

## Лекція XXIX.

Развитіе желѣзныхъ дорогъ и ихъ дѣятельности вообще и въ частности въ Россіи. Преимущества желѣзныхъ дорогъ. Вліяніе ихъ на экономическое и культурное развитіе страны. Вліяніе это въ Россіи. Системы сооруженія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ правительствомъ и частными обществами. Преимущества и недостатки той и другой системы. Организация эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Распредѣленіе руководства желѣзнодорожнымъ дѣломъ въ Россіи между различными вѣдомствами.

Желѣзныя дороги по своему развитію представляютъ явленіе безпримѣрное въ исторіи. Безъ преувеличенія можно сказать, что ни одна отрасль промышленности не развивалась съ столь поражающей быстротой и не достигла такихъ громаднхъ результатовъ въ короткое время, какъ желѣзныя дороги.

Развитіе желѣзныхъ дорогъ началось съ тридцатыхъ годовъ XIX столѣтія, но возникновеніе ихъ въ видѣ рельсовыхъ путей относится къ весьма отдаленному времени. Извѣстно, по крайней мѣрѣ, что еще въ XV вѣкѣ нерѣдко примѣнялась укладка продольныхъ брусевъ, по которымъ могли легче катиться колеса повозокъ. Впослѣдствіи деревянные брусья стали замѣняться желѣзными полосами. Но такъ какъ движущая сила оставалась безъ измѣненія, то въ сущности подобныя дороги не представляли большого отличія отъ обыкновенныхъ гужевыхъ дорогъ. Въ Англіи, на примѣръ, въ началѣ XIX вѣка устраивались по такому типу конно-желѣзныя дороги, преимущественно для соединенія пунктовъ, между которыми происходило большое движеніе грузовъ, а въ двадцатыхъ годахъ XIX столѣтія такихъ линій насчитывалось уже нѣсколько десятковъ. Но дѣятельность ихъ не давала замѣтныхъ результатовъ.

Рѣшительный переворотъ въ этой области произвелъ паровозъ Стефенсона, въ первый разъ пущенный въ ходъ въ 1829 году. Съ измѣненіемъ двигательной силы, съ замѣной живой тяги механическою, главная задача была разрѣшена и успѣхъ дѣла былъ обезпеченъ. Сначала, пока значеніе новаго изобрѣтенія еще

не вполне выяснилось, къ желѣзнымъ дорогамъ относятся съ недоувѣрiемъ, и даже нѣкоторые изъ выдающихся государственныхъ дѣятелей смотрѣли на нихъ, какъ на забаву. Однако, вскорѣ стали отрываться новыя и неожиданныя стороны этого дѣла. передъ людьми предприимчивыми стали рисоваться самыя заманчивыя перспективы, и тогда началась спѣшная, лихорадочная постройка новыхъ путей сообщенiя. Цивилизованные народы наперерывъ одни передъ другими прилагали всѣ старанiя, напрягали всѣ силы, чтобы выстроить побольше этихъ путей, и успѣхи, достигнутые въ этомъ отношенiи, заслуживаютъ удивленiя. Приводимыя ниже цифры показываютъ развитiе желѣзныхъ дорогъ въ главнѣйшихъ западно - европейскнхъ государствахъ и въ Сѣверо - Американскнхъ Соединенныхъ Штатахъ, начиная съ 1840 по 1899 годъ.

Протяженiе сѣти желѣзныхъ дорогъ (въ верстахъ).

|                                   | 1840 г. | 1899 г.                 |
|-----------------------------------|---------|-------------------------|
| Германiя .....                    | 439     | 47,000                  |
| Францiя .....                     | 400     | 39,280                  |
| Великобританiя съ Ирландiей ..... | 1,264   | 32,600                  |
| Австро-Венгрiя .....              | 445     | 31,180                  |
| Сѣв.-Ам. Соединенные Штаты .....  | 5,007   | (по 1898 г.)<br>278,370 |

Соотвѣтственнымъ образомъ шло развитiе желѣзныхъ дорогъ и въ другихъ государствахъ, хотя, конечно, не съ такою быстрою и напряженностью. Азiя, Африка и Австралиа не остались чуждыми общему движенiю: желѣзныя дороги получили и здѣсь широкое распространенiе, въ особенности въ послѣднiя десятилѣтiя. Въ настоящее время рельсовая сѣть всѣхъ странъ въ совокупности имѣетъ общее протяженiе свыше 700 тысячъ верстъ (т.-е. въ 18 слишкомъ разъ длиннѣе экватора) и представляетъ цѣнность не менѣе 70 миллиардовъ рублей. Насколько колоссальной представляется работа желѣзныхъ дорогъ, можно судить по тому, напри- мѣръ, что въ однихъ только Соединенныхъ Штатахъ перевозка пассажировъ достигла за послѣднее время свыше 500 миллионъ человекъ, а грузовъ — 46 миллиардовъ пудовъ въ годъ.

