



ДОКЛАДЪ

Г. МИНИСТРУ ФИНАНСОВЪ

Начальника Бухгалтерскаго Отдѣла Департамента
Государственнаго Казначейства Дементьева
по командировкѣ на Полѣсскія, Юго - Западные,
Екатерининскую и Южныя желѣзныя дороги.

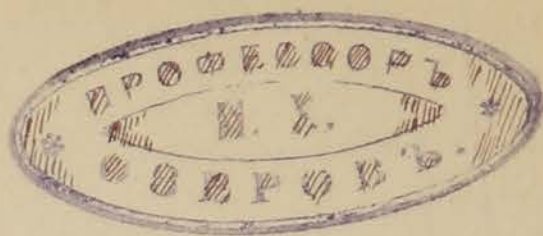


С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія В. О. Киршбаума, д. М-ва Финансовъ, на Дворц. площ.
1909.

5
63

Библиотека ГИФ СССР
Продано 1 1932 г.



385.
Д.-63.

Л. V 148

ДОКЛАДЪ

Г. МИНИСТРУ ФИНАНСОВЪ

Начальника Бухгалтерскаго Отдѣла Департамента
Государственнаго Казначейства Дементьева
по командировкѣ на Полѣвскія, Юго - Западныя,
Екатерининскую и Южныя желѣзныя дороги.

26050

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія В. О. Киршбаума, д. М-ва Финансовъ, на Дворц. площ.
1909.

K

56378

56378

— /

Ваше Высокопревосходительство, по соглашенію съ бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія, поручили мнѣ отправиться на Полѣсскія, Юго-Западныя, Екатерининскую и Южныя желѣзныя дороги съ цѣлью детальнаго ознакомленія съ порядкомъ распределенія станціонныхъ сборовъ и обращенія ихъ въ подлежащіе источники, а также и съ производствомъ расходовъ какъ изъ сборовъ, такъ и за счетъ смѣтныхъ назначеній. Въ связи съ этими задачами, мнѣ предстояло ознакомиться съ счетоводствомъ и отчетностью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и рассмотреть вопросъ о періодическихъ свѣдѣніяхъ, которыя могъ бы Департаментъ Государственнаго Казначейства получать при посредствѣ членовъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, сообразуясь съ основаніями желѣзнодорожнаго счетоводства.

Эта командировка вызвана необходимостью урегулировать вопросъ объ обращеніи въ казну полностью причитающихся ей доходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также недостаточностью данныхъ, оправдывающихъ требованія дополнительныхъ кредитовъ на эксплуатацію казенныхъ дорогъ, и потребностью для Министерства Финансовъ, обязаннаго высказываться по существу этихъ требованій, организовать періодическое полученіе матеріала, освѣщающаго положеніе финансоваго хозяйства казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы, имѣя эти матеріалы, Министерство могло составлять правильное представленіе о причинахъ, вызывающихъ недостаточность ассигнованныхъ по смѣтамъ кредитовъ и о размѣрахъ дѣйствительныхъ потребностей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, заданія командировки предопредѣлялись исключительно интересами государственнаго казначейства.

Съ первыхъ же шаговъ работы стало очевиднымъ, что изученіемъ, такъ сказать, только механической стороны дѣла, т. е. способовъ и приемовъ распредѣленія желѣзнодорожныхъ сборовъ по источникамъ, производства расходовъ изъ открываемыхъ желѣзнымъ дорогамъ кредитовъ и затѣмъ проведенія тѣхъ и другихъ по счетамъ и отчетности и т. п., нельзя ограничиться и что не бесполезно, хотя бы вкратцѣ, коснуться и другихъ сторонъ дѣла, имѣющихъ то или иное отношеніе къ выручкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и къ издержкамъ по эксплуатаціи ихъ. Обстоятельства, которыхъ приходится касаться въ настоящемъ докладѣ, правда не новы; многія изъ нихъ были предметомъ переписки между вѣдомствами и не разъ обсуждались на желѣзнодорожныхъ сѣздахъ и въ многочисленныхъ коммисіяхъ въ теченіе послѣднихъ двухъ десятковъ лѣтъ, безъ особой, впрочемъ, пользы для дѣла. Рѣчь идетъ, главнымъ образомъ, объ осложненіяхъ, увеличивающихъ расходы казны и влекущихъ за собою массу работы въ Управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ ущербъ другимъ болѣе существеннымъ задачамъ ихъ, а также о нѣкоторыхъ другихъ обстоятельствахъ, отражающихся на результатахъ эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Остановиться на нихъ на основаніи свѣдѣній, вновь собранныхъ на мѣстѣ, я считалъ необходимымъ, въ предположеніи, что быть можетъ въ проявляющихся стремленіяхъ къ улучшенію желѣзнодорожнаго дѣла удостоятся вниманія и эти вопросы. Наконецъ, въ виду предстоящихъ преобразованій въ устройствѣ желѣзнодорожнаго управленія, я счелъ себя обязаннымъ по возможности разобратъ на мѣстѣ въ нѣкоторыхъ предположеніяхъ, задѣвающихъ государственное казначейство, и доложить по нимъ свои соображенія.

Общія свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ, движеніи и результатахъ эксплуатаціи. Предварительно считаю долгомъ представить извлеченныя изъ отчетовъ за послѣдній отчетный 1907 г. свѣдѣнія, характеризующія четыре казенныя линіи, ихъ работу, доходы и расходы.

		Полѣс- скія ж. д.	Екатери- нинская ж. д.	Южныя ж. д.	Юго- Западныя ж. д.
Эксплоатаціонная длина	<i>Версты</i>	1.359	2.759	3.063	4.012
Число станцій, платформъ и постовъ	—	127	259	324	287
Число пассажировъ	<i>Тыс. чел.</i>	1.832	5.068	9.371	11.576
На 1 версту	» »	1,3	1,8	3,1	2,9
Багажъ и грузы большой ско- рости	<i>Тыс. пуд.</i>	2.546	4.587	8.986	9.580
На 1 версту	» »	1,9	1,7	2,9	2,4
Грузы малой скорости	» »	191.967	1.467.084	1.316.099	895.424
На 1 версту	» »	141,3	531,7	429,7	223,2
Общая выручка	<i>Тыс. руб.</i>	11.211	51.524	55.963	68.028
Общій расходъ по эксплуата- ціи	» »	9.178	34.480	37.338	43.530
Чистый доходъ по эксплуата- ціи	» »	2.033	17.044	18.625	24.498
Процентное отношеніе чистаго дохода къ расходамъ по эксплуатаціи		22%	49,4%	49,9%	56%

Изъ этой таблицы усматриваются, въ самыхъ общихъ, допу- скающихъ сравненіе между собою, выводахъ, доходность четы- рехъ линій, густота пассажирскаго движенія на нихъ и товарныя перевозки въ количественномъ отношеніи. Пассажирское движе- ніе наиболѣе развито на Южныхъ дорогахъ, затѣмъ на Юго-За- падныхъ, Екатерининской и менѣе всего на Полѣсскихъ линіяхъ. Въ грузовомъ отношеніи Екатерининская линія стоитъ на пер- вомъ планѣ, за нею слѣдуютъ Южныя дороги, затѣмъ Юго-Запад- ныя и, наконецъ, Полѣсскія, на которыхъ грузовъ въ количе- ственномъ отношеніи на версту протяженія перевозится почти въ четыре раза меньше, чѣмъ на Екатерининской дорогѣ. Пре- обладающими грузами Екатерининской дороги являются массо- выя перевозки каменнаго угля и желѣзной руды. Къ массовымъ грузамъ, перевозимымъ по Южнымъ дорогамъ, присоединяются добываемая въ раіонѣ этихъ линій каменная соль и хлѣбъ. Среди разнообразныхъ грузовъ Юго-Западныхъ дорогъ перевозка хлѣба занимаетъ выдающееся мѣсто. Полѣсскія дороги характеризуются, между прочимъ, относительно крупными перевозками лѣсныхъ грузовъ. По сравненію съ остальными тремя линіями Полѣсскія дороги—наименѣе доходныя.

Счетоводство на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Распре- дѣленіе обязанностей по веденію желѣзнодорожнаго предпріятія

между различными Службами вызываетъ необходимость имѣть въ каждой Службѣ свою долю счетоводства для учета приходо- и расходовъ денежныхъ и матеріальныхъ, сообразно назначенію каждой Службы; но главныя нити счетоводства сосредоточены въ Службѣ Сборовъ и въ Главной Бухгалтеріи.

Служба Сборовъ, имѣющая своимъ прототипомъ контроли сборовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, введена на казенныхъ дорогахъ сравнительно недавно—лишь съ 1899 г., послѣ 3-лѣтняго опыта на нѣкоторыхъ линіяхъ. Къ обязанностямъ Службы Сборовъ по новому положенію, утвержденному Министромъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ 31 декабря 1907 г. относится: учетъ всѣхъ перевозокъ пассажировъ, багажа и грузовъ и повѣрка исчисления сборовъ станціями, въ томъ числѣ и полная повѣрка сборовъ по установленнымъ тарифамъ; учетъ кассовыхъ оборотовъ станцій, не исключая и Главной кассы при Управленіи дороги; наблюденіе за правильностью и своевременностью передачи сборовъ въ кассы Министерства Финансовъ; наблюденіе за поступленіемъ денегъ отъ дебиторовъ дороги; расчеты съ другими дорогами; разсмотрѣніе и разрѣшеніе претензій пассажировъ и грузохозяевъ о переборахъ и просрочкѣ въ доставкѣ грузовъ; полное счетоводство по сборамъ, по наложеннымъ платежамъ и другимъ постороннимъ суммамъ, поступающимъ въ сборы и уплачиваемымъ изъ сборовъ; составленіе годовой и періодической отчетности по сборамъ; инструктированіе станцій по совершенію всѣхъ операцій, связанныхъ со взиманіемъ сборовъ и по примѣненію относящихся къ этому дѣлу правилъ и т. п.; снабженіе станцій пассажирскими билетами, бланками накладныхъ и т. п. документовъ; веденіе коммерческой статистики; фактическая повѣрка станціонныхъ кассъ, пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, товарныхъ дворовъ и складовъ; доставленіе Государственному Контролю отчетности по сборамъ и т. д.

Возложенныя на Службу Сборовъ обязанности крайне сложны и дробны по самому существу дѣла. Ежедневно поступаетъ въ эту Службу документальная отчетность со всѣхъ станцій и тотчасъ же идетъ въ работу. Такъ, Служба Сборовъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ протяженіе въ 4012 верстъ ¹⁾, по-

¹⁾ Кромѣ вѣтвей. По свѣдѣніямъ за 1907 годъ.

лучаетъ каждый день отчетность отъ 280 станцій, а въ теченіе года учитываетъ около 12 милліоновъ пассажировъ, свыше 1 милліона единицъ перевозокъ багажа, около 4 милліоновъ единицъ перевозокъ грузовъ, около 900 тыс. случаевъ наложенія платежей, болѣе 500 тыс. квитанцій по дополнительнымъ сборамъ. Вообще же въ Службу Сборовъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ поступаетъ со станцій въ теченіе года разнаго рода документовъ и отчетовъ, требующихъ обработки, около 17 милліоновъ, не считая отобранныхъ пассажирскихъ билетовъ. По Екатерининской желѣзной дорогѣ при 2759 верстахъ протяженія и 250 станціяхъ учитывается по даннымъ за 1908 г. до 5,8 милл. пассажировъ, болѣе 400 тыс. единицъ багажа, до 3 милл. единицъ перевозокъ грузовъ, около 240 тыс. случаевъ наложенія платежей, болѣе 300 тыс. квитанцій по дополнительнымъ сборамъ и т. д. Къ этому слѣдуетъ прибавить сложныя работы по расчетамъ между желѣзными дорогами, съ военнымъ и другими вѣдомствами, статистику, претензіи по переборамъ и просрочкамъ (въ 1907 г. отработано на Юго-Западныхъ ж. д. 455 тыс. накладныхъ по претензіямъ) и др. Для выполненія этихъ работъ, требующихъ точности и умѣнія быстро справляться съ документами при послѣдовательномъ прохожденіи ихъ изъ одной счетной части въ другую, содержится въ Службѣ Сборовъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ до 900 служащихъ. На другихъ линіяхъ число агентовъ въ Службѣ Сборовъ меньше, въ зависимости отъ размѣра работы; самое незначительное—около 300 человекъ состоитъ на Полѣвскихъ дорогахъ.

Организована Служба Сборовъ цѣлесообразно и представляетъ вполнѣ законченную, правильно дѣйствующую счетную и повѣрочную часть. Порядокъ работы ея состоитъ въ томъ, что по полученіи станціонной отчетности съ документами и по повѣркѣ, всѣ ли документы доставлены, отчетность, такъ сказать, рассыпается по спеціальности отдѣльныхъ частей Службы; обработка ея проходитъ различныя стадіи, причемъ повѣряющія и учитывающія обороты по существу части Службы работаютъ независимо одна отъ другой, а затѣмъ разрозненныя работы соединяются въ суточные по всѣмъ станціямъ и мѣсячные своды въ подробной группировкѣ всѣхъ приходовъ и расходовъ по пассажирскому движенію, багажнымъ и грузовымъ перевозкамъ мѣстнаго, прямого и заграничнаго сообщеній, по отправкѣ и вы-

дачѣ грузовъ, по разнымъ сборамъ и т. д. Полученные счетными частями общіе итоги и выводы сличаются съ кассовою стороною дѣла и должны дать въ точности совпадающіе съ кассою результаты.

На Юго-Западныхъ дорогахъ провѣрка суточной отчетности и таксировка заканчиваются обыкновенно черезъ двѣ недѣли по полученіи отчетности со станцій, составленіе помѣсячныхъ сводовъ, кромѣ прямого сообщенія,—черезъ два мѣсяца послѣ отчетнаго, посылка счетовъ другимъ дорогамъ—черезъ два-три мѣсяца послѣ отчетнаго и окончательные общіе мѣсячные своды и балансы, въ зависимости отъ полученія отъ Государственнаго Банка расчетныхъ счетовъ по прямому сообщенію,—черезъ 5 мѣсяцевъ послѣ отчетнаго. Въ такіе же приблизительно сроки, съ нѣкоторыми отличіями въ частностяхъ, производятся работы и въ Службѣ Сборовъ другихъ дорогъ.

Не имѣя непосредственнаго отношенія къ кассѣ и деньгамъ и не вѣдая расходами по эксплуатаціи, Служба Сборовъ провѣряетъ правильность поступленія сборовъ, требовательно относится къ малѣйшему ущербу для казеннаго дохода и, учитывая всѣ дѣйствія станцій до мелочей, составляетъ выправки по недоборамъ и недовзносамъ, подлежащимъ взысканію съ виновныхъ, а также реестры по переборамъ и перевзносамъ, подлежащимъ возврату или перечисленію въ указанные закономъ источники. Такимъ образомъ, Служба Сборовъ является дѣйствительнымъ и настоящимъ контролемъ сборовъ, такъ что работою Службы Сборовъ послѣдующая повѣрка Государственнымъ Контролемъ оборотовъ по сборамъ значительно облегчается. Въ работахъ Службы Сборовъ есть, правда, нѣкоторыя усложненія, о которыхъ придется говорить дальше, но эти усложненія зависятъ не отъ Службы Сборовъ, а отъ общей постановки дѣла, согласно утвержденнымъ для желѣзныхъ дорогъ правиламъ.

Во всякомъ случаѣ, Служба Сборовъ при настоящемъ ея устройствѣ, имѣя отвѣтственнаго за ея дѣйствія начальника Службы, представляетъ стройную организацію, которую въ интересахъ государственнаго казначейства желательно сохранить при предстоящемъ пересмотрѣ устройства мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ неприкосновенною, какъ органъ, стоящій въ сторонѣ отъ всякихъ махинацій съ кредитами, перерасходами и т. п. и выполняющій свою опредѣленную задачу.

Подробный учет расходов казенной желѣзной дороги лежитъ на обязанности *Главной Бухгалтеріи*, которая, кромѣ того, вѣдаетъ общимъ счетомъ всѣхъ оборотовъ дороги, въ томъ числѣ и по оборотному капиталу, считая въ его составѣ стоимость матеріаловъ и денежный остатокъ. На обязанности Главной Бухгалтеріи находится также подробное счетоводство по депозитамъ и спеціальнымъ средствамъ дороги, счета дебиторовъ и кредиторовъ дороги, доставленіе отчетности, въ части, не относящейся къ Службѣ Сборовъ, въ мѣстный Государственный Контроль и составленіе годового отчета по финансовой части дороги. Главная Бухгалтерія ведетъ счета по двойной бухгалтеріи, но въ виду того, что она имѣетъ отношенія къ казначействамъ, въ Главной Бухгалтеріи имѣются также книги, установленныя правилами для распорядительныхъ управленій.

За неимѣніемъ общаго для всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ положенія о Главной Бухгалтеріи, кромѣ весьма общихъ и недостаточныхъ указаній въ утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія въ 1901 г. „Общихъ основаніяхъ для однообразнаго учета расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ“, книги, номенклатура счетовъ и самые способы работы въ Главной Бухгалтеріи не во всемъ однообразны по дорогамъ. Нѣкоторое разнообразіе въ частностяхъ получилось, преимущественно, какъ наслѣдіе разныхъ системъ и пріемовъ бывшихъ обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ которыхъ дороги перешли въ казну; отчасти же зависитъ отъ того, что бухгалтеры нѣкоторыхъ дорогъ додумываются до лучшихъ пріемовъ счетоводства, вводятъ новые счета, или измѣняютъ прежніе, тогда какъ другія дороги дольше остаются при однажды усвоенной системѣ. Яркій примѣръ разницы не только въ счетоводствѣ, но и въ разнаго рода обрядностяхъ въ работѣ, представляютъ Южныя желѣзныя дороги, соединенныя изъ прежнихъ Харьковско-Николаевской и Курско-Харьково-Севастопольской желѣзныхъ дорогъ въ 1907 г. Обѣ дороги, до своего соединенія, вели счета съ большими одна отъ другой отличіями, отъ которыхъ онѣ еще не вполне отрѣшились до настоящаго времени, т. е. и теперь, несмотря на протекающіе два года, агенты той и другой линій продолжаютъ отчасти идти по тѣмъ шаблонамъ, къ которымъ они привыкли, и даже по нѣкоторымъ частямъ продолжаютъ употреблять разные бланки и разныя формы отчетности, которыя объединяются

въ Управленіи Южныхъ дорогъ не безъ затрудненій. Хотя эти разницы касаются больше всего отдѣльныхъ Службъ, но онѣ не могутъ не отражаться и на Главной Бухгалтеріи. Мѣры къ объединенію счетовъ и способовъ веденія ихъ принимаются, но полное осуществленіе ихъ задерживается опасеніемъ, какъ бы рѣзкая ломка и требованіе отъ агентовъ сразу отрѣшиться отъ всѣхъ порядковъ, къ которымъ они привыкли, и приспособиться къ другимъ, не повредили дѣлу.

Кредиты, назначенные на эксплуатацію дороги, а также на улучшеніе и усиленіе ея, оставаясь на учетѣ Главной Бухгалтеріи, въ то же время, въ большей своей части, распредѣляются между отдѣльными Службами дороги по принадлежности. Большая часть кредитовъ, предоставленныхъ Службамъ, получаетъ дальнѣйшее распредѣленіе по линіи. Для поясненія можно взять, на примѣръ, кредиты Службы Пути Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Эти дороги раздѣлены на 5 отдѣленій, подраздѣленныхъ на 34 участка. Такъ какъ при 4 тыс. верстъ протяженія производство работъ крайне затруднялось бы, еслибъ всѣ кредиты оставались въ распоряженіи названной Службы, то большинство кредитовъ передается въ распоряженіе начальниковъ участковъ и небольшія суммы предоставляются начальникамъ отдѣленій, въ видѣ запасовъ на случай, еслибъ потребовалось усиленіе кредитовъ на томъ или другомъ участкѣ. Кромѣ того, въ вѣдѣніи начальника Службы Пути оставляются, за немногими исключеніями, запасы кредитовъ на случай недостатка ихъ по отдѣленіямъ. Нѣкоторые же кредиты полностью остаются въ распоряженіи начальника Службы и выдачи изъ нихъ разрѣшаются лишь по представленіямъ начальниковъ отдѣленій, подъ непосредственнымъ наблюденіемъ которыхъ вообще производятся работы и расходы по участкамъ. Такимъ образомъ, создается цѣлая сѣть второстепенныхъ и третьестепенныхъ распорядителей кредитовъ, ведущихъ счета каждый по своей части, а въ Службѣ Пути ведутся полные счета всѣхъ ассигнованій и произведенныхъ изъ нихъ расходовъ. Каждая стоящая выше инстанція проверяетъ расходы низшей инстанціи и въ концѣ концовъ всѣ нити расходовъ и наблюденіе за хозяйственнымъ и экономнымъ исполненіемъ ихъ сосредоточиваются у начальника Службы, который требуетъ у начальниковъ отдѣленій и участковъ объясненій и

входить въ ближайшую оцѣнку всякаго отклоненія отъ установленныхъ смѣтою и выработанныхъ практикою нормъ.

Во всякомъ случаѣ, всѣ обороты станцій и всѣ расходы по кредитамъ отдѣльныхъ Службъ находятъ себѣ мѣсто на счетахъ Главной Бухгалтеріи въ той степени, въ какой необходимо Бухгалтеріи для общаго учета доходовъ и подробнаго учета кредитовъ, для наблюденія за поступленіемъ долговъ отъ дебиторовъ и за удовлетвореніемъ кредиторовъ, а также для составленія общаго по дорогѣ отчета.

Нѣкоторый недостатокъ этой системы при другихъ ея достоинствахъ заключается въ томъ, что Главная Бухгалтерія получаетъ отъ Службъ свѣдѣнія о расходахъ по нѣкоторымъ кредитамъ съ запозданіемъ на 2—5 мѣсяцевъ (по разнымъ счетамъ и дорогамъ—неодинаково) и потому ея счета не во всемъ удовлетворяютъ требованіямъ современности. Отсюда возникла въ Министерствѣ Путей Сообщенія, поддерживаемая, повидимому, и Государственнымъ Контролемъ, мысль о централизаціи счетоводства всѣхъ оборотовъ дороги въ Главной Бухгалтеріи. Кромѣ того, по проекту новаго положенія о мѣстныхъ Управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, для общаго наблюденія за дѣйствіями Службъ и для внутренняго контроля, предполагается образовать на каждой дорогѣ особый финансовый отдѣлъ съ начальникомъ отдѣла во главѣ. Такъ какъ эти предложенія должны вызвать новые крупные расходы изъ казны, которые отяготятъ и безъ того дорого стоящую эксплуатацію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то при ознакомленіи съ постановкою счетныхъ и повѣрочныхъ работъ на четырехъ линіяхъ требовалось выяснить, насколько предложенія о централизаціи счетоводства и объ учрежденіи финансоваго отдѣла цѣлесообразны, вызываются ли они дѣйствительными потребностями и ожидаемая польза отъ нихъ оправдываетъ ли новыя затраты изъ средствъ государственнаго казначейства.

Централизація счетоводства на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Для того, чтобы отвѣтить на эти вопросы необходимо остановиться на объясненіи задачъ и обязанностей отдѣльныхъ частей желѣзнодорожныхъ управленій.

Служба Пути и Сооруженій. Къ обязанностямъ этой Службы относится содержаніе и ремонтъ пути и станціонныхъ зданій,

производство новыхъ работъ, удовлетвореніе содержаніемъ и заработнойною платою всѣхъ служащихъ и рабочихъ по вѣдомству Службы, заготовка и учетъ матеріаловъ, потребныхъ для работъ и для ремонта и содержанія пути и зданій, составленіе проектовъ и смѣтъ на работы, провѣрка проектовъ смѣтъ, составленныхъ на линіи, провѣрка техническихъ и матеріальныхъ отчетовъ начальниковъ участковъ, производство расчетовъ съ подрядчиками и поставщиками (часть работъ по вѣдомству Службы сдается съ подряда и нѣкоторые матеріалы приходится заготовлять, минуя Матеріальную Службу), учетъ кредитовъ вѣдѣнія Службы и группировка данныхъ для составленія годового отчета.

