 к. . 19 р. 60 к.. . . . (619)

и по ремонту товарныхъ вагоновъ, не считая большого ремонта (I, 1, д) составляющее на 10.000 товарныхъ осе-верстъ:

13 р. 60 к. . 15 р. 72 к.. . 9 р. 06 к.. . 8 р. 19 к.. . . . (620)

*) Подразумѣвая подъ большимъ ремонтомъ: капитальный ремонтъ, средній ремонтъ и возобновленіе побитаго подвижного состава.

и по большому ремонту подвижного состава (II, 5), выражающемуся въ тысячахъ рубляхъ для паровозовъ и тендеровъ:

517 . . . . 401 . . . . 422 . . . . 494. . . . (621)

для пассажирскихъ вагоновъ:

226 . . . . 268 . . . . 167 . . . . 247. . . . (622)

для товарныхъ вагоновъ:

259 . . . 366 . . . . 226 . . . . 295. . . . (623)

всего для большого ремонта подвижного состава:

1.002 . . . 1.035 . . . . 815 . . . 1.036. . . . (624)

Всѣ расходы по текущему и большому ремонтамъ подвижного состава, (указанныя въ стр. (607), (619), (620) и (624), обнимаются №№ 298, 299, 300 и 301 смѣтъ эксплоатаціи. Въ 1909 г. часть расходовъ относилась и на VII отдѣлъ смѣты. Расходы эти въ тысячахъ рубляхъ составляли:

№ 298.

3.026 . . . 2.239 . . . 1.497 . . . . 975. . . . (625)

№ 299.

177 . . . . 196 . . . . 142 . . . . 95. . . . (626)

№ 300.

742 . . . . 697 . . . . 436 . . . . 393. . . . (627)

№ 301.

880 . . . . 862 . . . . 434 . . . . 439. . . . (628)

по VII отд. . . . . 283. . . . (629)

всего . . 4.825 . . . 4.004 . . . 2.509 . . . 2.185. . . . (630)

въ томъ числѣ стоимость капитальнаго ремонта:

1.002 . . . 1.035 . . . . 815 . . . 1.036 . . . . . (624)

и слѣдовательно, стоимость текущаго ремонта:

3.823 . . . 2.969 . . . 1.694 . . . 1.149 . . . . . (631)

Уменьшеніе изъ году въ годъ суммъ въ строкѣ (630) указываетъ только на сокращеніе расходовъ. Чтобы судить, на сколько это сокращеніе расходовъ было хозяйственно, слѣдуетъ выяснить насколько оно не сопровождалось уменьшеніемъ и

ухудшеніемъ ремонта подвижного состава. Поэтому представляется особый интересъ остановиться нѣсколько подробнѣе какъ на выясненіи картины улучшенія тягового хозяйства, такъ и на тѣхъ спеціальныхъ мѣропріятіяхъ по тяговому хозяйству, которыя въ связи со всѣми вышеописанными мѣрами усиленія хозяйственности эксплоатаціи способствовали улучшенію спеціально тягового хозяйства.

Уменьшеніе наличія поденныхъ тягового хозяйства составляло непрерывную заботу управленія начиная съ 1907 года и шло по всему тяговому хозяйству довольно равномѣрно, причемъ наиболѣе значительное сокращеніе пало на 1907 годъ, т. к. наличіе мастеровыхъ въ 1906 году было чрезмѣрно повышено благодаря забастовочному времени 1905—1906 годовъ.

Общее среднее число рабочихъ въ мѣсяцъ на тяговые участки и депо составляло:

5.192 . . . 3.156 . . . 2.253 . . . 1.805 . . . . . (**632**)

Если обратимся къ пробѣгу паровозовъ за тѣ же года въ сотняхъ паровозо-верстъ:

151.883 . . 117.458 . . 105.628. . 89,983 . . . . . (**633**)

то увидимъ, что на каждые сто тысячъ годовыхъ паровозо-верстъ среднее мѣсячное число рабочихъ составляетъ:

34 . . . . 27 . . . 21 . . . 20 . . . . . (**634**)

Убываніе цифръ въ этомъ рядѣ указываетъ на улучшеніе условій работы и послѣдствіемъ имѣетъ удешевленіе стоимости работъ по ремонту подвижного состава.

Къ числу первыхъ улучшеній условій работы надлежитъ отнести широкое введеніе сдѣльныхъ расцѣнокъ на работы.

Сдѣльныя расцѣнки болѣе широко стали вводиться службою тяги со 2-й половины 1906 года, когда были даны первыя расцѣнки работъ по среднему ремонту паровозовъ.

Затѣмъ въ теченіе 1907—1909 годовъ постепенно бо́льшая часть работъ была переведена на условіе сдѣльныхъ расцѣнокъ

и единичныя цѣны, постепенно эволюціонируя, дошли до нормальныхъ со среднимъ заработкомъ до 40—50 коп. на рубль поденной платы.

Улучшеніе хозяйственности достигнуто здѣсь примѣненіемъ премировки, потому что сдѣльная расцѣнка, гарантирующая поденный заработокъ, есть ни что иное, какъ премировка сверхъ штатнаго содержанія.

По всѣмъ участкамъ тяги процентное отношеніе сдѣльныхъ работъ къ поденнымъ измѣнялось различно въ зависимости отъ самаго рода работъ, но вездѣ это процентное отношеніе неуклонно росло изъ году въ годъ, заключаясь по годамъ въ слѣдующихъ предѣлахъ въ процентахъ:

3 до 28 . . 12 до 41 . . 24 до 46 . . 26 до 65 . . . (635)

Въ Читинскихъ мастерскихъ съ уменьшеніемъ числа рабочихъ (1317 въ 1906 г. и 1112 въ 1909 г.), увеличивалось все время процентное отношеніе сдѣльныхъ работъ къ поденнымъ, причемъ сдѣльныя работы въ процентахъ отъ поденныхъ составляли:

224%. . . 496%. . . 587%. . . 696%. . . (636)

Одновременно съ уменьшеніемъ и со введеніемъ расцѣнокъ сдѣльныхъ работъ на всѣ виды ремонта подвижного состава управленіе дороги постепенно сокращало число вечеровыхъ и праздничныхъ работъ какъ за убыточностью ихъ по малой ихъ продуктивности, такъ и за ненадобностью вслѣдствіе достаточности наличнаго количества рабочихъ для удовлетворенія потребностей дороги.

Какъ примѣръ размѣровъ сокращеній вечеровочныхъ и праздничныхъ дней приводится среднее мѣсячное число ихъ по двумъ депо: Читинскаго участка:

10.582 . . . 5.699 . . . 1.377 . . . .961. . . . (637)

и Маньчжурскаго участка:

10.980 . . . 6.651 . . . 2.592 . . . 1.778. . . . (638)

Глава VI.

Въ Читинскихъ мастерскихъ число неурочныхъ дней, доходившее до 3,3 на каждаго рабочаго въ мѣсяцъ въ 1906 г., спущено въ 1909 г. до 2 дней.

Уменьшая число рабочихъ, какъ это видно изъ ряда (**634**), управленіе дороги стремилось задержать и улучшить положеніе оставшихся лучшихъ рабочихъ, лучшихъ во всѣхъ отношеніяхъ, и идея подбора такихъ рабочихъ проводилась твердо и неуклонно. Сдѣльныя цѣны, непомѣрно вздутыя во второй половинѣ 1905 года — съ начала 1906 года были постепенно понижены, причемъ по нѣкоторымъ работамъ, какъ сборнымъ, такъ и цеховымъ расцѣнки понижены на 200 и болѣе процентовъ. Этимъ объясняется сильное паденіе средняго заработка начиная съ 1907 и въ 1908 г. Въ 1908 году, можно считать, окончилась работа подбора личнаго состава, уменьшеніе лишнихъ неурочныхъ дней и установленіе нормальныхъ расцѣнокъ и не смотря на то, что стоимость ремонта подвижного состава въ 1909 году представляется много низшей, чѣмъ въ 1908 году (ряды (**607**), (**619**), (**620**) и (**630**)) средній заработокъ рабочихъ тѣмъ не менѣе повышается, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующаго ряда (**641**).

Общее число мастеровыхъ и рабочихъ тягового хозяйства было:

6.368. . . . 3.445. . . . 3.381. . . . 2.778 . . . (**639**)

зарабатывавшихъ въ тыс. руб.:

4.979. . . . 2.553. . . . 2.076. . . . 1.731 . . . (**640**)

что даетъ средній годовой заработокъ:

782 р. . . . 714 р. . . . 614 р. . . . 623 р. . . . (**641**)

Послѣдній подъемъ заработка съ 614 р. до 623 р. есть несомнѣнно мѣра хозяйственная, содѣйствовавшая обезпеченію возможности понизить расходы 1909 г. противъ расходовъ 1908 г. по ремонту подвижного состава.

Кстати отмѣтимъ, что увеличеніе средняго заработка на 3% соотвѣтствуетъ уменьшенію расхода по строкамъ (**607**), (**619**) и (**620**) въ 16%, 30% и 10%. Нельзя конечно утверждать, что

только увеличенію средняго заработка рабочаго можно приписать пониженіе расходовъ, но нельзя не признавать, что поднятіе средняго заработка до извѣстнаго конечно предѣла, какъ и всякое улучшеніе быта, есть мѣра, хотя сама по себѣ еще и недостаточная, но во всякомъ случаѣ необходимая для поднятія хозяйственности эксплоатаціи дороги.

Одновременно со значительнымъ уменьшеніемъ стоимости работъ по ремонту подвижного состава увеличилась производительность работъ по выпуску изъ ремонта (большого и малаго) какъ паровозовъ, такъ и вагоновъ, какъ это видно изъ слѣдующихъ рядовъ.

Выпущено:

паровозовъ изъ большого ремонта

25 . . . . 28 . . . . 38 . . . 50 . . . . . (642)

паровозовъ изъ малаго ремонта

60 . . . . 79 . . . . 100 . . . . 119 . . . . . (643)

вагоновъ классныхъ изъ большого ремонта

29 . . . . 50 . . . . 57 . . . . 44 . . . . . (644)

вагоновъ классныхъ изъ средняго ремонта

28 . . . . 42 . . . . 67 . . . . 91 . . . . . (645)

вагоновъ товарныхъ изъ большого ремонта

53 . . . . 141 . . . . 239 . . . . 314 . . . . . (646)

Изъ разсмотрѣнія этихъ цифръ видно, что увеличеніе производительности работы шло прогрессивно увеличиваясь съ 1907 г. Исключеніе составляло лишь большой ремонтъ классныхъ вагоновъ за 1909 г., объясняемое тѣмъ, что въ цифрѣ 44 заключается необыкновенно малый % жесткихъ вагоновъ. Увеличеніе производительности работы по ремонту подвижного состава возможно было достигнуть при уменьшеніи времени нахожденія состава въ ремонтѣ. Такъ время нахожденія паровоза въ большомъ ремонтѣ было въ недѣляхъ:

44 . . . . 31 . . . . 35 . . . . 29 . . . . . (647)

тоже въ среднемъ ремонтѣ

15 . . . . 19 . . . . 11 . . . . 10 . . . . . (648)

Совокупность вышеизложенныхъ обстоятельствъ: пониженіе стоимости ремонта на измѣритель и увеличеніе числа отремонтированныхъ единицъ подвижного состава находится въ причинной связи съ удешевленіемъ стоимости ремонта единицы подвижного состава, именно, стоимость ремонта составили:

средній ремонтъ паровоза въ рубляхъ

2.988 . . . 1.543 . . . 1.551 . . . 1.606 . . . . . (649)

стоимость капитальнаго ремонта пассажирскихъ вагоновъ эволюціонировала незначительно, но за то средній ремонтъ тѣхъ же вагоновъ, поглощающій большую часть расходовъ по ремонту пассажирскихъ вагоновъ, составлялъ въ рубляхъ:

вагоновъ I класса:

6.526 . . . 3.498 . . . 3.737 . . . 3.550 . . . . . (650)

вагоновъ II класса:

4.193 . . . 3.675 . . . 3.077 . . . 2.141 . . . . . (651)

вагоновъ III класса:

2.003 . . . 2.366 . . . 1.888 . . . 1.945 . . . . . (652)

вагоновъ IV класса:

915 . . . . 715 . . . . 966 . . . . 581 . . . . . (653)

вагоновъ арестантскихъ:

2.763 . . . 1.539 . . . 1.026 . . . 1.537 . . . . . (654)

вагоновъ багажныхъ:

1.712 . . . . 629 . . . . 857 . . . . 777 . . . . . (655)

Эти благопріятные для финансовыхъ результатовъ дороги окончательные выводы объ измѣненіи количества и стоимости работъ по ремонту подвижного состава интересно сопоставить съ эволюціей содержанія администраціи на эти работы (II,12), въ тыс. руб.:

163 . . . 168 . . . . 178 . . . . 190 . . . . . (656)

Если къ стоимости ремонта подвижного состава:

4.825 . . . 4.004 . . . 2.509 . . . 2.185 . . . . . (630)

прибавить расходъ по содержанію мастерскихъ (II,12) въ тыс. руб.:

789 . . . . 628 . . . . 579 . . . . 529 . . . . . (**657**)

то получимъ общую стоимость содержанія мастерскихъ и ремонта подвижного состава:

5.614 . . . 4.632 . . . 3.088 . . . 2.714 . . . . . (**658**)

при этомъ стоимость администраціи (**656**) составляетъ въ %:

2,9% . . . 3,6% . . . 5,8% . . . 7,0% . . . . . (**659**)

Вотъ еще примѣръ хозяйственности своевременнаго усиленія администраціи.

По размѣрамъ сокращеній—втрое въ 1909 г. противъ 1906 г. обращаетъ на себя вниманіе эволюція расходовъ (I, 1, г. a″a″) по отопленію и освѣщенію вагоновъ, въ рубляхъ на 10.000 осеверстъ пассажирскихъ вагоновъ, составляющая:

59 р. 88 к. . . 33 р. 54 к. . . 25 р. 14 к. . . 20 р. 36 к. . . . (**660**)

Нѣкоторое дальнѣйшее сокращеніе расходовъ можно еще ожидать по этой группѣ въ зависимости отъ предлагаемой премировки за сбереженіе по освѣщенію, которое не введено еще на Забайкальской желѣзной дорогѣ за послѣдніе года исключительно потому, что работа по улучшенію хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги далеко еще не закончена къ 1 января 1910 г. и что премировка за сбереженіе матеріаловъ освѣщенія вагоновъ числилась на 1 января 1910 г. въ числѣ мѣропріятій, ожидающихъ своей очереди.

Дальнѣйшее сокращеніе расходовъ по отопленію, и притомъ весьма существенное, могло-бы быть достигнуто путемъ пониженія стоимости дровъ. Но пониженія стоимости дровъ и опять таки весьма существеннаго возможно было-бы достигнуть предпринявъ закупку дровъ мелкими партіями при условіи не превышенія цѣнъ послѣднихъ поставокъ и при установленіи преміи въ видѣ точнаго процента отъ сбереженій казны. Пока же этотъ принципъ не сдѣлается жизненнымъ, до тѣхъ поръ надо удовлетворяться до-

стигнутой эволюціей сокращенія расходовъ въ зависимости отъ стоимости дровъ.

Чтобы покончить съ тяговымъ хозяйствомъ остается только отмѣтить, что упорядочено дѣло веденія очередей ремонта паровозовъ. Въ 1906 и 1907 г.г. преобладающее количество паровозовъ были со старшинствомъ пробѣга отъ 40 до 80-ти тыс. паровозоверстъ; въ 1908 и 1909 г.г. большинство паровозовъ имѣетъ пробѣги не старше 20-ти тыс. паровозо-верстъ.

Средній пробѣгъ паровозовъ, поступавшихъ въ капитальный ремонтъ, равнялся въ тысячахъ верстъ

102 . . 130 . . 139 . . 158. . . . . (**661**)

тогда какъ смѣтный пробѣгъ для постановки паровоза въ капитальный ремонтъ установленъ въ 150 тысячъ верстъ. Съ 1909 г. эксплоатація поѣздныхъ паровозовъ вошла въ норму.