Въ частности Россiя не составила исключенiя въ дѣлѣ развитiя желѣзнодорожной сѣти и достигла въ этомъ отношенiи большихъ успѣховъ. Первая желѣзнодорожная линiя — отъ Петербурга до Царскаго Села — разрѣшена была еще въ 1835 году, т.-е. въ то время, когда это дѣло было совершенно новымъ; затѣмъ

въ 1839 году послѣдовало разрѣшеніе на постройку дороги отъ Варшавы до Вѣны. Это были первыя попытки, при которыхъ имѣлись въ виду скорѣе удобства проѣзда пассажировъ, нежели экономическія нужды государства. Первою линіею, имѣвшею значеніе именно съ экономической точки зрѣнія, явилась линія между Петербургомъ и Москвою, названная Николаевскою въ честь Монарха, гениально прозрѣвшаго, великое значеніе желѣзныхъ дорогъ тогда, когда въ этомъ сомнѣвались самые выдающіеся изъ современниковъ. Николаевская желѣзная дорога, оконченная постройкою въ 1851 году, была первымъ звеномъ въ цѣлой сѣти дорогъ, которыя должны были связать главнѣйшіе районы Имперіи. Затѣмъ желѣзнодорожное дѣло развивалось у насъ очень быстро. Общее протяженіе желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи составляло въ 1860 году 1,488 верстъ, въ 1880 г. — 21,885 верстъ, въ 1890 году — 29,376 верстъ, а къ концу 1900 года составить 51,432 версты, въ томъ числѣ 2,508 верстъ въ Финляндіи и 7,409 верстъ въ Азіатской Россіи.

Въ предѣлахъ Азіатской Россіи сооруженіе желѣзныхъ дорогъ началось еще въ 70-хъ годахъ, но особеннаго развитія достигло въ послѣднее десятилѣтіе XIX вѣка. Въ ближайшемъ будущемъ, съ окончаніемъ сооружаемыхъ нынѣ линій магистрального типа, протяженіе желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Россіи превзойдетъ 10.000 верстъ.

Кромѣ магистральныхъ дорогъ, въ выше показанные итоги желѣзнодорожной сѣти Имперіи вошли также дороги второстепеннаго значенія, дороги узкоколейныя и подъѣздные пути, которые въ скоромъ времени, когда будутъ закончены уже разрѣшенные линіи, составятъ протяженіе около 3.000 верстъ.

Для характеристики работы русскихъ желѣзныхъ дорогъ можно указать на то, что перевозка пассажировъ по всей сѣти Имперіи достигаетъ 95 милліоновъ человекъ, а перевозка грузовъ — 7 слишкомъ милліардовъ пудовъ въ годъ, причемъ для этой послѣдней перевозки дѣлается до 1.800 милліардовъ пудо-верстъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что одновременно съ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ повсюду, не исключая и Россіи, получили широкое развитіе конно-желѣзныя дороги и такъ называемые трамваи (tram-way), т.-е. желѣзныя дороги съ паровымъ двигателемъ малаго размѣра, который не можетъ передвигать большихъ тяжестей. Въ послѣднее время начинаетъ примѣняться новый типъ желѣзныхъ дорогъ съ электрическимъ двигателемъ. Такія дороги представляютъ собою весьма удобное средство сообщенія въ тѣхъ

случаяхъ, гдѣ не требуется ни большой скорости, ни передвиженія большихъ тяжестей, а важна лишь дешевизна перевозки; поэтому онѣ получили примѣненіе въ крупныхъ городахъ и торгово-промышленныхъ центрахъ, въ которыхъ сосредоточивается большое население. Нѣтъ сомнѣнія, что эти дороги приносятъ въ городахъ большую пользу, но по своему значенію онѣ не могутъ быть сравниваемы съ желѣзными дорогами магистральнаго типа. Впрочемъ, техника электрическаго дѣла далеко еще не сказала послѣдняго слова, и, несомнѣнно, въ будущемъ окажется возможнымъ примѣнить къ перевозкѣ тяжестей электрическую силу въ такой же мѣрѣ, въ какой примѣняется нынѣ сила пара. Если вмѣстѣ съ тѣмъ удастся достигнуть дальнѣйшаго удешевленія перевозки, то это будетъ огромнымъ приобретеніемъ для человѣчества.

Возвращаясь къ вопросу о желѣзныхъ дорогахъ магистральнаго типа, мы видимъ, что онѣ достигли за 60 лѣтъ необыкновеннаго развитія. Это объясняется тѣмъ, что ни одно изъ извѣстныхъ прежде средствъ сообщенія не оказывало такого вліянія на народное хозяйство, какое оказали именно желѣзныя дороги, благодаря своимъ совершенно исключительнымъ свойствамъ. Желѣзныя дороги въ нынѣшнемъ своемъ видѣ, какъ сочетаніе прочнаго рельсоваго пути, сильнаго двигателя и подвижнаго состава большой подъемной силы, представляютъ цѣлый рядъ особенностей.

