

272/0

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

В. ХХХ.



~~34884~~

О ДѢЯТЕЛЬНОСТИ СЪѢЗДОВЪ

желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія

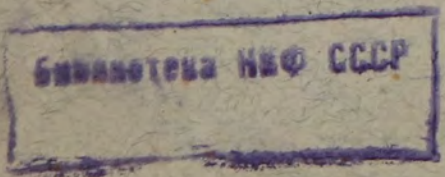
1869—1909 гг.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія М. Д. Ломковскаго,  Думская улица, домъ № 5.

1910.



**Вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Риккера. Невскій 14
слѣдующіе Труды Комиссіи.**

№№ выпу- сковъ.	НАЗВАНІЕ ТРУДОВЪ.	Цѣна Р. К..
I.	Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи	— 75
II.	Историческій очеркъ учрежденія подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ	— 20
III.	Нѣсколько соображеній полезныхъ при разсмотрѣннн смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ.	1 —
IV.	О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ.	1 50
V.	Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ	3 —
VI.	Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ Государствахъ за 1905 г.	— 20
VII.	О пользованнн товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ	— 75
VIII.	Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій	1 —
IX.	Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижнаго состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ, объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижнаго состава и тяги, — на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ	— 50
X.	Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ.	1 —
XI.	Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А Фроловъ	3 --
XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	1 —

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

В. XXX.



~~34859~~

О ДѢЯТЕЛЬНОСТИ СЪѢЗДОВЪ

желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія

1869—1909 гг.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія М. Д. Ломковскаго,



Думская улица, домъ № 5.

1910.



Handwritten text at the top of the page, mostly illegible due to fading.



B. XXX

0 DEPARTMENT OF AGRICULTURE

Handwritten text in the middle section of the page.

1899-1900

89448

DEPARTMENT OF AGRICULTURE



1910



О дѣятельности Съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г. г. *).

По мѣрѣ развитія пассажирскаго движенія и перевозки грузовъ на сооружаемыхъ желѣзныхъ дорогахъ, выяснилась необходимость въ установленіи на нихъ прямого пассажирскаго и товарнаго сообщеній, въ видахъ удобствъ публики и для устраненія перегрузки товаровъ, при переходѣ съ одной дороги на другую. Начало такому прямому сообщенію, практикуемому нынѣ на всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, было положено на дорогахъ Восточнаго раіона, во второй половинѣ шестидесятыхъ годахъ.

Въ іюнѣ мѣсяцѣ 1868 года состоялось въ Козловѣ совѣщаніе представителей дорогъ: Московско-Рязанской, Рязанско Козловской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Козлово-Тамбовской, Ряжско-Моршанской и Грязе-Борисоглѣбской для обсужденія вопроса объ установленіи прямого товарнаго сообщенія на дорогахъ Московско-Моршанской линіи.

Совѣщаніе это было созвано командированнымъ по Высочайшему повелѣнію графомъ В. А. Бобринскимъ и происходило подъ его предсѣдательствомъ.

Такимъ образомъ, было положено начало Съѣздамъ представителей желѣзныхъ дорогъ.

Поименованныя дороги заключили между собою договоръ о прямомъ товарномъ сообщеніи, въ 1868 году.

Въ послѣдующемъ 1869 г., въ августѣ мѣсяцѣ, со-

*) Памятная записка, представленная предсѣдателемъ общаго съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ М. П. Федоровымъ 25 февраля 1906 г. г. Министру путей сообщенія.

званъ былъ Министромъ Путей Сообщенія графомъ Бобринскимъ въ Петербургѣ Съѣздъ уполномоченныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ для учрежденія прямого пассажирскаго и товарнаго сообщенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Въ этомъ первомъ Общемъ Съѣздѣ участвовали представители отъ 18 дорогъ; предсѣдательствовалъ Инженеръ-Генераль-Лейтенантъ баронъ А. И. Дельвигъ.

Представители дорогъ на Съѣздѣ отнеслись вполнѣ сочувственно къ предложенію Министерства объ установленіи прямого сообщенія по отдѣльнымъ группамъ дорогъ.

Всѣ дороги русской сѣти были раздѣлены, въ отношеніи товарнаго сообщенія, на три главныя группы, въ зависимости отъ главнаго направленія товарныхъ перевозокъ.

Въ первую группу вошли дороги, соединяющія Юго-Восточный раіонъ съ Ригою;

во вторую группу—дороги, соединяющія тотъ же раіонъ съ Петербургомъ и Ревелемъ; и

въ третью группу—дороги, соединяющія Петербургъ и Ревель съ портами Чернаго и Азовскаго морей.