Значительность расходовъ по Службѣ Пути и Сооруженія видна изъ приложенныхъ свѣдѣній¹⁾ о кредитахъ и матеріалахъ, прошедшихъ по счетамъ этой Службы на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ общемъ эти расходы опредѣлились за 1907 г. въ 15 милл. р., въ томъ числѣ по III и VII отдѣламъ смѣты свыше 9 милл. р. По линіямъ Екатерининской и Южнымъ расходы по тѣмъ же отдѣламъ, т. е. не считая издержекъ на новыя работы, на работы за счетъ сбора въ $\frac{1}{5}$ и на счетъ особыхъ ассигнованій, составили до 7 милл. р. по каждой, а по Полѣвскимъ дорогамъ $2\frac{1}{2}$ милл. р., въ зависимости отъ протяженія.

Едва ли нужно доказывать, что въ выполненіи своихъ задачъ Служба Пути и Сооруженій не можетъ двинуться съ мѣста, не соображаясь съ состояніемъ ассигнованныхъ въ ея распоряженіе кредитовъ. Нельзя себѣ представить такого положенія, чтобы распорядительная часть производила ремонты пути и постройку зданій и другихъ сооруженій, учитывала матеріалы и рабочую силу, а кто-то другой вель счеты кредитовъ, на которые эти работы должны быть отнесены. Выполнять работы не только строительнаго, но и ремонтнаго характера нельзя, соображаясь только со смѣтою на каждый заказъ, потому что при выполненіи работъ встрѣчаются обстоятельства, заставляющія отклоняться отъ смѣты, а сверхъ того въ теченіе каждаго года возникаютъ новыя обстоятельства, не предвидѣнныя смѣтою и требующія расходовъ. Можетъ ли начальникъ Службы, въ предѣлахъ своей власти, разрѣшить эти расходы и въ какихъ размѣ-

¹⁾ Приложенія №№ 1 и 2.

рахъ, если не будетъ знать о состояніи кредитовъ? Далѣе, отношеніе платежей рабочимъ, подрядчикамъ и поставщикамъ на соответственные №№ смѣты, повѣрка по существу употребленнаго количества матеріаловъ и рабочей силы, указанныхъ въ техническихъ отчетахъ о выполненіи работъ по отдѣльнымъ заказамъ, повѣрка распределенія произведенныхъ расходовъ по №№ смѣты, показаннаго въ тѣхъ же отчетахъ, въ перечняхъ матеріаловъ, поступившихъ изъ Матеріальной Службы и въ другихъ документахъ, исходящихъ отъ начальниковъ участковъ, доступны только специалистамъ, каковыхъ въ бухгалтерскомъ учрежденіи не имѣется. Поэтому поступающіе въ Главную Бухгалтерію съ линіи оплаченные денежные документы—требовательныя вѣдомости, расчеты и проч.—передаются въ Службу Пути и Сооруженій для провѣрки и для распределенія выплаченной суммы по кредитамъ, за исключеніемъ документовъ по составленнымъ Главною Бухгалтеріею ассигновкамъ, въ которыхъ уже обозначены смѣтные подраздѣленія на основаніи предварительныхъ указаній Службы Пути и Сооруженій. Слѣдовательно, названная Служба и стоящій въ ея главѣ начальникъ, какъ отвѣтственный распорядитель по выполненію работъ, обязанный при производствѣ ихъ сообразоваться съ имѣющимися на то средствами, не могутъ быть лишены возможности имѣть во всякое время, такъ сказать, изъ первыхъ рукъ, безъ какихъ-либо посредствующихъ инстанцій, свѣдѣнія о состояніи назначенныхъ въ ихъ вѣдѣніе кредитовъ, а потому даже при централизаціи счетоводства въ Главной Бухгалтеріи веденіе въ Службѣ Пути и Сооруженій существующихъ счетовъ кредитовъ должно остаться и не можетъ быть отмѣнено. Мало того, ужъ если говорить, для кого нужнѣе современность въ свѣдѣніяхъ о положеніи кредитовъ, то нельзя не предоставить въ этомъ отношеніи преимущества Службѣ, отъ дѣйствій которой зависитъ размѣръ расходовъ и которая при производствѣ работъ легко можетъ допустить перерасходы, если не будетъ во всякое время имѣть учета кредитовъ, а не Бухгалтеріи, которая только подсчитываетъ платежи и расписываетъ ихъ по счетамъ.

Служба Тяги и Подвижного Состава. Въ вѣдѣніи этой Службы находится содержаніе паровозовъ—ихъ отопленіе, водоснабженіе, освѣщеніе и т. п., содержаніе вагоновъ и ремонтъ подвижного состава. Сообразно съ такимъ назначеніемъ Службы, къ ней

приписанъ личный составъ поѣздной прислуги: машинисты, ихъ помощники, кочегары, осмотрщики вагоновъ, сторожа по охранѣ вагоновъ и друг. служащіе; кромѣ того, ревизоры тяги и участковые наставники машинистовъ. Въ завѣдываніи Службы состоятъ депо паровозовъ и мастерскія для ремонта подвижного состава. Мастерскія, кромѣ мелкаго и капитальнаго ремонта подвижного состава, выполняютъ разнаго рода работы по заготовкѣ частей въ запасъ и по требованіямъ другихъ Службъ за счетъ ихъ кредитовъ.

Учету Службы Тяги подлежатъ расходы по содержанию служащихъ, по расходованію значительнаго количества матеріаловъ, употребляемыхъ на отопленіе и содержаніе паровозовъ и вагоновъ и на ремонтъ подвижного состава. Изъ ассигнованныхъ по смѣтамъ кредитовъ на эти потребности часть оставляется на счетахъ Службы, а часть распредѣляется по депо и мастерскимъ.

Въ Службѣ ведется статистика пробѣга паровозовъ и вагоновъ съ подраздѣленіемъ на паровозо-версты, поѣздо-версты, вагоно-осе-версты и проч. по пассажирскому и товарному движенію.

Сказанное о необходимости для Службы Пути и Сооруженій имѣть въ своемъ счетоводствѣ подробный учетъ кредитовъ, въ полной мѣрѣ относится и къ Службѣ Тяги и Подвижного Состава. И по этой Службѣ производятся работы по громадному количеству заказовъ, изъ которыхъ каждый провѣряется въ техническомъ и денежномъ отношеніяхъ, т. е. учитываются употребляемые мастерскими матеріалы, ихъ стоимость и рабочая сила и, кромѣ того, ведутся сложные расчетные счета съ паровозною прислугою и всѣ расходы Службы распредѣляются по соответственнымъ номерамъ расходной смѣты. Расходы по Службѣ Тяги за 1907 г. (отдѣлъ V смѣты) выразились въ суммахъ: по Юго-Западнымъ ж. д.—19,7 милл. р., по Екатерининской дорогѣ—17,9 милл. р., по Южнымъ дорогамъ—17,2 милл. р. и по Полѣскимъ дорогамъ—3,8 милл. р.

Учетъ и провѣрка техническихъ отчетовъ по существу возможна и въ этой Службѣ только при участіи въ ней специалистовъ—техниковъ, а не бухгалтеровъ центральной Бухгалтеріи, которые, самое большее, могли бы разнести по номерамъ смѣты провѣренныя Службою и установленныя ею суммы.

Такъ какъ, кромѣ ремонта, который при обыкновенныхъ условіяхъ болѣе или менѣе можетъ подчиняться смѣтнымъ на-

значеніямъ, въ Службѣ Тяги сосредоточены свѣдѣнія о пробѣгахъ, опредѣляющихъ размѣръ движенія въ сравненіи съ смѣтными заданіями, то въ Службѣ ведется тщательное наблюденіе за соотношеніемъ дѣйствительнаго движенія съ предположеніями по смѣтѣ и этимъ путемъ устанавливается достаточность или недостаточность кредитовъ, зависящихъ отъ движенія. Для примѣра приложена ¹⁾ выписка изъ книги кредитовъ и расходовъ по Службѣ Тяги Полѣсскихъ ж. д. со сводомъ результатовъ движенія за 10 мѣсяцевъ 1908 г. Эти данныя получены въ началѣ января 1909 г., причемъ въ это время разрабатывались уже свѣдѣнія за ноябрь 1908 г. Служба Тяги Екатеринбургской ж. д. ежемѣсячно издаетъ „Статистическій Ежемѣсячникъ“, въ которомъ подробно разработаны данныя о пробѣгахъ паровозовъ, о работахъ поѣздной прислуги и другія свѣдѣнія, въ сопоставленіи ихъ съ смѣтными измѣрителями. Такой „Ежемѣсячникъ“ за 11 мѣсяцевъ 1908 г. вышелъ 21 января 1909 г. Вообще же по всѣмъ четыремъ линіямъ еще до составленія окончательно провереннаго расчета пробѣговъ, вырабатываются, на основаніи получаемой отчетности, предварительныя свѣдѣнія о нихъ, позволяющія судить о томъ, насколько кредиты, назначенные по смѣтѣ, соотвѣтствуютъ дѣйствительному движенію.

Служба Движенія и Телеграфа. Въ вѣдѣніи этой Службы состоятъ начальники станцій, ихъ помощники, ревизоры движенія, контролеры и отмѣтчики вагоновъ, стрѣлочники и друг. станціонныя служащіе, кондукторскія бригады и прочая прислуга при поѣздахъ, а также содержаніе въ чистотѣ, отопленіе и освѣщеніе станціонныхъ помѣщеній, содержаніе и возобновленіе станціоннаго инвентаря, расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ багажа и товаровъ; по телеграфной части—содержаніе личнаго состава телеграфа и телефона и занимаемыхъ ими помѣщеній, содержаніе и возобновленіе телеграфныхъ, телефонныхъ и сигнализационныхъ проводовъ и батарей, электрическихъ звонковъ и другихъ электрическихъ приборовъ.

Кредиты, находящіеся въ распоряженіи этой Службы, большею частію принадлежатъ къ ассигнованіямъ на содержаніе личнаго состава и въ нѣкоторой части—ремонтные. При такомъ характерѣ ихъ, они болѣе, чѣмъ кредиты Службъ Пути и Тяги, поддаются

¹⁾ Приложение № 3.

сосредоточенію въ центральной счетной части. Тѣмъ не менѣе и Служба Движенія не можетъ обойтись безъ учета предоставляемыхъ ей назначеній уже потому, что часть личного состава служащихъ по движенію имѣетъ платныя занятія не цѣлый годъ, а лишь по мѣрѣ надобности; такъ, кондукторскія бригады дѣлятся на постоянныя, остающіяся на службѣ круглый годъ, и временныя, служба которыхъ длится только въ мѣсяцы усиленнаго движенія, а затѣмъ, когда движеніе ослабѣваетъ, онѣ отпускаются. Набирая и отпускаемая временныя кондукторскія бригады, Служба Движенія должна сообразоваться не только съ интенсивностью движенія, но и съ состояніемъ кредитовъ. Кредиты по нагрузкѣ и выгрузкѣ и кредиты ремонтныя вѣдѣнія Службы Движенія и Телеграфа, большею частію, при распредѣленіи ихъ по числу станцій, представляются настолько мелкими, что безъ внимательнаго наблюденія за расходованіемъ ихъ со стороны Службы легко могутъ происходить передержки.

Матеріальная Служба. Кредиты этой Службы ограничиваются расходами на ея содержаніе, на содержаніе матеріальныхъ складовъ и кладовыхъ, на наемъ временныхъ рабочихъ и сторожей и т. п. На обязанности Матеріальной Службы находится заготовка употребляемыхъ на дорогѣ матеріаловъ, храненіе ихъ, выдача ихъ Службамъ-потребительницамъ и подробное, очень сложное, счетоводство по нимъ. Сложность счетоводства зависитъ отъ множества предметовъ и матеріаловъ, обращающихся въ обиходѣ дороги—до 12.000 названій. При группировкѣ ихъ, допускаемой нѣкоторыми дорогами, все же по книгамъ Матеріальной Службы открывается не менѣе 8.000 счетовъ отдѣльныхъ наименованій, не считая всякаго рода многочисленныхъ бланковъ—документовъ, канцелярскихъ, отчетности и проч.

Завѣдываніе матеріальною частью требуетъ со стороны начальника Службы обширныхъ познаній въ области товаровѣдѣнія и въ техникѣ, постояннаго наблюденія за рыночными цѣнами матеріаловъ и умѣнья во-время и выгодно пріобрѣтать ихъ. Пріобрѣтаются товары съ разрѣшенія Совѣта Управленія дороги, посредствомъ торговъ, конкуренціи и отчасти хозяйственнымъ способомъ.

Находящіеся на складахъ дороги матеріалы составляютъ запасы оборотнаго капитала дороги. Для учета ихъ ведутся на складахъ и въ Матеріальной Службѣ сортовые книги, въ кото-

рыхъ показываються обороты всѣхъ матеріаловъ по каждому сорту отдѣльно. По запасамъ топлива, которые учитываются не только по количеству, но и по штабелямъ, ведутся отдѣльныя книги. Такъ какъ матеріалы одного и того же сорта приобрѣтаются въ разное время и по разнымъ цѣнамъ, то для удобства счетоводства стоимость ихъ перекладывается на, такъ называемыя, *номенклатурныя цѣны*, которыя устанавливаются по соображенію съ опредѣлившимися заготовительными, подрядными и рыночными цѣнами и, такимъ образомъ, выводится возможно точная дѣйствительная стоимость ихъ.

Для составленія смѣтныхъ предположеній на заготовку матеріаловъ на слѣдующій годъ опредѣляется къ какому-либо сроку, на примѣръ, къ іюлю, наличность матеріаловъ на дорогѣ, предполагаемое поступленіе и расходъ ихъ до конца года и ожидаемый остатокъ къ началу слѣдующаго года. Затѣмъ, на основаніи дѣйствительныхъ расходовъ за три года и соображеній о возможныхъ отклоненіяхъ отъ средняго вывода, въ зависимости отъ размѣровъ движенія и другихъ причинъ, опредѣляется количество матеріаловъ, необходимыхъ на слѣдующій годъ, вычитается ожидаемый остатокъ и, такимъ образомъ, находится количество, подлежащее заготовкѣ.

Приходные документы—счета поставщиковъ, акты объ освидѣтельствованіи и приѣмѣ матеріаловъ и друг. доставляются складами въ Матеріальную Службу, которая должна подробно рассмотреть ихъ, удостовѣриться въ засвидѣтельствованіи приѣмною комиссіею количества и качества товаровъ и въ соотвѣтствіи поставки съ договорами, заключенными съ поставщиками, установить, въ извѣстныхъ случаяхъ, скидки, штрафы за просрочку и т. п., послѣ чего документы передаются въ Главную Бухгалтерію съ удостовѣреніемъ Матеріальной Службы о причитающихся поставщикамъ платежахъ, для написанія ассигновокъ и уплаты денегъ.

Расходные документы—требованія, фактуры—также доставляются складами въ Матеріальную Службу, посылаются ею для акцептаціи въ тѣ Службы и части, въ которыя матеріалы переданы, а по возвращеніи сличаются съ мѣсячными отчетами складовъ и затѣмъ приходъ и расходъ матеріаловъ проводится по сортовымъ книгамъ Матеріальной Службы.

Нѣсколько разъ въ году начальникъ Матеріальной Службы

82828

и Члены Совѣта Управленія дороги ѣздятъ для осмотра складовъ и кладовыхъ и не менѣе одного раза въ годъ производится повѣрка матеріаловъ противъ книгъ, причемъ найденный излишекъ, образующійся отъ отпуска матеріаловъ мелкими партіями, записывается, какъ экономія, въ доходъ дороги, а въ случаѣ недостатка отвѣчаетъ артель, охраняющая склады, а гдѣ ея нѣтъ— агенты складовъ и кладовыхъ.

Къ концу года опредѣляются результаты отъ переложенія цѣнъ, по которымъ матеріалы были приобрѣтены, на номенклатурныя цѣны, и разница записывается въ доходъ дороги, если въ итогѣ номенклатурныя цѣны окажутся выше фактическихъ, или списывается со счета оборотнаго капитала, если произошло обратное явленіе. При опытности лицъ, стоящихъ во главѣ Матеріальной Службы, эти разницы не бываютъ значительными.

Такова, въ весьма краткомъ очеркѣ, схема очень сложнаго дѣла по учету матеріаловъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. На практикѣ на каждой дорогѣ есть свои особенности въ счетоводствѣ, формахъ и приемахъ отчетности.

Ознакомленіе съ этимъ дѣломъ на мѣстѣ убѣждаетъ меня, что лишеніе Матеріальной Службы, т. е. учрежденія, заготовляющаго матеріалы и провѣряющаго по существу поступленіе и расходы ихъ, счетоводства съ передачею его въ какую-либо центральную счетную часть рѣшительно недопустимо. Книги и отчетность нужнѣе прежде всего хозяину дѣла — Матеріальной Службѣ, обязанному быть всегда въ курсѣ всѣхъ оборотовъ матеріаловъ.

О счетоводствѣ Службы Сборовъ сказано выше.

Счеты по расходамъ другихъ частей Управленія дороги—*Коммерческой Службы, начальника дороги и его канцеляріи, врачебной части, учебной части, юрисконсульта* и проч., по большей части, и въ настоящее время ведутся въ Главной Бухгалтеріи. При Коммерческой Службѣ на дорогахъ, гдѣ развиты вспомогательныя—ссудныя, коммисіонныя, складочныя и транспортныя операціи, состоятъ особые отдѣлы, вѣдающіе этими операціями. Счетоводство этихъ отдѣловъ—большое и сложное, а дѣйствія ихъ имѣютъ чисто коммерческой характеръ. Идея централизаціи счетоводства, повидимому, еще недостаточно разработана и еще неизвѣстно, подразумѣвается ли подъ этими словами намѣреніе захватить всѣ развѣтвленія счетоводства на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ,

или только нѣкоторыя. Но можно положительно сказать, что отдѣлъ вспомогательныхъ предпріятій немислимъ безъ собственнаго счетоводства уже потому, что онъ не можетъ вести операцій безъ лицевыхъ счетовъ своихъ кліентовъ.

Однимъ изъ мотивовъ централизаціи счетоводства выставляется, между прочимъ, желательность для начальника дороги своевременно имѣть свѣдѣнія о состояніи кредитовъ по всѣмъ частямъ Управленія дороги. Эти свѣдѣнія, однако, и въ настоящее время представляются начальнику дороги отдѣльными Службами, которыя разрабатываютъ ихъ и по предварительнымъ, и по окончательнымъ даннымъ своевременно, а если на нѣкоторыхъ дорогахъ есть недочеты въ этомъ отношеніи, то очевидно эти недочеты устранимы, по примѣру другихъ дорогъ, и безъ централизаціи счетоводства.

Приведенныя свѣдѣнія заставляютъ меня отнести отрицательно къ централизаціи счетоводства на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Понятны и похвальные желанія улучшить счетоводство, достигнуть болѣе своевременнаго веденія счетовъ и въ особенности поставить Главную Бухгалтерію такъ, чтобы конечные выводы и подсчеты отдѣльныхъ Службъ она получала и воспроизводила въ своихъ книгахъ возможно раньше. Но нельзя существо дѣла приносить въ жертву бухгалтерскимъ требованіямъ, а это непременно случилось бы, еслибъ отвѣтственныя Службы были лишены возможности самостоятельно и своевременно вести счета, каждая по своей части. Ихъ хозяйственныя, наблюдательныя и распорядительныя функціи были бы въ высшей степени затруднены и въ то же время эти недостатки не могли бы быть восполнены въ счетномъ учрежденіи, не приспособленномъ къ тому и имѣющему свои спеціальныя и притомъ ограниченныя задачи.

Соединеніе счетоводства отдѣльныхъ частей дороги въ одномъ центральномъ счетномъ учрежденіи имѣло бы еще тотъ недостатокъ, что создалась бы весьма громоздкая часть съ чрезвычайно большимъ служебнымъ персоналомъ, руководить которымъ для главы такого учрежденія было бы очень трудно. Во многихъ городахъ для этого учрежденія не нашлось бы даже подходящаго помѣщенія. И теперь одна только Служба Сборовъ Юго-Западныхъ дорогъ съ трудомъ размѣщается въ четырехъ большихъ домахъ, Служба Сборовъ Екатерининской дороги за-

нимаетъ два дома, а на Южныхъ дорогахъ та же Служба ютится въ пяти зданіяхъ на четырехъ улицахъ. Если къ этому прибавить, что Управленія многихъ дорогъ размѣщаются въ нѣсколькихъ зданіяхъ, отстоящихъ нерѣдко одно отъ другого на значительныхъ разстояніяхъ (напримѣръ Управление Южныхъ дорогъ въ 17 зданіяхъ, разбросанныхъ на 12 улицахъ, Управление Юго-Западныхъ дорогъ въ 6 зданіяхъ, Управление Екатерининской дороги—въ 4 зданіяхъ), то неудобство соединенія счетоводства въ одномъ учрежденіи, съ которымъ всѣ Службы должны были бы имѣть постоянное сношеніе для справокъ, станетъ еще болѣе очевиднымъ.

Вопросъ о реорганизаціи существующихъ на дорогахъ счетоводствъ въ центральное—не новый; онъ былъ возбужденъ около 25 лѣтъ тому назадъ; въ журнальномъ постановленіи бывшаго Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 14 іюня 1885 г. за № 1504 было сказано, что „централизація всего счетоводства, какъ матеріальнаго, такъ и денежнаго, признается желательною, но предоставляется усмотрѣнію начальниковъ дорогъ, въ видѣ переходной мѣры, допустить пока объединеніе счетоводства въ Службахъ“.

Въ пользу централизаціи счетоводства высказался и Государственный Контролеръ въ отзывѣ его къ Министру Путей Сообщенія отъ 23 марта 1887 г. за № 1067. Затѣмъ коммисія, образованная въ 1897 г., подъ предсѣдательствомъ начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, для выработки основаній однообразнаго учета расходовъ на казенныхъ дорогахъ, находила, что одною изъ мѣръ къ достиженію правильной организаціи счетоводства является объединеніе (централизація) счетоводства при Управленіи, но въ виду значительности протяженія линій, такая организація признана съ одной стороны трудно выполнимой для одного органа, а съ другой опасенія лишитъ начальниковъ Службъ, какъ фактическихъ исполнителей смѣтъ, непосредственнаго наблюденія за исполненіемъ ихъ, *привели коммисію къ убѣжденію, что осторожнѣе оставитъ счетоводства при Службахъ*, предоставивъ Главному Бухгалтеру право давать бухгалтерамъ Службъ письменныя или словесныя указанія, касающіяся счетоводства и отчетности.

Какъ на недостатки существующей системы, указывается на замедленіе въ составленіи отчетности и въ расчетахъ между кредитами, на повторность нѣкоторыхъ работъ, на непроезди-

тельную переписку между Главнымъ Бухгалтеромъ и бухгалтерами отдѣльныхъ Службъ, часто уклоняющихся отъ его требованій.

Но устраненіе этихъ недостатковъ не невозможно и безъ общей ломки счетоводства. И въ настоящее время замедленія въ составленіи отчетности различны на дорогахъ, потому что различны порядки веденія счетовъ. Такъ, напримѣръ, на однѣхъ дорогахъ матеріалы списываются въ расходъ по №№ смѣты при требованіи ихъ изъ складовъ, причемъ урегулированіе счетовъ, если представится надобность, согласно съ отчетами о выполненіи работъ, производится въ концѣ года; на другихъ же дорогахъ матеріалы списываются въ расходъ на счетъ смѣты по исполненіи работъ и по провѣркѣ техническихъ отчетовъ, отчего конечно замедляется проведеніе расходовъ по Главной Бухгалтеріи. На нѣкоторыхъ дорогахъ дѣйствуютъ обѣ системы въ разныхъ Службахъ. Выбрать лучшую изъ нихъ и сдѣлать обязательною для всѣхъ дорогъ—дѣло не такое трудное, чтобы не стоило поработать надъ нимъ. Такъ и во многихъ другихъ отношеніяхъ, путемъ улучшенія методовъ счетныхъ работъ, исключенія ненужныхъ повтореній, упрощенія документовъ и установленія предѣльныхъ сроковъ для отчетности, несомнѣнно могутъ быть достигнуты существенные результаты. Необходимо только, чтобы кто-нибудь подумалъ надъ этимъ и поработалъ совмѣстно съ мѣстными бухгалтерами, среди которыхъ не мало знающихъ дѣло лицъ. Воспользовавшись всѣмъ лучшимъ, что окажется на отдѣльныхъ дорогахъ, останется выработать общія для всѣхъ дорогъ правила. Проектъ такихъ правилъ даже имѣется въ вѣдомствѣ, но онъ составленъ безъ достаточнаго участія мѣстныхъ дѣятелей. Можно воспользоваться имъ, но слѣдуетъ, по моему мнѣнію, послать его предварительно на разсмотрѣніе и критику Управленій всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, предоставивъ имъ совершенно свободно высказаться по обсужденіи проекта въ Совѣтѣ съ участіемъ свѣдущихъ лицъ и указать, по ихъ желанію, другіе способы, методы и формы счетоводства и отчетности, болѣе упрощающіе и ускоряющіе работу счетныхъ частей. Изъ матеріала, который сберется такимъ образомъ, могутъ быть выработаны общія для всѣхъ дорогъ правила. Что касается строптивыхъ бухгалтеровъ Службъ, то для водворенія согласія между ними и Главнымъ Бухгалтеромъ и для уничтоженія ненужной переписки между Бухгалтеромъ и Службами у начальника дороги имѣются достаточныя средства.