На первомъ планѣ стоитъ *быстрота движенія*, которая сокращаетъ самыя большія разстоянія и какъ бы обближаетъ отдаленныя мѣстности между собою. Движеніе по самымъ лучшимъ гужевымъ путямъ можетъ совершаться со скоростью 12—15 верстъ въ часъ, а передвиженіе грузовъ происходитъ, конечно, гораздо медленнѣе; паровозъ же съ курьерскимъ поѣздомъ развиваетъ скорость въ 45—50 верстъ въ часъ, и, если нужно, скорость можетъ быть доведена до 100 и болѣе верстъ; грузы же передвигаются по 300—400 верстъ въ сутки. Во-вторыхъ, движеніе по желѣзнымъ дорогамъ можетъ совершаться *безъ всякаго перерыва*. Въ то время какъ водные и гужевые пути подвержены вліянію климатическихъ условій и въ зависимости отъ нихъ либо становятся вовсе непригодными для движенія, либо портятся настолько, что движеніе сильно затрудняется, желѣзныя дороги могутъ работать непрерывно въ теченіе круглаго года. Единственное препятствіе для движенія въ зимнее время — снѣжные заносы — успѣшно устраняется системой загражденій и посадокъ деревьевъ по обѣимъ сторонамъ пути. Въ-третьихъ, двигательная сила работаетъ на желѣзныхъ дорогахъ съ механическою точностью, что даетъ возможность заранѣе рас-

столько, сколько не содержит никакая другая отрасль промышленности. Затѣмъ, подвижной составъ желѣзнодорожной сѣти Имперіи состоитъ изъ 270 тысячъ вагоновъ и 11.500 паровозовъ, а такъ какъ въ послѣдніе годы постройка новаго подвижнаго состава и ремонтъ стараго производятся исключительно на отечественныхъ заводахъ, то понятно, въ какой мѣрѣ это способствуетъ развитію заводской дѣятельности въ государствѣ.

Наконецъ, кромѣ экономическаго значенія, желѣзныя дороги имѣютъ большое культурное значеніе. Прежде всего въ этомъ отношеніи важна перевозка пассажировъ. Девяносто пять милліоновъ пассажировъ, перевозимыхъ ежегодно желѣзными дорогами въ Россіи, свидѣтельствуютъ несомнѣнно о развивающейся въ народѣ потребности въ общеніи. Едва-ли можно отрицать, что каждая поѣздка изъ глуши деревень и селъ въ крупныя центры и наоборотъ—изъ этихъ послѣднихъ пунктовъ въ деревни — способствуетъ взаимному общенію разныхъ общественныхъ классовъ, которое полезно именно въ культурномъ отношеніи. Кромѣ того, желѣзныя дороги ускореннымъ движеніемъ развиваютъ почтовую корреспонденцію до такихъ размѣровъ, о которыхъ не могло быть прежде и рѣчи. Затѣмъ желѣзныя дороги, привлекая къ себѣ на работу сотни тысячъ людей, съ одной стороны, требуютъ отъ нихъ подготовки, начиная съ высшаго техническаго и общаго образованія и кончая хотя бы простою грамотностью, а съ другой—и сами оказываютъ цивилизующее вліяніе, какъ школа теоретическая и практическая, при чемъ не столько сама желѣзная дорога приспособляется къ мѣстнымъ условіямъ, сколько эти послѣднія примѣняются къ ея потребностямъ. Желѣзная дорога является какъ бы ферментомъ, вызывающимъ въ населеніи культурное броженіе, и если бы даже она встрѣтила на пути своемъ совершенно дикое населеніе, то въ короткій срокъ цивилизовала бы его до необходимаго ей уровня.

Слѣдуетъ прибавить, что въ Россіи вліяніе желѣзныхъ дорогъ должно быть еще больше, нежели въ западно-европейскихъ государствахъ, вслѣдствіе особенностей самой страны. Во-первыхъ, при обширности территоріи Россіи, сближеніе районовъ имѣетъ здѣсь болѣе важное значеніе, чѣмъ въ другихъ государствахъ, гдѣ разстоянія вообще не столь значительны. Во-вторыхъ, желѣзныя дороги на западѣ Европы явились на смѣну вполне благоустроенныхъ гужевыхъ путей, которые при благопріятныхъ климатическихъ условіяхъ въ достаточной степени удовлетворяли экономическимъ нуждамъ, тогда какъ въ Россіи искусственныхъ путей сообщенія ко времени открытія дорогъ было крайне недостаточно, а слѣдовательно,

переходъ къ усовершенствованнымъ путямъ сообщенія явился особенно рѣзкимъ. Наконецъ, Россія, въ силу историческихъ судебъ, будучи долгое время обречена выдерживать на себѣ стремительный натискъ восточныхъ народовъ, ко времени открытiя желѣзныхъ дорогъ отстала въ культурномъ отношенiи отъ своихъ западныхъ сосѣдей, и поэтому влiяние дорогъ должно было сказаться замѣтнѣе и плодотворнѣе здѣсь, чѣмъ на Западѣ.