Одновременно установлены были и главныя линіи для прямого пассажирскаго сообщенія.

Первоначально, вся работа по разработкѣ и установленію основаній и правилъ прямого пассажирскаго и товарнаго сообщеній сосредоточивались на группныхъ Съѣздахъ.

Съ самаго образованія этихъ Съѣздовъ и вплоть до 1893 года, кода, по мѣрѣ развитія русской желѣзнодорожной сѣти, вопросы, касающіеся прямого сообщенія, постепенно обобщались и сосредоточились въ Общихъ Съѣздахъ, представители дорогъ, входившихъ въ составъ трехъ группъ, подъ руководствомъ избранныхъ съ момента образованія группъ и неизмѣнно оставшихся, вплоть до прекращенія существованія группныхъ Съѣздовъ, —

т. е. въ продолженіи двадцати пяти лѣтъ *), председателей своихъ, а именно: I группы — К. И. Рудницкаго II группы — И. Е. Ададунова и III группы И. Г.—фонъ-Дервиза, — неуклонно стремились къ созданію прочныхъ основаній для новаго дѣла, отвѣчающихъ взаимнымъ интересамъ желѣзныхъ дорогъ, съ одной стороны, пассажировъ и грузохозяевъ — съ другой.

Отличіе условій перевозки пассажировъ и грузовъ на русской желѣзнодорожной сѣти отъ условій подобныхъ же перевозокъ на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ обусловило собою и особый характеръ группныхъ Съѣздовъ.

Труды этихъ Съѣздовъ, не представляя собою примѣненія готовыхъ образцовъ на русской сѣти, — отмѣчены творчествомъ и разрѣшаютъ многія своеобразныя стороны русскаго желѣзнодорожнаго дѣла, — въ дѣлѣ эксплуатаціи, не имѣющія мѣста на Западѣ, совершенно самостоятельно.

Первоначально, прямыя пассажирское и товарное сообщенія устанавливались и развивались по группамъ дорогъ. Соотвѣтственно этому, выработаны были Съѣздами особыя конвенціи, опредѣляющія условія перевозки пассажировъ и грузовъ въ предѣлахъ каждой изъ группъ, на которыя раздѣлена была вся сѣть. Подвижной составъ каждой изъ отдѣльныхъ трехъ группъ желѣзныхъ дорогъ обращался исключительно лишь въ предѣлахъ своей группы.

Починъ въ установленіи прямого товарнаго сообщенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, съ примѣненіемъ системы обмѣна вагоновъ, не существующей на Западѣ Европы, гдѣ практикуется срочный возвратъ вагоновъ, непримѣнимый на русской сѣти, по причинѣ длинныхъ пробѣговъ грузовъ, всецѣло исходилъ отъ Съѣзда представителей дорогъ, вошедшихъ въ составъ 2-й группы.

Председателемъ съѣзда той же группы И. Е. Ададуновымъ выработано было также принятое всѣми дорогами

*) За исключеніемъ Председателя Съѣзда III группы, скончавшагося ранѣе, въ 1887 году.

соглашеніе между ними объ установленіи общей тарифной системы; по его же инициативѣ предпринимались подробныя изслѣдованія условій перевозки грузовъ, въ видахъ болѣе рациональнаго установленія тарифовъ; изучены были на мѣстѣ, въ торговомъ отношеніи, главнѣйшіе порты, черезъ которые производится экспортъ хлѣба изъ Россіи за границу, хлѣбная торговля въ Кенигсбергѣ, и вообще условія перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ, въ различныхъ направленіяхъ. Труды Комиссіи, изучавшей условія хлѣбной торговли въ Россіи, дали матеріаль для рациональныхъ основаній системы хлѣбныхъ тарифовъ. Особою Комиссіею произведено было за симъ подробное изученіе рынковъ потребления нефтяныхъ грузовъ. Изучены были особою Комиссіею торгово-промышленныя условія Туркестана, въ цѣляхъ оживленія сношеній этой области съ русскою сѣтью.

Обслѣдовано было хлопководство и другія сельско-хозяйственныя отрасли въ Туркестанѣ, а также и хлѣбная торговля въ Приволжьѣ. Эта культурная дѣятельность желѣзнодорожныхъ Съѣздовъ отвѣчала не только потребностямъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ, но по широкой постановкѣ своей и общегосударственнымъ интересамъ.