Изъ расходовъ „не поддающихся подсчету по нормамъ, расходы, размѣръ коихъ не зависитъ отъ распорядителя кредита“ (II, 1), составляли въ тысячахъ рублей:

1.632 . . . 1.892 . . . 1.937 . . . 816 . . . . . (**662**)

Расходы эти рѣзко распадаются на двѣ группы:

расходы за личный вредъ, ущербъ и убытки (№ 37 смѣты)

485 . . . 1.250 . . . 1.388 . . . 442 . . . . . (**663**)

и расходы на снѣгъ (№№ 125 и 160 смѣты)

1.147 . . . 642 . . . 549 . . . 374 . . . . . (**664**)

Расходы за личный вредъ можно подраздѣлить опять на 3 группы:

расходы за личный вредъ

414 . . . 687 . . . 776 . . . 344 . . . . . (**504**)

расходы за порчу, утрату и недостачу грузовъ

64 . . . 369 . . . 394 . . . 49 . . . . . (**503**)

и наконецъ всѣ прочія, болѣе мелкія и разнообразныя вознагражденія за ущербы и убытки.

Глава VI.

Значеніе эволюціи цифръ въ рядахъ **(504)** и **(503)** разсмотрѣно въ предыдущей главѣ „борьба съ хищеніями“, куда оно отнесено совершенно по достоинству, поэтому, повидимому квалификація расходовъ по вознагражденію изъ средствъ эксплоатаціи за личный вредъ, ущербъ и убытки расходами, „размѣръ коихъ не зависитъ отъ распорядителей кредита“, врядъ-ли соотвѣтствуетъ дѣйствительности. Сильное паденіе расходовъ за 1909 г. противъ предыдущихъ лѣтъ есть прямой результатъ работы управленія по борьбѣ съ хищеніями и злоупотребленіями, по поднятію хозяйственности эксплоатаціи дороги за нѣсколько предыдущихъ лѣтъ, притомъ работы, въ силу затяжного характера расчетовъ по № 37 смѣты, обезпечившей благопріятные результаты по этому № и за слѣдующіе одинъ-два года. Поэтому нельзя не признать, что финансовые результаты по № 37 смѣты подтверждаютъ и цѣлесообразность совокупности всѣхъ мѣропріятій, предпринятыхъ управленіемъ дороги по поднятію хозяйственности ея, и необходимость въ отдѣльности каждаго изъ этихъ мѣропріятій.

Если строго придерживаться установленной номенклатуры смѣтныхъ расходовъ по эксплоатаціи, относящей расходы на очистку снѣга къ категоріи расходовъ, „размѣръ коихъ не зависитъ отъ распорядителей кредита“, то эволюція цифръ въ строкѣ:

1.147 . . .642 . . .549 . . .374. . . . . **(664)**

выражающей въ тысячахъ рубляхъ расходы по этимъ кредитамъ, надо отнести цѣликомъ къ измѣненію въ районѣ дороги климатическихъ условій, каковое измѣненіе примѣнительно къ программѣ изслѣдованія нельзя не признать хозяйственнымъ, судя по вліянію его на финансовые результаты эксплоатаціи.

По содержанію и ремонту верхняго строенія пути обращаетъ на себя паденіе цѣнъ на шпалы въ копѣйкахъ:

58.46 . . . 58.40 . . . 38.80 . . . 43.00 . . . . . **(665)**

и на кубич. саж. балласта:

5 р. 08 к. . 4 р. 30 к. . 4 р. 86 к. . 4 р. 06 к. . . . . (666)

Повышеніе цѣнъ на шпалы въ 1909 г. объясняется новыми, болѣе стѣснительными правилами, введенными съ 1909 г. лѣснымъ вѣдомствомъ. Паденіе цѣны на балластъ является естественнымъ первымъ шагомъ въ пониженіи цѣны на балластъ, при попыткѣ ввести хозяйственныя работы только на двухъ изъ 16 участковъ съ обѣщаніемъ преміи за успѣхъ работы. Возможность или дальнѣйшаго пониженія цѣны на балластъ, или возвращенія къ прежней крупной цѣнѣ въ 5 р., цѣликомъ зависитъ отъ дальнѣйшаго способа производства работъ: хозяйственными премированными или хозяйственными непремированными.

Исполняя требованіе программы приходится остановиться на расходахъ по вознагражденію за сдѣльныя работы (II, 3, в и г), составляющихъ въ тысячахъ рублей:

46 . . . . 24 . . . . 27 . . . . 48 . . . . . (667)

и отмѣтить, что параллельно съ общимъ сокращеніемъ расходовъ на милліоны, только въ тысячахъ р. растетъ расходъ по этой группѣ расходовъ.

Расходы по содержанію личнаго состава (II, 13, а) составляли:

8.967 . . .5.056 . . .5.075 . . .5.074 . . . . . (668)

Послѣ значительнаго сокращенія личнаго состава въ 1907 г. затѣмъ содержаніе личнаго состава остается безъ измѣненій не смотря на значительное и постепенное паденіе работы дороги. Но при отсутствіи этой „несогласованности“ штатовъ съ размѣрами грузовой работы дороги не могли бы имѣть мѣста ни установленіе хозяйственности эксплоатаціи дороги, ни достигнутые финансовые результаты эксплоатаціи.

Хозяйственные расходы (II, 16, а, б, в, г, д и е) по найму помѣщеній и по отопленію, по освѣщенію, по содержанію въ чистотѣ и по ремонту наемныхъ помѣщеній, по содержанію и возобно-

вленію инвентарнаго имущества и по канцелярскимъ расходамъ составляли:

1.351 . . 1.172 . . 1.258 . . 1.120 . . . . . (669)

Въ этой группѣ расходовъ особымъ сокращеніямъ подверглись расходы на печатаніе бланковъ и книгъ. За прошлые года поступило непосредственно въ складъ бланковъ и проведено черезъ матеріальную службу (съ 1909 г. иныхъ бланковъ и книгъ, какъ проведенныхъ черезъ матеріальную службу—нѣтъ, такъ какъ печатаніе бланковъ помимо матеріальной службы не допускается), въ тысячахъ рублей:

412 . . 422 . . 348 . . . 74 . . . . . (670)

Вопросъ этотъ правильнѣе было бы разсматривать въ предыдущей гл. V, куда онъ не попалъ только по недостаточности для того матеріала въ распоряженіи управленія дороги.

Упорядоченіе въ сокращеніи расходовъ на бланки достигается нынѣ учрежденіемъ особой бланковой комиссіи, состоящей изъ представителей всѣхъ службъ подъ предсѣдательствомъ начальника матеріальной службы, которая разсматриваетъ всѣ требованія на бланки, обсуждаетъ степень необходимости заказа бланковъ новаго образца, принимаетъ всѣ мѣры къ израсходованію запасовъ бланковъ, и къ возможному дальнѣйшему сокращенію числа образцовъ. Въ исполненіе постановленія комиссіи приводятся лишь по утвержденіи ихъ начальникомъ дороги.

Въ расходы случайные (II, 17, а) въ тысячу рубляхъ:

4.632 . . .341 . . .665 . . .839 . . . . . (671)

входятъ только за 1909 г. расходы по ремонту вагоновъ въ 283 тыс., и только въ 1908 и 1909 г.г. расходы по содержанію стражниковъ по 325 тыс. руб. въ годъ. Поэтому для нагляднаго сравненія по годамъ однородныхъ расходовъ надлежитъ исключить ихъ изъ ряда (671), послѣ чего получаемъ для случайныхъ расходовъ, въ тысячахъ рубляхъ:

4.632 . . .341 . . .340 . . .231 . . . . . (672)

Умѣстно отмѣтить, что 231 тысяча рублей почти исключительно израсходованы на усиленіе личнаго состава, что является одной изъ мѣръ, споспѣшествовавшихъ поднятію хозяйственности эксплоатаціи дороги.

„Прочихъ расходовъ“ (II, 20) произведено:

1.014 . . .643 . . .596 . . .527 . . . . . (673)

Изъ этой группы расходовъ остановимся на тѣхъ, эволюція которыхъ имѣетъ болѣе близкое отношеніе къ вопросу хозяйственности эксплоатаціи дороги.

По № 33 смѣты — „расходы по привлеченію грузовъ“ — расходовъ за весь періодъ 1906—1909 г. произведено не было.

По № 35 смѣты, „расходы по разработкѣ вопросовъ объ улучшеніи желѣзнодорожнаго хозяйства и испытанію топлива, воды, смазки и другихъ матеріаловъ, предполагаемыхъ къ употребленію къ дорогѣ“, произведены расходы:

6.176 . . . 8.029 . . . 8.098 . . .10.181 . . . . (674)

исключительно на испытаніе матеріаловъ въ лабораторіи управленія. Количество пробъ составляло:

240 . . . . 224 . . . . 326 . . . . 498. . . . (675)

Нельзя не признать желательной, съ точки зрѣнія хозяйственности эксплоатаціи — возможность производства расходовъ и по прямому назначенію на №№ 33 и 35 смѣты. По № 128 — исправленіе пути на пучинныхъ мѣстахъ — расходы составляли въ тысячахъ рубляхъ:

168 . . . .157 . . . .170 . . . .140. . . . (676)

Коренное пониженіе расходовъ по этому № возможно лишь послѣ капитальной перестройки пучинныхъ мѣстъ. По № 161 — расходы по подвозкѣ воды къ жилымъ помѣщеніямъ въ тысячахъ рублей:

245 . . . .115 . . . . 69 . . . . 65. . . . (677)

понизились послѣ удаленія отъ этого дѣла подрядчиковъ и послѣ передачи дѣла рядчикамъ, работающимъ не на основаніи договоровъ, а на основаніи односторонихъ подписокъ. Несомнѣнно возможно

и дальнѣйшее пониженіе по этому номеру, но лишь при условіи введенія премированныхъ хозяйственныхъ работъ.

По № 261—премія начальникамъ депо, ихъ помощникамъ, ревизорамъ, осмотрщикамъ вагоновъ и пр. за исправное движеніе поѣздовъ и за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ:

Израсходовано на преміи всего:

200 р. 00 к. . 124 р. 90 к. . 101 р. 15 к. . 178 р. 00 к. . . (678)

Вотъ премія, не встрѣчающая возраженій съ точки зрѣнія лицъ, опасающихся слишкомъ большихъ премій. О вліяніи-же этой преміи на дѣятельность премируемыхъ лицъ и о томъ какъ эта премія отзывается на хозяйственности эксплоатаціи, а слѣдовательно и на финансовыхъ результатахъ эксплоатаціи—позволю себѣ не высказываться.

Байкальская переправа (II, 20-а) стоила въ тыс. р:.

632 . . . 573 . . 504 . . . 493. . . . . (679)

Служба Байкальской переправы организована въ 1900 г.—До постройки Кругобайкальскаго участка Забайкальской желѣзной дороги, все пассажирское и грузовое движеніе между станціями Байкалъ и Мысовая, а затѣмъ между Байкаломъ и Танхой, производилось черезъ озеро на ледоколахъ „Байкалъ“ и „Ангара“ и баржахъ, буксируемыхъ „Ангарой“ и пароходомъ „Лейтенантъ Малыгинъ“. По окончаніи постройки Кругобайкальскаго участка служба Байкальской переправы имѣетъ своимъ назначеніемъ быть вспомогательнымъ средствомъ передвиженія на участкѣ Байкалъ-Танхой, совершая ледоколами „Байкалъ“ въ теченіе 7½ мѣсяцевъ по три рейса въ сутки Байкалъ-Танхой и обратно, принимая за рейсъ по 27 товарныхъ вагоновъ, а также на случай временнаго перерыва движенія на Кругобайкальскомъ участкѣ Забайкальской желѣзной дороги, причемъ въ этомъ случаѣ на ледоколѣ Байкалъ могутъ перевозиться, кромѣ 27 груженыхъ вагоновъ, и пассажиры поѣздовъ. Вагоны почтовый и багажный, а также при надобности и пассажирскіе, могутъ быть также при-

нимаемы на ледоколъ „Байкалъ“, но лишь на одинъ изъ трехъ путей (на средній).

Ледоколъ „Ангара“ нынѣ во избѣжаніе лишнихъ затратъ бездѣйствуетъ и только для провѣрки исправности механизмовъ совершаетъ ежегодно повѣрочные рейсы. Байкальская переправа совершенно удовлетворительно оборудована доками, пристанями, мастерскими, баржами, рабочими пароходами и безпроволочнымъ телеграфомъ.

Работая на протяженіи 40 в. между ст. Байкалъ и Танхой Байкальская переправа перевезла грузовъ тысячъ пудовъ:

9.648 . . 12.618 . . . 9.935 . . . 8.811 . . . . . (**680**)

Паденіе перевозокъ объясняется исключительно неимѣніемъ для того наличныхъ грузовъ и необходимостью не прекращать грузового движенія и по Кругобайкальскому участку.

При неблагопріятныхъ условіяхъ паденія перевозокъ (**680**), общее сокращеніе расходовъ по Байкальской переправѣ (**679**) не дало поэтому пониженія стоимости перевезенной тысячи пудовъ груза, выражающейся:

65 р. 51 к. . . 45 р. 41 к. . . 50 р. 73 к. . . 55 р. 77 к. . . (**681**)

По Кругобайкальской дорогѣ, при разстояніи между станціями Танхой и Байкалъ въ 190 вер. тысяча пудовъ сдѣлала бы 190.000 пудо-верстъ.

Стоимость всѣхъ расходовъ по перевозкѣ 190.000 пудо-верстъ по Забайкальской составляетъ, дѣля (**101**) на (**113**) и помножая на 1,9:

112 р. 06 к. . . 59 р. 87 к. . . 67 р. 93 к. . . 58 р. 82 к. . . (**682**)

Сравнивая (**681**) и (**682**) можно было бы заключить, что Байкальская переправа является для Забайкальской дороги предпріятіемъ коммерчески выгоднымъ, понижающимъ расходы эксплоатаціи. Но къ сожалѣнію это было бы вѣрно, если бы Байкальская переправа возила избытокъ груза сверхъ пропускной и провозной способности Кругобайкальскаго участка. Нынѣ же Байкальская

переправа на каждую тысячу перевезенныхъ ею пудовъ освобождаетъ дорогу отъ расхода въ 190.000 пудо-верстъ, что согласно строки (**114**) составляетъ изъ расходовъ зависящихъ отъ движенія:

36 р. 21 к. . . . . 26 р. 70 к. . . . . 25 р. 06 к. . . . . 20 р. 18 к. . . (**683**)

Такимъ образомъ, при полномъ графикѣ Кругобайкальскій участокъ, работая на избытокъ грузовъ, Байкальская переправа какъ самостоятельное учрежденіе, давала-бы, по сравненію съ Забайкальской дорогой, на каждую тысячу перевезенныхъ пудовъ сбереженій (+), или убытковъ (—): вычитая (**681**) изъ (**682**):

+46 р. 55 к. . . +14 р. 46 к. . . +17 р. 20 к. . . +3 р. 05 к. . . . (**684**)

Нынѣ же, лишая дорогу грузовъ, она тѣмъ самымъ заставляетъ Забайкальскую ж. д. на тысячу пудовъ перевезенныхъ грузовъ приплатить, вычитая (**681**) изъ (**683**)

29 р. 30 к. . . . . 18 р. 71 к. . . . . 25 р. 67 к. . . . . 35 р. 59 к. . . (**685**)

Ростъ цифръ (**685**) отнюдь не долженъ быть понимаемъ какъ ухудшеніе хозяйственности эксплоатаціи Байкальской переправы, но лишь какъ болѣе быстрое улучшеніе хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги чѣмъ на Байкальской переправѣ. Впрочемъ сколько нибудь значительнаго улучшенія хозяйственности эксплоатаціи Байкальской переправы нельзя ожидать теперь, нельзя было ожидать и раньше, такъ какъ въ этой службѣ дѣло велось всегда весьма хозяйственно.

Общій итогъ сокращеній расходовъ въ 1909 г. противъ 1908 года выразится суммой 2.602 т. руб. (стр. **101**), въ томъ числѣ расходы независящіе отъ движенія дали: 1.191 т. руб. (стр. **108**) и расходы зависящіе отъ движенія: 1.410 т. руб. (стр. **109**).

Принимая же во вниманіе, что размѣры перевозокъ въ 1909 г. равнялись 673.070 сотнямъ тысяч. пудамъ, что расходы зависящіе

отъ движенія на 100.000 пудовъ обошлись на 2 р. 57 к. дешевле въ 1909 г., чѣмъ въ 1908 г. (стр. **114**), паденіе расходовъ зависящихъ отъ движенія въ 1909 г. противъ 1908 г. выразится суммой 673.070×2 р. 57 к.=1.730 тыс. рубл., а общая экономія 1909 г. противъ цѣнъ 1908 г. составитъ:

1.191+1.730=2.921 т. р.