Однако, на первыхъ порахъ во многихъ странахъ, въ томъ числѣ и въ Россiи, дѣйствительность не вполне оправдала возлагавшіяся на желѣзныя дороги надежды. Зависѣло это исключительно отъ того, что сначала по новизнѣ дѣла не умѣли организовать на правильныхъ и цѣлесообразныхъ началахъ сооруженіе и эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ.

Такъ, въ Англіи, гдѣ прежде всего стали сооружаться желѣзныя дороги, правительство не обратило вовсе вниманiя на особенности, представляемыя этими дорогами. Какъ въ шрежнее время перевозка грузовъ была дѣломъ частной предпримчивости, такъ и передвиженіе ихъ по новому способу было предоставлено частнымъ лицамъ и учрежденiямъ, и на открытiе каждой новой дороги требовалось лишь разрѣшеніе парламента. Недостатка въ предпримчивости не было, и концессіи на желѣзныя дороги раздавались во множествѣ. Конкуренція между предпринимателями привела къ подкушамъ парламентскихъ дѣятелей, такъ что самымъ крупнымъ расходомъ по постройкѣ дороги считались такъ называвшіяся „парламентскія издержки“. Желѣзнодорожныхъ обществъ вскорѣ возникло до двухсотъ, при чемъ линіи ихъ большею частью конкурировали между собою, а вслѣдствіе этого началось необузданное соперничество тарифами. Ошибочно думать, что конкуренція между желѣзными дорогами всегда полезна для населенiя. Такъ какъ она неминуемо ведетъ къ пониженію дохода предпріятiя, то, для компенсаціи, тарифы повышаются насколько возможно въ тѣхъ пунктахъ, для которыхъ конкуренціи не существуетъ. То же самое обнаружилось и въ Англіи. Тарифы для перевозки между конечными станціями, для которыхъ преимущественно опасна конкуренція, понижались до минимума, тогда какъ для промежуточныхъ пунктовъ они повышались до максимума. Такая система тарификаціи, или правильнѣе такой произволъ въ эксплуатациіи желѣзныхъ дорогъ вскорѣ далъ себя почувствовать вредными послѣдствiями для торговли и промышленности, и желѣзныя дороги вызвали въ обществѣ негодованіе. Правительство вынуждено было вмѣшаться въ желѣзнодорожное дѣло и законодательными актами ограничивать права желѣзнодорожныхъ

обществъ. Но такъ какъ эти ограниченія касались не существенныхъ сторонъ дѣла, то они не могли устранить неурядиць. Нѣкоторый порядокъ внесенъ былъ въ желѣзнодорожное дѣло тогда, когда, убѣдившись на опытѣ, что конкуренція вредна прежде всего для самихъ дорогъ, общества стали входить между собою въ соглашенія, и въ концѣ концовъ, масса мелкихъ обществъ слились и образовали семь крупныхъ акціонерныхъ компаній, которыя, такъ сказать, раздѣлили между собою страну. Жалобы на тарифы и послѣ этого не прекращались, и въ 1888 году правительство издало законъ объ учрежденіи особаго органа для надзора за тарифной политикой желѣзныхъ дорогъ; но сколько-нибудь серьезныхъ результатовъ отъ этого не получено. И до сихъ поръ въ Англии сооруженіе и эксплуатація желѣзныхъ дорогъ остаются дѣломъ частной инициативы.

Совершенно то же явленіе повторилось въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, съ тою лишь разницею, что всѣ увлеченія и неправильности, допущенныя въ Англии, обнаружались здѣсь въ болѣе сильной степени. Конкуренція между желѣзнодорожными обществами въ Штатахъ дошла до настоящихъ „тарифныхъ войнъ“, отъ которыхъ разорялись и сами дороги, и входившія въ районъ ихъ отрасли промышленности. Здѣсь также государственная власть не разъ дѣлала попытки упорядочить это дѣло, назначались правительственныя комиссіи, издавались законодательные акты, но, въ концѣ концовъ, особеннаго успѣха не достигнуто.