Съѣздами дорогъ 3-й группы, исключительно въ интересахъ торговли, выработаны были правила о наложенныхъ платежахъ на грузы, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ, введенныя засимъ и на дорогахъ всей сѣти. Такимъ образомъ, желѣзныя дороги добровольно приняли на себя обслуживаніе нуждъ промышленности и торговли, внѣ сферы своихъ непосредственныхъ обязанностей перевозчиковъ, вслѣдствіе того, что банки въ то время не имѣли еще возможности удовлетворять всѣмъ требованіямъ, предъявляемымъ къ нимъ торговлей и промышленностью.

Организованы были спеціальныя Съѣзды по разбору претензій, вытекающихъ изъ перевозокъ грузовъ, ради ускоренія удовлетворенія грузохозяевъ. Выработаны были правила о прямомъ пассажирскомъ сообщеніи.

Труды всѣхъ группныхъ Съѣздовъ дали тотъ обширный матеріалъ, который былъ использованъ впослѣдствіи Комиссіею, подъ предсѣдательствомъ графа Э. Т. Баранова, при созданіи Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ чемъ и можно убѣдиться, при сравненіи существовавшихъ конвенцій между дорогами всѣхъ трехъ группъ и соглашенія о прямомъ сообщеніи съ содержаніемъ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Кромѣ Съѣздовъ трехъ группъ, одновременно функционировали и Общіе Съѣзды представителей дорогъ всей сѣти.

Объектомъ дѣятельности этихъ послѣднихъ Съѣздовъ, какъ указано было въ выработанномъ впервые въ 1880 году, на XII Общемъ Съѣздѣ, а засимъ и въ видоизмѣненномъ, впослѣдствіи, въ 1891 г. на XXXIV Общемъ Съѣздѣ, Проектъ Положенія о желѣзнодорожныхъ Съѣздахъ, было обсужденіе вопросовъ, относящихся до эксплуатаціи всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, а также и установленіе общихъ для всѣхъ дорогъ правилъ и соглашеній.

Въ указанномъ же направленіи, не взирая на отсутствіе и понынѣ утвержденнаго Положенія, Общіе Съѣзды продолжаютъ работать въ теченіи сорока лѣтъ.

Кромѣ вопросовъ, относящихся до прямого пассажирскаго и товарнаго сообщеній, на обсужденіе Общихъ Съѣздовъ были вносимы Министерствомъ Путей Сообщенія и Правленіями желѣзнодорожныхъ Обществъ самые разнообразныя вопросы.

Выработанный Комиссіею Графа Э. Т. Баранова проектъ Общаго Устава Росс. жел. дорогъ, ранѣе внесенія его въ Государственный Совѣтъ, переданъ былъ Г. Министромъ Путей Сообщенія на обсужденіе особо созваннаго для сего Общаго Съѣзда, замѣчанія котораго приняты были во вниманіе при окончательномъ утвержденіи проекта Правительствомъ.

На Общихъ же Съѣздахъ, подвергались обсужденію различныя проекты законоположеній и другихъ Прави-

тельствующих распоряжений, относящихся до желѣзныхъ дорогъ, какъ-то: Правиль Технической Эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, Положенія о перевозкѣ войскъ, Положенія о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, Правиль производства почтовыхъ операцій при посредствѣ желѣзнодорожныхъ станцій, телеграфныхъ и таможенныхъ правилъ, относящихся до желѣзныхъ дорогъ, Положеній о желѣзнодорожныхъ Техническихъ училищахъ и школахъ, Устава пенсіонной кассы для служащихъ, Положенія объ Инвалидномъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ Императора Александра II домѣ, Правиль о расчетахъ желѣзныхъ дорогъ между собою, черезъ посредство Государственнаго Банка, Положенія о желѣзнодорожной отчетности и множество другихъ. Въ равной степени, Общими Съѣздами была разработана и вся система существующихъ тарифовъ.

Въ 1884 году была учреждена постоянная номенклатурная Комиссія для разработки классификаціи товаровъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ. Для составленія статистики перевозки грузовъ, служащей подспорьемъ для установленія тарифовъ, былъ учрежденъ при Общемъ Съѣздѣ особый Статистическій Отдѣлъ, занятія котораго заключались въ разработкѣ данныхъ и выводовъ по перевозкамъ хлѣбныхъ, нефтяныхъ и другихъ грузовъ.