Глава VII.

Хозяйственныя работы.

На сокращеніе расходовъ огромное вліяніе оказываетъ способъ производства работъ и заготовокъ.

Каждый подрядчикъ содержитъ при себѣ большую или меньшую администрацію и контору, учитываетъ % на капиталъ и рискъ предпріятія, въ то время какъ сдѣльщики этихъ расходовъ не несутъ. Кромѣ того крупные подрядчики въ большинствѣ случаевъ сами даже не ведутъ подряда и переуступаютъ его съ нѣкоторой скидкой вторымъ лицамъ, которыя тоже дѣлаютъ съ третьими лицами и эти уже распредѣляютъ взятыя ими на себя работы тѣмъ сдѣльщикамъ и артелямъ, которымъ могла бы быть поручена работа непосредственно управленіемъ дороги.

При правильно поставленномъ хозяйственномъ способѣ производства работъ и заготовокъ всѣ эти дополнительные, связанные съ подряднымъ способомъ, расходы отпадаютъ и тѣмъ понижаются расходы казны на работы и заготовки, слѣдовательно улучшаются финансовые результаты эксплоатаціи дороги и слѣдовательно при правильной постановкѣ хозяйственныя работы и поставки являются могучими, какъ будетъ выяснено дальше,—факторами улучшенія хозяйственности эксплоатаціи дороги.

Весьма существенной характеристикой хозяйственныхъ работъ является премировка ихъ, которую надо признать однимъ изъ неизбѣжныхъ условій правильности постановки дѣла хозяйственныхъ работъ.

Эксплоатація Забайкальской желѣзной дороги знакома на практикѣ съ обоего рода хозяйственныхъ работъ—и премированными, и непремированными.

Глава VII.

Изъ переписки, имѣющейся въ управленіи дороги, усматривается, что въ 1900 и 1901 г.г. хозяйственнымъ образомъ велась заготовка дровъ, что въ 1901 и 1902 гг. „агенты службы Пути взяли на себя заготовку лѣсныхъ матеріаловъ хозяйственнымъ способомъ—изъ ревностнаго желанія помочь общему дѣлу бережливаго хозяйства по эксплоатаціи дороги и сбить непомѣрно вздутыя цѣны поставщиковъ, являющихся на такъ называемыя конкуренціи; отчасти же въ надеждѣ, что ихъ самоотверженные труды не останутся безъ вознагражденія*)".

Далѣе читаемъ**):

„Комитетъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, признавъ дѣятельность управленія Забайкальской желѣзной дороги по казеннымъ заготовкамъ весьма успѣшной и финансовые результаты означенной операціи для казны выгодными", постановилъ „выдать дополнительныя вознагражденія служащимъ за произведенныя хозяйственныя заготовки лѣсныхъ матеріаловъ въ 1901 и 1902 годахъ въ суммѣ 10,978 р. 88 к. и сверхъ упомянутой суммы въ видѣ преміи 12.021 р. 12 к., а всего 23.000, но съ тѣмъ, чтобы никому изъ служащихъ не было назначено вознагражденіе выше тридцати пяти процентовъ его окладного содержанія за годъ".

Обращаю здѣсь вниманіе на совокупность слѣдующихъ обстоятельствъ:

1) операція заготовки удалась,

и 2) производилась она „въ надеждѣ" на преміи.

Столь удачно начатое дѣло тѣмъ не менѣе вскорѣ прекратилось не столько подъ вліяніемъ необычности общихъ условій, въ которыхъ оказалась эксплоатація Забайкальской желѣзной дороги въ послѣдующіе годы, сколько потому, что энергія руководителей дѣла не выдержала, да и не могла выдержать того ко-

*) Представленіе Нач. Заб. ж. д. въ Управленіе ж. д. № $^{8725}/_{42631}$ отъ $^{15}/_{23}$ іюля 1904 г.

**) Предложеніе Управленія желѣзныхъ дорогъ начальнику Забайкальской желѣзной дороги № $^{9423}/_{3208}$ отъ 5 марта 1905 г.

лоссальнаго тренія и противодѣйствія, которое въ то время встрѣчала всякая попытка улучшить хозяйственныя дѣла на желѣзной дорогѣ.

Изъ сдѣланныхъ затѣмъ попытокъ хозяйственныхъ работъ и поставокъ надо отмѣтить двѣ: разработка углей Холбонскихъ копей и лѣсныхъ матеріаловъ въ Татауровской лѣсной дачѣ. Оба предпріятія велись „хозяйственнымъ“ способомъ безъ какого-либо намека на преміи и вообще не заинтересовывали распорядителей дѣла въ результатахъ дѣла, т. е. способомъ, которому менѣе всего приличествуетъ называться хозяйственнымъ. Успѣхъ дѣла поставленъ былъ исключительно въ зависимость отъ того, обладали-ли всѣ руководители дѣла и причастные къ дѣлу исключительно высокимъ сознаніемъ служебнаго долга, заставлявшимъ ихъ самоотверженно и безкорыстно нести усиленную хлопотливую дѣятельность во имя идеи, или-же хотя бы часть ихъ принадлежала къ средней массѣ людского рода, работающей по мѣрѣ силъ и возможности. Въ результатѣ угольная операція окончилась съ убытками для казны, заготовка-же лѣсныхъ матеріаловъ едва не окончилась также большой неудачей для казны, и если теперь дѣло идетъ удовлетворительно, то несомнѣнно не безъ вліянія отъ „надеждъ“, что будетъ установлена премія. Но сфера дѣйствія такихъ „надеждъ“ безъ своевременной реализаціи ихъ имѣетъ свои предѣлы, переходя которые предпріятіе неминуемо рискуетъ перестать быть хозяйственнымъ.

Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 31 декабря 1907 года за № 39394/15212/169 было сообщено Управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, что „такъ какъ примѣненіе хозяйственнаго способа независимо отъ его выгодности имѣетъ серьезное воспитательное значеніе для техническаго персонала и должно быть поощряемо, то Его Высокопревосходительство г. Министръ Путей Сообщенія призналъ необходимымъ обратить вниманіе начальниковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на цѣлесообразность развитія хозяйственнаго способа выполненія загото-

вокъ и работъ, внося по сему поводу въ подлежащихъ случаяхъ подобные вопросы на обсужденіе совѣтовъ мѣстныхъ Управленій."

Выраженное столь опредѣленно признаніе Министромъ преимуществъ хозяйственнаго способа производства работъ передъ подряднымъ побудило управленіе Забайкальской желѣзной дороги неуклонно стремиться къ примѣненію исполненія сдѣльщиками и артелями поставокъ и работъ на линіи по разнообразнымъ видамъ желѣзнодорожнаго хозяйства. Хозяйственный способъ производства работъ и заготовокъ къ сожалѣнію далеко еще не пріобрѣлъ правъ гражданства и имѣетъ многихъ противниковъ, которые мотивируютъ свое отношеніе къ этому способу опасеніемъ, что хозяйственныя работы будутъ стоить дороже, чѣмъ производимыя съ подряда, и хотя таковыя опасенія не имѣютъ какихъ-либо конкретныхъ данныхъ, однако-же затягиваютъ самый вопросъ измышленіями различныхъ условій, долженствующихъ якобы оградить интересы казны.

Чтобы на дѣлѣ доказать выгодность и преимущество хозяйственнаго способа работъ передъ подряднымъ, управленіе дороги рѣшило произвести нѣкоторыя работы хозяйственнымъ способомъ, обнадеживъ распорядителей работъ, что по примѣру существовавшихъ когда то на Забайкальской желѣзной дорогѣ хозяйственныхъ заготовокъ трудъ ихъ будетъ премированъ*).

Результаты получились, какъ и слѣдовало ожидать, весьма удовлетворительные, напримѣръ:

Заготовка балласта начальниками двухъ участковъ службы пути обошлась въ 2 рубля за куб. саж. вмѣсто 5 рублей; товаро-станціонныя работы по погрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ службою движенія понизились въ своей стоимости на 20%; нагрузка,

*) Выписка изъ приказа № 15 отъ 15 января 1909 года Начальника Забайкальской желѣзной дороги: „§ 15. За работы, стоимость которыхъ по полномъ удовлетворительномъ окончаніи ихъ согласно отчетныхъ данныхъ, будетъ ниже расходныхъ нормъ, предполагается назначать преміи въ размѣрѣ, зависящемъ отъ размѣра сбереженій. Выработанное уже положеніе о премировкѣ сбереженій по хозяйственнымъ работамъ будетъ объявлено вслѣдъ за симъ по утвержденіи его Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

выгрузка и подача топлива на паровозы, а равно и подвозка дровъ къ жилымъ домамъ дали свыше 25% сбереженій противъ платы бывшему подрядчику; ремонтъ телеграфныхъ аппаратовъ и приборовъ службою телеграфа сталъ вдвое дешевле.

Однѣ только перечисленныя работы дали за годъ сбереженій около 200 тысячъ рублей.

онечно эти результаты отчасти достигнуты увеличеніемъ работы тѣхъ лицъ, которымъ означенныя операціи были поручены и управленіе дороги не имѣетъ основанія пожаловаться на служащихъ: всѣ они охотно работали по мѣрѣ возможности и силъ каждаго, но одного физическаго труда для достиженія полнаго успѣха недостаточно; при веденіи работъ хозяйственнымъ способомъ, извиняюсь за повтореніе уже сказаннаго выше, большую роль играютъ и духовныя силы человѣка; смѣтливость, умѣніе пользоваться обстоятельствами, своевременная распорядительность, чувство соревнованія и проч., возбудить которые въ человѣкѣ возможно лишь при условіи заинтересованія его въ порученномъ ему дѣлѣ.

Зная это и находя по отношенію къ агентамъ работникамъ справедливымъ, а для самого дѣла въ высшей степени полезнымъ и необходимымъ, начальникъ дороги счелъ себя обязаннымъ заинтересовать привлеченныхъ къ дружному труду людей, обѣщавъ имъ отъ казны вознагражденіе въ видѣ преміи изъ той прибыли, которую они доставятъ казнѣ своимъ усиленнымъ и неослабнымъ трудомъ.

Вѣря этому обѣщанію, служащіе дружно взялись за работу и достигли тѣхъ результатовъ, нѣкоторые примѣры которыхъ приведены выше.

Обѣщая служащимъ вознагражденіе въ случаѣ успѣшныхъ результатовъ ихъ труда, управленіе дороги имѣло въ виду не обидную для агентовъ форму подачки, а вполнѣ опредѣленное участіе агентовъ въ прибыляхъ казны, заработанныхъ ихъ трудами.

И такъ, показавъ на опытѣ несостоятельность опасенія большой дороговизны хозяйственныхъ работъ, слѣдуетъ остановиться на вопросѣ, не опасно ли вводить премированныя работы въ виду того, что преміи могутъ оказаться очень высокими? На вопросъ этотъ повидимому не можетъ быть двухъ отвѣтовъ съ точки зрѣнія интересовъ казны: если высокая премія совпадаетъ съ высокимъ сбереженіемъ для казны, то такая комбинація выгоднѣе для казны, чѣмъ никакая премія съ никакимъ или малымъ сбереженіемъ казенныхъ денегъ, или, что еще хуже, перерасходами казенныхъ денегъ. Наконецъ и высокая премія во первыхъ можетъ быть заранѣе, но непремѣнно заранѣе и при томъ вполнѣ опредѣленно—ограничена, а во вторыхъ и высокая премія является выгодной для казны не только потому, что является результатомъ наличія болѣе или менѣе крупнаго сбереженія казенныхъ денегъ, но главнымъ образомъ потому, что даетъ возможность въ послѣдующихъ смѣтахъ ломать мохомъ обросшія смѣтныя цѣны.

Въ этомъ главное значеніе и главный смыслъ премированія хозяйственныхъ работъ и поставокъ. Не возражая противъ необходимости ограничить размѣръ премій, слѣдуетъ выяснить тотъ способъ, которымъ это ограниченіе должно быть установлено. Для этого я позволю себѣ привести разработанный управленіемъ Забайкальской желѣзной дороги проектъ положенія.

О преміяхъ за сбереженіе расходовъ при производствѣ хозяйственнымъ способомъ строительныхъ работъ и заготовокъ, исполняемыхъ агентами дороги.

§ 1.

Цѣль премированія.

Премія имѣетъ цѣлью сдѣлать сбереженіе путемъ экономнаго расходованія агентами дороги суммъ, назначенныхъ на производство работъ и заготовокъ по дѣйствующимъ смѣтамъ и расцѣнкамъ.

§ 2.

Сущность сбереженій.

Сбереженія получаются какъ разница въ суммѣ кредитовъ, исчисленныхъ по дѣйствительному количеству произведенныхъ работъ и заготовокъ и по единичнымъ цѣнамъ дѣйствующихъ смѣтъ и расцѣнокъ съ одной стороны, и суммою всѣхъ дѣйствительно произведенныхъ расходовъ на указанныя работы съ другой стороны. *)

§ 3.

Сущность премированія.

Премія составляется изъ опредѣленной заранѣе части сбереженій.

§ 4.

Нормы и максимальныя цѣны.

Единичныя цѣны дѣйствующихъ смѣтъ и расцѣнокъ являются, какъ видно изъ § 2—нормами, по коимъ опредѣляется смѣтная стоимость дѣйствительно произведенныхъ работъ.

Если, однако, дѣйствующія смѣты или расцѣнки предусматриваютъ работы для различныхъ частей дороги, расцѣнивая ихъ по общей средней цѣнѣ для всѣхъ участковъ или частей дороги, то начальнику дороги, отнюдь не въ цѣляхъ измѣненій общей суммы преміи, но лишь въ цѣляхъ достиженія правильнаго внутренняго распредѣленія исчисленной согласно § 7 преміи, предоставляется право, исходя изъ нормъ смѣты или расцѣнки, повышать и понижать нормы, устанавливая максимальныя цѣны для каждаго участка съ такимъ, однако, разсчетомъ, чтобы общая по всѣмъ участкамъ сумма стоимости работъ, исчисленная по максимальнымъ цѣнамъ не пре-

*) Опредѣленіе общей стоимости исполненныхъ работъ. Въ сумму дѣйствительно произведенныхъ расходовъ должны войти всѣ безъ исключенія расходы, сопряженные съ производствомъ хозяйственныхъ работъ, поставокъ и заготовокъ, какъ то: стоимость вспомогательныхъ приспособленій и приборовъ, содержаніе десятниковъ, табельщиковъ и прочіе, а также расходъ по учету премій, какъ указано въ § 5.

вышала бы общей стоимости работъ, исполненныхъ по нормамъ дѣйствующей смѣты или расцѣнки при одинаковомъ количествѣ сравниваемыхъ работъ.

§ 5.

Расходы по учету премій.

На наблюденіе надъ хозяйственными работами, заготовками и операціями, а также на учетъ и распредѣленіе премій отчисляется $4^1/_2$% отъ общаго расхода по работамъ.

Расходы эти относятся за счетъ стоимости всѣхъ премируемыхъ работъ и заготовокъ.

§ 6.

Руководство и наблюденіе за премированными операціями.

Наблюденіе за правильнымъ примѣненіемъ максимальныхъ цѣнъ и настоящихъ правилъ и общее руководство учетомъ сбереженій и распредѣленіемъ премій возлагается на начальника дороги.

§ 7.

Распредѣленіе сбереженій.

Сбереженія, исчисляемыя порядкомъ, указаннымъ въ §§ 2 и 5, распредѣляются:....% на преміи;....% на прибыль по операціи, каковая прибыль остается въ кредитахъ смѣты дороги и ....% на улучшеніе быта.

§ 8.

Распредѣленіе премій.

Общая сумма премій, исчисленная указаннымъ въ § 2 способомъ, распредѣляется затѣмъ:

а)....% на Центральное Управленіе и

б)....% по участкамъ пропорціонально сбереженій каждаго участка, исчисляемыхъ какъ разница дѣйствительной стоимости

работъ на участкахъ и стоимости работъ, исчисленныхъ по установленнымъ начальникомъ дороги для участковъ максимальнымъ цѣнамъ.