Однимъ изъ факторовъ, отдаляющихъ заключеніе мѣсячной отчетности, являются установленные для расчетовъ между желѣзными дорогами слишкомъ продолжительные сроки. По существующимъ правиламъ для представленія желѣзными дорогами въ Государственный Банкъ и на заинтересованныя линіи счетовъ для расчетовъ между дорогами назначенъ 3-мѣсячный срокъ по истеченіи отчетнаго мѣсяца; расчеты производятся Банкомъ чрезъ 3½ мѣсяца, а пока желѣзныя дороги получаютъ отъ Банка расчетныя таблицы пройдетъ еще полмѣсяца и даже больше. Неудобство этихъ сроковъ сознается дорогами и вопросъ о сокращеніи на одинъ мѣсяць отсылки желѣзными дорогами въ Государственный Банкъ счетовъ для взаимныхъ между ними расчетовъ былъ предметомъ обсужденія, но общества частныхъ желѣзныхъ дорогъ не соглашались на эту мѣру. Однако, Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ доказали опытомъ, что выполненіе всѣхъ счетныхъ дѣйствій, необходимыхъ для расчетовъ между желѣзными дорогами, и посылка въ Государственный Банкъ счетовъ, требуемыхъ правилами соглашенія между желѣзными дорогами, въ 2-мѣсячный срокъ, вполне возможны. Если это возможно для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то не можетъ быть недоступнымъ и для частныхъ, а потому отрицательное отношеніе послѣднихъ къ улучшенію въ общемъ дѣлѣ непонятно. Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ оказалъ бы подспорье казеннымъ дорогамъ, еслибъ взялъ на себя трудъ убѣдить общества частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ необходимости сократить расчеты между дорогами на мѣсяць.

Чрезвычайное осложненіе вноситъ въ счетоводство классификація *сметы расходовъ* желѣзнодорожныхъ управленій. Если взять общую смету Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, представляемую на разсмотрѣніе законодательныхъ учрежденій, то увидимъ, что расходы по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ заключаются въ трехъ параграфахъ этой сметы: § 5, собственно расходы по эксплуатаціи, § 6, расходы, вызванные увеличеніемъ движенія и § 7, награды служащимъ въ управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ. Два послѣднихъ кредита, впредь до надобности, остаются на счетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ; въ распоряженіе же казенныхъ желѣзныхъ дорогъ для потребностей эксплуатаціи разассигновываются необходимыя суммы изъ § 5, въ которомъ эксплуатаціонный кредитъ каждой дороги исчисляется

полностью въ *одномъ сметномъ подраздѣленіи*—статьѣ. Но при производствѣ расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ руководствуются не общею сметою Министерства, а другою, гораздо болѣе подробною сметою, классификація которой была разработана по системѣ Глушинскаго, и по этой классификаціи ведутъ свои счета.

По системѣ Глушинскаго расходная смета желѣзныхъ дорогъ раздѣляется на 9 отдѣловъ, отдѣлы дѣлятся на главы, главы на статьи, статьи на §§ и §§ на литеры.

Въ общемъ, схема классификаціи расходныхъ сметъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по системѣ Глушинскаго представляется въ слѣдующемъ видѣ:

О т д ѣ л ы .	Г л а в ы .	Число смет- ныхъ подраз- дѣлений №№.
I. Расходы Коммерческой Службы, Службы Сборовъ и общіе расходы Управленія.	1. Содержаніе Коммерческой Службы	16
	2. Содержаніе Службы Сборовъ	13
	3. Общіе расходы	12
II. Управление дорогою, Врачебная и Матеріальная части.	1. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей Управленія	13
	2. Содержаніе Врачебной части	12
	3. Общіе расходы Матеріальной Службы	12
	4. Расходы, производимые для всѣхъ частей мѣстнаго Управленія	6
III. Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ.	1. Содержаніе Управленія Службою Пути и Сооруженій	8
	2. Надзоръ за путемъ и искусственными сооружениями, содержаніе и ремонтъ ихъ	46
	3. Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ	30
IV. Движеніе, телеграфъ и телефоны.	1. Содержаніе Управленія Службою Движенія и Телеграфа	8
	2. Станціонная служба	23
	3. Служба поѣздовъ	10
	4. Телеграфъ и телефоны	16
V. Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава.	1. Содержаніе Управленія Службою Тяги и Подвижного Состава	8
	2. Тяга поѣздовъ	28
	3. Содержаніе вагоновъ	18
	4. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо, ремонтъ подвижного состава	18
	5. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ	2
	6. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ	5
	7. Наемъ подвижного состава	1

О т д ѣ л ы.	Г л а в ы.	Число смѣт- ныхъ подраз- дѣлений №№.
VI. Особые обязательные расходы.	—	10
VII. Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Непредвидѣнные и случайные расходы 2. Расходы на дополнительные работы . . . 	<ol style="list-style-type: none"> 1 1
VIII. Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ работамъ и предпріятіямъ.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Убытки и переплаты по балансовымъ расчетамъ 2. Убытки по финансовымъ оборотамъ . . 3. Убытки отъ вспомогательныхъ предпріятій. 4. Убытки по магазинамъ и топливу . . . 	<ol style="list-style-type: none"> 1 1 1 2
IX. Расходы отъ таксировки служебныхъ перевозокъ.	—	1

Всего 9 отдѣловъ, 29 главъ, подраздѣленныхъ на 323 смѣтныхъ подраздѣленія.

Для того, чтобы выдержать систему Глушинскаго во всей ея неприкосновенности, потребовалось раздѣлить смѣту расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на 323 смѣтныхъ подраздѣленія, по числу которыхъ ведутся счета въ Главной Бухгалтеріи каждой дороги и въ отдѣльныхъ Службахъ дороги—въ послѣднихъ лишь по тѣмъ №№ смѣтныхъ подраздѣлений, которые относятся къ ихъ вѣдѣнію. Ничего подобнаго не встрѣчается ни въ одной изъ смѣтъ другихъ казенныхъ учрежденій, даже самыхъ сложныхъ, не исключая и смѣты по казенной продажѣ питей, которая, какъ и смѣта казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, заключаетъ въ себѣ наиболѣе крупныя операціонныя расходы.

Система Глушинскаго имѣетъ свои достоинства, но примѣненіе ея къ смѣтамъ желѣзнодорожныхъ предпріятій чрезвычайно усложняетъ счетоводство послѣднихъ. Можетъ быть, требуемая ею подробности пригодны въ приложеніяхъ къ смѣтамъ, какъ оправданіе смѣтныхъ исчисленій и расчетовъ, но не въ самыхъ смѣтахъ, съ дѣленіемъ которыхъ связаны права распорядителей по передвиженію кредитовъ. По инструкціи мѣстнымъ Управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (§ 43) начальнику дороги предоставляется право передвиженія кредитовъ лишь на содержаніе служащихъ въ предѣлахъ каждой главы, съ обязательствомъ о своихъ распоряженіяхъ доводить до свѣдѣнія Совѣта Управленія дороги; во всѣхъ же прочихъ случаяхъ переносъ

кредитовъ изъ статьи въ статью каждой главы, изъ главы въ главу и изъ одного отдѣла въ другой разрѣшается Совѣтомъ. Это правило вызываетъ непроизводительную работу Совѣта по разрѣшенію весьма многочисленныхъ переносовъ кредитовъ, часто въ мелочныхъ суммахъ, только потому, что смѣта раздроблена на 323 номера. Очевидно, забывается, что казенныя желѣзныя дороги—живое предпріятіе и, вмѣсто того, чтобы освободить ихъ отъ всякихъ формальностей и усложненій, на нихъ въ смѣтномъ отношеніи наложены такіе путы, которыхъ было бы слишкомъ много даже для канцелярскихъ учреждений. По имѣющимъ свѣдѣніямъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія пересматривается классификація расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и число №№ расходныхъ смѣтъ предполагается сократить на половину. Полагаю, что возможно и слѣдуетъ идти дальше, не останавливаясь на полумѣрахъ. При желаніи отрѣшиться отъ слишкомъ обременительной системы, вѣроятно удастся число подраздѣленій въ смѣтахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ довести до 40—50.

Предполагаемое учрежденіе Финансоваго Отдѣла. Для рѣшенія вопроса о цѣлесообразности этого предположенія необходимо разобрать обязанности начальника Финансоваго Отдѣла, какъ онѣ изображены въ проектѣ новаго положенія о мѣстныхъ Управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ связи съ дѣйствіями Управленій въ настоящее время.

I. По § 50 проекта новаго положенія, начальникъ Финансоваго Отдѣла руководитъ всею счетною и отчетною частью дороги и провѣркою какъ правильности исчисленія и поступленія доходовъ, такъ и правильности производства расходовъ дороги, руководствуясь правилами, положеніями, а равно и распоряженіями начальника дороги.

Въ настоящее время доходы дороги исчисляются по смѣтамъ при участіи специальныхъ Службъ по извѣстнымъ измѣрителямъ и прежде, чѣмъ эти исчисленія попадутъ на разсмотрѣніе въ центральное Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ, они провѣряются и обсуждаются Совѣтомъ Управленія каждой дороги, что гораздо больше гарантируетъ правильность исчисленія, въ сравненіи съ единоличнымъ мнѣніемъ начальника Финансоваго Отдѣла. Надъ провѣркою правильности поступленія доходовъ работаютъ большія организованныя части—Служба Сборовъ и Глав-

ная Бухгалтерія, работа которыхъ провѣряется Государственнымъ Контролемъ. Никакой посредствующей провѣряющей инстанціи для повторенія, въ той или другой степени, дѣйствій Службы Сборовъ и Главной Бухгалтеріи не требуется. Что касается руководства всею счетною и отчетною частью дороги, то это—задача Главнаго Бухгалтера, которому и слѣдуетъ предоставить возможность дѣлать соотвѣтственныя указанія и разьясненія, но желательно предварительно издать правила счетоводства и отчетности по всѣмъ частямъ Управленія дороги, чтобы со стороны Главнаго Бухгалтера не предьявлялось фантастическихъ требованій, которыя вызываютъ тренія между нимъ и бухгалтерами Службъ. -

2. § 51. Начальникъ Финансоваго Отдѣла докладываетъ Совѣту годовой отчетъ дороги и даетъ по нему свое заключеніе не только въ отношеніи правильности расходовъ и соотвѣтствія ихъ смѣтнымъ предположеніямъ, но и въ отношеніи цѣлесообразности и хозяйственности произведенныхъ расходовъ.

Совѣтъ дороги состоитъ изъ опытныхъ лицъ, которыя всегда находятся въ курсѣ дѣла и заключеніе начальника Финансоваго Отдѣла по отчету могло бы имѣть для нихъ лишь значеніе единоличнаго мнѣнія, которое и въ настоящее время съ неменьшимъ успѣхомъ можетъ высказывать Главный Бухгалтеръ. Правильность же или неправильность (еслибъ это случилось) расходовъ дѣлается Совѣту извѣстною въ свое время, а не тогда, когда можетъ быть доложенъ годовой отчетъ Совѣту (спустя по меньшей мѣрѣ полгода послѣ отчетнаго). Равнымъ образомъ, Совѣтомъ обсуждается въ свое время цѣлесообразность и хозяйственность расходовъ, а представитель Государственнаго Контроля въ Совѣтѣ съ большею компетентностью и полною независимостью отъ начальства дороги можетъ высказывать свои замѣчанія, какъ при обсужденіи предстоящихъ расходовъ, такъ и по отчетнымъ даннымъ о выполненіи расходной смѣты. Такія же замѣчанія высказываются другимъ независимымъ лицомъ—представителемъ Министерства Финансовъ въ Совѣтѣ. Мнѣнія этихъ двухъ лицъ, несомнѣнно, имѣютъ значеніе для Совѣта; тогда какъ мнѣніе начальника Финансоваго Отдѣла—чиновника Министерства Путей Сообщенія, обязаннаго руководствоваться, между прочимъ, распоряженіями начальника дороги (§ 50), можетъ имѣть лишь весьма относительное значеніе.



3. § 52. Начальнику Финансоваго Отдѣла предоставляется:

а) Распоряженіе о производствѣ ревизіи кассъ, счетоводства и отчетности какъ въ Службахъ, такъ и на линіи.

Въ настоящее время ревизія станцій производится Службою Сборовъ и для этого существуютъ ревизоры станціоннаго счетоводства, обыкновенно находящіеся на линіи. Кромѣ того, станціи ревизуются Государственнымъ Контролемъ. Этого для станцій, какъ опытъ показываетъ, совершенно достаточно. Въ особыхъ же случаяхъ можетъ быть назначаема экстренная ревизія станцій по распоряженіямъ Службы Сборовъ или начальника дороги, отъ котораго зависитъ также назначеніе, въ случаѣ надобности, ревизіи счетоводства и отчетности Службъ, счета и книги которыхъ, кромѣ того, всегда доступны для Государственнаго Контроля.

б) Наблюденіе за правильностью и своевременностью поступления доходовъ и сборовъ и за производствомъ по нимъ расчетовъ съ другими дорогами и учрежденіями.

Надъ выполненіемъ этого дѣла трудится въ Службѣ Сборовъ нѣсколько сотъ человѣкъ, работы выполняются въ обязательные сроки и провѣряются Государственнымъ Контролемъ. Для повторенія ихъ пришлось бы при начальникѣ Финансоваго Отдѣла образовать штатъ, по меньшей мѣрѣ, въ сотню агентовъ, которые занимались бы совершенно бесполезнымъ дѣломъ — провѣркою провѣряемаго Государственнымъ Контролемъ. Даже больше, я сказалъ бы, что эта промежуточная повѣрка была бы вредною, потому что дорого обошлась бы казнѣ и въ то же время мѣшала бы работамъ Службы Сборовъ, усложняла бы ихъ всякаго рода требованіями, къ которымъ ревизоры вообще склонны, и отдаляла бы дѣйствительно существенную повѣрку отчетности Государственнымъ Контролемъ.

в) Удовлетвореніе претензій отправителей и получателей за просрочку въ доставкѣ багажа и грузовъ.

Разсмотрѣніе всякаго рода претензій къ дорогѣ принадлежитъ къ одной изъ наиболѣе сложныхъ задачъ, надъ которою трудится большое число агентовъ при участіи юристовъ, наиболѣе опытныхъ таксировщиковъ, Коммерческой Службы и Службы Сборовъ. Вырывать изъ общаго порядка претензіи за просрочку багажа и грузовъ, въ разрѣшеніи которыхъ начальникъ Финансоваго Отдѣла, безъ участія названныхъ лицъ, безусловно не мо-

жетъ быть компетентнымъ,—мѣра, съ цѣлесообразностью которой трудно согласиться.

г) Наблюденіе за соотвѣтствіемъ производимыхъ расходовъ со смѣтными назначеніями и за отнесеніемъ на подлежащіе источники.

Исполняется въ настоящее время Главною Бухгалтеріею и, кромѣ того, всѣ выдачи подвергаются предварительной и послѣдующей ревизіи Государственнаго Контроля.

д) Провѣрка соотвѣтствія представленныхъ къ уплатѣ расчетовъ сдѣланнымъ распоряженіямъ, договорнымъ условіямъ, актамъ пріеомокъ и освидѣтельствующимъ и другимъ документамъ, удостоверяющимъ правильность расчета, каковой и утверждается имъ къ оплатѣ. Въ случаѣ обнаруженныхъ неправильностей или неполноты документовъ, онъ или докладываетъ начальнику дороги, или возвращаетъ ихъ въ подлежащую Службу или часть безъ исполненія.

Въ настоящее время всѣ расчеты съ кредиторами дороги провѣряются по существу Службами и другими частями по спеціальности каждой. Кромѣ того, Главная Бухгалтерія не пропускаетъ ни одной ассигновки, не провѣривъ, соотвѣтствуетъ ли она документамъ, провѣреннымъ Службами. Наконецъ, и ассигновки, и документы отправляются въ Государственный Контроль, который снова провѣряетъ предполагаемыя выдачи кредиторамъ и утверждаетъ или не утверждаетъ ихъ. Этого болѣе, чѣмъ достаточно для соблюденія казенныхъ интересовъ и никакого новаго промежуточнаго контроля со стороны дороги не требуется. Я не говорю уже о томъ, насколько при проектированномъ порядкѣ можетъ происходить задержка въ удовлетвореніи кредиторовъ, пока начальникъ Финансоваго Отдѣла будетъ заниматься не очень то легкимъ дѣломъ—изученіемъ безчисленнаго множества договорныхъ условій и другихъ документовъ юридическаго свойства для того, чтобы разобраться, можетъ ли онъ пропустить ассигновки.

Идея централизаціи счетоводства и учрежденія Финансоваго Отдѣла, разъ существуютъ на дорогахъ другія спеціальныя части—тяги, пути, движенія и проч., подкупаетъ своею кажущеюся простотою. Приведенныя выше соображенія и данныя доказываютъ, однако, трудность и бесполезность проведенія этой идеи въ жизнь. Еслибъ еще предполагаемыя преобразованія су-

лили денежные выгоды для казны; наоборот, они должны увеличить расходы, и значительно. Расчеты новых расходов пока не сообщены Министерством Путей Сообщения, а без них даже приблизительно невозможно определить, во что обойдется государству перетасовка счетной и финансовой части на казенных дорогах. Одно можно сказать, что начальнику Финансового Отдела, по сравнению с начальниками других Служб, нельзя дать меньше 6.000 руб. в год, что при 20 дорогах составит годовое увеличение расхода казны на 120.000 р. Далѣе, каждый десятокъ тысячъ годового расхода на штатъ Финансового Отдела одной дороги выльется въ 200.000 р. для государственнаго казначейства. Не того требуютъ интересы казны. Въ интересахъ казны слѣдовало бы приложить все усилія къ тому, чтобы трудиться надъ упрощеніемъ дѣла и сокращеніемъ расходовъ по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а не надъ созданіемъ должностей болѣе, чѣмъ сомнительной пользы.

Сборы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, передача ихъ по принадлежности и позаимствованія для нуждъ эксплуатаціи. Однимъ изъ возложенныхъ на меня порученій требуется ознакомленіе съ порядкомъ распредѣленія станціонныхъ сборовъ и обращенія ихъ въ подлежащіе источники.

Подъ сборами казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, или подъ станціонными сборами, подразумѣвается вся совокупность поступленій въ станціонныя кассы. Эти поступленія разнообразны и принадлежатъ разнымъ хозяевамъ, не одной казнѣ. Наибольшую часть поступленій составляетъ, конечно, *выручка по эксплуатаціи*, т. е. доходъ отъ продажи пассажирскихъ билетовъ, отъ отправленія багажа и грузовъ и отъ взносов за перевозки при выдачѣ грузовъ въ мѣстномъ, прямомъ и международномъ сообщеніяхъ, за свою и за другія дороги, казенныя и частныя. Одновременно поступаетъ на станціи *сборъ съ пассажировъ и грузовъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ*. Далѣе, въ составъ станціонныхъ сборовъ входятъ: *телеграфный сборъ, гербовый сборъ, таможенныя пошлины, сборы въ $\frac{1}{5}$, въ пользу городскихъ станцій, въ пользу Краснаго Креста и въ пользу городовъ, остатки вкладовъ въ сберегательную кассу, за вычетомъ расходовъ за счетъ кассы, поступленія по комиссіоннымъ и ссуднымъ операціямъ за счетъ своей и другихъ дорогъ, наложенные платежи,*

удержанные при выдачѣ грузовъ, по мѣстному и прямому сообщеніямъ, денежные залогомъ по перевозкамъ, суммы, взысканныя по начетамъ и выправкамъ Управленія дороги и Государственнаго Контроля и другія поступления, имѣющія отношеніе къ перевозкамъ, каковы сборы за храненіе багажа и грузовъ, за простой и подачу вагоновъ, за аренду буфетовъ и многіе другіе. Кромѣ того, въ случаѣ недостаточности сборовъ и имѣющихся на станціяхъ постоянныхъ авансовъ, по особымъ распоряженіямъ Управленія дороги высылаются нуждающимся въ подкрѣпленіи станціямъ изъ Главной Кассы или съ сосѣднихъ станцій потребныя суммы на уплату наложенныхъ платежей, на возвратъ денежных залоговъ, на уплату переборовъ и вознагражденій по претензіямъ, на выдачу ссудъ и на выдачу сберегательныхъ вкладовъ.

Не всѣ поименованные сборы поступаютъ ежедневно на каждую изъ станцій, но въ общемъ счетѣ сборовъ всей линіи получается за каждый день большое разнообразіе поступленій, требующихъ распредѣленія по различнымъ источникамъ.

Поступившіе за сутки сборы только въ видѣ рѣдкихъ исключеній, по самымъ маленькимъ станціямъ, передаются въ Главную Кассу при Управленіи дороги въ полныхъ собранныхъ суммахъ. Обыкновенно въ теченіе дня производятся станціями разрѣшенныя существующими правилами разнаго рода выдачи изъ сборовъ по приказамъ и ордерамъ разныхъ Службъ и Главной Бухгалтеріи дороги и по другимъ установленнымъ документамъ. Таковы уплаты наложенныхъ платежей по извѣщеніямъ станцій, взыскавшихъ эти платежи, какъ по мѣстному, такъ и по прямому сообщеніямъ, переборовъ, перевзносавъ и вознагражденій по претензіямъ за счетъ своей и другихъ дорогъ, суммъ, перевырученныхъ отъ продажи грузовъ, ссудъ подъ грузы, вкладовъ сберегательной кассы, денежных залоговъ, подлежащихъ возврату, денегъ, взысканныхъ по исполнительнымъ листамъ со служащихъ и друг. Эти выдачи бывають по нѣкоторымъ дорогамъ очень значительны.

За вычетомъ произведенныхъ расходовъ, вся остальная поступившая за сутки сумма, а также деньги, особо высланныя Главною Кассою на уплату наложенныхъ платежей и другія, но не востребованныя въ срокъ, высылаются станціями въ Главную Кассу немедленно при суточномъ кассовомъ отчетѣ, заключаю-

шемъ въ себѣ обороты станцій съ распредѣленіемъ по роду поступленій и расходовъ; къ отчету прикладываются приходные и всѣ оправдательные расходные документы. На нѣкоторыхъ линіяхъ станціями, находящимися въ городахъ, гдѣ есть казначейства или отдѣленія Государственнаго Банка, наличныя деньги сдаются въ эти кассовыя учрежденія, а въ Управление дороги отсылаются выданныя ими квитанціи въ полученіи денегъ.

На Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ остатки дневныхъ поступленій на станціяхъ Шпола, Голта, Цвѣтково, Звенигородка и Тальное, по соглашенію Министерства Путей Сообщенія съ Министерствомъ Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ, передаются въ мѣстныя отдѣленія и агентство Русскаго Торгово-Промышленнаго и Русскаго для внѣшней торговли частныхъ банковъ, также подъ квитанціи, высылаемая въ Управление дороги; равныя суммы немедленно вносятся этими Банками на счетъ дорогъ въ Кіевскую Контору Государственнаго Банка.

Съ высылкою денегъ въ Главную Кассу, или въ казначейство и учрежденія Государственнаго Банка, на станціяхъ къ слѣдующему дню остаются только: разрѣшенные размѣнный и гербовый фонды, постоянный фондъ марокъ Краснаго Креста, авансы на уплату наложенныхъ платежей (на нѣкоторыхъ станціяхъ), а также суммы, особо высланныя Главною Кассою на выдачу ссудъ, вкладовъ сберегательной кассы, вознагражденій по претензіямъ и проч., впредь до востребованія ихъ въ опредѣленные сроки.