Послѣ реформы тарифнаго дѣла и образованія тарифныхъ учреждений, при Министерствѣ Финансовъ, тарифные Съѣзды получили особую, установленную Министерствомъ Финансовъ организацію, отдѣльно отъ Конвенціонныхъ Общихъ Съѣздовъ.

До 1893 же года тарифные вопросы рассматривались—или совмѣстно съ Конвенціонными, или же въ особыхъ собраніяхъ.

Засимъ, въ 1894 г., учреждены были особые Съѣзды по Международнымъ сообщеніямъ, въ которыхъ и сосредоточены были разсмотрѣніе и разрѣшеніе всѣхъ вопросовъ, касающихся прямыхъ сообщеній съ государствами Западной Европы.

Въ продолженіи цѣлаго ряда лѣтъ, какъ Общія, такъ и группныя Съѣзды и созываемыя при нихъ Особыя Техническія Комиссіи изъ спеціалистовъ, трудились надъ разрѣшеніемъ сложной задачи выработать общія соглашенія о прямомъ сообщеніи между дорогами и о взаимномъ пользованіи вагонами.

Введеніе въ дѣйствіе указанныхъ общихъ соглашеній послѣдовало: перваго—съ 1 января 1888 года, втораго—съ 1 іюля 1889 года.

Съ этого времени послѣдовало окончательное объединеніе группныхъ Конвенціонныхъ Съѣздовъ и Комиссій, функціи которыхъ всецѣло сосредоточились въ Общемъ Съѣздѣ.

Въ виду затруднительности, а иногда невозможности разрѣшать болѣе сложные вопросы въ общихъ, часто многочисленныхъ собраніяхъ, для предварительной разработки разныхъ техническихъ вопросовъ, касающихся прямого сообщенія, и для разрѣшенія разнаго рода спорныхъ и претензионныхъ между дорогами дѣлъ, по взаимному пользованію вагонами,—учреждены были, при Общемъ Съѣздѣ—по инициативѣ предсѣдателя Съѣзда дорогъ II группы—Техническія Комиссіи представителей службъ подвижного состава и тяги.

Независимо отъ указанныхъ Комиссій, благодаря энергіи и личному участию И. Е. Ададунова, создались при Общемъ Съѣздѣ, Техническія Совѣщательныя Съѣзды, по разнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла—техническому, врачебному, юридическому и эксплуатаціонному.

Покойный Предсѣдатель Рязанско-Уральской желѣзной дороги И. Е. Ададуновъ, столь много потрудившійся вообще въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и въ частности—въ организаціи группныхъ и Общихъ Съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ—созданіемъ этихъ Съѣздовъ и личнымъ руководствомъ ихъ занятіями, предоставилъ возможность техникамъ-спеціалистамъ, посвятившимъ себя желѣзнодорожному дѣлу, имѣть взаимное обще-

ніе и обсуждать научно-практическіе вопросы, касающіеся эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, и тѣмъ самымъ, способствовалъ не только обогащенію русской технической литературы, но, вмѣстѣ съ тѣмъ и предоставилъ въ распоряженіе Министерства Путей Сообщенія и самихъ дорогъ мнѣнія и заключенія компетентныхъ людей, пріобрѣвшихъ большія опытность и знанія, на практикѣ, использованіе каковыхъ, впоследствии, при изданіи Министерствомъ различныхъ техничеко-административныхъ мѣропріятій, или же путемъ непосредственнаго примѣненія на дорогахъ, по рѣшенію Правленій и Управленій послѣднихъ,—принесло огромную пользу дѣлу.

Изыскивая средства предоставить дорогамъ возможность разобраться между собою непосредственно, помимо общеустановленнаго судебного порядка, въ спорныхъ между желѣзными дорогами дѣлахъ, вытекающихъ изъ перевозки грузовъ въ прямомъ безперегрузочномъ сообщеніи, а равно и въ спорахъ по взаимнымъ расчетамъ, Общимъ Съѣздомъ организованы были подвѣдомственные ему учрежденія—спеціальныя по разбору коммерческихъ и техническихъ претензій и Расчетныя Комиссіи. Основная задача этихъ Комиссій изысканіе средствъ къ соглашенію спорящихъ сторонъ, а равно и предложеніе обѣимъ сторонамъ, въ случаяхъ затруднительныхъ, способа наиболѣе справедливаго разрѣшенія дѣла. Организацией этою, въ значительной мѣрѣ, уменьшена работа Общихъ Судовъ.