Полную противоположность этой системѣ представляетъ система сооруженія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, принятая въ Бельгійи и Пруссіи. Бельгійское правительство съ самаго начала сосредоточило желѣзнодорожное дѣло въ своихъ рукахъ, само строило дороги и управляло движеніемъ по нимъ. Впослѣдствіи, въ виду недостатка средствъ, сдѣлана была попытка привлечь къ дѣлу частныхъ предпринимателей, но оказалось, что между частными и казенными дорогами возгорѣлась конкуренція. Чтобы положить конецъ злу, правительство начало выкупать частныя линіи, и въ настоящее время ихъ остается уже не много. Приблизительно то же происходило въ Пруссіи, только въ болѣе крупныхъ размѣрахъ. Первые линіи были построены на средства казны, но затѣмъ стали привлекаться и частныя капиталы, а когда участіе частныхъ предпринимателей стало сказываться дурными послѣдствіями, правительство рѣшило выкупить ихъ дороги. Въ теченіе 80-хъ годовъ выкупъ былъ сдѣланъ въ обширныхъ размѣрахъ, такъ что въ эксплуатаціи акціонерныхъ обществъ осталось не болѣе 7%—8% всей сѣти.

Въ остальныхъ государствахъ Западной Европы примѣнялась съ нѣкоторыми измѣненіями то одна, то другая система веденія желѣзнодорожнаго дѣла.

Что касается Россіи, то здѣсь примѣнена была особая система, заимствованная изъ Франціи. Правительство съ самаго начала не хотѣло выпускать желѣзнодорожнаго дѣла изъ своихъ рукъ, но въ то же время, желая привлечь къ участию частныхъ предпринимателей, стало выдавать имъ концессіи на постройку и эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ на льготныхъ условіяхъ. Главное основаніе всѣхъ выданныхъ въ первое время концессій состояло въ томъ, что казна гарантировала предпринимателямъ чистый доходъ въ размѣрѣ 5% на затраченный капиталъ, который составлялся изъ акцій (въ небольшой части) и облигацій, причемъ нерѣдко, за невозможностью размѣстить облигаціи въ частныя руки, правительство оставляло ихъ за собою. Такимъ образомъ, фактически желѣзныя дороги строились на государственныя средства или на средства, гарантированныя государствомъ, которое изъ-за этого вошло въ громадныя долги, управленіе же всѣмъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ отдано было частнымъ предпринимателямъ почти въ безконтрольное вѣдѣніе. Эта система имѣла двойную невыгоду. Съ одной стороны, весь рискъ предпріятій, которыя въ первое время должны были давать значительныя убытки, несло государство, а съ другой— страна подвергалась всѣмъ послѣдствіямъ хозяйничанья на дорогахъ частныхъ предпринимателей. Россія была какъ-бы раздѣлена между многими желѣзнодорожными обществами, самостоятельныя дѣйствія которыхъ угнетали экономическую жизнь страны. Тарифы не публиковались или публиковались несвоевременно, число тарифныхъ изданій было такъ велико, что никто ихъ въ точности не зналъ, и слѣдить за ними и составлять правильные коммерческіе расчеты не было возможности. При этомъ потери казны на приплатахъ обществамъ по гарантіи ихъ доходовъ достигали 60 милліоновъ рублей въ годъ.

Такое положеніе не могло долго быть терпимо, тѣмъ болѣе что затрата вполне частныхъ капиталовъ на желѣзныя дороги была ничтожна (едва 5% всей суммы), и переворотъ въ желѣзнодорожной политикѣ государства не замедлил совершиться. Въ 1887 году издано было Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта о томъ, что правительству принадлежитъ руководительство дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ въ сферѣ тарифовъ; въ слѣдующемъ году послѣдовало Высочайшее повелѣніе, чтобы тарифное дѣло желѣзныхъ дорогъ было всецѣло передано въ Министерство Финан-

совъ, и, наконецъ, въ 1889 году опубликовано положеніе о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ. Въ основѣ этого мѣропріятія лежала одна важная и плодотворная мысль, а именно, что при составленіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ должны быть ограждены отъ ущерба интересы торговли, промышленности, населенія и казны. Вмѣстѣ съ тѣмъ правительство начало выкупать частныя желѣзныя дороги, отчасти пользуясь наступленіемъ срока выкупа, отчасти по спеціальному соглашенію съ акціонерами, а тѣ общества, которыя остались при своихъ линіяхъ, согласились внести въ уставы существенныя измѣненія въ пользу казны. Новая желѣзнодорожная политика въ теченіе послѣдняго десятилѣтія проводится столь рѣшительно и неуклонно, что въ настоящее время около 70% сѣти магистральныхъ желѣзныхъ дорогъ находится непосредственно въ рукахъ казны, а надъ остальными дорогами, принадлежащими акціонернымъ обществамъ, правительство имѣетъ постоянный надзоръ какъ въ тарифномъ, такъ и въ финансовомъ отношеніи. И вся сѣть не только не требуетъ отъ казны никакихъ жертвъ, но въ послѣдніе три года приноситъ чистую прибыль.