Такимъ образомъ, по установленному порядку вся сумма дневныхъ поступленій, за вычетомъ поименованныхъ расходовъ, ежедневно со всѣхъ станцій (за указанными исключеніями) увозится артельщиками въ Главную Кассу при Управленіи дороги. Для производства же расходовъ на уплату содержанія служащимъ и заработанныхъ денегъ рабочимъ артельщики дороги, по распоряженіямъ Управленія, въ извѣстные сроки получаютъ необходимыя суммы изъ казначейства и везутъ на линію для раздачи ихъ по принадлежности. Равнымъ образомъ, артельщики же отвозятъ деньги тѣмъ станціямъ, выручка которыхъ недостаточна для уплаты наложенныхъ платежей, ссудъ подъ грузы и для другихъ болѣе или менѣе значительныхъ расходовъ. Допускается по приказамъ дороги полученіе артельщиками денегъ съ однѣхъ станцій для снабженія ими другихъ станцій на производство поименованныхъ расходовъ.

По полученіи дневной отчетности и провѣркѣ присланныхъ денегъ Главная Бухгалтерія немедленно озабочивается возстановленіемъ суммъ, временно изъятыхъ станціями изъ сборовъ по приказамъ и ордерамъ Управленія, т. е. самой Бухгалтеріи и Службъ дороги. Такъ, превышенія расходовъ надъ приходомъ по операціямъ сберегательной кассы перечисляются въ сборы изъ имѣющихся въ Главной Кассѣ суммъ сберегательной кассы; суммы, выплаченныя по претензіямъ и нѣкоторые другіе расходы, подлежащіе отнесенію на счетъ смѣтныхъ кредитовъ дороги, на счетъ особаго фонда товаро-станціонныхъ работъ, или на счетъ другихъ спеціальныхъ средствъ и депозитовъ, возстанавливаются изъ операціоннаго аванса Управленія дороги, а затѣмъ этотъ авансъ пополняется изъ подлежащихъ источниковъ; суммы, выданныя въ ссуды подъ грузы на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, возмѣщаются изъ оборотнаго капитала ссудныхъ операцій, а за недостаткомъ его,—изъ суммъ Государственнаго Банка, у котораго въ этихъ случаяхъ кредитуются Управленіе дорогъ.

Значительная часть станціонныхъ расходовъ составляетъ лишь возвратъ ранѣе поступившихъ суммъ. Таковы уплата наложенныхъ платежей по мѣстному сообщенію, возвратъ переборовъ, перевзносавъ, перевыручки отъ продажи грузовъ съ аукціона, суммъ, удержанныхъ со служащихъ по исполнительнымъ листамъ, денежныхъ залоговъ по перевозкамъ и нѣк. друг.

Въ числѣ станціонныхъ расходовъ, какъ объяснено выше, заключаются также уплаты за счетъ другихъ дорогъ, а именно: выдачи наложенныхъ платежей, выдачи по претензіямъ и судебнымъ искамъ—за недостачу и порчу грузовъ, за просрочку въ доставкѣ ихъ, переборы, возвратъ провозной платы и другіе расходы по требованіямъ другихъ дорогъ. Израсходованныя суммы удерживаются съ другихъ дорогъ при расчетѣ съ ними чрезъ Государственный Банкъ по истеченіи 3½ мѣсяцевъ.

Остаются не пополненными лишь уплаты по претензіямъ, подлежащія отнесенію на счетъ виновныхъ,—впредь до взысканія съ нихъ происшедшаго по ихъ винѣ убытка, или на счетъ источниковъ, еще не выясненныхъ, а также выдачи ссудъ подъ грузы на Екатерининской и Южныхъ дорогахъ, гдѣ, за неимѣніемъ оборотнаго капитала, эти выдачи производятся изъ сборовъ, безъ обращенія къ кредиту Государственнаго Банка.

Къ суммамъ, полученнымъ отъ станцій, присоединяются

поступленія за тотъ же день въ Главную Кассу дороги, въ томъ числѣ по расчетамъ съ казенными и другими учрежденіями по перевозкамъ и проч.

Пополненные Главною Бухгалтеріею сборы, вмѣстѣ съ наличнымъ остаткомъ поступленій по Главной Кассѣ, немедленно передаются по принадлежности, т. е. сборы въ $\frac{1}{5}$ и другіе спеціальнаго назначенія, залоги и прочія частныя суммы, деньги, поступившія на возстановленіе кредитовъ дороги, и государственные доходы, не принадлежащіе къ доходамъ по эксплуатаціи дорогъ и къ государственному сбору съ пассажировъ и грузовъ, вносятся въ мѣстное казначейство для зачисленія въ спеціальныя средства, въ депозиты, на возстановленіе кредитовъ и въ государственные доходы; суммы, поступившія въ уплату ссудъ, выданныхъ другими дорогами, вносятся въ учрежденіе Государственнаго Банка на счета этихъ дорогъ, и, наконецъ, очищенный отъ постороннихъ суммъ остатокъ станціонныхъ сборовъ сдается въ учрежденіе Государственнаго Банка для перевода на расчетный счетъ дороги въ С.-Петербургской Конторѣ Банка. Но и этотъ остатокъ еще нельзя считать вполне доходомъ дороги, потому что въ числѣ его заключаются доли за перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ, взысканные наложенные платежи и другія суммы, принадлежащія другимъ казеннымъ и частнымъ дорогамъ. Черезъ $3\frac{1}{2}$ мѣсяца послѣ отчетнаго производятся Государственнымъ Банкомъ взаимные расчеты между дорогами и только тогда опредѣляются окончательно суммы, слѣдующія каждой изъ нихъ изъ числа поступившихъ въ Банкъ на расчетные счета дорогъ. Департаментъ Государственнаго Казначейства, которому предоставлено получать сборы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ авансомъ: 16 и 23 чиселъ отчетнаго и 1 и 8 чиселъ слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, регулируетъ, на основаніи расчетовъ Банка, свои счета, т. е. или дополучаетъ недобранныя авансомъ суммы, или зачитываетъ перебранныя суммы въ счетъ доходовъ слѣдующаго мѣсяца.

Вотъ, въ общихъ чертахъ, картина манипуляцій со сборами, производимыхъ съ момента поступленія ихъ на станціи впредь до расчетовъ между дорогами чрезъ Государственный Банкъ. Какъ и многое другое на желѣзныхъ дорогахъ, обороты со сборами отличаются сложностью, но иначе и не можетъ быть по существу дѣла. Распутываться въ этихъ оборотахъ приходится

Службъ Сборовъ и Главной Бухгалтеріи, по счетамъ которыхъ воспроизводятся всѣ относящіяся къ сборамъ дѣйствія, повѣряемыя на основаніи документовъ Государственнымъ Контролемъ частію предварительно (по ассигновкамъ Главной Бухгалтеріи), частію же въ порядкѣ послѣдующей ревизіи.

Дѣйствительное поступленіе въ казну доходовъ по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ обыкновенно ниже ежегодной выручки, т. е. суммы, заработанной дорогами. Разница объясняется двумя причинами: позаимствованіемъ эксплуатаціонныхъ сборовъ на нужды дорогъ и непоступленіемъ, преимущественно отъ казенныхъ вѣдомствъ, денегъ, причитающихся дорогамъ за совершенныя перевозки.

Позаимствованія изъ эксплуатаціонныхъ сборовъ Если подъ позаимствованіемъ изъ сборовъ разумѣть всякаго рода изъятія суммъ изъ нихъ для производства платежей, то къ числу позаимствованій слѣдуетъ отнести и поименованные выше расходы изъ станціонной выручки на уплату вознагражденій по претензіямъ и судебнымъ искамъ, превышенія расходовъ противъ прихода по операціямъ сберегательныхъ кассъ, выдачи ссудъ подъ грузы и т. п. Но съ другой стороны на станціонную выручку можно смотрѣть, какъ на кассовую наличность, употребляемую на производство расходовъ дороги, подъ условіемъ немедленнаго возмѣщенія израсходованныхъ суммъ изъ подлежащихъ источниковъ. Съ этой точки зрѣнія всѣ тѣ, произведенные станціями изъ выручки, расходы, которые по полученіи суточной отчетности тотчасъ же возмѣщаются Управленіемъ дороги сборамъ изъ операціоннаго аванса и другихъ источниковъ, не представляютъ позаимствованія, потому что съ возмѣщеніемъ такихъ расходовъ выручка, подлежащая сдачѣ на расчетные счета желѣзныхъ дорогъ въ Государственномъ Банкѣ, не терпитъ никакого ущерба.

Другую категорію расходовъ изъ сборовъ, а именно: платежи по претензіямъ и судебнымъ искамъ за счетъ виновныхъ или за счетъ другихъ дорогъ, уплату наложенныхъ платежей за счетъ другихъ дорогъ, выдачи ссудъ, возмѣщаемыя (по Екатерининской и Южнымъ дорогамъ) сборамъ лишь по уплатѣ ихъ грузовладельцами и т. п., слѣдуетъ считать позаимствованіемъ, хотя и допускаемымъ существующими правилами. Поименованныя позаимствованія длятся большею частію нѣсколько мѣсяцевъ, впредь

до расчетовъ съ другими желѣзными дорогами чрезъ Государственный Банкъ, или до возврата ссудъ заемщиками, а иногда и нѣсколько лѣтъ. Последнее относится, напримѣръ, къ выдачамъ за счетъ виновныхъ, взысканія съ которыхъ нерѣдко задерживаются за нерозысканіемъ виновныхъ или потому, что по ограниченности содержанія агентовъ дороги, взысканіе съ нихъ убытковъ дороги затягивается. Для сокращенія случаевъ продолжительнаго изъятія изъ сборовъ суммъ, слѣдующихъ къ обращенію въ доходъ казны, желательнo было бы принять за правило, что уплаты по претензіямъ и искамъ за счетъ своей дороги, подлежащія взысканію съ виновныхъ, относятся на соотвѣтственный кредитъ смѣты расходовъ казенныхъ дорогъ, съ зачисленіемъ выданныхъ суммъ въ недоимку на виновныхъ: деньги же, поступающія съ виновныхъ въ возвратъ этихъ расходовъ, записываются въ доходъ дороги особымъ счетомъ по главѣ 2-й смѣты, въ которой исчисляются разныя статьи доходовъ, не связанныхъ непосредственно съ движеніемъ. Если бы такое правило было принято, то выдачи изъ сборовъ за счетъ виновныхъ возмѣщались бы Управленіемъ дороги сборамъ изъ операціоннаго аванса немедленно по полученіи суточной станціонной отчетности.

Наконецъ, прямымъ позаимствованіемъ изъ сборовъ, производимымъ съ нарушеніемъ установленныхъ правилъ о сдачѣ сборовъ въ доходъ казны, слѣдуетъ считать употребленіе поступившихъ въ доходъ дороги суммъ на производство расходовъ за недостаткомъ кредитовъ. Эти позаимствованія совершаются обыкновенно двоякимъ способомъ.

Во первыхъ, въ случаѣ истощенія эксплуатаціонныхъ кредитовъ и недостаточнаго подкрѣпленія ихъ со стороны центрального Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, мѣстныя Управленія желѣзныхъ дорогъ берутъ необходимыя на расходы суммы изъ станціонныхъ сборовъ, вносятъ ихъ въ казначейство на возстановленіе эксплуатаціоннаго кредита и затѣмъ производятъ изъ увеличеннаго такимъ способомъ кредита выдачи жалованья служащимъ, платежи рабочимъ и другіе расходы, или же перечисляютъ изъ увеличеннаго кредита въ оборотный капиталъ деньги, необходимыя для расчетовъ съ подрядчиками и поставщиками. Позаимствованія для расчетовъ съ подрядчиками и поставщиками производятся лишь въ самыхъ крайнихъ случаяхъ, когда становится невозможнымъ болѣе выдерживать едва-ли удобную

для казеннаго управленія роль обѣднѣвшаго дворянина, на котораго въ сотый разъ насѣдаютъ кредиторы, требуя денегъ за отпущенные въ долгъ припасы подѣ угрозой возбужденія исковъ въ судебномъ порядкѣ. Послѣ многихъ отказовъ надо же, наконецъ, платить, изъ опасенія убыточныхъ для казны штрафовъ, въ случаѣ взысканія съ дороги денегъ по суду.

Во-вторыхъ, къ категоріи прямыхъ позаимствованій относятся удержанія другими дорогами съ данной казенной дороги, при расчетахъ чрезъ Государственный Банкъ, денегъ, уплаченныхъ ими за счетъ этой дороги по претензіямъ и судебнымъ искамъ, или же причитающихся имъ по расчетамъ за конвенціонные штрафы, за пользованіе подвижнымъ составомъ и за провозъ (по частнымъ дорогамъ) служебныхъ грузовъ казенной дороги и т. д. Эти деньги удерживаются въ пользу другихъ дорогъ изъ сборовъ, сданныхъ данною казенною дорогою въ Государственный Банкъ на ея расчетный счетъ, и затѣмъ должны бы возмѣщаться этою дорогою сборамъ немедленно по полученіи расчетовъ отъ Государственнаго Банка; но по недостатку кредитовъ многія изъ удержаній остаются не возмѣщенными, въ ожиданіи полученія дополнительнаго ассигнованія на покрытіе перерасходовъ.

Позаимствованія изъ выручки производятся не только въ концѣ года по истощеніи годовыхъ ассигнованій, но и въ началѣ года, особенно въ январѣ. Причина позаимствованій въ началѣ года заключается въ неудобствѣ для желѣзныхъ дорогъ правила объ ассигнованіи по временнымъ росписаніямъ кредитовъ мѣсячными порціями, въ размѣрахъ, не превышающихъ въ мѣсяцъ $\frac{1}{12}$ годового назначенія. Если это правило болѣе или менѣе выполнимо для административныхъ учрежденій, главные расходы которыхъ состоятъ въ уплатѣ жалованья служащимъ, то для такихъ операціонныхъ предпріятій, каковы желѣзныя дороги, которыя производятъ большія заготовки матеріаловъ, необходимыхъ для своихъ дѣйствій, и по условіямъ съ контрагентами обязаны платить имъ деньги въ опредѣленные сроки, полученіе въ январѣ $\frac{1}{12}$ годового кредита совершенно недостаточно. Происходитъ это отъ того, что за истощеніемъ кредитовъ предыдущаго года платежи за поставленные матеріалы откладываются до наступленія новаго года и открытія кредитовъ на этотъ годъ. Кромѣ расчетовъ за предыдущій годъ, на январь обыкновенно упадаютъ

значительные платежи по поставкамъ для вновь наступившаго года согласно контрактамъ. Этими причинами обусловливается необходимость именно въ январѣ имѣть болѣе значительныя ассигнованія. Изъ личныхъ объясненій на четырехъ линіяхъ слѣдуетъ заключить, что Управленія дорогъ могли бы выходить изъ затрудненій, еслибъ они могли получать въ январѣ 2-мѣсячную порцію, а въ слѣдующіе мѣсяцы—по $\frac{1}{12}$ годовой смѣты при условіи, чтобы центральное Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ не урѣзывало причитающіеся дорогамъ кредиты въ размѣрахъ, допускаемыхъ имъ въ настоящее время. Эти урѣзки Управленіе производитъ для расчетовъ съ своими собственными поставщиками (за рельсы и друг.). Но удовлетворяя своихъ поставщиковъ, Управленіе ставитъ желѣзныя дороги въ затрудненіе въ расчетахъ съ мѣстными поставщиками. Такъ, въ январѣ и февралѣ 1908 и 1909 г.г. желѣзнодорожныя управленія получили въ свое распоряженіе слѣдующія суммы изъ числа разрѣшенныхъ къ отпуску по временнымъ росписаніямъ.

	1908 г.		1909 г.	
	Въ январѣ.	Въ февралѣ.	Въ январѣ.	Въ февралѣ.
<i>Полѣсская ж. д.</i>				
Разрѣшено Совѣтомъ Министровъ	800.000	800.000	770.000	800.000
Удержано Управленіемъ Желѣзныхъ Дорогъ	90.000	18.000	105.000	126.000
Ассигновано мѣстному Управленію	710.000	782.000	665.000	674.000
<i>Екатерининская ж. д.</i>				
Разрѣшено Совѣтомъ Министровъ	2.500.000	2.500.000	2.500.000	2.600.000
Удержано Управленіемъ Желѣзныхъ Дорогъ	590.000	653.000	623.000	355.000
Ассигновано мѣстному Управленію	1.910.000	1.847.000	1.877.000	2.245.000
<i>Юго-Западныя ж. д.</i>				
Разрѣшено Совѣтомъ Министровъ	3.400.000	3.300.000	3.300.000	3.400.000
Удержано Управленіемъ Желѣзныхъ Дорогъ	505.000	560.000	654.155	600.000
Ассигновано мѣстному Управленію	2.895.000	2.740.000	2.645.845	2.800.000
<i>Южныя ж. д.</i>				
Разрѣшено Совѣтомъ Министровъ	2.500.000	2.900.000	2.500.000	2.940.000
Удержано Управленіемъ Желѣзныхъ Дорогъ	333.000	142.000	415.000	340.000
Ассигновано мѣстному Управленію	2.167.000	2.758.000	2.085.000	2.600.000

Полныя $\frac{2}{12}$ доли годового назначенія составили бы въ январѣ:

	1908 г.	1909 г.
Полѣсская ж. д.	1.555.000 р.	1.624.000 р.
Екатерининская ж. д.	5.052.000 »	5.729.000 »
Юго-Западныя » »	6.427.000 »	6.820.000 »
Южныя ж. д.	5.562.000 »	6.298.000 »

Умѣренное удержаніе части этихъ суммъ для удовлетворенія кредиторовъ по заказамъ центрального Управленія Желѣзныхъ Дорогъ возможно.

Недостаточность январьскихъ ассигнованій и невозможность отложить платежи по тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, гдѣ на январь приходятся сроки по расчетамъ съ поставщиками или остались не удовлетворенными кредитора за предыдущій годъ, вынуждаетъ Управленіе дорогъ прибѣгать къ временнымъ позаимствованіямъ изъ сборовъ, которыя пополняются затѣмъ по полученіи кредитовъ на слѣдующіе мѣсяцы, или по утвержденіи росписи доходовъ и расходовъ и открытіи кредитовъ на всю годовую потребность. Хотя январскія позаимствованія не представляются такими опасными для казны, какъ позаимствованія въ концѣ года, но необходимо принять мѣры къ полному устраненію ихъ путемъ увеличенія размѣра кредитовъ, открываемыхъ въ распоряженіе мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій на январь. Очевидно, законъ (116 ст. Осн. Зак.), приравнивающей по части разассигнованія мѣсячныхъ кредитовъ операціонныя предпріятія къ административнымъ учрежденіямъ, не соотвѣтствуетъ требованіямъ жизни и нуждается въ поправкѣ.

Острота положенія уменьшилась бы также, еслибъ мѣстнымъ управленіямъ были открыты кредиты для окончательнаго урегулированія перерасходовъ за прежнее время.

Особый видъ позаимствованій изъ сборовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ составляютъ *платежи за счетъ подъѣздныхъ путей*. Дѣло въ томъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда грузы слѣдуютъ по казеннымъ и частнымъ дорогамъ на подъѣздные пути, эти послѣдніе до 1903 г. обязаны были при передачѣ имъ грузовъ съ казенной дороги, къ которой они непосредственно примыкаютъ, выкупать грузы, т. е. уплачивать казенной дорогѣ немедленно всю стоимость перевозочной платы со станцій отправленія грузовъ до первой станціи подъѣздныхъ путей, а казенная дорога обязана была рассчитаться со всѣми дорогами слѣдованія грузовъ—казенными и частными. Съ 1903 г. этотъ порядокъ былъ измѣненъ въ томъ смыслѣ, что сосѣдняя съ подъѣздными путями казенная желѣзная дорога сдаетъ грузы на подъѣздные пути безденежно, но за ней оставлена обязанность рассчитаться со всѣми дорогами слѣдованія мѣсяцемъ сдачи грузовъ на подъѣздные пути, а подъѣздные пути обязаны уплатить казен-

ной дорогѣ причитающуюся ей долю и возратить ея расходя по уплатѣ долей сборовъ другимъ дорогамъ слѣдованія грузовъ лишь послѣ выкупа грузовъ товарополучателями.

Результатомъ вновь введеннаго порядка оказалось слѣдующее.

Начиная съ половины 1903 г., Новозыбковскій подъѣздной путь сталъ неисправно уплачивать суммы, причитающіяся сосѣднимъ Полѣскимъ дорогамъ по грузовымъ операціямъ. Послѣ переписокъ и требованій сначала нѣкоторыя недоплаченныя Полѣскимъ дорогамъ суммы были Новозыбковскимъ путемъ вмѣщены, но затѣмъ задолженность Новозыбковского подъѣзднаго пути предъ Управленіемъ Полѣскихъ дорогъ продолжала измѣнчиваться въ мѣсяцъ прогрессивно увеличиваться въ слѣдующихъ размѣрахъ:

	Остатокъ долга.
на 1 февраля 1904 г.	20.000 р. — к.
» 1 марта »	39.000 » — »
» 1 апрѣля »	54.995 » 59 »
» 1 мая »	68.178 » 18 »
» 1 іюня »	74.000 » — »
» 1 іюля »	69.049 » 99 »
» 1 августа »	68.599 » 13 »
» 1 сентября »	58.400 » 95 »
» 1 октября »	56.399 » 99 »
» 1 ноября »	55.999 » 13 »
» 1 декабря »	65.999 » 99 »
» 1 января 1905 г.	79.999 » 99 »
» 1 февраля »	104.999 » 99 »
» 1 марта »	135.346 » 07 »
» 1 апрѣля »	154.999 » 98 »
» 1 мая »	178.998 » 57 »
» 1 августа »	178.944 » 17 »
» 1 сентября »	184.998 » 61 »
» 1 октября »	196.004 » 15 »
» 1 ноября »	196.007 » 17 »
» 1 декабря »	190.012 » 91 »
» 1 февраля 1906 г.	189.024 » 75 »
» 1 апрѣля »	188.999 » 87 »
» 1 мая »	188.998 » 56 »

Съ того времени долгъ Новозыбковскихъ путей остался въ этой суммѣ, на которую начисляются проценты, составившіе къ 1 августа 1908 г. 32.801 р. 31 к.

Этимъ, однако, дѣло не ограничивается. Такъ какъ Полѣскія желѣзныя дороги продолжаютъ разсчитываться съ дорогами

слѣдованія грузовъ, адресованныхъ на станціи Новозыбковскаго пути, раньше, чѣмъ получаютъ деньги съ этого пути, то считая ежемѣсячный расходъ на это вмѣстѣ съ долями сборовъ въ пользу Полѣсскихъ дорогъ кругло въ 100 тыс. руб., а промежутокъ времени для расчетовъ Новозыбковскаго пути съ Полѣсскими дорогами—4 мѣсяца, оказывается, что Новозыбковскій подъѣздной путь во всякое время долженъ Полѣсскимъ дорогамъ до 600 тыс. руб., изъятыхъ изъ сборовъ Полѣсскихъ дорогъ.

О задолженности Новозыбковскаго пути Управление Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ неукоснительно съ 1903 г. посылаетъ центральному Управленію Желѣзныхъ Дорогъ ежемѣсячныя донесенія, но заботы Полѣсскихъ дорогъ получить съ Новозыбковскаго пути долгъ въ 188 тыс. руб. съ процентами не приносятъ желаемыхъ послѣдствій.

Не въ лучшемъ положеніи находятся Юго-Западные желѣзные дороги, къ которымъ примыкаютъ подъѣздные пути Перваго Общества. На тѣхъ же основаніяхъ, какъ и Полѣсскія дороги, Юго-Западные желѣзные дороги рассчитываются изъ собственныхъ сборовъ, авансомъ, раньше полученія денегъ съ подъѣздныхъ путей, со всѣми дорогами слѣдованія грузовъ, направляемыхъ на станціи подъѣздныхъ путей, а Общество подъѣздныхъ путей, получая деньги за пришедшіе грузы, затягиваетъ расчеты съ Юго-Западными дорогами. Такъ, на 1-е января 1908 г. долгъ подъѣздныхъ путей сборамъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ равнялся 578 тыс. руб., а къ 1 апрѣля того же года, постепенно увеличиваясь, достигъ 729 тыс. руб.

Такимъ образомъ, дѣйствующія правила установили весьма пріятное положеніе для подъѣздныхъ путей и весьма невыгодное для государственнаго казначейства. Для охраненія принадлежащихъ казнѣ сборовъ отъ авансовыхъ платежей за счетъ неисправныхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, слѣдовало бы предложить желѣзнодорожному Съѣзду дѣйствующій порядокъ расчетовъ за перевозки грузовъ, слѣдуемыхъ на подъѣздные пути, замѣнить какимъ-либо другимъ, болѣе обезпечивающимъ казенные интересы, и во всякомъ случаѣ отмѣнить авансовые расчеты казенныхъ дорогъ съ другими дорогами за подъѣздные пути.