Такимъ образомъ, организація Общихъ Съѣздовъ, послѣдовательно выработавшаяся въ продолженіи сорокалѣтняго ихъ существованія, согласно указаніямъ опыта эксплуатаціи русской желѣзнодорожной сѣти, представляется нынѣ въ слѣдующемъ видѣ:

1. Общіе Съѣзды представителей дорогъ, собирающіеся по нѣсколько разъ въ годъ, для обсужденія всякихъ вопросовъ хозяйственныхъ, правовыхъ, экономическихъ, административныхъ и другихъ, относящихся до эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

2. Состоящія при Общемъ Сѣздѣ учрежденія:

а) Совѣщательные Сѣзды специалистовъ всѣхъ отраслей желѣзнодорожной эксплуатаціи, какъ относящихся къ техническому, такъ равно и къ правовому, административному положеніямъ, а также и санитарному обустройству желѣзныхъ дорогъ.

Сѣзды эти собираются для обсужденія и разработки вопросовъ, по соотвѣтственнымъ спеціальностямъ, возникающихъ по указанію практики желѣзнодорожнаго дѣла;

б) Техническія Комиссіи—для предварительной разработки разныхъ текущихъ техническихъ вопросовъ, касающихся прямыхъ безперегрузочнаго и безпересадочнаго пассажирскаго сообщеній, а также и для разрѣшенія возникающихъ изъ нихъ спорныхъ и претензионныхъ между дорогами дѣлъ;

в) Спеціальные по разбору коммерческихъ претензій Сѣзды, для разрѣшенія споровъ между дорогами, вытекающихъ изъ перевозокъ прямого сообщенія, и

г) Разсчетныя Комиссіи—для разсмотрѣнія споровъ, возникающихъ между дорогами по расчетамъ за перевозки прямого сообщенія, а также и для предварительной разработки вопросовъ, касающихся счетоводства по сборамъ дорогъ за перевозки.

Въ самое послѣднее время, въ виду особо тяжкихъ условій, выпавшихъ на желѣзнодорожную сѣть по отвѣтственности дорогъ передъ грузохозяевами и лицами, пострадавшими при эксплуатаціи, два раза былъ созванъ Сѣздъ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ, для выясненія правового положенія желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ и въ частности—по развившейся и наносящей большіе, не заслуженные ущербы желѣзнымъ дорогамъ, скупкѣ претензій.

Наконецъ, въ 1898 году, по распоряженію Министра Путей Сообщенія князя М. И. Хилкова, созванъ былъ Сѣздъ желѣзнодорожныхъ врачей, на которомъ разработаны были многіе вопросы по санаторіи и организаціи врачебной помощи на желѣзныхъ дорогахъ.

Настоящій краткій очеркъ исторіи Общихъ Съѣздовъ былъ бы неполонъ, если онъ не будетъ снабженъ нѣкоторыми данными, указывающими на работоспособность Съѣздовъ, хотя бы за послѣдніе три года.

Данныя эти представляются въ слѣдующемъ видѣ:

На бывшихъ, съ 1 января 1906 года по настоящее время, 10 Общихъ Съѣздахъ разрѣшено 480 дѣлъ, на что потребовалось 162 засѣданія.

Изъ числа означенныхъ дѣлъ наиболѣе важными, потребовавшими много времени и предварительной разработки, представляются слѣдующія:

1. О дальнѣйшемъ направленіи дѣятельности Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ Дома Императора Александра II.

2. О выработкѣ новыхъ правилъ перевозки переселенцевъ и ихъ имущества.

3. О проектированіи мѣръ для ускоренія удовлетворенія претензій грузохозяевъ и дорогъ другъ къ другу.

4. О введеніи на дорогахъ новой погрузной единицы въ 900 пудовъ.

5. О пересмотрѣ порядка перевозки грузовъ въ ссыпную.

6. О распространеніи дѣйствій фирмы Кукъ и К^о по продажѣ пассажирскихъ билетовъ на русскія желѣзныя дороги.

7. О перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами.

8. Объ ограниченіи отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за нарушеніе очереди отправки грузовъ.

9. О пересмотрѣ постановленій, касающихся наложенныхъ платежей.

10. О мѣрахъ къ предотвращенію злоупотребленій по проѣзду пассажировъ.

11. О пересмотрѣ всего цикла работъ Контролей и Службъ Сборовъ, для возможнаго упрощенія дѣла.

12. О выработкѣ новыхъ правилъ взиманія сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда ввозимаго на станціи груза, и многія другія.