Шестидесятилѣтній опытъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ за границей и у насъ даетъ достаточно указаній, чтобы отвѣтить на вопросъ о томъ, какъ лучше вести желѣзнодорожное дѣло—непосредственно-ли правительственнымъ управленіемъ или же чрезъ посредство частныхъ предпринимателей. Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, какъ мы видѣли, сосредоточивается и перекрепляется такая масса разнообразныхъ и важныхъ интересовъ, что оставлять дороги въ безконтрольномъ вѣдѣніи частныхъ предпринимателей представляется крайне рискованнымъ. Частное предпріятіе имѣетъ свои собственныя задачи и интересы, и слѣдовательно, въ лучшемъ случаѣ, при совершенно правильномъ веденіи частнаго дѣла, интересы населенія, а тѣмъ болѣе интересы общегосударственныя, могутъ отойти на второй планъ. Поэтому управленіе желѣзными дорогами непосредственно правительственной властью является формою, наиболѣе обезпечивающею удовлетвореніе дорогами ихъ назначенія. Однако, нельзя не видѣть, что эта форма, при всѣхъ ея преимуществахъ, имѣетъ и свои недостатки. Желѣзныя дороги, особенно въ Россіи, должны нерѣдко выходить изъ границъ чисто перевозочнаго предпріятія и отвѣчать различнымъ потребностямъ населенія, какъ, напримѣръ, устройствомъ элеваторовъ, оборудованіемъ пристаней, организаціею ссудныхъ и другихъ побочныхъ операцій и т. п. На всѣ такія потребности частная предпримчивость способна

отзываться гораздо скорѣе, чѣмъ казенное управленіе, по необходимости стѣсненное многими формальностями,

Мудрую политикою въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ нужно признать ту, которая соединяетъ казенное управленіе съ частнымъ, но то и другое въ мѣру необходимости и полезности въ данное время. Угадать эту мѣру, можетъ быть, не легко, но зато такое сочетаніе даетъ наилучшіе плоды.

Разсмотримъ теперь, какъ организуется управленіе столь сложнымъ дѣломъ, какимъ представляется желѣзная дорога. Путемъ долгаго опыта выработались опредѣленныя формы для эксплуатаціи желѣзной дороги акціонернымъ обществомъ. Въ главныххъ чертахъ онѣ состоятъ въ слѣдующемъ.

Управленіе дороги раздѣляется на *мѣстное* и *центральное*. Мѣстное управленіе, непосредственно завѣдывающее дорогою, помѣщается обыкновенно въ наиболѣе крупномъ изъ тѣхъ пунктовъ, черезъ которые дорога проходитъ. Управленіе дорогою, во всемъ его объемѣ, вѣряется одному лицу—*управляющему дорогою* (у насъ на казенныхъ дорогахъ онъ называется начальникомъ дороги), который и является отвѣтственнымъ за все управленіе дороги. Для завѣдыванія главными элементами дороги—*путемъ, подвижнымъ составомъ и порядкомъ движенія*, имѣется три главныххъ отдѣла управленія, которые принято называть службами, а именно: 1) *служба ремонта пути и зданий*, 2) *служба тяги и подвижного состава* и 3) *служба движенія и телеграфа*.

Первая изъ этихъ службъ несетъ отвѣтственность за состояніе рельсоваго пути и всѣхъ искусственныхъ сооружений, на немъ находящихся. Надзоръ за путемъ требуетъ довольно сложной организаціи. Вся дорота раздѣляется на участки пути, и надъ каждымъ участкомъ поставленъ начальникъ; въ завѣдываніи начальникавъ находятся дорожные мастера, дорожная стража и рабочіе. Кромѣ надзора за состояніемъ пути и ремонта его, та же служба завѣдываетъ работами, которыя производятся на дорогѣ, будутъ-ли то работы по усиленію дороги, или капитальный ремонтъ искусственныхъ сооружений и зданий, или же текуція мелкія исправленія ихъ.

Въ завѣдываніи службы тяги и подвижного состава находятся прежде всего паровозы и вагоны, т.-е. наблюденіе за подвижнымъ составомъ и ремонтъ его. Затѣмъ эта служба вѣдаетъ подвижной составъ во время движенія, а потому ей подчинены всѣ агенты дороги по тягѣ, т.-е. машинисты, ихъ помощники, кочегары, смазчики и т. д. Наконецъ, въ ея же вѣдѣніи находятся всѣ мастерскія, а также паровозныя и вагонныя зданія. Въ отношеніи тяги дорога

также раздѣляется на участки, во главѣ которыхъ стоятъ начальники; имъ подчинены всѣ остальные агенты участковъ тяги.

Служба движенія и телеграфа (въ послѣднее время и телефона) наблюдаетъ за порядкомъ движенія. Соотвѣтственно этому, она составляетъ графики (т.-е. росписанія) движенія поѣздовъ и завѣдываетъ всей станціонной службой (начальники станцій, телеграфисты и шр.) и службой поѣздовъ (кондукторскими бригадами). Въ отношеніи движенія дорога также раздѣляется на участки, во главѣ которыхъ стоятъ начальники отдѣленій по движенію. Главная задача этой службы, кромѣ наблюденія за порядкомъ движенія, заключается въ томъ, чтобы наличный подвижной составъ распределенъ былъ, по станціямъ, по возможности соразмѣрно требованіямъ движенія и былъ, такимъ образомъ, наиболѣе утилизированъ.