Аналогичный порядокъ подобныхъ (авансовыхъ) расчетовъ представляетъ также существующій на Юго-Западныхъ желѣз-

ныхъ дорогахъ порядокъ уплаты наложенныхъ платежей по грузамъ, сдаваемымъ въ Одессѣ на пароходы для дальнѣйшаго слѣдованія ихъ морскимъ путемъ. Наложеныя платежи въ этихъ случаяхъ считаются какъ бы взысканными и уплачиваются Юго-Западными дорогами другимъ дорогамъ или выдаются по принадлежности въ предѣлахъ своей сѣти изъ собственныхъ сборовъ; возвращаются же они пароходными обществами Юго-Западнымъ дорогамъ, послѣ выдачи грузовъ по мѣсту назначенія ихъ и фактическаго взноса денегъ товаровладельцами. До возмѣщенія этихъ расходовъ Юго-Западныхъ дорогъ они составляютъ не что иное, какъ позаимствованіе изъ эксплуатаціонныхъ сборовъ, обезпеченное стоимостью грузовъ.

За пароходными обществами числилось Юго-Западными дорогами по всякаго рода расчетамъ, въ томъ числѣ и по наложеннымъ платежамъ: къ 1 января 1907 г.—268 тыс. руб., къ 1 января 1908 г.—405 тыс. руб., къ 1 августа 1908 г.—496 тыс. руб., изъ чего видно, что долгъ пароходныхъ обществъ постепенно подрастаетъ.

Перерасходы противъ смѣтныхъ ассигнованій въ связи съ позаимствованіями изъ сборовъ и средства, необходимыя для покрытія ихъ. Перерасходы и позаимствованія изъ сборовъ имѣютъ такую тѣсную связь между собою, что ихъ надо разсматривать вмѣстѣ при разрѣшеніи вопроса о размѣрѣ предстоящихъ дополнительныхъ ассигнованій для покрытія передержекъ противъ смѣтныхъ назначеній и для ликвидаціи задолженности казенныхъ дорогъ сборамъ и другимъ источникамъ за прежнее время. Попутно, при разсмотрѣніи относящихся къ этому предмету данныхъ особо по каждой желѣзной дорогѣ, выяснятся, въ общихъ выводахъ, причины, вызвавшія перерасходы, и способы, къ которымъ Управленія дорогъ прибѣгали для покрытія перерасходовъ.

Нижеслѣдующія данныя взяты преимущественно изъ справокъ, собранныхъ на мѣстѣ. Отчеты Государственнаго Контроля по исполненію смѣтъ и государственныхъ росписей даютъ точныя свѣдѣнія о кассовомъ поступленіи желѣзнодорожныхъ доходовъ, т. е. о суммахъ, зачисленныхъ въ доходъ казны по § 23 росписи; что же касается расходовъ желѣзныхъ дорогъ, то эти отчеты не даютъ о нихъ правильныхъ понятій по той причинѣ, что по существующему порядку суммы, выписанныя въ расходъ

на счетъ смѣтныхъ назначеній, но оставшіяся не израсходованными и внесенныя въ кассы обратно на возстановленіе кредитовъ, исключаются Государственнымъ Контролемъ изъ расходовъ, такъ какъ въ дѣйствительности въ этихъ случаяхъ прямого расхода не было. По казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ на возстановленіе кредитовъ вносятся: во-первыхъ суммы, оставшіяся не израсходованными изъ числа выписанныхъ въ расходъ, во вторыхъ, суммы, поступившія отъ другихъ желѣзныхъ дорогъ въ возмѣщеніе произведенныхъ за ихъ счетъ расходовъ, и, въ третьихъ, какъ выше упоминалось, деньги, позаимствованныя изъ сборовъ и изъ кредитовъ, не принадлежащихъ къ эксплуатаціоннымъ, или изъ кредитовъ другихъ лѣтъ. Такъ какъ эти (позаимствованныя) деньги не представляютъ возврата суммъ, списанныхъ въ расходъ, а подъ видомъ возстановленія кредитовъ предназначаются на увеличеніе смѣтныхъ ассигнованій, то исключеніе равныхъ имъ суммъ изъ расходовъ ведетъ къ преуменьшенію смѣтныхъ расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по отчетамъ Государственнаго Контроля, въ сравненіи съ дѣйствительными издержками. Съ другой стороны и отчеты Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ представляютъ документъ, въ которомъ кредиты разныхъ лѣтъ смѣшаны, а отчетныя таблицы, относящіяся къ кредитамъ и расходамъ, составлены по разнымъ планамъ и даютъ разнородныя цифры. Сбивчивость отчетовъ желѣзнодорожныхъ Управленій и недостатки отчетовъ Государственнаго Контроля крайне затрудняютъ пользованіе ими для точнаго выясненія перерасходовъ и для установленія размѣра кредитовъ, необходимыхъ на расчеты по задержаннымъ платежамъ. Поэтому пришлось отдать предпочтеніе справкамъ Главной Бухгалтеріи четырехъ желѣзнодорожныхъ линій.

Полѣсскія желѣзныя дороги.

По эксплуатаціи Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ образовались перерасходы, размѣръ которыхъ по даннымъ на 1 сентября 1908 г. опредѣлялся: за 1905 г. 27.764 р. 37 к. и за 1906 г. 415.306 р. 23 к., итого 443.070 р. 60 к.

Эти перерасходы были покрыты позаимствованіями изъ оборотнаго капитала (47.693 р. 79 к.), изъ кредитовъ на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ смѣты 1906 г. (271.774 р.

11 к.) и изъ кредита на эксплуатацію Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ смѣты 1907 г. (123.602 р. 70 к.).

Такъ какъ съ позаимствованіемъ 271.774 р. 11 к. и 123.602 р. 70 к. уменьшены были кредиты 1906 и 1907 г.г. и подлежавшія отнесенію на нихъ потребности не могли бы быть удовлетворены, то сумма 271.774 р. 11 к. была снова позаимствована изъ кредитовъ на усиленіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ смѣты 1907 г. и записана на возстановленіе такихъ же кредитовъ смѣты 1906 г.; въ слѣдующемъ 1908 г. равная сумма была позаимствована изъ кредитовъ на ту же потребность смѣты 1908 г. и записана на возстановленіе кредитовъ смѣты 1907 г., и такой же оборотъ, очевидно, будетъ продѣланъ въ 1909 г., т. е. сумма 271.774 р. 11 к., когда потребуется, будетъ списана изъ кредитовъ на усиленіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ по смѣтѣ 1909 г. и записана на возстановленіе уменьшеннаго кредита смѣты 1908 г.

Одинаково Управленіе Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ поступило и съ 123.602 р. 70 к., изъятими изъ кредита по эксплуатаціи Полѣсскихъ дорогъ смѣты 1907 г. на покрытіе перерасхода за 1906 г., а именно кредитъ 1907 г. былъ возстановленъ на счетъ эксплуатаціоннаго кредита смѣты 1908 г., который, въ свою очередь, для расчетовъ съ кредиторами за 1908 г. возстановленъ или будетъ возстановленъ на счетъ эксплуатаціоннаго кредита смѣты 1909 г.

По Полѣсскимъ дорогамъ, слѣдовательно, выручка осталась нетронутою. Однако, употребляемый Управленіемъ этихъ дорогъ способъ покрытія перерасходовъ ведетъ къ запутанности счетовъ и расчетовъ между кредитами и отдаляетъ изъ года въ годъ урегулированіе произведенныхъ въ 1905 и 1906 г.г. перерасходовъ. Для приведенія счетовъ Управленія въ порядокъ необходимо этому Управленію нынѣ же ассигновать дополнительный кредитъ въ 171.296 р. 49 к., въ томъ числѣ 47.693 р. 79 к. для перечисленія въ оборотный капиталъ на расчеты съ поставщиками за матеріалы и 123.602 р. 70 к. на возстановленіе эксплуатаціоннаго кредита 1909 г. до полнаго его размѣра, назначеннаго на эксплуатацію Полѣсскихъ дорогъ по росписи 1909 года.

Что касается 271.774 р. 11 к., позаимствованныхъ изъ кредитовъ на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ коммерческою и спеціальною цѣлями, то эти кредиты имѣютъ 2-лѣтній срокъ дѣйствія и значительная часть ихъ расходуется

лишь на второй годъ. Такъ, изъ кредитовъ смѣты 1907 г., назначенныхъ Полѣскимъ дорогамъ въ общей суммѣ 929.935 р., было израсходовано въ томъ же году на предметъ своего назначенія, не считая позаимствованій и суммъ, обратно поступившихъ на возстановленіе кредитовъ, 582.522 р. 35 к. и осталось не израсходованнымъ къ началу 1908 г. 347.412 р. 65 к.; изъ кредитовъ на ту же потребность, ассигнованныхъ по смѣтѣ 1908 г. въ размѣрѣ 1.272.980 р., употреблено въ томъ же году на предметъ своего назначенія 539.026 р. 63 к. и осталось къ началу 1909 г. 733.953 р. 37 к. Пользуясь такимъ состояніемъ этихъ кредитовъ, можно было бы урегулированіе позаимствованныхъ 271.774 р. 11 к. отложить до смѣты 1910 г., при составленіи которой слѣдуетъ эту сумму имѣть въ виду и внести или не внести ее въ смѣту, въ зависимости отъ положенія работъ по усиленію Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ и отъ размѣра предстоящихъ въ будущемъ году дѣйствительныхъ платежей кредиторамъ.

Юго-Западныя желѣзныя дороги.

Къ 1 января 1909 г. сумма, требовавшая урегулированія вслѣдствіе перерасходовъ и позаимствованій за время 1902—1908 г.г., опредѣлялась по даннымъ, не вполне точнымъ для 1908 г., въ 13.259.248 р. 72 к., изъ числа которыхъ было покрыто изъ эксплуатаціонныхъ сборовъ 8.033.268 р. 70 к. Изъ остальныхъ 5.225.980 р. 02 к.—1.889.303 р. 16 к. позаимствованы изъ эксплуатаціоннаго кредита 1908 г. на покрытіе перерасходовъ прежнихъ лѣтъ, 76.120 р. 03 к. причитаются пенсіонной кассѣ, 1.008.487 р. 17 к. подлежатъ отпуску въ оборотный капиталъ, но изъ этой суммы слѣдуетъ вычесть 376.756 р. 71 к.—прибыль по оборотному капиталу, подлежащую перечисленію изъ него въ доходъ казны; за вычетомъ этой суммы, долгъ оборотному капиталу сократится до 631.730 р. 46 к. Наконецъ, для уплаты кредиторамъ требуется 2.252.069 р. 66 к., а за вычетомъ 1.021.384 р., которые могутъ быть покрыты изъ 1.889.303 р. 16 к., подлежащихъ ассигнованію на возстановленіе кредита 1908 г., остается къ отпуску за прежнее время 1.230.685 р. 66 к. Общая по этому счету сумма, необходимая на урегулированіе перерасходовъ прежняго времени, опредѣляется (1.889.303 р. 16 к. + 76.120 р. 03 к. + 631.730 р. 46 к. + 1.230.685 р. 66 к.) въ 3.827.839 р. 31 к. Однако, и эта сумма требуетъ болѣе подробнаго разъясненія со стороны

Управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и детальнаго подтвержденія ея необходимости, такъ какъ, повидимому, значительная часть ея можетъ быть урегулирована путемъ зачетовъ. Но ограничиться этою или меньшею суммою возможно лишь въ томъ случаѣ, если будетъ допущено списаніе суммъ, позаимствованныхъ изъ сборовъ, безъ назначенія на пополненіе ихъ дополнительнаго кредита.

Кромѣ позаимствованій изъ сборовъ на покрытіе расходовъ по эксплуатаціи, Управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1896 г. было удержано изъ сборовъ на веденіе коммисіонно-ссудныхъ операцій 1.500.000 р., о возмѣщеніи которыхъ соображенія будутъ представлены далѣе при разсмотрѣніи положенія вспомогательныхъ операцій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Екатери́нинская желѣзная дорога.

Сумма задолженности дороги по перерасходамъ и позаимствованиямъ на 1 января 1908 г. равнялась 11.296.732 руб. 24 к., изъ числа которыхъ было позаимствовано изъ сборовъ 9.808.309 р. 14 к., изъ кредита смѣты 1908 г. на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—231.202 р. 90 к., изъ чрезвычайнаго кредита 1908 г. на постройку второй Екатери́нинской желѣзной дороги—140.000 р. и изъ эксплуатаціоннаго кредита 1908 г. 978.518 р. 81 к.; ¹⁾ затѣмъ 138.640 р. 01 к. подлежатъ доассигнованію на пополненіе кредиторскихъ сличковъ по смѣтѣ 1907 г. и 61 р. 38 к. на мелкіе расходы. Къ 1-му января 1909 г. позаимствование изъ сборовъ съ 9.808.309 р. 14 к. увеличилось до 13.338.585 р. 15 к., въ томъ числѣ 4.100.000 р. были изъяты изъ сборовъ для увеличенія оборотнаго капитала.

При условіи списанія со счетовъ задержанныхъ сборовъ безъ ассигнованія кредита на ихъ пополненіе, дополнительный кредитъ на покрытіе перерасходовъ по Екатери́нинской желѣзной дорогѣ можетъ быть ограниченъ суммою (231.202 р. 90 к. + 140.000 р. + 978.518 р. 81 к. + 138.640 р. 01 к. + 61 р. 38 к.) 1.488.423 р. 10 к. Сумма 978.518 р. 81 к. требуетъ разъясненія и можетъ нѣсколько измѣниться, въ зависимости отъ исправленій.

¹⁾ Эта сумма заимствовалась постепенно въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, причѣмъ заимствованныя деньги переводились на смѣту cadaго вновь наступившаго года.

Южныя желѣзныя дороги.

Задолженность Южныхъ дорогъ по перерасходамъ и позаймствованіямъ опредѣляется къ 1 января 1909 г. приблизительно въ суммѣ 6.917.021 р. 69 к. Приблизительность зависитъ, главнымъ образомъ, отъ исчисленія перерасходовъ за 1908 г. по предварительному разсчету въ круглой суммѣ 2.900.000 р. Изъ 6.917.021 р. 69 к. позаймствовано изъ сборовъ 4.257.955 р. 02 к. Далѣе, на покрытіе перерасходовъ до 1909 г. употреблены 612.034 р. 38 к. изъ эксплуатаціоннаго кредита по смѣтѣ 1909 г., 466.836 руб. 83 к. изъ кредитовъ на усиленіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ 1907 и 1908 г.г., 275.350 р. 32 к. изъ оборотнаго капитала, 427.957 р. 53 к. изъ разныхъ другихъ источниковъ и 876.887 р. 61 к. подлежатъ отпуску разнымъ кредиторамъ. Всѣ эти суммы въ сложности составляютъ 2.659.066 р. 67 к., которые и должны бы быть урегулированы ассигнованіемъ дополнительнаго кредита. Необходимо, однако, принять въ разсчетъ, что, по свѣдѣніямъ Управленія Южныхъ дорогъ, кромѣ означенныхъ выше 4.257.955 р. 02 коп., въ сборы дорогъ подлежитъ перечисленію всего до 2.128.115 р. 73 к. частію изъ оборотнаго капитала (суммы, удержанныя другими дорогами за провозъ матеріаловъ), частію изъ другихъ источниковъ. Поэтому путемъ зачетовъ предполагаемое ассигнованіе въ 2.659.066 р. 67 к. можетъ значительно сократиться.

Всего по четыремъ линіямъ задолженность по перерасходамъ и позаймствованіямъ къ началу 1909 г. составляетъ, по неокончательнымъ свѣдѣніямъ, около 35 милл. руб. При нежеланіи открывать сверхсмѣтные кредиты для пополненія не внесенныхъ желѣзными дорогами доходовъ въ казну, сумма дополнительныхъ кредитовъ, необходимая для расчетовъ съ кредиторами и съ разными источниками, кромѣ счета не внесенныхъ доходовъ, какъ объяснено, не превыситъ по четыремъ линіямъ въ общемъ 8½ милл. р. и по всей вѣроятности будетъ меньше. Счетоводство, конечно, обязано будетъ подчиниться рѣшеніямъ законодательной власти, но надо имѣть въ виду, что хотя существующая разница между эксплуатаціонными отчетами казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и отчетами Государственнаго Контроля объ исполненіи смѣтъ и росписи доходовъ и расходовъ уменьшится

по расходамъ на сумму ожидаемыхъ дополнительныхъ кредитовъ, но не сгладится вполнѣ и, слѣдовательно, въ финансовыхъ отчетахъ Государственнаго Контроля дѣйствительные расходы и доходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за ближайшіе годы останутся въ цифрахъ, неправильно представляющихъ обороты по самой крупной операціи казны. Насколько эта разница велика по линиямъ Юго-Западнымъ, Екатерининской и Южнымъ (по Полѣвскимъ дорогамъ разница незначительна), видно изъ слѣдующаго:

	Доходы въ милл. руб.				Расходы въ милл. руб.			
	1906 г.		1907 г.		1906 г.		1907 г.	
	По отчету ж. д.	По отчету Г. К.	По отчету ж. д.	По отчету Г. К.	По отчету ж. д.	По отчету Г. К.	По отчету ж. д.	По отчету Г. К.
Полѣвскія ж. д.	12,3	11,9	11,2	11,6	9,7	9,4	9,2	9,1
Юго-Западные . . .	65,3	61,3	68,0	60,5	41,3	36,8	43,5	35,9
Екатерининская . . .	48,0	45,1	51,5	47,1	30,9	27,1	34,5	28,6
Южные	53,9	51,3	55,9	54,6	36,0	32,5	37,3	32,4

Изъ переписки между Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ видно, что ликвидацію счетовъ по перерасходамъ предполагается произвести, расчленивши перерасходы на двѣ части: до 1908 г. и за 1908 г. Съ окончаніемъ 1908 г. такое расчлененіе не имѣло бы никакихъ основаній, а съ практической стороны вызвало бы лишнія затрудненія, въ виду того, что перерасходы покрывались желѣзнодорожными управленіями изъ средствъ разныхъ лѣтъ и на покрытіе перерасходовъ до 1908 г. были обращены также части кредитовъ, ассигнованныхъ на эксплуатацию казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1908 г. Поэтому было бы удобнѣе ликвидацію счетовъ по перерасходамъ за всѣ истекшіе годы приурочить къ одному сроку, а именно къ концу (31 декабря) 1908 г.

Что касается способа ликвидаціи перерасходовъ, то, ознакомившись съ положеніемъ счетовъ на мѣстѣ и съ отчетными свѣдѣніями, которыя доставляются желѣзнодорожными управленіями Министерству Путей Сообщенія и Финансовъ, я прихожу къ заключенію, что разобратся въ получаемыхъ цифрахъ и установить правильныя суммы дополнительныхъ кредитовъ для каждой желѣзной дороги центральныя вѣдомства, если не по всѣмъ, то по большей части дорогъ, не въ состояніи безъ помощи и разъясненій мѣстныхъ бухгалтерій. Изъ предыдущихъ объясне-

ній видно, что даже мѣстныя управленія, безъ предварительной разборки нѣкоторыхъ своихъ счетовъ, не могутъ указать точныхъ суммъ необходимыхъ имъ дополнительныхъ кредитовъ при условіи широкаго зачета взаимной задолженности однихъ счетовъ другимъ и списанія долговъ по счету сборовъ, позаимствованныхъ на нужды эксплуатаціи. Для обезпеченія правильности ликвидаціи счетовъ по перерасходамъ слѣдовало бы произвести ее съ соблюденіемъ слѣдующаго порядка.

1. Прежде всего необходимо было бы потребовать, примѣрно къ 1 іюля, отъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ свѣдѣнія о размѣрѣ перерасходовъ, отдѣльно по годамъ, за все прошедшее время до 31 декабря 1908 г. включительно, объ источникахъ, изъ которыхъ эти перерасходы были покрыты, о зачетахъ, которые могутъ быть сдѣланы между этими источниками, и о размѣрѣ кредитовъ, дѣйствительно необходимыхъ: во-первыхъ, для возстановленія кредитовъ, позаимствованныхъ изъ смѣты 1909 г. на покрытіе перерасходовъ до 1909 г., во-вторыхъ для возстановленія кредитовъ на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, если это необходимо сдѣлать теперь же и нельзя отложить до смѣты 1910 г., и въ третьихъ для возстановленія оборотнаго капитала и другихъ источниковъ въ размѣрахъ, потребныхъ на уплату задержанныхъ денегъ кредиторамъ дорогъ съ указаніемъ самихъ кредиторовъ. Свѣдѣнія эти могли бы быть потребованы примѣнительно къ формѣ, составленной главнымъ бухгалтеромъ Московско-Брестской жел. дор. Н. Н. Васильевымъ и извѣстной Министерству Путей Сообщенія, съ измѣненіями въ ней, необходимыми въ виду того, главнымъ образомъ, что нѣкоторыя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ нашли эту форму слишкомъ сложною и не ясною и не могли доставить по ней правильныхъ свѣдѣній, потребованныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1907—1908 г.г.

2. Слѣдовало бы образовать при Министерствѣ Путей Сообщенія особую комисію съ участіемъ въ ней представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля и возложить на нее разсмотрѣніе упомянутыхъ въ п. 1 свѣдѣній и другихъ, по усмотрѣнію комисіи, отчетныхъ матеріаловъ и установленіе размѣра дополнительныхъ кредитовъ, необходимыхъ каждой дорогѣ для окончательной ликвидаціи счетовъ по всѣмъ перерасходамъ до 1909 г.

3. Для участія въ комисіи и для объясненій необходимо приглашать, по мѣрѣ надобности, бухгалтеровъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Управленій, а когда потребуется, — посылать кого-либо изъ состава комисіи на мѣста для разьясненія обстоятельствъ, которыя безъ книгъ мѣстныхъ Управленій не могутъ быть выяснены въ С.-Петербургѣ.

4. Дополнительные кредиты слѣдуетъ открывать на счетъ общаго сверхсмѣтнаго ассигнованія, имѣющаго быть испрашеннымъ въ законодательномъ порядкѣ, лишь на основаніи постановленій комисіи, а въ случаѣ разногласія между представителями вѣдомствъ—по соглашенію Министра Путей Сообщенія съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ. Не ожидая окончанія работъ комисіи по всѣмъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, слѣдуетъ разрѣшать дополнительные кредиты каждой дорогѣ отдѣльно, немедленно по установленіи размѣра кредита для нея.

5. Для окончанія работъ комисіи по каждой желѣзной дорогѣ слѣдовало бы установить срокъ не свыше мѣсячнаго.

6. Для выполненія мѣстными желѣзнодорожными Управленіями постановленій комисіи также необходимо назначить срокъ не свыше 2-хъ мѣсяцевъ, по истеченіи котораго мѣстныя Управленія должны доставить въ комисію подробное объясненіе оборотовъ, произведенныхъ ими для окончательной ликвидаціи перерасходовъ, съ распредѣленіемъ этихъ оборотовъ отдѣльно по счетамъ Главной Бухгалтеріи. Эти свѣдѣнія подлежатъ разсмотрѣнію и повѣркѣ въ комисіи, съ цѣлью своевременнаго исправленія ошибокъ, если бы таковыя оказались.

При должной энергіи урегулированіе счетовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по перерасходамъ и позаимствованіямъ за время до 1909 г. можетъ быть закончено въ теченіе текущаго года. Предположенный размѣръ общаго сверхсмѣтнаго кредита—30 милл. р. можно пока оставить безъ измѣненія, а въ случаѣ недостаточности его испросить дополнительный кредитъ въ осеннюю сессію законодательныхъ учрежденій. Кредитъ слѣдуетъ приурочить къ росписи на 1909 г., въ виду того, что урегулированіе счетовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ можетъ быть произведено лишь во второй половинѣ этого года и что для практическихъ цѣлей удобнѣе было бы ассигнованія на покрытіе перерасходовъ за прежнее время включить въ отчетъ одного смѣтнаго года;

между тѣмъ, въ случаѣ, если 30 милл. руб., отнесенныхъ на роспись 1908 г., окажется недостаточно, то дополнительный къ этой суммѣ кредитъ пришлось бы неизбежно приурочить къ росписи 1909 г., ибо выясненіе размѣра этого дополненія и испрошеніе его въ законодательномъ порядкѣ могли бы состояться лишь въ концѣ 1909 г., уже послѣ заключенія и отпечатанія отчета Государственнаго Контроля за 1908 годъ.