Какъ перечисленные выше, такъ и многіе изъ числа разсмотрѣнныхъ на Общемъ Сѣздѣ вопросовъ, были подвергнуты предварительной всесторонней разработкѣ въ постоянно дѣйствующихъ при Общемъ Сѣздѣ Технической и Разсчетной Комиссіяхъ, въ специальныхъ по разбору претензій Сѣздахъ, и въ особыхъ, созываемыхъ для разработки отдѣльныхъ вопросовъ, Сѣздахъ и Комиссіяхъ желѣзнодорожныхъ специалистовъ.

При этомъ нельзя не упомянуть, что въ числѣ, разсмотрѣнныхъ Общимъ Сѣздомъ, дѣлъ, заключаются и взаимныя между дорогами претензіи, получившія окончательное разрѣшеніе, каковы, напр., претензія Китайской Восточной дороги къ Забайкальской на сумму 978 тысячъ рублей, претензія Юго-Восточныхъ къ Рязанско-Уральской дорогѣ на сумму 466 тысячъ руб. и многія другія.

Техническія при Общемъ Сѣздѣ Комиссіи представителей Отдѣловъ Подвижного Состава и Движенія, за послѣдніе три года, собирались шесть разъ, при чемъ, въ теченіи 112 засѣданій, ими разрѣшено принципиальныхъ дѣлъ 337 и разсмотрѣно 662 претензионныхъ вопросовъ, на общую сумму шесть съ половиною милліоновъ рублей.

За то же время, было созвано пять специальныхъ по разбору претензій Сѣздовъ, которыми, въ теченіи 189 засѣданій разрѣшено 6167 дѣлъ, на общую сумму 663 тыс. руб.

Разсчетная Комиссія, образованная въ 1898 году, имѣла по настоящее время 107 засѣданій, и кромѣ разсмотрѣнія дѣлъ, вытекающихъ непосредственно изъ расчетовъ между дорогами, разрабатывала, по порученію Общихъ Сѣздовъ, принципиальные вопросы, изъ коихъ наиболѣе важными были:

1. Общій пересмотръ соглашенія о прямомъ сообщеніи;
2. Выработка правилъ о наложенныхъ платежахъ;
3. Пересмотръ Положенія и правилъ о перевозкѣ воинскихъ чиновъ и грузовъ;
4. Проектированіе мѣръ для предотвращенія злоупотребленій по проѣзду пассажировъ; и

5. Измѣненія и дополненія дѣйствующихъ соглашеній о прямомъ товарномъ и прямомъ пассажирскомъ сообщеніяхъ съ проектированіемъ новыхъ формъ желѣзнодорожныхъ документовъ, и многіе другіе.

Кромѣ указанныхъ учрежденій, при Общемъ Съѣздѣ организованы постоянная повѣрка вѣсовъ на сѣти, черезъ посредство особыхъ Контролеровъ-Техниковъ, а также Билетный Отдѣлъ, вѣдающій заготовкою и разсылкою пассажирскихъ бланковыхъ билетовъ прямого сообщенія, каковыя операціи требуютъ особенно тщательнаго контроля.

Послѣднее измѣненіе пассажирскаго тарифа вызвало экстренное заготовленіе и разсылку на всю желѣзнодорожную сѣть 42 милліоновъ билетовъ.

Приведенный выше краткій очеркъ исторіи желѣзнодорожныхъ Съѣздовъ, составленный Завѣдывающимъ дѣлами Общихъ Конвенціонныхъ Съѣздовъ инженеромъ С. П. Лосевымъ, приводитъ къ заключенію, что почти все желѣзнодорожное дѣло въ Россіи устроено и ведется на основахъ, выработанныхъ Съѣздами, и что самый порядокъ обсужденія вопросовъ на Съѣздахъ представляетъ собою животворное начало, безъ котораго почти невысказано правильное теченіе желѣзнодорожной жизни.

Опытные и искушенные знатоки всевозможныхъ отраслей желѣзнодорожной эксплуатаціи, — собираясь на Съѣздахъ, легко и скоро рѣшаютъ самые запутанные и сложные вопросы и недоразумѣнія.

Тому, кто близко присматривался къ работѣ Съѣздовъ, отлично извѣстно, что нерѣдко прекрасно задуманные и теоретически разработанные проекты не выдерживали критики практическихъ знатоковъ дѣла, и сѣть избѣгала, такимъ образомъ, бесполезныхъ затратъ, которыя могли достигать иногда огромныхъ суммъ.