Кромѣ этихъ службъ, управленіе дороги состоитъ изъ ряда второстепенныхъ отдѣловъ, которые принято называть *частями*. Такія части бывають слѣдующія: 1) *хозяйственная* или *матеріальная часть*, которая завѣдываетъ приобрѣтеніемъ всѣхъ матеріаловъ, потребныхъ для дороги, выдачей этихъ матеріаловъ по требованіямъ отдѣльныхъ службъ и храненіемъ всѣхъ вообще запасовъ дороги; 2) *коммерческая часть*, имѣющая своей задачей изученіе района дороги въ экономическомъ отношеніи, съ цѣлью возможно лучшаго удовлетворенія мѣстныхъ потребностей (составленіе проектовъ новыхъ тарифовъ, улучшеніе условій перевозки и т. п.); 3) *счетоводная часть* или *главная бухгалтерія*, которая завѣдываетъ всѣмъ счетоводствомъ дороги, т.-е. съ одной стороны — веденіемъ баланса дороги, а съ другой — учетомъ расходовъ всѣхъ службъ и частей для составленія годового отчета и смѣты на будущій эксплуатаціонный періодъ; 4) *контроль сборовъ*, занимающійся счетомъ доходовъ дороги, главнымъ образомъ, провѣркой кассировъ и товарныхъ таксировщиковъ; 5) *медицинская часть*, на которую возложено наблюденіе за состояніемъ всѣхъ зданій въ санитарномъ отношеніи и безвозмездное леченіе заболѣвшихъ служащихъ дороги, и 6) *юрисконсультская часть*, которая даетъ заключеніе по всѣмъ предъявляемымъ къ дорогѣ претензіямъ и ведетъ тяжбыныя дѣла дороги въ судебныхъ мѣстахъ.

Центральное управленіе — такъ называемое *правленіе* или *советъ управленія* — для удобства сношенія съ правительственными учрежденіями помѣщается обыкновенно въ столицѣ. Правленію принадлежитъ общее руководительство всѣми дѣйствіями мѣстнаго управленія, назначеніе высшихъ служащихъ, утвержденіе инструкцій и правилъ внутренняго распорядка всѣхъ службъ и частей

управления, рассмотрѣніе проектовъ строительныхъ работъ, утвержденіе договоровъ и расчетовъ съ другими дорогами и съ поставщиками и подрядчиками дороги, представленіе смѣтъ, отчетовъ и докладовъ по главнымъ хозяйственнымъ и финансовымъ вопросамъ общему собранію акціонеровъ и т. п. Надъ правленіемъ стоитъ *общее собраніе акціонеровъ*, которое фактически является собственникомъ дороги; оно выбираетъ правленіе въ составѣ 3—5 лицъ изъ среды акціонеровъ и рѣшаетъ всѣ тѣ вопросы, которые выходятъ за предѣлы компетенціи правленія.

Такова организація управления желѣзными дорогами въ томъ случаѣ, когда эксплуатація ихъ производится акціонерными обществами. Въ Россіи при тѣхъ обязательныхъ отношеніяхъ, въ которыхъ желѣзнодорожныя общества стоятъ къ правительству, въ эту организацію введены нѣкоторые измѣненія, имѣющія въ виду отраженіе интересовъ казны; именно, въ составъ правленій нерѣдко назначаются директора отъ правительства, а эксплуатаціонные отчеты, утвержденные общимъ собраніемъ, поступаютъ на ревизію Государственного контроля.

По примѣру частныхъ дорогъ организована и эксплуатація казенныхъ дорогъ, конечно, съ соответственными измѣненіями въ зависимости отъ организаціи министерствъ. Такъ, во-первыхъ, вся дѣятельность мѣстнаго управленія подчинена фактическому контролю. Для этого на каждой казенной дорогѣ учрежденъ, такъ называемый, *мѣстный контроль*, который имѣетъ на дорогѣ своихъ агентовъ для провѣрки на мѣстѣ всѣхъ безъ исключенія дѣйствій управленія. Всѣ денежные ассигновки мѣстнаго управленія должны быть разрѣшены мѣстнымъ контролемъ, иначе по нимъ не могутъ быть произведены выдачи денегъ. Если же въ экстренныхъ случаяхъ такія выдачи производятся, то подъ условіемъ, что впоследствии на управленіе можетъ быть сдѣланъ начетъ. Второе измѣненіе, менѣе важное, состоитъ въ томъ, что всѣ функціи, выполняемыя на частныхъ дорогахъ контролемъ сборовъ, подчиненнымъ мѣстному управленію, на казенныхъ дорогахъ возложены на мѣстный контроль. Затѣмъ измѣненія касаются центральнаго управленія. Примѣнительно къ дѣятельности правленій и общихъ собраній акціонеровъ, на казенныхъ дорогахъ, послѣ нѣсколькихъ опытовъ, рѣшено образовать при начальникѣ дороги подъ его предсѣдательствомъ, *советы управленій*, которымъ предоставлено рѣшать, за немногими исключеніями, всѣ счетные, хозяйственные, коммерческіе и финансовыя вопросы. Обязанность общихъ собраній акціонеровъ исполняетъ центральное управленіе желѣзныхъ дорогъ; оно рѣшаетъ тѣ вопросы, которые превышаютъ предѣлы компетенціи мѣстныхъ совѣтовъ.