Покончивъ съ дефектами прежняго времени, необходимо принять рѣшительныя мѣры къ тому, чтобы въ будущемъ недостатки въ кредитахъ по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ не покрывались путемъ позаимствованій изъ сборовъ и изъ другихъ не подходящихъ источниковъ. Но съ другой стороны слѣдуетъ озаботиться, чтобы мѣстныя Управленія не находились въ безвыходномъ положеніи отъ полнаго истощенія средствъ, отпущенныхъ имъ на эксплуатацію.

Нельзя отрицать того обстоятельства, что кредиты на эксплуатацію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ назначались нерѣдко въ недостаточномъ размѣрѣ, не соотвѣтствующемъ движенію. Изъ слѣдующихъ данныхъ видно, какъ велика разница между дѣйствительностью и смѣтными предположеніями по четыремъ линіямъ за три года.

		Полѣс-скія ж. д.	Юго-Западныя ж. д.	Екатери-нинская ж. д.	Южныя ж. д.	
Пробѣгъ поѣздовъ въ тысячу верстъ.	1906 г.	по смѣтѣ	7.660	26.500	20.370	24.610
		въ дѣйствительности	7.525	30.636	22.036	25.942
	1907 г.	по смѣтѣ	7.500	27.210	21.640	25.025
		въ дѣйствительности	7.009	31.825	23.277	27.300
	1908 г.	по смѣтѣ	7.240	27.430	22.000	24.500
	Расходы по эксплуатаціи въ тысяч. рубл. ¹⁾ .	1906 г.	по смѣтѣ	8.836	32.911	25.748	29.663
въ дѣйствительности			9.727	41.333	30.881	35.985
1907 г.		по смѣтѣ	9.071	35.870	28.562	32.395
		въ дѣйствительности	9.178	43.530	34.480	37.338
1908 г.		по смѣтѣ	9.283	38.564	30.315	33.373

Эта таблица показываетъ, что ассигнованія смѣтныя рассчитывались—ниже отчетныхъ данныхъ не только за предыдущій годъ, но и за второй передъ смѣтнымъ годъ, т. е. по смѣтамъ

¹⁾ Не считая безденежныхъ, т. е. употребленныхъ старыхъ матеріаловъ, служебныхъ перевозокъ и нѣкоторыхъ другихъ.

ожидалось *сокращеніе* перевозокъ въ то время, какъ движеніе, за исключеніемъ Полѣсскихъ дорогъ, возрастало; и хотя на случай усиленія движенія открывался по смѣтамъ особый запасный кредитъ, но этотъ кредитъ, безъ сомнѣнія, былъ недостаточенъ при указанной системѣ назначенія суммъ на расходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Получивъ завѣдомо недостаточные кредиты, Управленія желѣзныхъ дорогъ тщетно просили и ожидали дополнительныхъ ассигнованій. Кое-что давали имъ, но давали мало, а потому дорогамъ, волей-неволей, пришлось оставить не покрытыми сдѣланныя позаимствованія изъ сборовъ и другихъ источниковъ. По смѣтѣ на 1909 г. кредиты на эксплуатацію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ значительно увеличены; это улучшеніе въ смѣтныхъ исчисленіяхъ, если не устранить, то понизить существенно недостачи въ кредитахъ.

Всегда, однако, возможны выходящія изъ ряда случайности. Такъ, въ 1906 г., когда, послѣ извѣстныхъ событій 1905 г., наступилъ кризисъ въ нефтяной промышленности и добыча нефти сократилась болѣе, чѣмъ на половину, появился большой спросъ на каменный уголь и перевозка одного лишь антрацита возрасла на Екатерининской желѣзной дорогѣ на 43%. Такое увеличеніе перевозокъ массовыхъ грузовъ вызвало значительные перерасходы по многимъ номерамъ смѣты этой дороги. Снѣжные заносы, наводненія и размывы полотна въ районѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ февралѣ текущаго 1909 г. несомнѣнно должны потребовать денегъ въ размѣрахъ, не предвидѣнныхъ смѣтою. Независимо отъ случайностей исключительнаго характера, хорошій урожай хлѣбовъ, оживленіе тѣхъ или другихъ отраслей промышленности, увеличеніе спроса на тѣ или иные продукты, матеріалы и товары, т. е. явленія нормальной жизни страны, могутъ способствовать развитію желѣзнодорожнаго движенія въ размѣрахъ, превышающихъ смѣтныя назначенія вмѣстѣ съ запаснымъ на этотъ случай кредитомъ и вызвать необходимость въ дополнительномъ сверхсмѣтномъ кредитѣ по смѣтѣ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ. Предоставлять желѣзнымъ дорогамъ дополнительныя средства въ подобныхъ случаяхъ надо своевременно, до полного истощенія ассигнованныхъ имъ по смѣтѣ кредитовъ, чтобы не доводить ихъ до необходимости захватывать выручку и обращать ее на расходы. Но при существующихъ

условіяхъ испрошенія сверхсметныхъ кредитовъ въ законодательномъ порядкѣ, требующихъ не мало времени для процессуальныхъ формальностей, всегда открытіе сверхсметныхъ кредитовъ можетъ запоздать. Для устраненія такихъ случаевъ казалось бы необходимымъ запасный кредитъ на расходы, вызываемые увеличеніемъ движенія и другими не предвидѣнными сметою случайностями, исчислять въ размѣрахъ, большихъ въ сравненіи съ нынѣшними, хотя бы подъ условіемъ часть этого кредита оставлять въ распоряженіи Совѣта Министровъ для расходованія лишь въ крайнихъ случаяхъ, по истощеніи назначеній, находящихся въ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія. Неудобство этой мѣры состоитъ въ томъ, что расходная смета въ нѣкоторые годы окажется напрасно увеличенною кредитомъ, который можетъ въ дѣйствительности не потребоваться. Избѣжать этого неудобства и въ то же время достигнуть цѣли, т. е. своевременнаго открытія дополнительныхъ кредитовъ, возможно было бы, если бы при утвержденіи росписи доходовъ и расходовъ бюджетнымъ закономъ предоставлялось Совѣту Министровъ открывать дополнительные кредиты на эксплуатацію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ не свыше какого-либо опредѣленнаго размѣра, подъ условіемъ, чтобы такіе кредиты открывались только въ случаяхъ дѣйствительнаго и доказаннаго увеличенія движенія или увеличенія расходовъ отъ стихійныхъ причинъ, въ размѣрахъ, превышающихъ не только сметныя заданія по каждой дорогѣ, но и общій для нихъ запасный кредитъ по сметѣ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, и притомъ съ тѣмъ, чтобы о каждомъ случаѣ открытія этихъ кредитовъ доводилось до свѣдѣнія законодательныхъ учрежденій въ какой-либо непродолжительный срокъ. Что касается предѣльнаго размѣра такихъ дополнительныхъ ассигнованій, то, быть можетъ, слѣдовало бы предоставить Совѣту Министровъ право, которое было дано правленіямъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ Высочайше утвержденнымъ 26 Іюня 1887 г. положеніемъ Комитета Министровъ, т. е. право увеличивать сметныя нормы по подвижнымъ кредитамъ при исполненіи сметы до 5⁰/₀.

Въ запискѣ, полученной мною отъ Управленія Екатеринбургской желѣзной дороги, рассматриваются причины перерасходовъ и предлагаются мѣры для устраненія ихъ. Къ числу причинъ перерасходовъ, кромѣ несоотвѣтствія сметныхъ предположеній съ работой дороги, Управленіе относитъ также неправильность рас-

предѣленія расходовъ на зависящія и не зависящія отъ движенія, а также устарѣлость нормъ по системѣ, выработанной въ 80-хъ годахъ прошлаго столѣтія Глушинскимъ. Такъ, по мнѣнію Управленія, штаты стрѣлочниковъ, составителей поѣздовъ, сцѣпщиковъ и нѣкоторыхъ другихъ служащихъ всецѣло зависятъ отъ размѣровъ движенія, а между тѣмъ по системѣ Глушинскаго отнесены къ независящимъ непосредственно отъ движенія. То же самое слѣдуетъ сказать относительно расходовъ на открытіе новыхъ разъѣздовъ, на устройство блокировки, на пользованіе кружными управленіями, на ускореніе хода товарныхъ поѣздовъ, въ случаяхъ усиленнаго движенія. Въ подтвержденіе же несовершенства и устарѣлости нормъ по системѣ Глушинскаго, Управленіе приводитъ слѣдующіе примѣры. Такъ, расходъ по № 178 смѣты зависитъ только отъ числа пудовъ перевезеннаго груза и не принимается въ расчетъ число отправокъ; между тѣмъ, одни и тѣ же 10 тыс. пудовъ товара можно отправить и по 6 накладнымъ (уголь въ вагонахъ Арбеля), и по 400 накладнымъ (мануфактурный товаръ), т. е. въ первомъ случаѣ выдать 6 грузовыхъ документовъ и произвести 6 взвѣшиваній, а въ послѣднемъ случаѣ — въ 66 разъ больше. Далѣе, измѣрителемъ многихъ расходовъ является лишь поѣздо-верста; между тѣмъ, сильные 10-колесные паровозы, число которыхъ на желѣзныхъ дорогахъ постепенно увеличивается, развиваютъ тяговую силу на 30% больше, чѣмъ 8-колесные, отчего составъ поѣздовъ и кондукторскихъ бригадъ увеличивается тоже на 30%. Расходъ на отопленіе паровозовъ по системѣ Глушинскаго зависитъ отъ паровозо-верствъ; между тѣмъ, онъ опредѣляется также интенсивностью движенія и родомъ грузовъ въ обоихъ направленіяхъ, причемъ перевозка на Екатерининской дорогѣ угля на западъ и руды на востокъ требуетъ расхода угля въ 1,12 пуда на паровозо-версту, вмѣсто принятыхъ 1,05 пуда. На неправильное исчисленіе смѣты по теоретическимъ, а не дѣйствительнымъ измѣрителямъ, какъ на причину перерасходовъ кредитовъ, указывается и въ запискѣ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ. Наконецъ, сложность системы Глушинскаго заставляеть начальниковъ станцій и счетоводство движенія производить совершенно безцѣльную и дорогую работу по причинѣ, уже приводившейся выше, т. е. вслѣдствіе раздробленія однородныхъ расходовъ на множество статей,—напримѣръ, отопленія и освѣщенія особо: пассажирскихъ зданій, жилыхъ

домовъ, Службъ Тяги, Движенія, Телеграфа, Врачебной, жандармовъ, кондукторскихъ бригадъ и т. д., тогда какъ эти расходы могли бы быть соединены въ одинъ номеръ смѣты.

Эти указанія Управленій Екатерининской и Южныхъ дорогъ подтверждаютъ высказанное выше соображеніе о необходимости пересмотра и упрощенія классификаціи расходныхъ смѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ, конечно, должны быть выработаны и нормы, наиболѣе соотвѣтствующія современнымъ техническимъ и другимъ условіямъ движенія.

Можно признать до извѣстной степени правильнымъ также высказанное въ запискѣ Екатерининской дороги мнѣніе, что перерасходы являются показателемъ повышенія благосостоянія и производительности даннаго раіона, если они дѣйствительно происходятъ отъ увеличенія размѣровъ движенія, но едва-ли можно принять рекомендуемую Управленіемъ Екатерининской дороги, для облегченія покрытія перерасходовъ, „радикальную мѣру“—исключеніе изъ росписи валовой выручки и расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и включеніе въ бюджетъ лишь сальдо чистаго дохода дорогъ. Не все то, что хорошо у нѣмцевъ, годится для Россіи при существующихъ у насъ условіяхъ и склонности исполнителей смѣтъ придавать расходамъ „эластичность“, которую Управленіе Екатерининской дороги находитъ необходимой для операціонныхъ предпріятій и при дѣйствующемъ порядкѣ составленія бюджета.

Передержки кредитовъ, назначенныхъ на расходы, безусловно не зависящія отъ движенія, признаются недопустимыми даже практиками дѣла. Авторы записки Южныхъ желѣзныхъ дорогъ идутъ такъ далеко въ отношеніи требованія кредитной дисциплины, что высказываются даже за возмѣщеніе казнѣ убытковъ со стороны распорядителей и расходчиковъ кредитовъ за допущенные перерасходы указанной категоріи.

Оборотные капиталы желѣзныхъ дорогъ и увеличеніе ихъ за счетъ эксплуатаціонныхъ сборовъ.—Размѣры оборотныхъ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. запасовъ всякаго рода матеріаловъ, потребляемыхъ дорогами, зависятъ, главнымъ образомъ, отъ протяженія дорогъ, отъ величины имѣющагося на дорогѣ подвижнаго состава и отъ интенсивности движенія. Если движеніе развивается и соотвѣтственно увеличивается подвижной составъ, то однажды опредѣленная для данной дороги предѣльная

сумма оборотнаго капитала становится недостаточною. Поэтому Высочайше утвержденнымъ 12 іюня 1900 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта постановлено размѣры оборотныхъ капиталовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ пересматривать каждыя пять лѣтъ, съ цѣлью измѣненія ихъ въ соотвѣтствіи съ измѣнившимися за пять лѣтъ условіями.

Обращеніе съ оборотнымъ капиталомъ требуетъ постояннаго наблюденія за расходованіемъ и пополненіемъ запасовъ. Искусство управленія имъ состоитъ въ томъ, чтобы въ составѣ оборотнаго капитала всегда былъ достаточный запасъ всѣхъ предметовъ (до 12.000 названій) и не было бы ничего лишняго, залежалаго. Теоретически размѣръ оборотнаго капитала къ началу операціоннаго года долженъ быть близкимъ къ назначенной нормѣ. Съ наступленіемъ операціоннаго года перечисляется въ него авансомъ до 50% кредитовъ, предназначенныхъ на заготовку матеріаловъ; матеріалы расходуются, а уменьшающіеся запасы пополняются поступленіемъ отъ частныхъ поставщиковъ, посредствомъ хозяйственной заготовки и въ видѣ издѣлій собственныхъ мастерскихъ, и къ концу года должны бы быть снова доведены до установленной нормы, причемъ расчеты между кредитами и оборотнымъ капиталомъ въ концѣ года должны быть урегулированы. На дѣлѣ фактическое состояніе оборотнаго капитала не соотвѣтствуетъ и не можетъ соотвѣтствовать теоріи, главнымъ образомъ, потому, что въ зависимости отъ условій рынка нерѣдко выгоднѣе для дороги пріобрѣсти нѣкоторые матеріалы въ нѣсколько большемъ количествѣ, чѣмъ нужно для оборотнаго запаса, или по договорамъ съ заводами приходится принимать отъ нихъ заказы нѣсколько раньше, чѣмъ слѣдовало бы сообразно съ расходомъ требуемыхъ предметовъ и т. д. Кромѣ того, въ оборотный капиталъ поступають запасы матеріаловъ, заготавливаемыхъ на счетъ кредитовъ на усиленіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ. Эти поступленія по нѣкоторымъ линіямъ существенно увеличивають состояніе оборотныхъ капиталовъ къ началу года, въ сравненіи съ нормою, опредѣленною только для цѣлей эксплуатаціи, а не для новыхъ работъ. Тѣмъ не менѣе, если счетоводство оборотнаго капитала ведется правильно, то не можетъ быть затрудненій, путемъ исключенія изъ наличности его къ началу года матеріаловъ, заготовленныхъ на счетъ кредитовъ по усиленію и улучшенію желѣзныхъ дорогъ, а также матеріа-

ловъ, заготовленныхъ сверхъ нормы, уже для эксплуатаціи вновь наступившаго года и подлежащихъ оплатѣ изъ кредитовъ этого года, опредѣлить, соотвѣтствуетъ ли засимъ остатокъ запасовъ утвержденной нормѣ оборотнаго капитала.

Несоотвѣтствіе оборотнаго капитала размѣрамъ увеличившагося движенія ставитъ дорогу въ крайнее затрудненіе, если развитіе движенія значительно. Всего требуется больше: топлива, смазочныхъ веществъ, безчисленнаго множества предметовъ для ремонта подвижнаго состава и пути, одежды для поѣздной прислуги и проч., и если во-время не увеличитъ норму оборотнаго капитала для такой дороги съ прогрессирующимъ движеніемъ, то неизбежно произойдетъ перерасходъ, такъ какъ желѣзная дорога не можетъ не заготовлять матеріаловъ въ необходимыхъ для нея размѣрахъ; кромѣ перерасхода, покрываемаго при недостаткѣ кредитовъ способами, описанными выше, образуются долги оборотнаго капитала сборамъ за перевозки или за задержку прибылей, слѣдующихъ въ доходъ казны.

Выдающееся положеніе въ этомъ отношеніи занимаетъ Екатерининская желѣзная дорога. Отъ Управленія постройки этой дороги поступило матеріаловъ въ оборотный капиталъ всего лишь на 418 тыс. р. Затѣмъ въ разное время до 1903 г., размѣръ оборотнаго капитала Екатерининской дороги измѣнялся и къ началу 1903 г. норма его была опредѣлена въ 3.484 тыс. р., изъ числа которыхъ 1.290 тыс. р. составились изъ захваченной въ 1892—1895 г.г. выручки. Къ началу слѣдующаго года онъ былъ увеличенъ до 4.658 тыс. р. отъ присоединенія еще 877 тыс. р. захваченной до 1897 г. выручки и отъ дополнительнаго ассигнованія до 297 тыс. р. Путемъ дальнѣйшихъ увеличеній норма оборотнаго капитала Екатерининской дороги была установлена къ началу 1906 г. въ 5.104 тыс. р. и къ началу 1907 г. въ 5.575 тыс. р. и въ этомъ размѣрѣ остается понынѣ. Расходъ матеріаловъ на дорогѣ оцѣнивался въ 1907 г. въ 17¹/₂ милл. р. За пятилѣтіе съ 1903 г. пробѣгъ поѣздовъ увеличился на 23%, движеніе возрасло: пассажирское на 25%, товарное на 40%, инвентарь увеличился: пассажирскихъ вагоновъ на 34,8%, товарныхъ на 47,6% и паровозовъ на 46,6%. Протяженіе линіи съ 2.143 верстъ достигло 2.759 верстъ.

Нормальное состояніе оборотнаго капитала должно найдти въ извѣстномъ соотношеніи остатка матеріаловъ при на-

ступленіи года къ годовой потребности въ нихъ. Въ первой книжкѣ „Журнала Министерства Путей Сообщенія“ за 1909 г. напечатана интересная статья К. К. Кржичковскаго „Запасы матеріаловъ на желѣзныхъ дорогахъ“, въ которой авторъ разсматриваетъ запасы и расходъ матеріаловъ по отчетнымъ даннымъ за 1907 г. на 6 казенныхъ ¹⁾ и 7 частныхъ желѣзныхъ дорогахъ и приходитъ къ выводамъ о размѣрахъ запасовъ, которые слѣдовало бы имѣть на дорогахъ для обезпеченія правильного ихъ функционированія, ограничиваясь самымъ необходимымъ. Если взять минимальныя нормы автора и примѣнить ихъ къ Екатерининской желѣзной дорогѣ, то получается слѣдующее:

	Расходы по- выхъ матеріа- ловъ въ 1907 г. въ тыс. руб.	Необходимый запасъ.	
		Въ % къ го- довому рас- ходу.	На сумму (заокругле- ніями) въ тыс. руб.
Топливо	5.056	100% для дровъ и 10% для угля и проч. мате- ріаловъ. ²⁾	740
Смазочные и освѣтительные матеріалы.	585	33 %	200
Рельсы и скрѣпленія.	2.044	40 %	820
Шпалы и переводныя брусья	1.739	59 % ³⁾	1.030
Бандажи.	102	50 %	50
Другія запасныя части:			
паровозныя	522	100 %	520
вагонныя	550	75 %	410
разныя	255	50 %	130
Металлы и металлическія издѣлія	2.755	66 %	1.800
Лѣсные матеріалы.	1.124	80 %	900
Матеріалы для каменныхъ работъ	568	41 %	230
Мануфактурные, москательные, химиче- скіе, кожаные, резиновые, басонные и стеклянные предметы	1.191	50 %	600
Канцелярскіе предметы	194	80 %	160
Обмундированіе	351	20 %	70
Инвентарные предметы	310	50 %	150
			7.810

¹⁾ На Юго-Западныхъ, Риго - Орловской, Екатерининской, Сѣверныхъ, Московско-Брестской и Московско-Курской.

²⁾ Низкій % для топлива принятъ въ виду того, что Екатерининская дорога пересѣкаетъ районъ добычи каменнаго угля, который преимущественно идетъ на этой дорогѣ.

³⁾ Этотъ размѣръ, однако, признается авторомъ съ коммерческой стороны недостаточнымъ.

Такимъ образомъ, по самому умѣренному расчету оборотный капиталъ Екатерининской дороги въ 1907 г. не могъ быть меньше 7,8 милл. р., составляющихъ въ общемъ около 44% годового расхода. И дѣйствительно, изъ статьи К. К. Кржицковскаго видно, что къ началу 1908 г. только на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ оборотный капиталъ равнялся 43,8% годового расхода за 1907 г., на остальныхъ же дорогахъ былъ выше, и въ среднемъ равнялся на 6 казенныхъ дорогахъ 57,7% и на 7 частныхъ дорогахъ 74,7%.

Фактическій остатокъ матеріаловъ на Екатерининской линіи за все 5-лѣтіе 1903—1907 г.г. былъ выше установленныхъ нормъ и къ 1 января 1907 г. достигъ вмѣстѣ съ старыми матеріалами 7.173 тыс. р., т. е. весьма близко подходилъ къ вычисленной выше нормѣ по К. К. Кржицковскому. Размѣръ этотъ къ началу 1908 г. былъ, однако, доведенъ до 9.263 тыс. р.—53,4% годового расхода за 1907 г. Надо полагать, что въ 1908 г. произошло новое увеличеніе оборотнаго капитала, судя по тому, что захватъ выручки на увеличеніе его противъ нормы съ 1.900 тыс. р. къ началу 1908 г. достигъ 4.100 тыс. р. къ началу 1909 г. Совѣтъ Управленія Екатерининской дороги по журналу 1 марта 1908 г. исчислилъ размѣръ оборотнаго капитала для этой линіи въ 7.434 тыс. р. и этотъ размѣръ слѣдуетъ, судя по вышеизложенному, признать минимальнымъ и едва ли даже достаточнымъ, принимая въ расчетъ, что, кромѣ увеличенія движенія, увеличиваются и цѣны на уголь и другіе матеріалы. Такъ, напримѣръ, уголь, пріобрѣтавшійся раньше по цѣнѣ $5\frac{3}{4}$ —6 к. за пудъ, обошелся въ 1907 г. въ среднемъ по $8\frac{1}{2}$ к. за пудъ, что при расходѣ его въ 60 милл. пудовъ составляетъ разницу въ $1\frac{1}{2}$ милл. р. Между тѣмъ, центральное Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ, по постановленію Комитета Управленія, сократило намѣченную мѣстнымъ Управленіемъ сумму оборотнаго капитала до 6.200 тыс. р. Сомнительно, чтобы это постановленіе, сдѣланное очевидно безъ достаточно точнаго подсчета, вывело Екатерининскую дорогу изъ затрудненій и устранило необходимость удержанія въ оборотномъ капиталѣ значительной части захваченной выручки.

Полезно было бы постановленіе Комитета пересмотрѣть въ интересахъ не только дороги, но и обезпеченія государственнаго казначейства отъ захватовъ выручки, возможныхъ и въ буду-

щемъ, если оборотный капиталъ Екатерининской дороги останется при нормѣ, не согласованной съ движеніемъ и расходами дороги. Затѣмъ весь излишекъ захваченной выручки противъ правильно установленной нормы слѣдуетъ перечислить изъ оборотнаго капитала въ доходъ дороги по мѣрѣ реализаціи излишне заготовленныхъ запасовъ.