Согласно данному проекту за *нормы*, отъ которыхъ исчисляются сбереженія, принимаются единичныя цѣны дѣйствующихъ смѣтъ. Преміи составляютъ опредѣленную часть этихъ сбереженій. Во избѣжаніи слишкомъ большихъ премій можно ихъ ограничить извѣстнымъ предѣломъ, напр. въ % не отъ сбереженій, а отъ содержаній, но совершенно непослѣдовательно во избѣжаніи большой преміи умышленно понижать правильный учетъ возможныхъ сбереженій, для чего за нормальныя цѣны брать не смѣтныя, а какія то новыя, произвольныя. Непослѣдовательнымъ здѣсь является двойственное отношеніе къ смѣтнымъ цѣнамъ: смѣтныя цѣны, прошедшія всѣ требуемыя инстанціи, признаются тѣмъ самымъ умѣренными и пріемлемыми нормами при подрядческихъ работахъ и оказываются непомѣрно большими при производствѣ хозяйственныхъ работъ.

„Правильно составленная“ смѣта не можетъ заключать въ себѣ неправильно составленныхъ цѣнъ, слѣдовательно въ правильно составленныхъ смѣтахъ цѣны ея и суть тѣ нормальныя цѣны, сбереженіе отъ которыхъ составляютъ сбереженія отъ казны.

Приходилось слышать, какъ возраженіе противъ премировки хозяйственныхъ работъ, что нельзя обращать въ премію ту часть сбереженій, которая при подрядческомъ способѣ изображала возмѣщеніе риска капиталомъ, такъ какъ при хозяйственномъ способѣ премируемыя лица капиталомъ не рискуютъ. На это возраженіе существуетъ простое объясненіе: никто и не предлагаетъ премировать несуществующій рискъ несуществующимъ капиталомъ. Но нельзя, по соображеніямъ о преміи, ломать правильный учетъ сбереженій и казны, таковой надо вести только отъ нормы, т. е. отъ смѣты и отъ дѣйствительно произведенныхъ расходовъ. Преміи-же надо учитывать не во всю величину сбереженій, но исходя

непремѣнно отъ той части всей величины сбереженій, которая остается по отчисленіи въ пользу казны отъ всѣхъ сбереженій подрядческаго риска на капиталъ. Это отчисленіе должно производиться въ строгомъ и заранѣе опредѣленномъ процентномъ отношеніи не къ сбереженію, а ко всей стоимости работы. Только послѣ того, какъ все дѣйствительное сбереженіе учтено такимъ образомъ, остающаяся часть его, составляющая результатъ способа веденія дѣла, должна быть разсматриваема какъ доходъ хозяина, т. е казны, которымъ хозяинъ и долженъ дѣлиться съ распорядителями дѣла и по уговору въ опредѣленныхъ заранѣе процентныхъ размѣрахъ отъ исчисленнаго остатка сбереженій. Такова хозяйственная постановка дѣла въ коммерческихъ предпріятіяхъ, такова-же должна она быть и въ коммерческихъ предпріятіяхъ на счетъ казны, если только не упускать изъ виду и коммерческую сторону эксплоатаціи жел. дор. и если не отказываться отъ хозяйственности эксплоатаціи.

Возвращаюсь къ возраженіямъ, построеннымъ на опасеніяхъ большой величины премій. Приведенный способъ не лишаетъ возможности ограничить размѣръ преміи распорядителю дѣла въ пользу хозяина—казны,—это уже дѣло хозяина и его взгляда на способы поднять хозяйственность дѣла;—можно даже, т. к. это во власти хозяина и совсѣмъ не премировать работы, но нельзя—въ видахъ уменьшенія преміи, ломать учетъ дѣйствительныхъ сбереженій дѣла. Ограниченіе же размѣровъ преміи опять таки должно быть сдѣлано заранѣе, и при томъ въ точно установленныхъ размѣрахъ, иначе изъ вопроса о премировкѣ не будетъ исключенъ вопросъ о произволѣ начальства, о большей или меньшей милости его; исключился-бы при этомъ хозяйственный смыслъ мѣропріятія.

Среди возраженій встрѣчаются и такія. Берутся на выдержку двѣ—три, на подборъ, цифры изъ смѣты и указывается, при томъ совершенно правильно, что при такихъ цѣнахъ,—тутъ обыкновенно дѣлается подстановка словъ и вмѣсто словъ „сбере-

женія" говорится далѣе „преміи"—„преміи" будутъ громадны. Если это исходитъ отъ лицъ, принимавшихъ участіе въ составленіи смѣтъ, то ссылка ихъ на эти отдѣльные примѣры указываетъ только, насколько неправильно ими же составлены смѣты и насколько поэтому желательно скорѣйшее исправленіе ихъ, для чего установленіе премированныхъ хозяйственныхъ работъ является вѣрнымъ средствомъ; оставленіе-же дѣла при старомъ способѣ очевидно не даетъ новыхъ результатовъ и „смѣтныя" цѣны и на будущее время останутся „смѣтными".....къ вящимъ убыткамъ казны. Возраженіе о размѣрѣ премій не выдерживаетъ критики уже потому, что возраженіе направлено противъ не существующаго, какъ выяснено выше, предложенія и основано лишь на произвольной подстановкѣ слова премія вмѣсто сбереженія. Но и по существу приведенное выше возраженіе грѣшитъ противъ истины, т. к. возраженіе это упускаетъ изъ виду, что премировать слѣдуетъ не за сбереженія по отдѣльнымъ работамъ, а по совокупности всѣхъ сбереженій по всѣмъ хозяйственнымъ работамъ, иначе премировка работъ неминуемо породила бы злоупотребленія, за которыми невозможно было-бы усмотрѣть даже довольно близко стоящимъ къ дѣлу руководителямъ. Способствуя выясненію дѣйствительныхъ стоимостей работъ и поставокъ, правильно поставленныя, и слѣд. премированныя хозяйственныя работы не только должны быть учитываемы въ смыслѣ реальнаго сокращенія расходовъ казны по произведеннымъ работамъ, но что еще важнѣе, премированныя хозяйственныя работы оберегаютъ казну отъ убытковъ и въ дальнѣйшемъ, устанавливая правильныя смѣтныя цѣны, правильныя во всѣхъ отношеніяхъ: и для хозяйственныхъ, и для подрядческихъ работъ.

Остаются возраженія о возможной убыточности хозяйственныхъ работъ вслѣдствіе возможныхъ злоупотребленій агентовъ.

Если принять во вниманіе, что злоупотребленія агентовъ возможны и при подрядномъ способѣ, если принять при томъ во вниманіе что злоупотребленія при подрядномъ способѣ возможны въ го-

раздо болѣе крупномъ размѣрѣ, чѣмъ при хозяйственномъ, въ гораздо болѣе безопасной, упрощенной и такъ сказать болѣе комфортабельной формѣ, если принять во вниманіе, что злоупотребленія при подрядномъ способѣ легче доступны старшимъ агентамъ даже безъ участія младшихъ агентовъ, то яснымъ станетъ, что ссылка адептовъ подрядческихъ работъ и поставокъ на опасность убытковъ для казны отъ хозяйственныхъ работъ въ виду возможныхъ злоупотребленій является результатомъ нѣкоторой недоговоренности, и что не этимъ аргументомъ можно и слѣдуетъ доказывать преимущество подряднаго способа передъ хозяйственнымъ.

Нельзя не отмѣтить, что хозяйственное веденіе дѣла предполагаетъ, что распорядительныя дѣйствія сосредоточены въ рукахъ отвѣтственнаго за дѣло лица. Нельзя поэтому оставлять произволу совѣтскаго veto установленіе размѣра потребной для хозяйственнаго дѣла администраціи, относимой на счетъ работъ, безспорно неизбѣжной какъ замѣняющей собою подрядческую администрацію. Заранѣе можетъ быть установленъ максимальный размѣръ этой администраціи въ видѣ % отъ общей суммы кредитовъ на хозяйственныя работы. Распредѣленіе же этихъ расходовъ въ предѣлахъ всего дѣла по отдѣльнымъ работамъ должно быть предоставлено усмотрѣнію отвѣтственнаго распорядителя кредитовъ. Сохраненіе же нынѣ существующаго права совѣтскаго veto то согласовать, то не согласовать одинъ и тотъ же размѣръ администраціи хозяйственныхъ работъ, влечетъ за собой фактическое сокращеніе производства работъ хозяйственнымъ способомъ.

Позволю себѣ привести примѣръ постройки двухъ сосѣднихъ участковъ дороги при одной и той же строительной смѣтѣ. Одинъ участокъ работался подрядческимъ способомъ, стоимость работъ обошлась въ 98% отъ смѣты, при чемъ ничего не израсходовано на дополнительную администрацію. Другой участокъ отработанъ хозяйственнымъ способомъ, стоимость работъ обо-

шлась 76%, но сверхъ сего израсходовано 10% на дополнительную администрацію по хозяйственнымъ работамъ, такъ что общая стоимость работъ обошлась въ 86%.—Хотя высокій % дополнительной администраціи объясняется слѣдствіемъ крайней раздробленности работъ, при сдачѣ ихъ мелкимъ артелямъ и хотя результатомъ этого явилось пониженіе смѣтной расцѣнки на 14%, тѣмъ не менѣе „нельзя не обратить вниманіе на высокій % стоимости дополнительной администраціи".

Есть еще одно обстоятельство неизбѣжно-необходимое для обезпеченія успѣха хозяйственныхъ работъ: требуется наличіе увѣренности распорядителя кредита въ томъ, что хозяйственныя работы обставлены всѣми условіями, гарантирующими цѣлесообразность хозяйственныхъ работъ.

При отсутствіи какого-либо изъ этихъ условій, лишающемъ хозяйственныя работы ихъ истиннаго смысла, отвѣтственный распорядитель кредита вынужденъ отказатся отъ quasi хозяйственныхъ работъ и остаться при прежнемъ подрядческомъ способѣ, сознавая, при подрядческомъ способѣ, безуспѣшность стремленій быть хозяйственными далѣе извѣстнаго кредита и дѣлая bonne mine au mauvais jeu.

Въ началѣ попытокъ ввести хозяйственныя работы на Забайкальской желѣзной дорогѣ одинъ только слухъ о внесеніи въ совѣтъ доклада о хозяйственныхъ работахъ заставилъ подрядчиковъ понизить заявленныя ими на конкуренціяхъ цѣны. И если опытъ примѣненія хозяйственныхъ работъ, примѣненный въ 1909 г. въ относительно незначительныхъ размѣрахъ, далъ столь удовлетворительные результаты, то нельзя сомнѣваться, что, будучи широко примѣненъ къ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги, онъ также широко повліялъ бы въ благопріятномъ смыслѣ на хозяйственность эксплоатаціи дороги и вліяніе его на финансовые результаты дороги сказалось бы не сотнями тысячъ рублей, какъ въ 1909 г., а милліонами.

Глава VII.

Дальнѣйшее поднятіе хозяйственности эксплоатаціи дороги, а слѣдовательно дальнѣйшее усиленіе сбереженій интересовъ казны, находится въ прямой зависимости отъ введенія хозяйственныхъ работъ на основаніяхъ, приведенныхъ въ вышеизложенномъ проектѣ положенія о преміяхъ. Будучи краткимъ и опредѣленнымъ, проектъ этотъ не можетъ вызвать разнорѣчивыхъ толкованій при примѣненіи его; проектъ этотъ устанавливаетъ какъ правило премированіе не только линейныхъ агентовъ, производящихъ работы и расходы, но и агентовъ центральнаго управленія, наблюдающихъ за работами, ведущихъ учетъ ихъ и своими дѣйствіями и распоряженіями дающихъ дѣлу то направленіе, которое только и можетъ обезпечить хозяйственный успѣхъ операціи. Наконецъ, что самое важное въ смыслѣ возможности скорѣйшаго проведенія этого проекта въ жизнь, проектъ этотъ, устанавливая преміи, во всемъ прочемъ совершенно не противорѣчитъ Временной Инструкціи мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденной по соглашенію трехъ министровъ.

Проектъ этотъ лишь подчеркиваетъ и подтверждаетъ единоличное право, предоставленное начальнику дороги § 57 той же инструкціи „не выходя въ общихъ суммахъ изъ среднихъ нормъ, принятыхъ при составленіи смѣтныхъ назначеній, утверждать единичныя цѣны на всякаго рода сдѣльныя работы по участкамъ дороги“, при чемъ, согласно примѣчанія 2-го къ этому параграфу, „перечни утвержденныхъ начальникомъ дороги единичныхъ цѣнъ и расходныхъ нормъ лишь сообщаются членамъ совѣта одновременно съ объявленіемъ ихъ къ руководству“.

И такъ, однимъ изъ средствъ поднятія хозяйственности эксплоатаціи было бы установленіе слѣдующихъ принциповъ хозяйственныхъ работъ:

Сбереженія казны опредѣляются разницей между смѣтными заданіями кредитовъ и дѣйствительными расходами; премія, какъ вознагражденіе за сбереженія, заранѣе опредѣляется въ строго

опредѣленныхъ отъ сбереженій процентахъ; при чемъ устанавливается максимальный размѣръ всей суммы выплачиваемой преміи. Уклоненіе отъ какого либо изъ этихъ принциповъ обуславливаетъ шаткость положенія и создаетъ обстановку, при которой могутъ оправдываться всѣ возраженія противъ хозяйственныхъ работъ. Неизбѣжнымъ условіемъ всякаго рода хозяйственныхъ предпріятій является твердо установленное премированіе хозяйственныхъ работъ.

Отсутствіе этого условія совершенно не обезпечиваетъ казну отъ возможныхъ убытковъ.

Глава VIII.

Усиленіе администраціи.

Усиленіе администраціи только тамъ гдѣ это требуется, точно также какъ и сокращеніе администраціи—только тамъ гдѣ это требуется—требуется интересами дѣла, стремленіемъ поддержать колеблющуюся часть, необходимостью ввести новую организацію, новое наблюденіе—и все въ видахъ поднятія хозяйственности эксплоатаціи, въ видахъ конечной цѣли—улучшеніе финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи.

Какъ мы видѣли выше, улучшеніе финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги происходило не столько путемъ увеличенія доходности дороги, сколько путемъ сокращенія расходовъ эксплоатаціи. Детали этого сокращенія, поскольку они касались программнаго вопроса о хозяйственности эксплоатаціи, разсмотрѣны въ VI главѣ. Здѣсь разсмотримъ усиленіе администраціи, поскольку это усиленіе является необходимымъ средствомъ для достиженія сокращенія расходовъ. Съ 1908 года на Забайкальской желѣзной дорогѣ введена система раздачи кредитовъ начальникомъ дороги начальникамъ службъ и отдѣловъ. Не имѣя кредитнаго листа, никто на дорогѣ не имѣетъ права представить счета къ уплатѣ, главной бухгалтеріи вмѣнено въ обязанность возвращать безъ исполненія счета, не оправданные ссылкой на кредитный листъ. Кредиты раздаются слѣдующимъ порядкомъ: примѣнительно къ проектамъ смѣты будущаго года и руководящихъ указаній начальника дороги, начальники службъ и отдѣловъ составляютъ вѣдомость требованій на кредиты, которыя разсматриваются всѣ одновременно въ одномъ общемъ со-

вѣщаніи начальниковъ службъ и отдѣловъ и тутъ же окончательно утверждается распредѣленіе кредитовъ всей дороги. Полагаю, что ни съ какой стороны, ни съ принципіальной, ни съ практической не можетъ быть возраженій противъ такой системы.

Но практическіе результаты—сокращеніе расходовъ—произошли не отъ системы, а отъ неуклоннаго примѣненія ея, неуклонное же примѣненіе системы не имѣло-бы мѣста если бы не было зоркаго наблюденія за неуклоннымъ исполненіемъ системы, а для зоркаго наблюденія, равно какъ и для заведенія и дальнѣйшаго веденія всѣхъ связанныхъ съ исполненіемъ системы книгъ, вѣдомостей, выборокъ, наличнаго персонала смѣтнаго штата оказалось недостаточно. Пришлось прибѣгнуть къ „усиленію“ штатовъ.

Считаясь съ достигнутыми результатами и съ причинной связью между результатами, мѣропріятіями и усиленіемъ администраціи надо признать хозяйственными и мѣропріятія, и самое усиленіе администраціи, какъ средство, безъ котораго не могли быть проведены въ жизнь хозяйственныя мѣропріятія, обезпечившія улучшеніе результатовъ эксплоатаціи.