Можно утверждать, что если бы дѣятельность Съѣздовъ, представляющая непрерывную и неустанную работу,

питающуюся все новыми и новыми фактами желѣзнодорожной жизни, внезапно прекратилась, то и въ эксплуатациі дорогъ быстро насталь бы кризисъ и полная неурядица.

Жизнь сѣти требуетъ постояннаго руководительства и своевременныхъ распоряженій. Достигнуть въ этомъ отношеніи успѣха другими способами почти невозможно. То что рѣшается на Съѣздахъ въ одно засѣданіе, а нерѣдко послѣ краткаго обмѣна мнѣній, при другихъ способахъ и особенно при письменныхъ сношеніяхъ, потребовало бы многихъ мѣсяцевъ.

Эти то качества Съѣздныхъ рѣшеній: быстрота, практичность, цѣлесообразность, а также соотвѣтствіе съ имѣющимися средствами исполненія—и были причинами того, что Съѣзды приобрѣли тотъ высокій авторитетъ, при посредствѣ котораго они, не имѣя никакой легальной организаціи, были въ теченіи сорока лѣтъ проводниками порядка и прогресса въ жизни желѣзныхъ дорогъ.

И всегда, когда Министерства проникались убѣжденіемъ въ животворной дѣятельности Съѣздовъ и опирались на ихъ мощную силу опыта и знанія, — желѣзнодорожное дѣло оживало. Къ сожалѣнію бывали и обратныя теченія: на Съѣзды смотрѣли иногда не какъ на подсобную силу, а какъ на что-то, подлежащее формальной регламентаціи въ цѣляхъ дисциплины, тогда и дѣеспособность Съѣздовъ падала, замирала, и польза, приносимая ими странѣ, низводилась до безцвѣтной разработки предложенныхъ предначертаній, духъ—критики слабѣлъ, и въ результатѣ получались и замѣшательства и ненужныя траты.

Приведенныя соображенія побуждаютъ меня высказать тѣ главныя мысли, которыя, по моему разумѣнію, должны лечь и въ основу легализованной жизни Съѣздовъ, для полученія наибольшей отъ нихъ пользы для страны:

Творческой силѣ и инициативѣ Съѣздовъ слѣдуетъ дать возможно широкій просторъ.

Министерство имѣетъ всегда возможность воспрепят-

ствовать проведенію въ жизнь тѣхъ предложеній и постановленій Създовъ, которыя, по видамъ Правительства, не могутъ получить почему-либо осуществленія; но Министерство должно въ рѣшеніяхъ Създа получать результатъ всесторонняго обсужденія опытныхъ знатоковъ дѣла.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, для пользы дѣла и для жизненности руководства желѣзными дорогами—за легализованными Създами желательно сохранить достаточно широкія распорядительныя функціи, которыми они пользовались въ прежнее время, и, благодаря которымъ, имъ удалось обустроить всю сложную эксплоатацію сѣти. Стремленіе регламентировать изъ центра, всѣ разнообразныя отрасли эксплоатаціи, какъ бы ни были талантливы представители Управленія желѣзныхъ дорогъ, положительно не осуществимо.

Такая регламентація, неприспособляющаяся къ многообразнымъ особенностямъ страны, не прислушивающаяся къ свободному мнѣнію опытныхъ знатоковъ дѣла на мѣстахъ и стремящаяся покрыть всю Россію одной шапкой,—приводитъ къ полному развалу. Въ настоящій же критическій моментъ въ жизни желѣзныхъ дорогъ особенно желательно, чтобы на помощь Министерству пришли всѣ лучшія силы сѣти, а такія силы могутъ принести пользу только при условіи свободной и не стѣсняемой работы. Я глубоко убѣжденъ, что, безъ мощной, свободной работы Създовъ, Министерству не справиться съ предстоящими трудностями упорядоченія желѣзнодорожнаго дѣла.

Отсюда естественно возникаютъ и главныя принципиальныя пожеланія относительно самаго Положенія о Конвенціонныхъ Създахъ: Създамъ должна быть предоставлена широкая распорядительная роль во всемъ, что не встрѣчаетъ возраженія со стороны главнаго руководителя жел. дорогъ—Министерства Путей Сообщенія.

Необходимо, до извѣстной степени, децентрализовать руководства желѣзными дорогами и часть работъ Министерства возложить на Създы, какъ это было прежде, когда Създы прекрасно справлялись съ этой задачей.