Подчиненіе дѣятельности частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ правительственному надзору вытекаетъ изъ государственной потребности обезпечить, во-первыхъ, безопасность и исправность движенія, во-вторыхъ, правильную тарификацію и, въ-третьихъ, точное раздѣленіе того, что составляетъ достояніе казны. Соотвѣтственно этому и надзоръ правительства сосредоточивается въ трехъ вѣдомствахъ. Министерство путей сообщенія наблюдаетъ за тѣмъ, чтобы постройка желѣзныхъ дорогъ производилась по правиламъ технического искусства, а эксплуатація ихъ была согласна съ установленными правилами; Министерство финансовъ, которое вѣдаетъ также интересы торговли и промышленности, наблюдаетъ за тѣмъ, чтобы новыя дороги строились по направленіямъ, наиболѣе соотвѣтствующимъ экономическимъ потребностямъ, чтобы тарифы открытыхъ дорогъ не нарушали интересовъ торговли, промышленности, населенія и казны и чтобы дороги выполняли свои финансовыя обязательства относительно казны; наконецъ, Государственный контроль наблюдаетъ за тѣмъ, чтобы при постройкѣ дорогъ всѣ назначенные для того капиталы были дѣйствительно употреблены въ дѣло, а отчеты по эксплуатаціи отражали истинное положеніе дѣла. Затѣмъ внѣ указанной сферы, подлежащей надзору со стороны того или другого изъ трехъ вѣдомствъ, желѣзнодорожныя общества дѣйствуютъ самостоятельно и могутъ по собственной инициативѣ принимать мѣры съ цѣлью извлеченія изъ дѣла наибольшихъ выгодъ.

Казенныя желѣзныя дороги находятся въ непосредственномъ управленіи правительства, откуда вытекаетъ двойственное отношеніе къ нимъ правительственныхъ учреждений. Съ одной стороны, наблюденіе, которое правительство имѣетъ за частными дорогами въ отношеніи безопасности движенія, цѣлесообразной тарификаціи и правильной отчетности, должно распространяться и на дороги казенныя, а съ другой стороны, необходимо такое правительственное учрежденіе, которое производило бы эксплуатацію казенныхъ дорогъ на тѣхъ же приблизительно началахъ, на какихъ производится эксплуатація частныхъ дорогъ.

Въ этихъ видахъ въ Министерствѣ путей сообщенія образовано *Управленіе желѣзныхъ дорогъ*, въ которомъ сосредоточено высшее завѣдываніе эксплуатаціей казенныхъ дорогъ, а также надзоръ за частными дорогами. Кромѣ того, въ составѣ того же Министерства учреждено особое *Управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ*, которому, равнымъ образомъ, подчинены всѣ дороги, какъ казенныя, такъ и частныя.

Надо добавить, что нѣкоторое участіе въ эксплуатаціи желѣз-

ныхъ дорогъ принимаютъ также и Министерства военное и внутреннихъ дѣлъ. Желѣзныя дороги, кромѣ экономическаго и культурнаго значенія, имѣютъ и стратегическое значеніе, однѣ — большее, другія — меньшее. Для извлеченія изъ дорогъ тѣхъ выгодъ, которыя онѣ могутъ дать въ стратегическомъ отношеніи, военное вѣдомство должно имѣть специальныхъ агентовъ на дорогахъ съ опредѣленными правами и обязанностями. Отсюда вытекаетъ необходимость надзора надъ желѣзными дорогами со стороны военного вѣдомства для обезпеченія правильной перевозки войскъ и воинскихъ грузовъ. Надзоръ этотъ одинаково распространяется какъ на частныя, такъ и на казенныя дороги. Точно такъ же всѣ желѣзныя дороги находятся подъ надзоромъ Министерства внутреннихъ дѣлъ въ отношеніи полицейскомъ. Желѣзнодорожная полиція организована изъ жандармскихъ чиновъ, при чемъ для достиженія наибольшей полицейской безопасности желѣзныя дороги обязаны исполнять различныя предписанія и распоряженія уполномоченныхъ для этого жандармскихъ чиновъ. Къ вѣдѣнію Министерства внутреннихъ дѣлъ отнесены сверхъ того всѣ желѣзныя дороги съ живымъ двигателемъ.