Исторія оборотнаго капитала Екатерининской желѣзной дороги показываетъ, что вопросъ о размѣрѣ оборотныхъ капиталовъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ требуетъ тщательной разработки, причемъ для пользы дѣла желательно, чтобы центральное Управленіе принимало во вниманіе заключенія и соображенія мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Совѣтовъ, разъ они доказательны и основаны на правильныхъ вычисленіяхъ. Повидимому, едвали можно низводить размѣръ оборотныхъ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ ниже 45—50% существующихъ расходовъ матеріаловъ на казенныхъ линіяхъ, безъ опасенія въ лучшемъ случаѣ увеличенія задолженности оборотныхъ капиталовъ сборамъ дороги, а въ худшемъ—новыхъ захватовъ выручки. Иной вопросъ, не слишкомъ ли щедро расходуются матеріалы на казенныхъ линіяхъ. Упомянутыя въ статьѣ К. К. Кржичковскаго казенныя дороги израсходовали въ 1907 г. разнаго рода матеріаловъ на 3.597 р. на каждую версту, тогда какъ расходы матеріаловъ на частныхъ дорогахъ въ томъ же году составили въ среднемъ 2.455 р. на версту, т. е. на 31% меньше. Лучше это или хуже для безопасности и удобства движенія,—объ этомъ приведенное сравненіе не даетъ понятія, но съ точки зрѣнія государственнаго казначейства было бы весьма желательно, чтобы спеціалисты Министерства Путей Сообщенія занялись изслѣдованіемъ указаннаго обстоятельства. Въ самомъ дѣлѣ 31% матеріальныхъ расходовъ только на 6 казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ за 1907 г. ¹⁾ составляютъ не маленькую сумму 26 милл. р. Есть надъ чѣмъ подумать, чтобы выяснить, израсходовали ли 6 казенныхъ дорогъ матеріаловъ больше, въ сравненіи съ 7 частными дорогами, на 31% по какимъ-либо исключительнымъ причинамъ, или это явленіе обычное и въ послѣднемъ случаѣ, чѣмъ оно вызывается и не могутъ ли быть приняты, безъ ущерба для движенія, мѣры

¹⁾ Расходъ матеріаловъ по 6 казеннымъ линіямъ въ 1907 г. оцѣнивался въ 83 милл. р.

къ приближенію матеріальныхъ расходовъ казенныхъ дорогъ къ такимъ же расходамъ частныхъ линій, для удешевленія эксплуатаціи.

Изъ числа другихъ посѣщенныхъ линій, кромѣ Екатерининской и Юго-Западныхъ, размѣръ запасовъ на Полѣскихъ дорогахъ къ началу 1908 г. (3.867 тыс. р.) составлялъ 67% расхода матеріаловъ за 1907 г. (5.906 тыс. р.). На Южныхъ дорогахъ установленная норма оборотнаго капитала равняется 6.377 тыс. р. По журналу Совѣта Управленія этихъ дорогъ отъ 27 іюня 1909 г. эту норму необходимо довести до 7.200 тыс. р. Дѣйствительное же наличіе матеріаловъ на 1 января 1908 г. опредѣлялось въ 9.546 тыс. р., что при 18.535 тыс. р. расхода за 1907 г. составляетъ 51% ¹⁾. Норма 7.200 тыс. р. при томъ же расходѣ составила бы 39%. Управленіе Южныхъ дорогъ полагаетъ возможнымъ оперировать съ этимъ запасомъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что въ остаткахъ оборотныхъ капиталовъ на 1 января 1908 г. заключаются старые матеріалы: по Екатерининской дорогѣ на 1.070 тыс. р., по Юго-Западнымъ дорогамъ на 1.267 тыс. р. и по Полѣскимъ дорогамъ на 390 тыс. р. На Южныхъ дорогахъ, кромѣ 15 тыс. р., показанныхъ въ отчетѣ за 1907 г., имѣются негодные къ употребленію матеріалы, образовавшіеся въ прежнее время до соединенія Курско-Харьково-Севастопольской линіи съ Харьковско-Николаевскою и выясняемые въ настоящее время.

Недостатокъ свободныхъ денегъ въ оборотныхъ капиталахъ, находящійся въ связи съ недостаткомъ кредитовъ, ассигнуемыхъ по смѣтамъ, ведетъ къ тому, что, несмотря на позаимствованія изъ сборовъ, происходитъ задержка въ платежахъ поставщикамъ. Такъ, по справкѣ Управленія Екатерининской желѣзной дороги, на 3 февраля 1909 г. оставалось задержанныхъ, за недостаткомъ кредита, ассигновокъ на уплату углепромышленникамъ 215 тыс. р., металлургическимъ обществамъ 69 тыс. р., лѣсопромышленникамъ 122 тыс. р., да въ февралѣ ожидалось поступленіе отъ поставщиковъ счетовъ на сумму около 1.200 тыс. р., оплату которыхъ тоже предполагалось задержать. Задержка платежей на Южныхъ дорогахъ къ началу 1908 г. доходила до 2.677 тыс. р. На Юго-Западныхъ дорогахъ къ 28 января 1909 г. оставалось

¹⁾ По неясности отчета за правильность этого вывода нельзя ручаться.

не уплаченнымъ по счетамъ около 2 милл. р., въ томъ числѣ фирмѣ „Продуголь“ 604 тыс. р.

Едва-ли нужно объяснять, какъ вредно на размѣрѣ эксплуатаціонныхъ расходовъ отзываются эти задержки въ платежахъ. Поставщики, ожидая, что задержка можетъ произойти, учитываютъ ее на цѣнахъ на поставляемые ими матеріалы и издѣлія, потому что имъ самимъ приходится обращаться къ кредиту въ банкахъ и платить не менѣе 8%. На Южныхъ дорогахъ принято выдавать поставщикамъ удостовѣренія или извѣщенія о причитающихся имъ суммахъ. Подъ эти документы, вѣроятно, поставщики получаютъ ссуды изъ частныхъ банковъ, судя по тому, что по счетамъ Харьковскаго казначейства встрѣчаются крупныя платежи по ассигновкамъ Управленія Южныхъ желѣзныхъ дорогъ Сѣверному, Волжско-Камскому, Азовско-Донскому и друг. банкамъ.

Обозрѣніе причинъ и путей перерасходовъ и позаимствованій по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ показываетъ, какія затрудненія испытываютъ дороги вслѣдствіе недостаточнаго и несвоевременнаго ассигнованія кредитовъ и какія происходятъ отъ того убыточныя для казны послѣдствія. Дорогамъ необходимо имѣть достаточныя кредиты, чтобы не допускать задержекъ въ платежахъ, но на ряду съ усиленіемъ ассигнованія слѣдуетъ имѣть и наблюденіе за хозяйственнымъ и экономнымъ расходо-ваніемъ денегъ. Достигнуть этого легче всего посредствомъ разсмотрѣнія по существу ежемѣсячныхъ расходовъ въ Совѣтѣ Управленія каждой дороги при участіи представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, надлежащимъ образомъ инструктированныхъ. Критика этихъ представителей, критика фактовъ, уже совершившихся, не можетъ быть сочтена вмѣшательствомъ въ сферу дѣятельности желѣзнодорожнаго вѣдомства; напротивъ, она можетъ только принести пользу дѣлу, бросая свѣтъ на тѣ его стороны, которыя имѣютъ большое значеніе и для казны, и для успѣха дѣла, но которыя остаются для центральныхъ учрежденій мало доступными и безъ помощи мѣстныхъ агентовъ не могутъ быть имъ извѣстны въ полной мѣрѣ и притомъ своевременно.

Долги казенныхъ и другихъ учрежденій сборамъ. Неполное поступленіе въ доходъ казны вырученныхъ желѣзными дорогами суммъ, какъ упоминалось выше, зависитъ не только отъ употре-

бленія выручки на нужды эксплуатаціи, но и отъ неуплаты, главнымъ образомъ казенными вѣдомствами, денегъ за перевозки.

Перевозки для потребностей казенныхъ вѣдомствъ (иногда и нѣкоторыхъ общественныхъ учрежденій) совершаются преимущественно въ кредитъ. Такого рода перевозки въ кредитъ раздѣляются на двѣ категоріи. Къ одной категоріи принадлежатъ перевозки мѣстнаго сообщенія и прямого пассажирскаго сообщенія, по которымъ станціи опредѣляютъ размѣръ платежей и составляютъ фактуры, служащія документами для послѣдующаго истребованія платежей отъ подлежащихъ учрежденій. Эти перевозки называются *фактурными*. Къ другой категоріи принадлежатъ перевозки мѣстнаго и прямого грузового сообщеній, по которымъ станціи не начисляютъ платежей и не составляютъ фактуръ, ограничиваясь пересылкою въ Управление дороги документовъ (требованій учрежденій), по которымъ совершены перевозки. Эти перевозки называются *нефактурными*. Разница между фактурными и нефактурными перевозками для дохода желѣзной дороги состоитъ въ томъ, что причитающіеся по фактурнымъ перевозкамъ сборы включаются въ счетъ выручки дороги одинаково съ перевозками, оплаченными деньгами за тотъ мѣсяць, въ которомъ фактуры проведены по кассовымъ отчетамъ станцій и вмѣстѣ съ тѣмъ записываются долгомъ дохода дороги за подлежащими учрежденіями. Въ годовомъ отчетѣ фактурныя перевозки показываются въ общей суммѣ валового дохода (выручки), хотя бы по нимъ еще не были получены деньги. Деньги же, причитающіеся дорогѣ по нефактурнымъ перевозкамъ, записываются въ валовой доходъ дороги только по оплатѣ учрежденіями отосланныхъ имъ Службою Сборовъ счетовъ. До оплаты счетовъ причитающіеся дорогамъ сборы по нефактурнымъ перевозкамъ не входятъ въ составъ валового дохода дороги и учрежденія, по чьимъ требованіямъ эти перевозки совершены, не фигурируютъ въ числѣ дебиторовъ по счету доходовъ дороги, а числятся на особомъ счетѣ дебиторовъ, какъ бы за итогомъ. Такой порядокъ введенъ, на основаніи утвержденнаго 31 декабря 1907 г. положенія о Службахъ Сборовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, для облегченія учета доходовъ, который принаровленъ къ моменту поступленія денегъ за перевозки или составленія эквивалентнаго имъ документа—фактуры. Суммы, причитающіеся по нефактурнымъ перевозкамъ, еще должны пройти стадію признанія ихъ подле-

жащими учрежденіями и потому считаются доходомъ дороги лишь по уплатѣ по нимъ денегъ. Но если этотъ порядокъ удобенъ для счетоводства, которое при немъ имѣетъ дѣло лишь съ твердо установленными суммами выручки, то съ другой стороны онъ ведетъ къ тому, что при затягиваніи платежей казенными вѣдомствами¹⁾ не только по мѣсяцамъ, но и на нѣсколько лѣтъ, въ валовой доходъ не попадаютъ своевременно суммы, несомнѣнно вырученныя дорогою. Если же и впредь будетъ практиковаться принятое въ послѣднее время сложеніе числящихся за вѣдомствами недоимокъ по перевозкамъ, чтобы не ассигновывать на покрытіе ихъ дополнительныхъ кредитовъ, то сложенные суммы по нефактурнымъ перевозкамъ совсѣмъ не будутъ зачисляться въ денежную выручку, тогда какъ расходы, понесенные дорогою по доставкѣ нефактурованныхъ грузовъ, будутъ значиться по отчетамъ въ общихъ расходахъ эксплуатаціи. Въ результатѣ явится новый поводъ говорить и доказывать цифрами, на основаніи отчетовъ, невыгодность казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

На четырехъ посѣщенныхъ линіяхъ задолженность правительственныхъ учрежденій сборамъ дорогъ оказалась въ слѣдующемъ состояніи.

На *Полѣскихъ дорогахъ* долгъ правительственныхъ учреждений, къ числу которыхъ по счетамъ причислена Китайская Восточная ж. д., исчислялся на 1 августа 1908 г. въ 784.065 р. 44 к., въ томъ числѣ состояло за Военнымъ Министерствомъ 753 тыс. р., за Главнымъ Тюремнымъ Управленіемъ 27 тыс. р. и за разными другими учрежденіями 4 тыс. р.

По годамъ перевозокъ сумма 784 тыс. р. распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

		Въ томъ числѣ за Военнымъ Мини- стерствомъ.
За 1903 г.	— р. 79 к.	— р. 79 к.
» 1904 »	5 » 87 »	— » — »
» 1905 »	1.072 » 58 »	— » — »
» 1906 »	489.522 » 79 »	480.234 » 20 »
» 1907 »	172.847 » 28 »	158.866 » 29 »
» 1908 »	120.616 » 13 »	113.643 » 94 »
	784.065 р. 44 к.	752.745 р. 22 к.

¹⁾ Съ 1908 г., т. е. со времени введенія новаго положенія о Службахъ Сборовъ въ дѣйствиіе, перевозки по требованіямъ казенныхъ учреждений, за небольшими исключеніями, относятся къ числу нефактурныхъ.

Счеты по перевозкамъ посылаются Управленіемъ дороги, кому слѣдуетъ, своевременно. Въ 1908 г. по 1 ноября послано 314 счетовъ. О результатахъ даютъ понятіе приведенныя цифры.

По счетамъ *Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ* долгъ казенныхъ учрежденій на 1 января 1908 г. опредѣлялся въ 3.852.521 р. 57 к., а именно:

	По перевозкамъ до 1907 г.	По перевозкамъ въ 1907 г.	Итого.
По Военному Министерству	2.595.362 р. 37 к.	1.098.446 р. 57 к.	3.693.808 р. 94 к. ¹⁾
По Министерству Внутреннихъ Дѣлъ	— » — »	10.506 » — »	10.506 » — »
По Главному Тюремному Управленію	61.933 » 62 »	34.622 » 47 »	96.556 » 09 »
По другимъ учрежденіямъ	22.887 » 70 »	28.762 » 84 »	51.650 » 54 »
	2.680.183 р. 69 к.	1.172.337 р. 88 к.	3.852.521 р. 57 к.

Задолженность военного вѣдомства къ 1 августа 1908 года немного уменьшилась, а именно до 3,5 милл. р. Долги прочихъ вѣдомствъ къ тому же времени увеличились на 4 тыс. р., въ томъ числѣ долгъ Морского Министерства, которое по неаккуратности платежей мало чѣмъ отличается отъ военного вѣдомства,—20.400 р. 77 к. (14.023 р. до 1907 г. и 6.377 р. 77 к. за 1907 г.) остался къ 1 августа 1908 г. неподвижнымъ.

Екатерининская дорога имѣетъ относительно меньше дѣла съ казенными вѣдомствами, а потому задолженность ихъ выражается по счетамъ этой дороги въ болѣе скромныхъ цифрахъ:

	Остатокъ долга къ 1 января.	
	1908 г.	1909 г.
Военное Министерство	365.639 р. 19 к.	489.148 р. 57 к.
Главное Тюремное Управленіе	25.978 » 40 »	23.941 » 11 »
Другія казенныя учрежденія	1.409 » 10 »	3.047 » 48 »
	393.026 р. 69 к.	516.137 р. 16 к.
Общество Краснаго Креста	14 р. 04 к.	14 р. 04 к.
Земскія учрежденія	957 » 51 »	957 » 51 »
Итого	393.998 р. 24 к.	517.108 р. 71 к.

¹⁾ Въ томъ числѣ за перевозки новобранцевъ 724.701 р. 94 к. Обзорніе счетовъ четырехъ казенныхъ линій на мѣстѣ показало, что казенныя желѣзныя дороги до настоящаго времени продолжаютъ считать долгъ по перевозкѣ новобранцевъ за смѣтою Департамента Государственнаго Казначейства въ огромныхъ суммахъ; между тѣмъ съ 1902 г. кредиты по призыву новобранцевъ перенесены изъ смѣты Департамента частію въ смѣту Министерства Внутреннихъ Дѣлъ по общей части, частію въ смѣту Главнаго Интендантскаго Управленія, за которыми и должны числиться не уплаченныя желѣзнымъ дорогамъ суммы. Объ исправленіи этой неточности сообщено казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ циркулярно 26 марта 1909 г.

Измѣненіе долговъ въ теченіе 1908 г. заключалось въ слѣдующемъ: къ суммѣ долговъ на 1 января 1908 г. прибавилось 147.851 р. 26 к., уплачено нѣкоторыми учрежденіями 8.860 р. 52 к. (немного болѣе 1½%), сложено со счетовъ по Главному Тюремному Управленію 15.293 р. 71 к. и убавлено излишне начисленныхъ 586 р. 56 к.

Ничего не заплатили въ теченіе 1908 г.: Главное Интендантское Управленіе, С.-Петербургская Портовая Контора, Главное Тюремное Управленіе, Таганрогская и Александровская полиція и Правленіе Китайской Восточной ж. д., а также Общество Краснаго Креста и земскія учрежденія.

Въ слѣдующемъ видѣ представляется задолженность казенныхъ вѣдомствъ по *Южнымъ желѣзнымъ дорогамъ* къ 1 декабря 1908 г. лишь по нефактурнымъ перевозкамъ:

	За 1901—1906 г.	За 1907 г.	За 1908 г.	Итого.
Военное Министер- ство	10.842 р. 18 к.	430.053 р. 10 к.	379.620 р. 32 к.	820.515 р. 60 к.
Морское Министер- ство	41.419 » 99 »	187.460 » — »	137.139 » 14 »	366.019 » 13 »
Главное Тюремное Управленіе.	— » — »	47.159 » 35 »	35.085 » 56 »	82.244 » 91 »
Разныя казенныя учрежденія.	325 » 41 »	704 » 85 »	1.226 » 04 »	2.256 » 30 »
	52.587 р. 58 к.	665.377 р. 30 к.	553.071 р. 06 к.	1.271.035 р. 94 к.

За 11 мѣсяцевъ 1908 г. ни отъ кого ничего по долгамъ за 1901—1906 гг. не поступило. По долгамъ за 1907 и 1908 г.г., сумма которыхъ въ 1908 г. достигала 1.305 тыс. р., поступило 87 тыс. р. = 6,7%.

Долгъ казенныхъ вѣдомствъ по фактурнымъ перевозкамъ на 1 іюля 1908 г. достигалъ 203 тыс. р. и частныхъ предпріятій— 9 тыс. р.

По однѣмъ только перевозкамъ военнаго вѣдомства, совершеннымъ въ 1908 г., не считая перевозокъ до этого года, Управленіе Южныхъ желѣзныхъ дорогъ вело переписку съ 81 учрежденіемъ и въ счетъ 383 тыс. р., причитавшихся за этотъ годъ, получило по 1 декабря 3.834 р., т. е. едва 1%, а 99% остались не уплаченными и неизвѣстно, будутъ ли они пополнены въ ближайшее время. О какихъ суммахъ приходится иногда вести переписку,—видно изъ вѣдомости о задолженности воен-

ныхъ частей: долгъ Керченской крѣпостной артиллеріи 28 к., 16 Донского казачьяго полка 22 к., Гадячскаго Уѣзднаго Воинскаго Начальника 11 к., Перекопскаго Уѣзднаго Воинскаго Начальника 9 к., 30 пѣх. Бѣлостокскаго полка 27 к., 209 пѣх. Николаевскаго полка 17 к. и т. д., а за Михаило-Шостенскимъ пороховымъ заводомъ числится по счетамъ Управленія Южныхъ дорогъ долгъ, образовавшійся до 1907 г., въ размѣрѣ 2 к., и не рѣшается Управленіе исключить эту недоимку, хотя бы подъ видомъ безнадежности поступленія.

Главная причина задолженности казенныхъ учрежденій сборамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ заключается въ недостаткахъ существующей процедуры расчетовъ казенныхъ учрежденій за перевозки, которые затягиваются на нѣсколько лѣтъ, а въ это время перевозочные кредиты уничтожаются, за истеченіемъ смѣтныхъ сроковъ, или чаще кредитовъ не хватаетъ, потому что они исчисляются въ смѣтахъ по неточнымъ даннымъ отчетовъ Государственнаго Контроля, въ которыхъ причитавшіяся казеннымъ линіямъ, но не уплаченныя казенными учрежденіями суммы не показываются. Наростаніе долговъ казенныхъ вѣдомствъ за перевозки, въ концѣ концовъ, ведетъ къ тому, что возбуждаются вопросы о сложеніи ихъ, подъ тѣмъ предлогомъ, что не стоитъ открывать сверхсмѣтныхъ кредитовъ для того только, чтобы равныя суммы записать въ доходъ казны. Что же получается отъ такой системы? Перевозочныя потребности казенныхъ вѣдомствъ за рядъ лѣтъ оказываются по отчетамъ Государственнаго Контроля сильно преуменьшенными, и потому по отчетамъ Контроля нельзя составить правильнаго понятія объ этихъ расходахъ государства. Въ то же время въ доходъ казны не поступаютъ суммы, заработанныя казенными дорогами; слѣдовательно, и доходы казенныхъ линій представляются въ кассовомъ отношеніи по отчетамъ Государственнаго Контроля (финансовымъ) въ неправильномъ соотношеніи съ расходами, которые, впрочемъ, какъ выше объяснено, тоже фигурируютъ въ отчетахъ въ неправильныхъ суммахъ. Такъ, были списаны громадныя суммы по перевозкамъ военнаго вѣдомства за время войны; крупныя суммы списаны по долгамъ Главнаго Тюремнаго Управленія и едва ли можно сомнѣваться въ томъ, что, когда наступитъ время очистки балансовъ отчетовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ застарѣлыхъ долговъ, придется списать и долги

другихъ учрежденій ¹⁾. Наконецъ, сложенія долговъ за казенныя перевозки легко могутъ войти въ своего рода привычку. Въ самомъ дѣлѣ, зачѣмъ платить, зачѣмъ заботиться о своевременномъ испрошеніи дополнительныхъ кредитовъ и входить по этому предмету съ представленіями въ законодательныя учрежденія, когда можно не платить, въ чаяніи, что по бывшимъ прецедентамъ дѣло можетъ свестись къ списанію долговъ по счетамъ казенныхъ дорогъ простымъ бухгалтерскимъ оборотомъ.

Для того, чтобы ясно представить себѣ процедуру полученія денегъ казенными желѣзными дорогами съ казенныхъ вѣдомствъ, лучше всего обратиться къ дѣйствующему порядку расчетовъ дорогъ съ воинскими учрежденіями, благо военное вѣдомство по суммѣ задолженности оставляетъ далеко за флагомъ всѣ прочія вѣдомства, вмѣстѣ взятая.

Военныя перевозки совершаются по такъ называемымъ „предложеніямъ“ начальниковъ воинскихъ частей или управленій военного вѣдомства. Такія предложенія поступаютъ на станціи отправленія, которыя составляютъ по перевозкѣ грузовъ—документы обычнаго характера, а по перевозкѣ людей не оплачиваемой при отправленіи,—особаго вида билеты. Грузовые документы, т. е. накладныя и предложенія, слѣдуютъ вмѣстѣ съ грузами на станціи назначенія общимъ порядкомъ. Затѣмъ дорога назначенія обязана составить счета по перевозкѣ грузовъ и предъявить эти счета учрежденіямъ, выдавшимъ предложенія, для акцептаціи и уплаты денегъ. Обычный для перевозки пассажировъ порядокъ состоитъ въ томъ, что пассажиры приобрѣтаютъ билеты на станціяхъ отправленія и тѣмъ расчеты по пассажирскому движенію кончаются. Для воинскихъ же частей, командъ и отдѣльныхъ лицъ допускаются перевозки въ кредитъ, а расчеты по нимъ производятся порядкомъ, одинаковымъ съ перевозками грузовъ, т. е. и по перевозкѣ людей рассчитываются съ военнымъ вѣдомствомъ дороги назначенія, а не дороги отправленія. Съ этою цѣлью установлена пересылка документовъ, т. е. предложеній и талоновъ воинскихъ билетовъ при дорожныхъ

¹⁾ По подсчетамъ Департамента Государственнаго Казначейства на 1 января 1908 г. числилось по счетамъ всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ долговъ казенныхъ учрежденій, за произведенными списаніями расходовъ по перевозкамъ за время войны съ Японіей и друг., 28 милл. р., въ томъ числѣ за Военнымъ Министерствомъ 23 милл. р.

багажныхъ вѣдомостяхъ со станцій отправленія на станціи назначенія. Какія мытарства претерпѣваютъ отъ этого порядка желѣзныя дороги, о томъ лучше передать словами оффиціального документа—представленія Начальника Юго-Западныхъ ж. д. въ центральное Управление Желѣзныхъ Дорогъ отъ 31 іюля 1907 г.