Въ концѣ главы VI высчитано, что сокращеніе расходовъ въ 1909 г. по сравненіи съ 1908 г. выразилось суммой 5.313.000 рублей.

Какъ-же при этомъ эволюціонировали расходы на „штатъ“, т. е. какъ выразилось усиленіе администраціи.

Въ (**668**) приведены цифры расходовъ по окладному содержанію личнаго состава; 5.705 тысячъ рублей за 1908 г. и 5.704 тысячъ рублей за 1909 годъ, т. е. штаты не измѣнились. Но если принять во вниманіе, что размѣры движенія 1909, хотя и большіе чѣмъ 1908 г. по количеству пудо-верстъ, но меньшіе, благодаря увеличенію тоннажа, по количеству поѣздо-верстъ, уменьшились противъ 1908, если принять во вниманіе, что по движенію количество персонала находится въ большей зависимости отъ поѣздо-верстъ чѣмъ отъ пудо-верстъ, то станетъ ясно, что 5704 тысячъ

рублей за 1909 г. соотвѣтствуетъ усиленію администраціи по сравненію съ 5705 тысячъ рублей за 1908 г.

Если изъ стоимости окладного содержанія личнаго состава въ тысячахъ рублей:

8.967 . . . 5.056 . . . 5.075 . . . 5.074. . . . (668)

выдѣлить окладное содержаніе по службѣ движенія:

2.130 . . . 1.518 . . . 1.418 . . . 1.285. . . . (801)

то окладное содержаніе личнаго персонала всѣхъ прочихъ службъ и отдѣловъ составитъ въ тысячахъ рублей:

6.837 . . . 3.538 . . . 3.657 . . . 3.789. . . . (802)

Разница 1909 г. и 1908 г., равная 132 тыс. руб., есть очевидное усиленіе администраціи. Обращаю вниманіе, что результаты эксплоатаціи 1909 г. противъ 1908 не могутъ быть, въ отношеніи усиленія администраціи, поставлены въ зависимость отъ усиленія администраціи лишь въ 1909 г. противъ 1908 г.; несомнѣнно, что результаты эксплоатаціи 1909 суть результаты трудовъ управленія по поднятію хозяйственности эксплоатаціи, предпринятыхъ съ 1907 г. и вызвавшихъ усиленіе администраціи въ 1908 г. противъ 1907 г. на 119 тыс. руб., и въ 1909 г. противъ 1907 г. на 251, а всего за два года усиленіе администраціи обошлось въ 370 т. р. только по окладному содержанію личнаго состава. Если сопоставить эту цифру съ выведенной выше цифрой сбереженій въ 5.313 т. р., то выходитъ, что каждый рубль, затраченный на усиленіе администраціи въ теченіе двухъ лѣтъ, во второй годъ принесъ казнѣ свыше 14 р., не считая что плодотворное вліяніе этого посѣяннаго рубля не ограничивается 1909 г. и непремѣнно отразится на результатахъ эксплоатаціи 1910 и слѣдующихъ лѣтъ.

Я далекъ отъ мысли, чтобы придавать какое-либо серьезное значеніе ариѳметической точности цифръ 370 т. р., 5.313 т. р., 14 р.; цифры эти, при болѣе точныхъ и детальныхъ подсчетахъ, могутъ быть измѣняемы каждая въ ту или другую сторону, но

принципіальное значеніе ихъ останется неизмѣннымъ: своевременное усиленіе администраціи, произведенное въ потребныхъ размѣрахъ, является мѣрой хозяйственной и для интересовъ казны выгодной. Мало того, своевременное неусиленіе администраціи — есть мѣра для казны убыточная и слѣдовательно нехозяйственная.

Правда, что въ этомъ направленіи сдѣлано нынѣ многое*), и „Комитетъ Управленія разрѣшаетъ въ широкой степени всѣ представленія мѣстныхъ управленій, согласованныя совѣтами, какъ о покрытіи перерасходовъ по однимъ главамъ за счетъ сбереженій по другимъ, такъ равно и объ отмѣнѣ менѣе неотложныхъ работъ, назначенныхъ по смѣтѣ, для покрытія перерасходовъ по другимъ работамъ, предвидѣннымъ или непредвидѣннымъ смѣтою, каковыя обстоятельства при внимательномъ отношеніи со стороны мѣстныхъ распорядителей кредитовъ даютъ имъ полную возможность вести хозяйство дорогъ въ предѣлахъ общей суммы, назначенной по смѣтѣ“.

Мало того, по вопросу о такъ называемомъ усиленіи штатовъ Комитетъ призналъ, что „существующій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ порядокъ пополненія недостающаго числа конторскихъ служащихъ въ участковыхъ и другихъ конторахъ различныхъ службъ, поденными и другими служащими, содержаніе коихъ не входитъ въ штаты этихъ конторъ, и по усмотрѣнію управленій дорогъ относится на стоимость тѣхъ или иныхъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ или работъ, вообще говоря, недопустимъ потому, что, будучи ничѣмъ неограниченъ, вноситъ въ это дѣло произволъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ влечетъ за собою излишнія для казны издержки и закрываетъ возможность правильнаго учета расходовъ, проводимыхъ на содержаніе личнаго состава.

Вслѣдствіе сего признается безусловно необходимымъ скорѣйшее урегулированіе этого вопроса“.

Въ чемъ-же должно заключаться урегулированіе этого вопроса?

*) Цитирую оффиціальную переписку.

Глава VIII.

Порядокъ пополненія недостающаго числа конторскихъ служащихъ конечно не долженъ быть неограниченъ, иначе явится произволъ. Ограничить его слѣдуетъ, но не опредѣленными штатами, установленіе которыхъ опять явится произволомъ, потому что пополненіе недостающихъ конторскихъ служащихъ есть величина перемѣнная, зависящая отъ дѣйствительной въ нихъ потребности, каковая потребность можетъ быть опредѣляема только мѣстнымъ распорядителемъ кредита, подчеркиваю: „не опредѣлена," а именно „опредѣляема" по мѣрѣ надобности. Иначе, узаконеніе недостающаго числа конторщиковъ расширеніемъ существующихъ штатовъ, можетъ дать въ иныхъ случаяхъ опять таки недостачу служащихъ, а въ другихъ избыточность, т. е. приведетъ какъ разъ обратно къ тому, къ чему стремится вѣдомство путей сообщенія, и что высказано бюджетной комиссіей Государственной Думы при разсмотрѣніи смѣты расходовъ Управленія казенныхъ желѣзн. дорогъ на 1909 г.:

„Надлежитъ въ дальнѣйшемъ воздержаться по мѣрѣ возможности отъ усиленія штатовъ, а озаботиться улучшеніемъ качественнаго состава служащихъ".

На основаніи этого штаты должны состоять изъ минимальнаго числа служащихъ „улучшеннаго качественнаго состава".

Дальнѣйшее же усиленіе администраціи должно быть дѣлаемо временными служащими по мѣрѣ потребности для достиженія лучшихъ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи путемъ поднятія хозяйственности ея. Единственнымъ компетентнымъ лицомъ въ опредѣленіи степени потребности для этой цѣли во временныхъ служащихъ является начальникъ дороги, какъ единственный отвѣтственный за результаты эксплоатаціи распорядитель кредита. Конечно это право начальника дороги не должно быть ничѣмъ не ограничено, иначе „явится произволъ", но ограничено оно должно быть предѣлами, опредѣляемыми въ зависимости отъ размѣровъ кредитовъ, сокращеніе расходовъ по кото-

рымъ вполнѣ зависитъ отъ степени хозяйственности эксплоатаціи, хотя бы они и наименовались „расходами, размѣръ коихъ не зависитъ отъ распорядителей кредитовъ“.

Эта мѣра нисколько не уменьшала-бы авторитета ни постороннихъ вѣдомствъ въ лицѣ представителей ихъ въ совѣтѣ, ни прочихъ высшихъ инстанцій, т. к. во всей силѣ оставляетъ за ними наблюденіе не только за соблюденіемъ начальникомъ дороги установленныхъ предѣловъ для временныхъ служащихъ, но и за степенью необходимыхъ, предпринимаемыхъ начальникомъ дороги мѣръ для достиженія лучшихъ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи.

Констатируемые далѣе Комитетомъ Управленія ж. д. недостатки существующаго положенія вещей — лишеніе возможности правильнаго учета расходовъ, проводимыхъ на содержаніе личнаго состава — и излишнія для казны издержки — отпадаютъ въ случаѣ предоставленій начальнику дороги права приглашать временныхъ служащихъ въ заранѣе установленныхъ предѣлахъ (въ % отъ смѣтныхъ ассигнованій на эксплоатаціонные расходы), такъ какъ при этомъ исключается печальная необходимость увеличивать число служащихъ, разнося ихъ въ темную по разнымъ смѣтнымъ №№, такъ какъ при этомъ выводится на свѣтъ Божій истинное положеніе вещей; исключается возможность излишнихъ для казны издержекъ, во первыхъ такъ какъ отпадаетъ фальшивый взглядъ на всякое усиленіе администраціи какъ на излишнюю для казны издержку, а во вторыхъ такъ какъ за правильность, продуктивность расходовъ на временныхъ служащихъ на смѣну нынѣшней, неподдающейся правильному учету отвѣтственности начальника дороги за результаты эксплоатацій явится реальный критеріумъ отвѣтственности распорядителя кредитовъ въ видѣ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи дороги. — Непригодный самъ по себѣ распорядитель кредита не станетъ годнымъ отъ того, что надъ нимъ стоитъ безотвѣтственное само по себѣ veto. Напротивъ, при этихъ условіяхъ само дѣло можетъ стать никуда негоднымъ.

Глава VIII.

На Забайкальской желѣзной дорогѣ за эволюціонный періодъ 1906—1909 годовъ примѣнены оба принципа, отмѣченные бюджетной комиссіей Государственной Думы, каждый на своемъ мѣстѣ. Общее число служащихъ, т. е. штаты сокращены, ибо на версту дороги число служащихъ составляло:

18.72 . . 13.69 . . 13.50 . . 11.12 . . . . . (302)

Заботы объ „улучшеніи качественнаго состава служащихъ“ выражались цѣлыми рядами мѣропріятій, напримѣръ: матеріальный бытъ младшихъ служащихъ улучшенъ съ 1908 г. введеніемъ усиленныхъ окладовъ, повышенъ процентъ высшихъ служащихъ, и т. д. Въ частности-же, гдѣ этого требовала конечная цѣль эксплоатаціи—улучшеніе финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи дороги—происходило усиленіе администраціи путемъ увеличенія числа служащихъ. Число агентовъ управленія дороги, въ % % отъ общаго числа всего личнаго персонала дороги составляетъ:

3.5% . 4.8% . 5.2% . 6.4% . . . . . (313)

Дѣйствительно-ли необходимо такое „усиленіе администраціи“ въ видахъ повышенія хозяйственности эксплоатаціи и въ видахъ улучшенія финансовыхъ результатовъ ея.

Обращаясь къ мѣрамъ, совокупностью своею приведшимъ дорогу къ улучшенію финансовыхъ результатовъ ея, мы видимъ, что каждая изъ этихъ мѣръ, будучи сама по себѣ, въ единственномъ числѣ, еще недостаточна для полученія достигнутыхъ результатовъ, является мѣрой, содѣйствовавшей достиженію этихъ результатовъ и до извѣстной степени, но не безусловно необходимой. Соотвѣтственное улучшеніе финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи дороги возможно и не при полномъ примѣненіи этихъ мѣръ, и даже при отсутствіи нѣкоторыхъ изъ нихъ. Напримѣръ, по Забайкальской желѣзной дорогѣ незаконченность улучшенія быта, особенно по вопросу домостроительства, незаконченность разработки вопроса по улучшенію вагоннаго хозяйства, незакон-

ченность вопроса о введеніи хозяйственныхъ работъ и многихъ т. п. вопросовъ, не помѣшали достигнуть благопріятной эволюціи финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи, каковые результаты достигались исподволь, по мѣрѣ того какъ приживались и пускали ростки насаждаемыя мѣропріятія. Но ни всѣ эти мѣропріятія, ни часть ихъ, приведенная въ исполненіе къ 1 января 1910 г. на Забайкальской желѣзной дорогѣ, т. е. улучшеніе быта служащихъ, общее упорядоченіе дѣла, борьба съ хищеніями, сокращеніе расходовъ, хозяйственная постановка дѣла—далеко не дали бы и не могли бы дать достигнутыхъ благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи, если бы не сопровождались одновременно соотвѣтственнымъ усиленіемъ администраціи.

Усиленіе администраціи требовалось не только для выполненія но и для зоркаго, неослабнаго и непрерывнаго наблюденія за посадкой, за уходомъ, за ростомъ насаждаемыхъ мѣропріятій, въ результатѣ чего и явилась плодотворность насаждаемыхъ мѣропріятій. Подобно прочимъ хозяйственнымъ мѣропріятіямъ усиленіе администраціи явилось условіемъ, само по себѣ еще недостаточнымъ для улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи, но въ отличіе отъ прочихъ хозяйственныхъ мѣропріятій, усиленіе администраціи явилось условіемъ безусловно необходимымъ для улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи. Какъ нельзя выкинуть звена изъ цѣпи, не нарушая равновѣсія цѣпи, такъ нельзя выкинуть усиленіе администраціи изъ совокупности хозяйственныхъ мѣропріятій, не нарушая возможности получить благопріятные результаты.

И такъ, существеннымъ элементомъ хозяйственности является зоркое наблюденіе за ходомъ дѣла. На Забайкальской ж. д. наблюденія осуществляются между прочимъ въ видѣ особыхъ ежемѣсячныхъ статистическихъ вѣдомостей и графиковъ, дающихъ возможность слѣдить за ходомъ дѣлъ какъ за одинъ прошлый мѣсяцъ, такъ и за всѣ прошлые мѣсяцы текущаго года, какъ по

сравненіи съ дѣйствительными результатами эксплоатаціи прошлаго года и даже прошлыхъ лѣтъ, такъ и съ текущими смѣтными заданіями и съ розданными по нимъ кредитными листами. Вѣдомости эти, какъ основанныя на предварительныхъ данныхъ за послѣдній одинъ два мѣсяца, ведутся карандашомъ и лишь по полученіи затѣмъ отчетныхъ данныхъ—карандашъ въ нихъ же замѣняется чернилами. Вѣдомости эти даютъ матеріалъ для обсужденій ихъ въ особомъ совѣщаніи всѣхъ начальниковъ службъ и отдѣловъ подъ предсѣдательствомъ начальника дороги, при чемъ тутъ же, путемъ живого обмѣна мнѣній, обсуждаются дальнѣйшія мѣропріятія по улучшенію дѣла, устраняются неизбѣжныя тренія между различными службами. Совершенно подобные же пріемы практикуются службами по отношенію къ линіи. Для всего этого недостаточна „штатная“ администрація. Недостаточность ея обнаружилась особенно съ тѣхъ поръ, когда значительное число довольно высоко поставленныхъ агентовъ, сидѣвшихъ для усиленія администраціи въ управленіи, обращены были по прямому ихъ назначенію на линію же, или для службы на линіи, или для возможнаго частаго объѣзда линіи, для установленія необходимой для дѣла живой связи линіи съ управленіемъ, безъ чего линія и управленіе дороги не понимали другъ друга, безъ чего между линіей и управленіемъ дороги стоялъ обычный бюрократическій заслонъ.

С. Н. Кульжинскій, въ своемъ трудѣ „отчетность и хозяйство на русскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ“, пишетъ: „нельзя не признать желательнымъ скорѣйшій пересмотръ особыхъ измѣрителей и случаевъ ихъ примѣненія, и затѣмъ уже требовать отъ всѣхъ казенныхъ дорогъ въ этомъ отношеніи полнаго однообразія. Переходя къ самому отчету можно отмѣтить на дорогахъ значительное разнообразіе въ толкованіи формы и также въ отнесеніи расходовъ на тотъ или иной номеръ“.

Конечно, когда установятся, и притомъ конечно для всѣхъ дорогъ, однообразныя формы отчета, при томъ настолько удоб-

ныя и цѣлесообразныя, что ежемѣсячное примѣненіе ихъ, въ видѣ ежемѣсячныхъ предварительныхъ справокъ, давало бы возможность начальнику дороги слѣдить за правильнымъ, хозяйственнымъ ходомъ дѣла—такое наблюденіе вызывало бы конечно меньшую необходимость усиленія „штата“. Но и при самыхъ совершенныхъ формахъ отчетности не хозяйственно было бы на глухо запереть въ эти формы распорядителя кредита и лишить его права иниціативы улучшать и расширять—конечно pro domo sua—какъ отчетность такъ и способы руководительства дѣломъ и наблюденія за нимъ въ цѣляхъ поднятія хозяйственности эксплоатаціи. При этомъ не исключается конечно полная обязательность установленія однообразныхъ формъ для отчетовъ, представляемыхъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, на что особенно и обращаетъ вниманіе „отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ“.