Съ другой стороны регламентировать точно, что изъ постановленій Създовъ подлежитъ утвержденію Министерства Путей Сообщенія, и что можетъ составлять область руководства, принадлежащаго Създамъ, крайне трудно; а потому было бы правильнѣе установить обычный порядокъ опротестованія, въ извѣстный срокъ Министерствомъ тѣхъ постановленій Създовъ, кои не отвѣчаютъ видамъ Правительства. Срокъ въ этомъ дѣлѣ необходимъ, ибо неопредѣленность сроковъ, когда постановленія Създа могутъ быть исполнены, — очень вредно отражается на своевременности принятія необходимыхъ мѣръ и улучшеній.

Очень желательно также, въ интересахъ широкаго обмѣна мнѣній, болѣе живое, чѣмъ въ настоящее время, участіе представителей мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ на Създахъ.

Второе, на что нельзя не обратить вниманіе въ дѣятельности Създовъ, это ихъ роль — судебно-примирительная. Не будь установленнаго примирительнаго порядка разбора многочисленныхъ претензій и недоразумѣній между дорогами, — дѣло прямого сообщенія было бы сильно затруднено, хозяйство дорогъ потерпѣло бы серьезныя замѣшательства, а на общія судебныя учрежденія была бы наложена непосильная тягость, обслуживаніе которой потребовало бы еще новыхъ серьезныхъ расходовъ по смѣтѣ Министерства Юстиціи.

Поэтому если для установленія упрощеннаго порядка разбора претензій между желѣзными дорогами, потребовались бы даже нѣкоторыя законодательныя измѣненія, то не слѣдуетъ останавливаться даже и передъ такимъ шагомъ; тѣмъ болѣе, что разбирательство въ общихъ судахъ многочисленныхъ претензій между дорогами, нынѣ оканчиваемыхъ соглашениями на Създахъ, будетъ по необходимости страдать вслѣдствіе незнакомства судей съ техникой желѣзнодорожнаго дѣла; тогда какъ разсмотрѣніе ихъ на Създахъ сопровождается весьма цѣннымъ для желѣзнодорожной практики объединеніемъ взглядовъ желѣз-

ныхъ дорогъ на спорные, вызвавшіе недоразумѣніе, техническіе вопросы.

Представляя въ настоящей памятной запискѣ мои личныя соображенія, являющіяся результатомъ тридцатилѣтняго наблюденія надъ дѣятельностью Съѣздовъ, я убѣжденъ, что высказанные мною взгляды поддержать и всѣ высшіе руководители частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Не касаясь затѣмъ подробностей въ представляемомъ СІХ съѣздомъ проектѣ положенія, я имѣю честь ходатайствовать отъ имени Съѣзда передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ, на случай если бы проектъ встрѣтилъ возраженія, о привлеченіи желѣзныхъ дорогъ къ обсужденію замѣчаній Министерства, дабы будущее Положеніе о Съѣздахъ получило, по возможности, всестороннее освѣщеніе.

- XIV. Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ до-
рогъ. Докладъ А. Н. Панта на международномъ
желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ
1905 г., перевелъ Н. Петровъ 3 —
- XV. Таблица результатовъ эксплуатаціи русскихъ же-
лѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г. 3 —
- XVI. Краткое изложеніе заключеній сѣзда Начальниковъ
дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ
программу занятій сего сѣзда, состоящагося 27 Ян-
варя, — 3 Февраля 1909 г. — 40
- XVII. Краткія соображенія по вопросу объ организаціи
русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ . . . — 50
- XVIII. Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ
Россіи. С. Кульжинскій — 40
- XX. Описаніе существующаго порядка счетоводства и
отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. При-
ложеніе къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, Помощ-
ника Начальника С.-Петербурго-Варшавской, же-
лѣзной дороги о счетоводствѣ на международномъ
желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ
1905 г. 1 50
- XXI. Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль.
Переводъ В. Ивановскаго — 75
- XXII. Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ
дорогахъ. С. Кульжинскій. 2 —
- XXIV. I. Отчетъ по осмотру тульскихъ паровозныхъ и
московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-
Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Мос-
ковско-Брестской жел. дор., произведенному въ
Августъ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Пред-
сѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой
Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.
II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мас-
терскихъ по принципамъ для современнаго интен-
сивнаго механическаго производства Инж.-Техн.
П. П. Риццоли — 50
- XXV. Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Куль-
жинскій — 50