И такъ, заголовокъ главы „усиленіе администраціи“ отнюдь не предполагаетъ ни допущенія произвола, ни допущенія перерасходовъ противъ смѣты, ни допущенія невозможности правильнаго учета стоимости работъ, ни допущенія ослаблять власть центральныхъ учрежденій за счетъ расширенія власти начальника дороги. Напротивъ „усиленіе администраціи“ предполагаетъ установленіе строгаго порядка, предполагаетъ не выходъ за предѣлы общаго смѣтнаго ассигнованія, предполагаетъ правильный учетъ стоимости работъ, нисколько не ослабляетъ власти центральныхъ учрежденій, но предполагаетъ, что самое исполненіе смѣтъ, какъ законное исполненіе законовъ, должно дѣлаться исключительнымъ распоряженіемъ одного вѣдомства—вѣдомства путей сообщенія.

Выше въ главѣ VI подсчитано было, что единичныя стоимости эксплоатаціонныхъ расходовъ понизились на столько, что общій результатъ расходовъ 1909 г. безъ этого пониженія былъ бы выше на 2.921 тысячу рублей, при этомъ по окладному содержа-

нію личнаго состава имѣется перерасходъ противъ смѣты около 300 тысячъ рублей.

Напрашивается возраженіе: если-бы не было этого перерасхода, то окончательный финансовый результатъ былъ бы еще лучше тысячъ на 300.

Съ этимъ нельзя не согласиться.

Но . . . . . faciant meliora potentes.

Въ заключеніе главы позволю себѣ сослаться на авторитетъ Н. П. Петрова *):

„улучшеніе финансоваго положенія нашихъ желѣзныхъ дорогъ можетъ быть достигнуто: улучшеніемъ условій эксплоатаціи — лучшею утилизаціей подвижного состава; лучшимъ установленіемъ дѣйствительно необходимыхъ работъ съ удержаніемъ на линіяхъ только тѣхъ служащихъ и рабочихъ, которые дѣйствительно необходимы; улучшеніемъ счетоводства и отчетности чтобы представлялась возможность своевременно направлять денежныя средства туда, гдѣ въ нихъ оказывается неотложная необходимость; улучшеніемъ условій выработокъ тарифовъ, имѣя въ виду, что повышать доходность можно и слѣдуетъ не огульными увеличеніями провозныхъ платъ, а лучшимъ приноравливаніемъ ихъ свойствамъ грузовъ и требованіямъ рынковъ.

Такая разработка возможна не иначе, какъ при внимательномъ изученіи экономическихъ условій мѣстности, обслуживаемой желѣзною дорогою“.

Въ данномъ случаѣ „усиленіе счетоводства и отчетности чтобы представлялась возможность своевременно направлять денежныя средства туда, гдѣ въ нихъ оказывается неотложная необходимость“ подходитъ подъ условно названное мной „усиленіе администраціи“, поставленное въ заголовкѣ главы.

---

*) Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы.

Глава IX

Выводы.

Какъ и всякая казенная желѣзная дорога Забайкальская желѣзная дорога должна быть разсматриваема и какъ казенное предпріятіе за счетъ казны и какъ линія государственнаго значенія. „Дороги, сооружаемыя и эксплоатируемыя государствомъ съ цѣлями экономическими, должны, безъ сомнѣнія, быть разсматриваемы какъ предпріятія промышленныя“ говоритъ Н. П. Петровъ въ своемъ трудѣ: „финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы“.

Какъ-бы ни была бездоходна и даже дефицитна казенная дорога, какъ-бы велико и особозначительно ни было ея государственное значеніе, казенная желѣзная дорога никогда не должна разсматриваться внѣ значенія ея какъ коммерческаго предпріятія и эксплоатація ея никогда не лишается обязанности быть хозяйственной. Эволюція результатовъ эксплоатаціи дефицитной дороги совершенно равнозначительна для казны съ эволюціей расходовъ какъ любой другой, дефицитной или доходной, дороги, такъ и всей сѣти. Какъ и всякая другая казенная желѣзная дорога, Забайкальская желѣзная дорога, разсматриваемая какъ коммерческое предпріятіе за счетъ казны, должна быть разсматриваема не какъ отдѣльное, самостоятельное дефицитное предпріятіе, а какъ лишь та необходимая часть всего предпріятія, т. е. сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, которой вліяніе на общій результатъ эксплоатаціи всего предпріятія, т. е. сѣти далеко еще не опредѣляется дефицитомъ Забайкальской желѣзной дороги, какъ самостоятельнаго предпріятія.

Выше высчитано было, что самостоятельно учтенные результаты эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги понижаютъ общую чистую выручку всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на

26% . . 12½% . . 11% . . 10½% . . . . . (152)

Доходы желѣзныхъ дорогъ въ той мѣрѣ, въ какой они зависятъ отъ совершенно неправильнаго примѣненія льготныхъ тарифовъ, являются фиктивно преуменьшенными. На Забайкальской ж. д., въ виду особеннаго по сравненію съ сѣтью преобладанія льготныхъ перевозокъ надъ коммерческими, явленіе это играетъ особо значительную роль и такимъ образомъ часть дефицитовъ ея, зависящая отъ примѣненія льготныхъ тарифовъ, является чисто фиктивною.

Уменьшая дефициты, приписываемые Забайкальской ж. д. въ размѣрѣ тыс. руб.:

32.180 . . .15.619 . . .14.265 . . 11.700 . . . . (120)

на убытки, понесенные Забайкальской жел. д. исключительно отъ недоборовъ вслѣдствіе примѣненій льготныхъ тарифовъ тыс. р.

2.762 . . . 6.043 . . . 5.077 . . .2.938 . . . . (253)

опредѣляемъ дѣйствительные дефициты эксплоатаціи Забайкальской ж. д., разсматриваемой какъ самостоятельное коммерческое предпріятіе:

29.418 . . . 9.576 . . . 9.188 . . .8.762 . . . . (901)

и пониженіе общей чистой выручки всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ подъ вліяніемъ дефицитовъ Забайкальской ж. д. выразилось-бы не строкой (152), а строкой

24% . . . .8% . . . .7% . . . .8% . . . . (902).

Это, повторяю, если разсматривать Забайкальскую ж. д. какъ совершенно самостоятельное коммерческое предпріятіе, не имѣя котораго въ составѣ сѣти, казна не имѣла-бы указаннаго пониженія своей чистой выручки. Но взглядъ этотъ совершенно неправиленъ. Нельзя упускать изъ виду, что отсутствіе Забайкальской ж. д. отразилось-бы

уменьшеніемъ извѣстнаго количества перевозокъ. Для примѣра возьмемъ хотя бы транзитные по Забайкальской ж. д. грузы, а изъ нихъ тѣ, ежегодно перевозимые по Забайкальской ж. д. въ размѣрѣ свыше 3 милліоновъ пудовъ (250) и дающіе валового сбора свыше 2 милліоновъ рублей (253). При отсутствіи Забайкальской ж. д. ввозъ чаевъ производился-бы морскимъ фрахтомъ и сѣть лишилась-бы выгодъ отъ перевозки чаевъ. Допустимъ, предположительно, что только половина чаевъ перевозимыхъ въ Иркутскъ на среднее разстояніе 1400 в., идетъ дальше транзитомъ до Москвы на разстояніе около 5 т. верстъ, что тарифная ставка при перевозкѣ на 5000 в. процентовъ на 25 ниже транзитной ставки за Забайкальской ж. д., что чистый доходъ отъ перевозки чаевъ составляетъ не менѣе 90% валовой выручки,—сѣть казенныхъ ж. д., при отсутствіи Забайкальской ж. д., лишилась-бы доходу примѣрно на $2.000.000 \text{ р.} \times \frac{1}{2} \times \frac{5000}{1400} \times 0{,}75 \times 0{,}90 =$ около $2^1/_2$ милліоновъ рублей.

Этотъ скромный подсчетъ показываетъ, что если еще не въ 1909 г., дѣйствительный дефицитъ котораго опредѣленъ въ 8.762 тыс. руб. (901), то въ ближайшемъ будущемъ дефициты Забайкальской ж. д. будутъ съ избыткомъ оправдывать себя косвеннымъ поднятіемъ доходности всей сѣти и что слѣдовательно Забайкальская ж. д., разсматриваемая даже исключительно съ узкой точки зрѣнія вліянія ея на финансовые результаты сѣти казенныхъ жел. дорогъ, является (или въ самомъ ближайшемъ будущемъ явится) не пристегнутымъ ко всему коммерческому предпріятію отдѣльнымъ и убыточнымъ предпріятіемъ, существованіе котораго оправдывается другими мотивами,—но что Забайкальская ж. д. является одной изъ отдѣльныхъ частей всего предпріятія и если пока еще не содѣйствующей увеличенію доходности предпріятія, то во всякомъ случаѣ Забайкальская ж. д. является одной изъ частей предпріятія необходимой для того, чтобы сѣть получала наличные результаты эксплоатаціи.

Глава IX.

Н. П. Петровъ *), разсматривая главныя причины убытка желѣзно-дорожнаго хозяйства по соображеніямъ комиссіи А. П. Иващенкова, говоритъ: „безъ сомнѣнія новыя дороги въ первое время ихъ существованія, тѣмъ менѣе могутъ окупать всѣ дѣлаемыя на нихъ затраты, чѣмъ менѣе прорѣзываемая ими область подготовлена къ развитію производительной дѣятельности; но появленіе каждой желѣзной дороги даетъ выгодную работу дорогамъ уже существующимъ, и доходность общей сѣти можетъ чувствительно повыситься не смотря на малую доходность или даже убыточность эксплоатаціи какой нибудь новой дороги".

Если на основаніи вышеизложеннаго, существованіе Забайкальской ж. д. въ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ не можетъ и не должно встрѣчать возраженій съ точки зрѣнія коммерческой выгодности сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, разсматриваемой какъ коммерческое предпріятіе за счетъ казны, то въ общегосударственномъ значеніи Забайкальская ж. д. имѣетъ и исключительное значеніе, будучи звеномъ всесвѣтной магистрали, не говоря уже о стратегическомъ значеніи дороги, и общегосударственное, экономическое значеніе, являясь средствомъ для заселенія и развитія края, доставляя населенію „множество удобствъ и выгодъ, не поддающихся никакимъ точнымъ подсчетамъ*)".

Неблагопріятное вліяніе пассажирскаго движенія на доходность желѣзнодорожной сѣти отмѣчено въ трудахъ: В. В. Салова „изслѣдованіе финансовыхъ результатовъ эксплоатацій желѣзныхъ дорогъ въ Россіи"; и Н. П. Петрова: „финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы."

Установивъ, что „крайне низкіе средніе тарифы перевозки по нашей желѣзнодорожной сѣти, въ особенности тарифы пас-

*) Н. П. Петровъ. Финансовое положеніе русской желѣзно-дорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы.

сажирскіе, ложатся тяжело на нашей желѣзнодорожной эксплоатаціи и составляютъ одну изъ главныхъ причинъ ея убыточности," В. В. Саловъ приводитъ далѣе среднюю валовую выручку нашихъ желѣзныхъ дорогъ и сравниваемыхъ съ ними желѣзныхъ дорогъ иностранныхъ государствъ за четырехлѣтіе 1900—1903 годовъ, кромѣ англійскихъ дорогъ, для которыхъ данныя соотвѣтствуютъ трехлѣтію 1900—1902 годовъ.

На 1.000 пассажиро-верстъ средняя валовая выручка дорогъ была въ рубляхъ:

Желѣзныя дороги Азіатской Россіи	5 р. 25 к.	(903)
Вся сѣть Русскихъ желѣзныхъ дорогъ . .	8 „ 25 „	
Желѣзныя дороги Европейской Россіи . .	8 „ 58 „	
„ „ Великобританіи и Ирландіи	10 „ 86 „	
„ „ Австро-Венгріи . . .	12 „ 91 „	
„ „ Германіи	14 „ 40 „	
„ „ Франціи	15 „ 80 „	
„ „ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ	32 р. 52 к.	

Среднія валовыя выручки на 1 милліонъ пудо-верстъ были въ рубл.:

желѣзныя дороги Великобританіи и Ирландіи . .	170 р.	(904)
„ „ Сѣверо-Американск. Штатовъ.	182 „	
„ „ Азіатской-Россіи	212 „	
„ „ Европейской Россіи	216 „	
вся сѣть Русскихъ жел. дорогъ	216 „	
желѣзныя дороги Австро-Венгріи	285 „	
„ „ Германіи	300 „	
„ „ Франціи	323 „	

Сопоставляя эти данныя В. В. Салова съ подобными же данными для Забайкальской желѣзной дороги за періодъ 1906-1909 годовъ, получаемъ слѣдующее:

Глава IX.

Для Забайкальской желѣзной дороги рядъ (**210**), пересчитанный соотвѣтственно на 1000 пассажиро-верстъ даетъ среднія выручки въ рубляхъ:

7 р. 03 к. .3 р. 54 к. .4 р. 46 к. .4 р. 04 к. . . (**905**)

Рядъ этотъ стоитъ во главѣ цифръ (**903**), приводимыхъ В. В. Саловымъ, т. е. по низкой величинѣ тарифныхъ ставокъ пассажирскаго движенія Забайкальская желѣзная дорога не имѣетъ себѣ соперницъ среди желѣзно-дорожныхъ группъ всего свѣта.

Рядъ (**207**), передѣланный соотвѣтственно на 1000.000 пудоверстъ для Забайкальской желѣзной дороги—обращается въ

160 р. 20 к. . .181 р. 30 к. . .216 р. 20 . .220 р. 80 к. . . (**906**)

то-есть въ отношеніи грузового движенія Забайкальская желѣзная дорога, стоявшая въ 1906 году опять во главѣ всѣхъ желѣзнодорожныхъ группъ всего свѣта при сравненіи съ цифрами (**904**) В. В. Салова, становится изъ году въ годъ въ болѣе благопріятныя условія и по величинѣ среднихъ грузовъ тарифныхъ ставокъ въ 1909 году стоитъ въ лучшихъ условіяхъ, чѣмъ желѣзныя дороги Великобританіи и Ирландіи, Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, Азіатской Россіи, Европейской Россіи, и всей сѣти Русскихъ желѣзныхъ дорогъ, уступая лишь желѣзнымъ дорогамъ Австро-Венгріи, Германіи и Франціи.

Къ сожалѣнію обстоятельство это, на первый взлядъ столь благопріятное для Забайкальской желѣзной дороги, при дальнѣйшемъ изученіи причинъ эволюціи тарифныхъ ставокъ грузового движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ, выражаемой рядомъ (**906**), объясняется не общимъ повышеніемъ среднихъ тарифныхъ ставокъ грузового движенія, а преимущественнымъ преобладаніемъ на Забайкальской желѣзной дорогѣ грузовъ исключительно высокихъ тарифныхъ ставокъ, именно чаевъ, по сравненію съ грузами обыкновенныхъ тарифныхъ ставокъ. А такъ какъ количественное преобладаніе чаевъ надъ прочими грузами на Забайкальской желѣзной дорогѣ явилось не результатомъ увели-

ченія грузовъ чая, а результатомъ уменьшенія прочихъ грузовъ, для дороги все же выгодныхъ (хотя и менѣе чѣмъ чай), то слѣдовательно увеличеніе цифръ въ ряду (906) не можетъ быть учтено какъ благопріятный факторъ въ отношеніи доходности Забайкальской желѣзной дороги.

Въ цитированномъ выше трудѣ В. В. Салова приведены слѣдующія цифры чистаго дохода дорогъ въ рубляхъ:

на 1000 пассажиро-верстъ:

желѣзныя дороги Азіатской Россіи	— 5.25	(907)
„ „ „ Австро-Венгріи	— 0.25	
„ „ „ Германіи	+ 0.49	
вся сѣть Русскихъ желѣзныхъ дорогъ	+ 0.62	
желѣзныя дороги Европейской Россіи	+ 1.30	
„ „ „ Великобританіи и Ирландіи	+ 2.68	
„ „ „ Франціи	+ 5.33	
„ „ „ Сѣверо-Американ. Штатовъ	+ 6.82	

и на 1 милліонъ пудо-верстъ:

желѣзныя дороги Азіатской Россіи	+ 22 р.	(908)
„ „ „ Сѣверо-Американ. Штатовъ	+ 73 „	
вся сѣть Русскихъ желѣзныхъ дорогъ	+ 82 „	
желѣзныя дороги Великобританіи и Ирландіи	+ 83 „	
„ „ „ Европейской Россіи	+ 86 „	
„ „ „ Австро-Венгріи	+ 148 „	
„ „ „ Германіи	+ 158 „	
„ „ „ Франціи	+ 177 „	

На Забайкальской желѣзной дорогѣ въ періодъ 1906—1909 годовъ при общемъ расходѣ въ тысячахъ рублей:

45.853 . . 26.781 . . 23.440 . . 18.444 . . . (101)

и при общемъ количествѣ пудо-верстъ (считая пассажира за 60 пудовъ *) въ сотняхъ тысячъ пудо-верстъ:

842.663 . . 845.771 . . 648.936 . . 673.070 . . . (113)

*) Согласно Циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 23 января 1899 года за № 1675/811/16.

всѣ расходы, и зависящіе и не зависящіе отъ движенія, составляютъ:

на 100.000 пудо-верстъ въ рубляхъ:

54 р. 46 к. . 31 р. 65 к. 36 р. 17 к. . 30 р. 96 к. . . . . (**909**)

что при сравненіи съ доходами (**210**) и (**207**) даетъ убытку для Забайкальской желѣзной дороги на каждыя 100.000 пудо-верстъ

для пассажирскаго движенія:

—42 р. 75 к.—25 р. 75 к.—28 р. 72 к.—24 р. 23 к.. . . . (**910**)

и для грузового движенія:

—38 р. 44 к.—13 р. 52 к.—14 р. 57 к..—8 р. 88 к.. . . . (**911**)

Переводя, для удобства сравненія, на учетныя единицы В. В. Салова, получаемъ дефицитъ Забайкальской желѣзной дороги на 1000 пассажиро-верстъ:

—25 р. 65 к.—15 р. 45 к.—17 р. 24 к.—14 р. 54 к.. . . . (**912**)

и на 1.000.000 пудо-верстъ грузовыхъ:

—384 р.. . —135 р.. . —146 р. . . —89 р.. . . . (**913**)

Не касаясь цифръ 1906—1908 годовъ и сопоставляя съ цифрами (**907**) и (**908**) В. В. Салова цифры (**912**) и (**913**) для Забайкальской желѣзной дороги лишь за 1909 годъ, видимъ, что:

1) во всемъ свѣтѣ, за исключеніемъ Азіатской Россіи и Австро-Венгріи, доходъ съ пассажирскаго движенія болѣе или менѣе покрываетъ расходы эксплоатаціи. При недоборѣ на 100.000 пассажиро-верстъ въ Австро-Венгріи въ 0 р. 25 к., въ Азіатской Россіи въ 5 р. 25 к.. Забайкальская дорога даетъ недобору въ 24 р. 23 к.;

2) во всемъ свѣтѣ желѣзныя дороги даютъ чистый доходъ отъ грузового движенія въ размѣрѣ отъ 22 руб. до 177 руб. отъ каждаго милліона пудо-верстъ. Забайкальская желѣзная дорога на каждый милліонъ пудо-верстъ грузового движенія даетъ дефициту 8 р. 88 к.

Въ отношеніи дефицитности эксплоатаціи Забайкальская желѣзная дорога побиваетъ міровой рекордъ.

Въ какой же мѣрѣ въ этомъ рекордѣ повинна хозяйственность эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги.

Если вспомнить выводъ строки (169):

„Хозяйственность эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги въ 1909 году достигла степени хозяйственности сѣти желѣзныхъ дорогъ, если въ то же время принять во вниманіе, что въ рядахъ (907) и (908) сѣть Русскихъ желѣзныхъ дорогъ изъ 8 группъ занимаетъ четвертое мѣсто по доходу съ пассажирскаго движенія и третье по доходу съ грузового движенія, то надо признать, что міровой рекордъ Забайкальской желѣзной дороги зависитъ отъ причинъ, отъ хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги не зависящихъ и объясняется особыми обстоятельствами, въ условіи которыхъ происходитъ эксплоатація Забайкальской желѣзной дороги, и представляющими слѣдующій тѣсно между собою связанный рядъ:

а) стоимость матеріаловъ и рабочей силы на Забайкальской жел. дорогѣ выше чѣмъ на сѣти въ Россіи и другихъ государствахъ;

б) плотность движенія на Забайкальской желѣзной дорогѣ ниже чѣмъ на группахъ желѣзныхъ дорогъ государствъ всего міра.

Дѣйствительно въ 1909 году Забайкальская желѣзная дорога имѣла 67.307 милліоновъ пудо-верстъ, что составляетъ 39,7 милліоновъ пудо-верстъ на версту, тогда какъ по В. В. Салову число милліоновъ пудо-верстъ на версту слѣдующихъ дорогъ было:

На жел. дорогахъ Великобританіи и Ирландіи	217,32	(914)
„ „ „ Германіи	90,24	
„ „ „ Европейской Россіи	66,66	
„ „ „ Сѣверо-Американск. Штатовъ	65,23	
„ всей сѣти Русскихъ желѣзныхъ дорогъ	62,19	
„ жел. дорогахъ Франціи	57,98	
„ „ „ Австро-Венгріи	50,66	
„ „ „ Азіатской Россіи	32,69	

в) Пассажирское движеніе преобладаетъ надъ грузовымъ, составляя 53% отъ общаго движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ въ 1909 году.

Для прочихъ же группъ дорогъ то же пассажирское движеніе въ % отъ общаго по В. В. Салову составляетъ:

на жел. дорогахъ Европейской Россіи . . .	26%	(915)
„ всей сѣти Русскихъ жел. дорогъ. . . .	27%	
„ жел. дорогахъ Сѣверо-Американск. Штатовъ.	34%	
„ „ „ Азіатской Россіи	35%	
„ „ „ Австро-Венгріи	46%	
„ „ „ Германіи.	50%	
„ „ „ Франціи.	55%	
„ „ „ Великобританіи и Ирландіи	57%	

г) Исключительно низкія тарифныя ставки доминирующаго пассажирскаго движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ — 4 р. 04 к. для 1909 г. ставящія Забайкальскую желѣзную дорогу внѣ всѣхъ группъ желѣзныхъ дорогъ (903) приведенныхъ В. В. Саловымъ.

д) Преимущественное на Забайкальской желѣзной дорогѣ преобладаніе льготныхъ перевозокъ передъ коммерческими по каждому роду перевозокъ, какъ по грузовымъ, такъ и по людскимъ движеніямъ, въ размѣрахъ далеко превышающихъ то же отношеніе льготныхъ перевозокъ къ коммерческимъ на сѣти.

Устраненіе всѣхъ перечисленныхъ наличныхъ особыхъ условій существованія Забайкальской желѣзной дороги выходитъ за предѣлы компетенціи мѣстнаго управленія, а такъ какъ исключительно только этимъ условіямъ обязана Забайкальская желѣзная дорога своей исключительной дефицитностью по сравненію съ желѣзнодорожными группами всего міра, то слѣдовательно въ занятіи Забайкальскою желѣзною дорогою въ 1909 году столь виднаго по дефицитности мѣста среди жел. дор. группъ хозяйственность эксплоатаціи дороги не при чемъ.

Попробуемъ выразить цифрами степень вліянія на финансовые результаты Забайкальской желѣзной дороги особыхъ по сравненію съ сѣтью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ условій, какъ въ совокупности, такъ и отдѣльныхъ группъ этихъ особыхъ условій: экономическихъ, тарифныхъ и хозяйственныхъ.

Дефициты Забайкальской желѣзной дороги въ тысячахъ рублей:

—32.180 . . —15.619 . . —14.265 . . —11.700 . . . (**120**)

Въ главѣ I въ строкѣ (**173**) выведены были слѣдующіе результаты эксплоатаціи для „уравненной съ сѣтью“ Забайкальской желѣзной дороги на версту дороги въ рубляхъ:

—6.990 . . . +342 . . .+1.424 . . .+1.311 . . . (**173**)

что для всей уравненной Забайкальской желѣзной дороги составляетъ въ тысячахъ рублей:

—11.736 . . .+5.770 . . .+2.402 . . .+2.223 . . . (**916**)

Разницы результатовъ эксплоатаціи, выраженныхъ рядами (**120**) и (**916**), опредѣляютъ результатъ вліянія особыхъ обстоятельствъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги и выражаются въ тысячахъ рублей:

—20.454 . . —21.389 . . —16.667 . . —13.923 . . . (**917**)

Вліяніе въ томъ числѣ льготныхъ тарифовъ можетъ быть учтено слѣдующимъ образомъ:

Убытки, понесенные Забайкальской желѣзной дорогой исключительно отъ недоборовъ вслѣдствіе примѣненія льготныхъ тарифовъ, исчислены были выше въ тысячахъ рублей:

—2.761 . . . —6.043 . . . —5.077 . . . —2.938 . . . (**253**)

Остающіеся затѣмъ, за вычетомъ (**253**) изъ (**917**) въ тысячахъ рублей:

—17.639 . . —15.345 . . —11.590 . . —10.985 . . . (**918**)

выражаютъ совмѣстное вліяніе причинъ экономическихъ и хозяйственныхъ.

Попытаемся хотя приблизительно раздѣлить вліяніе этихъ причинъ.

Глава IX.

Степень недостаточности хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги по сравненію съ сѣтью опредѣляется отношеніемъ эксплоатаціонныхъ коэффиціентовъ „уравненной (въ отношеніи экономическихъ и тарифныхъ условій) Забайкальской ж. д.“ и всей сѣти:

1.77 . . . 1.20 . . . 1.12 . . . 1.08 . . . (**169**)

Можно съ достаточной для общихъ выводовъ степенью приближенія предположить, что расходы эксплоатаціи:

45.833 . . . 26.781 . . . 23.440 . . . 20.838 . . . (**101**)

въ случаѣ одинаковой для каждаго отдѣльнаго года степени хозяйственности на сѣти и на Забайкальской желѣзной дорогѣ, опредѣлились бы для Забайкальской желѣзной дороги, раздѣляя (**101**) на (**169**), въ тысячахъ рублей:

25.894 . . . 22.318 . . . 20.929 . . . 19.294. . . . (**919**)

Вычитая (**919**) изъ (**101**) получимъ вліяніе хозяйственныхъ причинъ въ тысячахъ рублей:

—19.939 . . . — 4.463 . . . —2.511 . . —1.544 . . . . (**920**)

Вычитая (**920**) изъ (**918**) получаемъ вліяніе только экономическихъ причинъ:

+2.246 . . —10.882 . . —.9.079 . . —9.541. . . . (**921**)

Группируя эти цифры не по отдѣльнымъ годамъ, а по періодамъ (1906—1909) (1907—1909) (1908—1909) и 1909 года получаемъ слѣдующую табличку въ милліонахъ рублей для

1906/1909—1907/1909—1908/1909—1909.

Общіе дефициты дороги въ милліонахъ рублей изъ ряда (**120**)

—73.7 . . —41.6 . . —26.0 . . —11.7 . . . . (**922**)

должны были бы обратиться въ слѣдующіе финансовые результаты эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги (изъ ряда **916**)

— 1.3 . . +10.4 . . + 4.6 . . + 2.2 . . . . . (**923**)

если бы не было слѣдующаго вліянія особыхъ обстоятельствъ (изъ ряда **917**):

—72.4 . . —52.0 . . —30.6 . . —13.9 . . . . . (**924**)

состоящаго изъ вліяній слѣдующихъ группъ причинъ:

а) тарифныя (изъ ряда **253**):

—16.7 . . —14.0 . . — 7.9 . . — 2.9 . . . . . (**925**)

б) хозяйственныя (изъ ряда **920**):

—28.5 . . — 8.6 . . — 4.1 . . + 1.5 . . . . . (**926**)

и в) экономическія (изъ ряда **921**):

—27,2 . . —29,4 . . —18,6 . . — 9,5 . . . . . (**927**)

Такимъ образомъ участіе разныхъ группъ разнаго рода особыхъ обстоятельствъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги въ вредномъ вліяніи всей совокупности особыхъ обстоятельствъ выражается раздѣляя (**925**), (**926**) и (**927**) послѣдовательно на (**924**) въ % для причинъ:

а) тарифныхъ:

—23% . . —27% . . —26% . —22% . . . . (**928**)

б) хозяйственныхъ:

—39% . . —17% . . —13% . . + 11% . . . (**929**)

в) экономическихъ:

—38% . . —56% . . —61% . . — 67% . . . (**930**)

Всѣ цифры, выведенныя въ рядахъ отъ (**919**) до (**930**) конечно не могутъ быть принимаемы за ариѳметическое точное изображеніе суммъ, выражающихъ вліяніе разныхъ причинъ на финансовые результаты; приведены-же онѣ здѣсь исключительно чтобы подойти къ выводамъ (**928**), (**929**) и (**930**), которые поэтому въ свою очередь должны быть разсматриваемы съ учетомъ вѣроятной степени приближенія. Не останавливаясь поэтому здѣсь на отдѣльныхъ цифрахъ перечисленныхъ рядовъ можно сдѣлать слѣдующій общій выводъ изъ этихъ рядовъ:

Среди убытковъ казнѣ, причиненныхъ Забайкальскою дорогою въ періодъ 1906—1909 годовъ, доминирующее вліяніе оказали причины экономическаго характера (малая плотность движенія,

дороговизна труда и матеріаловъ) и нѣсколько меньшее вліяніе оказала по сравненію съ сѣтью степень хозяйственности эксплоатаціи дороги, причемъ вліяніе этой причины оказалось все-таки выше вліянія тарифныхъ причинъ. Съ улучшеніемъ же въ 1909 г. хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги до степени хозяйственности эксплоатаціи сѣти, доминирующее вліяніе осталось за причинами экономическими. Вліяніе же тарифное, оставшееся въ % отношеніи къ вліянію всѣхъ особыхъ обстоятельствъ безъ измѣненій въ предѣлахъ (20%—25%),— фактически слѣдовательно уменьшилось, такъ какъ уменьшилось общее вредное вліяніе особыхъ обстоятельствъ за прекращеніемъ вреднаго вліянія хозяйственности въ виду улучшенія хозяйственности. Абсолютное уменьшеніе вреднаго вліянія тарифовъ объясняется какъ общимъ паденіемъ перевозокъ, въ томъ числѣ и льготныхъ, такъ и переводомъ съ 1 января 1909 года хозяйственныхъ перевозокъ на коммерческіе тарифы.

Если только не отрицать и не подвергать сомнѣнію положенія, что степень хозяйственности эксплоатаціи зависитъ отъ работы личнаго состава и что существенную роль въ этомъ играютъ личныя качества старшихъ агентовъ, которыхъ участіе въ подъемѣ и удержаніи хозяйственности эксплоатаціи на извѣстной высотѣ будучи недостаточнымъ безъ содѣйствія всего остального персонала, въ тоже время необходимо для успѣха дѣла, такъ какъ при наличіи наилучшаго персонала неудачный подборъ старшихъ агентовъ можетъ совершенно парализовать успѣхъ дѣла;—если съ другой стороны оцѣнить, что на одной только Забайкальской жел. дорогѣ въ теченіе 3 лѣтъ недостаточная, по сравненію съ сѣтью, хозяйственность эксплоатаціи выразилась суммой около десяти милліоновъ рублей;—то становится яснымъ нехозяйственность попытокъ улучшить финансовые результаты дороги путемъ „возможнаго“ сокращенія окладовъ, путемъ недоплаты разныхъ довольствій, путемъ непривлеченія высшихъ

агентовъ къ участію въ преміяхъ за работы. Дорога „несетъ сбереженія“, „чтобы „достигать убытковъ“.

Не выходя за предѣлы поставленной задачи: опредѣлить эволюцію хозяйственности эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги въ теченіе четырехлѣтняго періода 1906—1909 годовъ и указать мѣропріятія управленія Забайкальской желѣзной дороги въ этомъ направленіи, слѣдуетъ отмѣтить, что всѣ указанныя мѣропріятія проведены въ предѣлахъ существующей организаціи желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и что всѣ высказанныя пожеланія относились къ существующей организаціи, не касаясь вопросовъ ни о централизаціи или децентрализаціи власти, ни объ измѣненіи длины дороги, ни многихъ другихъ вопросовъ реорганизаціи управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ коихъ несомнѣнно зависитъ большая или меньшая хозяйственность эксплоатаціи дороги. Но какія-бы существенныя реформы не предпринимались въ области желѣзнодорожнаго хозяйства, нельзя не признать, что всякія реформы окажутся безуспѣшными въ смыслѣ хозяйственности и слѣдовательно расходы по проведенію ихъ могутъ оказаться безрезультатными, если не оживлено будетъ самое дѣло мѣстнаго управленія дороги.

Для поднятія и поддержанія на должной высотѣ хозяйственности эксплоатаціи казенной дороги необходимо, между прочими мѣропріятіями, усилить и сдѣлать реальной отвѣтственность начальника дороги за хозяйственность веденія дѣла. При серьезномъ, подъ угрозой реальной отвѣтственности, предъявленіи требованій недопущенія перерасходовъ противъ смѣты, не должны имѣть мѣста, и не будутъ имѣть мѣста нынѣ обычные перерасходы противъ смѣты, установится твердый и трезвый взглядъ на смѣту, какъ на сепаратный законъ.

Но для возможности поставить такое требованіе по отношенію къ смѣтѣ, надо, чтобы смѣта была дѣйствительно достойна названія сепаратнаго закона, чтобы она была исполнима при хозяйственномъ отношеніи къ дѣлу, чтобы, какъ выразился г. Министръ Путей Сообщенія во вступительной рѣчи, смѣта была „правильно составлена". А для этого, какъ равно и для возможности сдѣлать начальника дороги строго, правильно и дѣйствительно отвѣтственнымъ за исполненіе смѣты, надо, чтобы начальникъ дороги принималъ живое и непосредственное участіе не только въ составленіи смѣты, но и въ проведеніи ея черезъ всѣ инстанціи, не исключая и законодательныхъ учрежденій. Живое непосредственное слово отвѣтственнаго распорядителя несомнѣнно скорѣе выяснитъ истинное положеніе вещей, чѣмъ смѣта, представленная въ обработанномъ безъ участія начальника дороги видѣ.

При непосредственномъ участіи начальника дороги во всѣхъ учрежденіяхъ по утвержденію смѣты безъ меньшихъ треній и легче проходило бы перемѣщеніе кредитовъ согласно дѣйствительной въ нихъ потребности, обнаружились бы и искоренились бы всѣ тѣ скрытыя, освященныя многолѣтней практикой, держанія агентовъ однихъ наименованій подъ видомъ другихъ, „разнесенія" расходовъ и имъ подобные скользкіе пріемы, которымъ совершенно не мѣсто при правильномъ хозяйствѣ и которые въ лучшемъ случаѣ могутъ быть объяснены только рутиной.

Конечно, упорядоченіе смѣтнаго дѣла является уже значительнымъ шагомъ впередъ на пути хозяйственности. Конечно, при правильной смѣтѣ врядъ—ли часто могутъ имѣть мѣсто правильно обоснованныя „особыя мнѣнія" въ совѣтѣ управленія дороги г. г. членовъ постороннихъ вѣдомствъ. Но тѣмъ не менѣе упомянутое выше условіе: установленіе строгой отвѣтственности начальника дороги за нарушеніе „сепаратнаго закона", какимъ является смѣта, врядъ-ли бы, даже и съ упорядоченіемъ смѣты,

обезпечивало-бы хозяйственность исполненія смѣты, если при этомъ отвѣтственное лицо за дѣло не будетъ сдѣлано и распорядителемъ кредита.

При существующемъ положеніи вещей начальникъ дороги совсѣмъ не распорядитель дѣла. По мѣткому выраженію одного изъ начальниковъ желѣзныхъ дорогъ, онъ перестаетъ быть начальникомъ дороги, выходя изъ зала совѣта. „Не-техникъ“ *), отмѣчая въ своихъ замѣткахъ, что предоставленное членамъ постороннихъ вѣдомствъ право своимъ veto пріостанавливать исполненіемъ рѣшеніе совѣта, упоминаетъ „о правѣ начальника дороги на свою личную отвѣтственность привести въ исполненіе то или иное мѣропріятіе вопреки особымъ мнѣніямъ представителей постороннихъ вѣдомствъ, но подобными правами можно пользоваться только въ исключительныхъ случаяхъ и нельзя требовать отъ начальниковъ дорогъ, чтобы они часто принимали на себя подобную весьма серьезную и рискованную отвѣтственность“.

Къ сожалѣнію „не-техникъ“ не привелъ въ какихъ именно „исключительныхъ случаяхъ“ дано начальнику дороги право проявить свою самостоятельность. § 72 нынѣ дѣйствующей временной инструкціи мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ ж. д., утвержденной 22 мая 1898 года по соглашенію трехъ министровъ, опредѣляетъ эти исключительныя условія такъ:

„если дѣло не терпитъ отлагательства по соображеніямъ безопасности или непрерывности движенія“.

Но непринятіе рѣшительныхъ мѣръ въ этомъ случаѣ явилось бы нарушеніемъ служебнаго долга со стороны инспектора дороги, функціи котораго возложены на начальника дороги, и такимъ образомъ и это пресловутое: „въ исключительныхъ случаяхъ“, „право“ начальника дороги есть ни что иное, какъ замаскированная „обязанность“ того же начальника дороги по званію инспектора

*) Нѣсколько словъ о нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, замѣтка не-техника, стр. 116.

дороги; для всѣхъ же остальныхъ обычныхъ случаевъ у начальниковъ дороги остается обычное право: въ случаѣ „особыхъ“ мнѣній не имѣть права привести въ исполненіе постановленіе совѣта, если бы даже вызванная этимъ пріостановка была, по мнѣнію не только начальника дороги, но и совѣта, не хозяйственна и убыточна для казны. Въ вопросахъ хозяйственныхъ начальникъ дороги слѣдовательно не распорядитель, а пока онъ не распорядитель, до тѣхъ поръ и отвѣтственность его за результаты, будучи весьма неосновательной, не можетъ одна сама по себѣ обезпечивать хозяйственности веденія дѣла.

Казалось бы, что исключеніе изъ § 72 врем. инструкціи слѣдующихъ шести словъ: „по соображеніямъ безопасности или непрерывности движенія“ явилось бы тѣмъ коррективомъ къ существующему положенію вещей, который, предоставляя начальнику дороги фактическую свободу распоряженія кредитами, далъ бы возможность оживить мертвый нынѣ вопросъ хозяйственнаго веденія дѣлъ по эксплоатаціи дороги.—Въ отношеніи фактической свободы начальнику дороги распоряжаться только въ предѣлахъ отпущенныхъ, утвержденныхъ кредитовъ необходимо указанное выше ограниченіе правъ представителей постороннихъ вѣдомствъ въ совѣтѣ останавливать дѣло своими veto. Оставленіе за ними этого права по всѣмъ другимъ вопросамъ,—касающимся интересовъ ихъ вѣдомствъ, прямого вліянія на хозяйственность эксплоатаціи имѣть не можетъ.

§ 11 Временной Инструкціи мѣстнымъ Управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденной Министромъ Путей Сообщенія 22 мая 1898 г. по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ гласитъ: „начальнику дороги, при нахожденіи въ Петербургѣ, предоставляется участіе, съ правомъ совѣщательнаго голоса, въ тѣхъ засѣданіяхъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ коихъ разсматриваются дѣла дороги“. Реальное значеніе въ смыслѣ вліянія на хозяйственность эксплоатаціи дороги, можетъ быть получено отъ этого §, если онъ будетъ

примѣняться въ широкомъ значеніи его, въ каковомъ вѣроятно и предвидѣлся этотъ § составителями инструкціи, т. е. если участіе начальника дороги сдѣлается обязательнымъ по всѣмъ дѣламъ, получающимъ разрѣшеніе, несогласное съ представленіемъ начальника дороги.

При существовавшемъ до сихъ поръ порядкѣ, когда при рѣшеніи представленій начальника дороги заслушивались не подлинныя представленія начальника дороги, а доклады, пересоставленные безъ участія начальника дороги, причемъ въ отсутствіи начальника дороги заслушивались и такіе доклады, заключеніе по которымъ идетъ въ разрѣзъ съ представленіемъ начальника дороги, утрачивался истинный духъ § 11, утрачивалась живая связь Управленія съ начальникомъ дороги и получалась обстановка, при которой немыслимо хозяйственное по духу проведеніе въ жизнь принципа „точнаго исполненія смѣты—какъ сепаратнаго закона“, подчеркнутаго вступительной рѣчью Министра. Преслѣдовалось стремленіе достичь исполненія „точнаго“, по буквѣ, а не по духу, и достигалась полная нехозяйственность эксплоатаціи.

Достичь улучшенія въ этомъ направленіи не невозможно, исключивъ возможность разсмотрѣнія серьезныхъ дѣлъ въ отсутствіи заинтересованнаго начальника дороги, для чего обязать начальника дороги и его помощника проводить, въ два пріема, по мѣсяцу въ Петербургѣ для присутствованія при разсмотрѣніи дѣлъ ввѣренной имъ дороги.

Конечно такая мѣра скажется во первыхъ неразсмотрѣніемъ дѣлъ въ Управленіи въ отсутствіи Начальника дороги или его помощника, т. е. въ теченіе двухъ мѣсяцевъ между пріѣздомъ въ Петербургъ начальника дороги или его помощника. Но задержка разсмотрѣніемъ дѣлъ въ теченіе двухъ мѣсяцевъ едва достаточна для ознакомленія съ подлежащими дѣлами, и не явится удлиненіемъ задержекъ дѣлъ, практикуемыхъ и нынѣ въ силу невозможности совершенно обойтись безъ нихъ даже при наилучшихъ условіяхъ.

Такая мѣра, кромѣ того, скажется отсутствіемъ съ дороги начальника дороги и его помощника, каждаго отъ 2 до 3 мѣсяцевъ въ годъ въ зависимости отъ дальности разстоянія дороги отъ Петербурга и вызоветъ нѣкоторое увеличеніе расходовъ казны. Но эти обстоятельства врядъ-ли могутъ быть поставлены серьезнымъ возраженіемъ проектируемому оживленію связи между начальникомъ дороги и Управленіемъ дорогъ и усиленію дѣйствительности вліянія Управленія желѣзныхъ дорогъ на дѣятельность начальника дороги. —Надо полагать, что 9-мѣсячное пребываніе на линіи начальника дороги, вполнѣ безъ всякихъ недоразумѣній и сомнѣній, инструктированнаго Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, явится плодотворнѣе для хозяйственности эксплоатаціи, чѣмъ болѣе продолжительное непрерывное пребываніе на линіи начальника дороги, получающаго инструкцію и руководимаго указаніями не непосредственно отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ. —Помимо несомнѣннаго усиленія централизаціи власти Управленія желѣзныхъ дорогъ, которое получилось-бы при такомъ толкованіи § 11, несомнѣнная польза для всего желѣзнодорожнаго хозяйства получилась бы не только отъ постояннаго дѣлового общенія Управленія желѣзныхъ дорогъ съ группами начальниковъ дорогъ, но и отъ постояннаго дѣлового общенія начальниковъ дорогъ между собою.

Итакъ, для поднятія и поддержанія на должной высотѣ хозяйственности эксплоатаціи казенной желѣзной дороги необходимо:

1. Привлечь начальника дороги къ участію съ совѣщательнымъ голосомъ какъ въ утвержденіи смѣты, такъ и въ рѣшеніи всѣхъ вопросовъ, къ эксплоатаціи ввѣренной ему дороги относящихся.

2. § 11 временной инструкціи мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ примѣнять не въ смыслѣ права начальника дороги, а въ смыслѣ обязанности его.

3. Исключить изъ § 72 временной инструкціи мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ фразу: „по соображеніямъ безопасности или непрерывности движенія“ при разсмотрѣніи вопросовъ по исполненію эксплоатаціонныхъ смѣтъ.

Казалось-бы, что при этомъ не пострадаютъ интересы постороннихъ вѣдомствъ, такъ какъ во всей силѣ остались-бы и вліяніе, и надзоръ ихъ, и по вопросамъ отпуска кредитовъ на эксплоатацію, и по вопросамъ результатовъ эксплоатаціи. Если же признать, что предоставленіе отвѣтственному распорядителю кредитовъ фактической свободы распоряжаться въ предѣлахъ смѣты является необходимымъ условіемъ для поднятія хозяйственности, и слѣдовательно и финансовыхъ результатовъ дороги—то надо признать также, что лишеніе представителей постороннихъ вѣдомствъ права налагать veto на распорядительныя дѣйствія начальника дороги по хозяйственно-коммерческимъ вопросамъ—идя въ разрѣзъ съ мнѣніемъ начальника дороги, а тѣмъ болѣе всего совѣта,—является мѣрой, отвѣчающей интересамъ всѣхъ безъ исключенія вѣдомствъ. Такое расширеніе правъ начальника дороги отнюдь не является децентрализаціей въ дѣлѣ управленія желѣзными дорогами, но мѣрой улучшенія всего дѣла путемъ предоставленія начальнику дороги возможности поднять хозяйственность эксплоатаціи за предѣлы, которые доступны при нынѣ существующемъ положеніи вещей.

И такъ, результаты эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги за 1909 годъ показываютъ, что послѣ доведенія хозяйственности эксплоатаціи до степени равной степени хозяйственности эксплоатаціи сѣти, доминирующее неблагопріятное вліяніе на результаты эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги оказываютъ тѣ особыя условія существованія Забайкальской желѣзной дороги (меньшая чѣмъ на сѣти плотность движенія и большая чѣмъ на сѣти дороговизна труда и матеріаловъ), вопросъ объ

устраненіи или улучшеніи которыхъ является вопросомъ экономическимъ общегосударственнаго значенія.

Вліяніе льготныхъ тарифовъ на результаты эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги въ 1909 году, сильно понизившееся по сравненію съ прошлыми годами послѣ повышенія съ 1 января 1909 года льготныхъ тарифовъ на хозяйственныя перевозки,— гораздо менѣе значительно, чѣмъ вліяніе причинъ экономическихъ. Не слѣдуетъ при этомъ упускать изъ виду, что подобное соотношеніе вліяній причинъ льготныхъ и экономическихъ весьма легко можетъ быть въ дальнѣйшемъ нарушено при случайномъ болѣе и менѣе значительномъ увеличеніи размѣровъ перевозокъ.

На общіе же результаты эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги, за четырехлѣтній періодъ 1906—1909 годовъ выразившіеся дефицитомъ въ 74 милл. рублей, неблагопріятное, по сравненію съ сѣтью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, вліяніе оказали какъ льготные тарифы, такъ и причины государственно-экономическаго характера (меньшая, чѣмъ на сѣти, плотность движенія и большая, чѣмъ на сѣти, дороговизна труда и матеріаловъ (**928**) и (**930**)), при чемъ вліяніе экономическихъ причинъ оказалось значительнѣе вліянія тарифныхъ.

Что же касается вліянія на результаты эксплоатаціи Забайкальской жел. дор. различія степени хозяйственности ея по сравненію съ сѣтью, таковое оказалось занимающимъ преобладающее мѣсто по сравненію съ вліяніемъ тарифнымъ и экономическимъ для результатовъ всего четырехлѣтія 1906—1909. (строка **229**).

Въ виду установленнаго существеннаго вліянія степени хозяйственности эксплоатаціи дороги на финансовые результаты эксплоатаціи дороги особо важное значеніе имѣетъ осуществленіе указанныхъ выше мѣропріятій подъема хозяйственности эксплоатаціи дороги въ вопросѣ подъема доходности дорогъ.

Глава IX.

Все изложенное, далеко не исчерпывая всѣхъ элементовъ сложнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, обнимаетъ собою только тѣ выдающіеся моменты этого хозяйства, которые наиболѣе опредѣляютъ хозяйственность эксплоатаціи дороги, чѣмъ и исчерпывается помѣщенная въ заголовкѣ программа „попытка опредѣлить хозяйственность эксплоатаціи желѣзной дороги“.

3/III—1910 г. **Ѳ. Кноррингъ.**