„Пересылка воинскихъ документовъ представляетъ существенныя неудобства, какъ то усматривается изъ нижеслѣдующаго. Предполагалось, что документы будутъ слѣдовать на станціи назначенія съ тѣмъ же поѣздомъ, съ которымъ слѣдуетъ перевозимая по нимъ команда или отдѣльно слѣдующіе нижніе чины и, въ случаяхъ измѣненія состава команды, прекращенія пути, или измѣненія маршрута, составленные объ этихъ измѣненіяхъ акты и протоколы будутъ прилагаться къ дорожнымъ документамъ и вмѣстѣ съ ними пересылаться на станцію назначенія. На практикѣ такой порядокъ почти не примѣняется и почти всѣ акты поступаютъ въ Службу Сборовъ ввѣренныхъ мнѣ дорогъ, безъ относящихся къ нимъ воинскихъ документовъ и въ большинствѣ случаевъ значительно позже совершенія перевозки и даже тогда, когда уже предъявленъ за нее счетъ подлежащему учрежденію. При пересылкѣ документовъ таковыя очень часто теряются въ пути и такъ какъ воинскіе билеты у нижнихъ чиновъ по прибытіи на станціи назначенія не отбираются, то въ такихъ случаяхъ дороги назначенія совершенно лишены возможности требовать уплату за перевозки иногда на довольно значительную сумму, за неимѣніемъ какихъ-либо свѣдѣній о совершеніи самой перевозки. На сколько часты такіе случаи, видно изъ того, что за 1904—1905 г. г. на Юго-Западные ж. д. не прибыло 1548 предложеній, отправленныхъ съ одной Сибирской ж. д. О фактѣ совершенія перевозки по утраченнымъ воинскимъ документамъ дорога назначенія обыкновенно узнаетъ только по полученіи отъ дороги отправленія требованія о производствѣ разсчета по таковымъ, но эти требованія поступаютъ весьма поздно (иногда даже черезъ нѣсколько лѣтъ послѣ совершенія перевозки), а такъ какъ на веденіе переписки по розыску документовъ тратится тоже довольно много времени, то почти всегда истекаетъ годичный срокъ, установленный для предъявленія военному вѣдомству счетовъ. Хотя по смыслу циркуляра Управления Желѣзныхъ Дорогъ за № 10006/53 1903 г. счета за перевозки по утраченнымъ предложеніямъ могутъ быть

предъявлены военному вѣдомству и по истеченіи годичнаго срока, тѣмъ не менѣе оплата таковыхъ счетовъ производится только по разсмотрѣніи и утвержденіи ихъ Военнымъ Совѣтомъ; въ случаѣ же неутвержденія, по какимъ-либо причинамъ, Военнымъ Совѣтомъ счетовъ, эти перевозки остаются не оплаченными. Нерѣдки также случаи выдачи станціями отправленія воинскихъ билетовъ по неправильно составленнымъ и выданнымъ предложеніямъ, какъ то: безъ подписей, безъ печатей, съ различными исправленіями, правильность каковыхъ не удостовѣрена подлежащими лицами, безъ составленія надлежащихъ актовъ, а также выдачи билетовъ не въ томъ направленіи, какое указано въ предложеніи, не до той станціи, на большее число лицъ или количество груза, чѣмъ указано въ предложеніи, и т. д. Всѣ такія предложенія возвращаются дорогами отправленія для соотвѣтствующихъ исправленій и дополненій документовъ, что создаетъ массу излишней переписки и затягиваетъ расчеты дороги съ военнымъ вѣдомствомъ и между собою. Затѣмъ часто на станціи назначенія прибываютъ не всѣ документы, относящіеся къ данной перевозкѣ,—то прибываетъ талонъ воинскаго билета безъ предложенія, то предложеніе безъ талона, или одна дорожная багажная вѣдомость безъ талона и предложенія, что, въ свою очередь, создаетъ излишнюю переписку по розыску этихъ документовъ, каковая не всегда и достигаетъ цѣли, такъ какъ большею частію документы всетаки остаются не розысканными“.

По подсчету Службы Сборовъ Юго-Западныхъ ж. д. на эти дороги не прибыло документовъ по воинскимъ перевозкамъ съ другихъ дорогъ: въ 1906 г. 2426 и въ 1907 г.—1150 и другими дорогами не получено документовъ съ Юго-Западныхъ ж. д. въ 1906 г.—549 и въ 1907 г.—472.

Изъ приведенной характеристики можно представить себѣ, какая масса труда и времени затрачивается на переписку (въ значительной части безрезультатную) между дорогою назначенія и всѣми дорогами слѣдованія воинскихъ частей по розыску исчезнувшихъ документовъ, безъ которыхъ нельзя получить денегъ съ военнаго вѣдомства.

Затѣмъ начинается дальнѣйшая исторія по полученію провозной платы. Желѣзныя дороги предъявляютъ счета въ учрежденія военнаго вѣдомства согласно бланкамъ, на которыхъ на-

писаны предложенія; но, несмотря на правильное адресованіе счетовъ, часто получается отвѣтъ, что деньги уплатить такое-то (другое) учрежденіе; это учрежденіе указываетъ на третье учрежденіе и т. д. и такимъ образомъ Управление дороги вынуждено вести большую переписку, длящуюся мѣсяцы и годы ¹⁾.

Этимъ дѣло не ограничивается. Казенныя и частныя дороги слѣдованія, не получая продолжительное время денегъ за воинскія перевозки, обращаются съ требованіями на дорогу назначенія, которой приходится, въ безчисленныхъ случаяхъ, отписываться, ссылаясь на то, что деньги отъ воинскихъ учреждений еще не поступили.

Предъявленные къ оплатѣ счета провѣряются учрежденіями военнаго вѣдомства, чтобы удостовѣриться, не насчитала ли желѣзная дорога чего-нибудь лишняго. Обыкновенно, по тѣмъ или другимъ перевозкамъ начинается оспариваніе исчисленія провозной платы—и снова безконечная переписка. Въ видѣ иллюстраціи, въ справкѣ Управленія Екатерининской ж. д. приведены 10 случаевъ переписки Екатерининской ж. д. съ Главнымъ Штабомъ. Въ девяти случаяхъ переписка началась въ 1907 г. и въ одномъ—въ іюль 1908 г. По 10 счетамъ надлежало уплатить за перевозки 2.876 р. 29 к., изъ числа которыхъ оспаривались Главнымъ Штабомъ 210 р. 10 к., но большая часть замѣчаній Штаба, а именно на сумму 205 р. 55 к. была сдѣлана неправильно и послѣ разъясненія дороги эта сумма признана Штабомъ подлежащею уплатѣ; только 4 р. 55 к. дѣйствительно Екатерининской дорогѣ пришлось скинуть, какъ излишне начисленные. Общій результатъ переписки: по десяти перевозкамъ уплачено Главнымъ Штабомъ въ сентябрѣ 1908 г. 54 к., а остальные 2871 р. 20 к., причитавшіеся за январь 1907 г.—май 1908 г., за вычетомъ скидки въ 4 р. 55 к., оставались къ февралю 1909 г. еще не уплаченными.

По счетамъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1908 г.

¹⁾ Такъ, напримѣръ, Главное Интендантское Управление по отношенію Службы Сборовъ Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ объ уплатѣ 57 р. 75 к. отъ 2 іюля 1904 г. отвѣтило черезъ четыре года—26 іюля 1908 г., сославшись на то, что деньги должно уплатить Управление Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи, которое въ отвѣтъ на обращеніе къ нему, указало Службѣ Сборовъ, какъ на плательщицу, на Китайскую Восточную ж. д. Въ январѣ 1909 г. эта переписка еще не была кончена и долгъ оставался не погашеннымъ.

Главный Штаб оспаривалъ правильность исчисления сборовъ въ 267 случаяхъ, но изъ нихъ признана Штабомъ неосновательность замѣчаній по 244 перевозкамъ и только по 23 перевозкамъ Юго-Западнымъ дорогамъ пришлось уступить 38 р. 76 к.

Слѣдуетъ замѣтить, что по новому положенію о Службахъ Сборовъ первоначально посланные казенными учрежденіями счета теряютъ силу на всѣ опротестованныя суммы и затѣмъ составляются Службами Сборовъ новые счета, какъ и первые, въ 3-хъ экземплярахъ, съ возраженіями. Слѣдовательно, во всѣхъ подбныхъ случаяхъ дорогамъ приходится выполнять повторную, дорого стоящую работу, вызванную по большей части неосновательными замѣчаніями казенныхъ учреждений, насколько эти замѣчанія касаются размѣра платежей. Къ винѣ желѣзнодорожныхъ управленій можно было бы отнести засылку счетовъ не въ тѣ учрежденія, въ которыя слѣдуетъ, но эти случаи объясняются, повидимому, недостатками перевозочныхъ документовъ, форма которыхъ могла бы быть улучшена.

По перевозкамъ въ кредитъ въ Службахъ Сборовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ ведутся подробныя расчетныя книги, въ которыхъ имѣются отдѣльные для каждаго учрежденія или воинской части счета съ обозначеніемъ въ нихъ всѣхъ свѣдѣній, относящихся къ каждой перевозкѣ. Затяжка въ уплатѣ денегъ и всѣ другіе, описанные выше, недостатки отражаются и на веденіи этихъ книгъ, въ которыхъ накапливаются не ликвидированныя расчеты за много лѣтъ, затрудняющіе веденіе книгъ.

Недостатки существующей системы расчетовъ за воинскія перевозки и желательность перехода на другой порядокъ были предметомъ ружденія на 99-мъ и 100-мъ Общихъ Съѣздахъ представителей желѣзныхъ дорогъ въ концѣ 1905 и началѣ 1906 г.г. На 100-мъ Съѣздѣ былъ принятъ, съ нѣкоторыми измѣненіями, проектъ Э. В. Гартмана, согласно которому перевозочные кредиты военнаго и морского вѣдомствъ въ началѣ каждаго года передаются этими вѣдомствами въ распоряженіе Департамента Государственнаго Казначейства, который и производитъ изъ нихъ плату денегъ за перевозки казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Самая уплата должна совершаться чрезъ Государственный Банкъ слѣдующимъ образомъ: одновременно съ посылкою въ Государственный Банкъ ежемѣсячныхъ

(ретроспективныхъ) счетовъ для взаимныхъ между собою расчетовъ казенныхъ и частныхъ дороги сообщаютъ Банку свѣдѣнія о суммахъ, причитающихся имъ отъ военного и морского вѣдомствъ за данный отчетный мѣсяць. Суммы, причитающіяся частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, Государственный Банкъ списываетъ съ расчетнаго счета Департамента Государственнаго Казначейства, т. е. иначе говоря, съ общихъ доходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и зачисляетъ на счета частныхъ дорогъ; полученные же отъ частныхъ и казенныхъ дорогъ свѣдѣнія о слѣдующихъ имъ суммахъ за перевозки Банкъ отсылаетъ Департаменту Государственнаго Казначейства, который возстановливаетъ доходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ суммахъ, списанныхъ Банкомъ на счета частныхъ дорогъ, посредствомъ перечисленія равныхъ суммъ изъ кредитовъ военного и морского вѣдомствъ въ доходъ казенныхъ линий. Что касается денегъ, причитающихся съ военного и морского вѣдомствъ за перевозки, совершенныя по казеннымъ дорогамъ, то онѣ, по проекту, принятому 100-мъ Съѣздомъ, перечисляются Департаментомъ изъ кредитовъ обоихъ вѣдомствъ въ самомъ концѣ года, конечно, не свыше того, сколько будетъ оставаться не израсходованнымъ изъ предоставленныхъ въ распоряженіе Департамента Государственнаго Казначейства суммъ, за удовлетвореніемъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Впрочемъ, на военное и морское вѣдомства возлагается проектомъ обязанность, въ случаѣ истощенія кредитовъ, своевременно озаботиться дополненіемъ ихъ въ установленномъ порядкѣ. Обнаруженные послѣдующею провѣркою ошибки въ расчетахъ провозной платы исправляются посредствомъ зачетовъ по счетамъ въ одномъ изъ слѣдующихъ мѣсяцевъ.

Этотъ проектъ, введенію котораго въ дѣйствіе должна предшествовать подробная разработка деталей и формъ счетовъ, сообщеній и т. п., до настоящаго времени не получилъ дальнѣйшаго движенія, главнымъ образомъ, вслѣдствіе сдѣланныхъ представителемъ Департамента Государственнаго Казначейства на 100-мъ Съѣздѣ замѣчаній. Не возражая въ принципѣ противъ проектированнаго порядка, представитель Департамента не могъ согласиться на то, чтобы доли, причитающіяся частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, удовлетворялись на счетъ доходовъ казенныхъ дорогъ, потому что въ сущности такой способъ расчетовъ съ

частными дорогами за военныя перевозки былъ бы новымъ видомъ позаимствованія выручки казенныхъ дорогъ, возстановленіе которой зависѣло бы отъ состоянія перевозочныхъ кредитовъ военнаго и морского вѣдомствъ. Другимъ недостаткомъ этого проекта было бы неправильное зачисленіе въ доходы казенныхъ дорогъ денегъ, слѣдующихъ имъ съ названныхъ вѣдомствъ не помѣсячно, а сразу за цѣлый годъ въ концѣ года, причемъ, въ случаѣ весьма возможныхъ недостатковъ кредитовъ, должны были бы пострадать исключительно казенныя дороги, на счетахъ которыхъ военное и морское вѣдомства продолжали бы числиться въ числѣ должниковъ по перевозкамъ. Представитель Департамента Государственнаго Казначейства на 100-мъ Съѣздѣ находилъ возможнымъ ввести новый порядокъ расчетовъ за военныя перевозки лишь при условіи, чтобы расчеты не только съ казенными, но и съ частными желѣзными дорогами производились при посредствѣ Департамента не иначе, какъ изъ кредитовъ военнаго и морского вѣдомствъ, не трогая выручки казенныхъ линій для удовлетворенія частныхъ дорогъ.

Во время моей поѣздки обсуждалось въ Управленіяхъ всѣхъ четырехъ линій предположеніе радикально измѣнить дѣйствующій порядокъ расчетовъ съ военнымъ вѣдомствомъ въ томъ смыслѣ, чтобы совершенно устранить повѣрку учрежденіями этого вѣдомства исчисленій провозной платы и эту обязанность перенести на Государственный Контроль, на общихъ основаніяхъ ревизионной повѣрки взиманія желѣзными дорогами платы по коммерческимъ перевозкамъ.

Въ этомъ дѣлѣ необходимо различать платежи за перевозки по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ. По мѣстному сообщенію расчетъ платы производится или казенною, или частною дорогою только въ свою пользу. По прямому сообщенію дороги назначенія по большей части—казенныя. Разсчитывая доли каждой изъ дорогъ, участвовавшихъ въ данной перевозкѣ, казенныя дороги назначенія не склонны преувеличивать доли частныхъ дорогъ въ ущербъ казеннымъ; съ другой стороны частныя дороги, перевѣряя расчетъ казенныхъ дорогъ, являются лучшимъ контролемъ собственныхъ интересовъ. Если дороги назначенія—частныя, то разсчитанныя ими доли въ пользу казенныхъ дорогъ перевѣряются этими послѣдними съ неменьшею стро-

гостью. Безъ всякаго участія казенныхъ дорогъ въ перевѣркѣ расчетовъ провозной платы остаются лишь доли частныхъ дорогъ, опредѣленные частными же дорогами.

Во всѣхъ случаяхъ военныхъ перевозокъ по казеннымъ дорогамъ перевѣрка провозной платы учрежденіями военнаго вѣдомства сводится къ тому, какъ бы, Боже упаси, изъ казны не переплатить той же казнѣ чего-нибудь лишняго, и вотъ серьезнѣйшимъ образомъ начинается розыскиваніе предполагаемыхъ насчитываній провозной платы и ведется переписка даже по самымъ мелочнымъ, копѣечнымъ, суммамъ,—переписка, стоимость которой нерѣдко обходится дорожке оспариваемой военнымъ вѣдомствомъ тарифной разницы. Какая, однако, бѣда отъ того, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ что-то перепадетъ въ доходъ казны за счетъ кредита казеннаго же учрежденія, а въ другихъ случаяхъ, быть можетъ, произойдетъ обратное явленіе, т. е. провозная плата будетъ исчислена по недосмотру въ нѣсколько меньшемъ размѣрѣ? Крупныхъ разницъ въ исчисленіи платы не можетъ быть, а мелкія не такъ существенны, чтобы стоило изъ за нихъ занимать учрежденія военнаго вѣдомства сложною повѣрочною работою и перепискою. Нельзя думать, чтобы таксировщики казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, подобно подручнымъ въ мелочныхъ лавкахъ, обучались коммерціи на обсчитываніи и обвѣшиваніи, или чтобы они дѣлали накидку противъ тарифовъ изъ усердія къ увеличенію доходовъ казны, представленіе о которой даже у многихъ болѣе просвѣщенныхъ гражданъ столь же туманно, какъ понятіе о четвертомъ измѣреніи.

Болѣе основаній имѣетъ перевѣрка расчетовъ, составленныхъ частными дорогами въ доляхъ, слѣдуемыхъ частнымъ же дорогамъ, потому что переплаты въ пользу частныхъ дорогъ могутъ и не вернуться въ казну, если сами представители казенныхъ интересовъ прозѣваютъ и не обнаружатъ ихъ во-время. Но изъ этого не слѣдуетъ, чтобы и съ частными дорогами велась дорого стоящая казнѣ переписка, въ значительной своей части не имѣющая реальныхъ основаній.

Сущность предложеннаго измѣненія повѣрки провозной платы заключается въ слѣдующемъ: а) дороги назначенія, составивъ счета, нынѣшняя форма которыхъ, если потребуется, можетъ быть измѣнена по соглашенію съ военнымъ вѣдомствомъ, посылаютъ эти счета въ подлежащія учрежденія, или еще лучше

въ одно какое-либо учрежденіе этого вѣдомства; б) слѣдующія по этимъ счетамъ суммы уплачиваются учрежденіями военного вѣдомства, какъ безспорныя, въ недѣльный срокъ; в) по полученіи денегъ дорога назначенія немедленно рассчитывается со всѣми дорогами, участвовавшими въ военныхъ перевозкахъ, включенныхъ въ означенные счета; г) оправдательные документы и расчеты дорогъ назначенія подвергаются на казенныхъ дорогахъ повѣркѣ мѣстнаго желѣзнодорожнаго контроля на общихъ для коммерческихъ перевозокъ основаніяхъ; д) частныя желѣзныя дороги вмѣстѣ со счетами посылаютъ въ учрежденія военного вѣдомства также и оправдательные документы, которые по уплатѣ денегъ отсылаются учрежденіями военного вѣдомства, въ зависимости отъ соглашенія съ Государственнымъ Контролемъ, въ центральное или ближайшее мѣстное учрежденіе желѣзнодорожнаго контроля для повѣрки по существу; е) обнаруженныя ошибки исправляются при слѣдующихъ расчетахъ съ военнымъ вѣдомствомъ по ревизіоннымъ замѣчаніямъ Контроля.

Счеты по перевозкѣ воинскихъ чиновъ, командъ и частей одинаково могутъ представляться въ учрежденія военного вѣдомства дорогами отправленія, вмѣсто дорогъ назначенія, если будетъ уважено ходатайство о томъ Начальника Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ упомянутомъ выше представленіи отъ 31 іюля 1907 г.

Предположеніе освободить учрежденія военного вѣдомства отъ повѣрки расчетовъ провозной платы и передать эту повѣрку учрежденіямъ Государственнаго Контроля, примѣнимое и къ другимъ казеннымъ вѣдомствамъ, было встрѣчено на всѣхъ четырехъ линіяхъ весьма сочувственно и признано удобоисполнимымъ не только желѣзнодорожными управленіями, но и представителями Государственнаго Контроля, принимавшими участіе въ его обсужденіи въ Вильнѣ и Кіевѣ. На всѣхъ четырехъ линіяхъ высказывались пожеланія скорѣйшаго прекращенія дѣйствующаго тягостнаго для желѣзнодорожныхъ управленій порядка расчетовъ съ казенными учрежденіями, отдающаго полученіе съ нихъ денегъ за перевозки до безконечности.

Вызываемые передачею повѣрки воинскихъ перевозокъ Государственному Контролю расходы не могутъ быть значительны. Контроль Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ опредѣлилъ ихъ для этой линіи въ 800 руб. въ годъ (стоимость содержанія одного

агента). Часть этихъ расходовъ, вѣроятно, покрылась бы сокращеніями по военному вѣдомству.

Означенное предположеніе могло бы быть передано на обсужденіе общаго Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ, по соглашенію Министерства Финансовъ съ Министерствомъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролемъ.

Претензіи и судебные иски къ желѣзнымъ дорогамъ. Вознагражденія, уплачиваемыя желѣзными дорогами по претензіямъ и исковымъ дѣламъ, достигаютъ очень крупныхъ размѣровъ. Въ 1907 г. по четыремъ линіямъ на смѣту Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, а именно на кредитъ по выдачѣ вознагражденія за личный вредъ, ущербъ и убытки, отнесено расходовъ въ сравненіи съ смѣтнымъ назначеніемъ:

	Израсходо- вано.	Назначено по смѣтѣ.	Израсходовано.	
			Болѣе.	Менѣе.
По Полѣскимъ ж. д.	107.545 р. 40 к.	117.500 р.	— р. — к.	9.954 р. 60 к.
» Юго-Западн. » »	1.181.359 » 92 »	520.000 »	661.359 » 92 »	— » — »
» Екатерининск.» »	770.754 » 14 »	350.000 »	420.754 » 14 »	— » — »
» Южнымъ » »	642.603 » 83 »	617.500 »	25.103 » 83 »	— » — »

По двумъ линіямъ—Юго-Западнымъ и Екатерининской оказался перерасходъ, потребовавшій дополненія первоначально назначенныхъ кредитовъ болѣе, чѣмъ на 1 милл. р.

Изъ числа расходовъ по вознагражденіямъ наиболѣе крупными являются, во-первыхъ, выдача по искамъ за смерть и увѣчья и, во-вторыхъ, платежи по искамъ и претензіямъ, вытекающимъ изъ перевозки грузовъ (просрочки, утраты, недостача, порча грузовъ, переборы, нарушеніе очереди въ доставкѣ грузовъ и т. п.). Остальные, не относящіеся къ этимъ двумъ группамъ, расходы по выдачѣ вознагражденія незначительны.

Въ вознагражденіе за смерть и увѣчье людей уплачено въ 1907 г.:

По Полѣскимъ ж. д.	59 тыс. р.
» Юго-Западн. » »	399 » »
» Екатерининской ж. д.	548 » »
» Южнымъ ж. д.	530 » »

Большинство вознаграждаемыхъ принадлежитъ къ желѣзнодорожнымъ низшимъ служащимъ и рабочимъ. Этимъ, вѣроятно,

объясняется существующее на нѣкоторыхъ линіяхъ предположеніе, что среди низшихъ служащихъ и рабочихъ имѣются охотники подвергать себя тѣмъ или другимъ, не опаснымъ для жизни, поврежденіямъ, въ расчетѣ получить съ желѣзной дороги вознагражденіе въ приличной суммѣ. На Южныхъ дорогахъ въ 1907 г. получили единовременныя вознагражденія 288 лицъ въ размѣрахъ:

Менѣе 100 р.	3 лица.
Отъ 100 до 500 р.	42 »
» 500 » 1.000 »	52 »
» 1.000 » 2.000 »	111 »
» 2.000 » 3.000 »	44 »
» 3.000 » 4.000 »	19 »
» 4.000 » 5.000 »	11 »
» 5.000 » 12.000 »	6 »

Кромѣ того, 248 лицъ получаютъ пожизненныя пенсіи отъ 16 р. до 2.896 р. въ годъ. Послѣдній окладъ выдается Дейнесу Самсону Аароновичу, званіе и соціальное положеніе котораго въ отчетѣ Южныхъ дорогъ не обозначены.

Екатерининская дорога уплатила въ 1907 г. 37 лицамъ пенсіи отъ 23 р. до 1224 р. въ годъ. Списка лицъ, получившихъ единовременныя пособія за смерть и увѣчья, къ отчету не приложено.

Пенсіи за увѣчья по Полѣсскимъ ж. д. уплачивались въ 1907 г. 62 лицамъ въ размѣрахъ отъ 36 р. до 2.400 р. (врачу Лободовскому) въ годъ. Единовременныхъ вознагражденій выдано по тѣмъ же дорогамъ въ 41 случаѣ:

Менѣе 100 р.	7 лицамъ.
Отъ 100 до 1.000 р.	13 »
» 1.000 » 2.000 »	10 »
» 2.000 » 3.000 »	3 »
» 3.000 » 3.500 »	8 »

Казенныя желѣзныя дороги во многомъ служатъ объектами для подвиговъ любителей поживиться. Похищаются грузы и багажъ въ вагонахъ, похищаются всякаго рода запасы въ матеріальныхъ складахъ, а „сорвать“ съ дороги, путемъ всевозможныхъ хитроумныхъ ухищреній, деньги якобы за причиненные дорогою убытки—дѣло самое обыкновенное. Даже въ области увѣчій и поврежденій здоровья вождельнія потерпѣвшихъ обычно

очень велики и далеко не всегда соотвѣтствуютъ дѣйствительному ущербу для жизни, здоровья и работоспособности истцовъ. Доказательство можно усмотрѣть изъ сопоставленія размѣра требованій истцовъ съ результатами рѣшеній судебныхъ мѣстъ, вообще не склонныхъ снисходить желѣзнымъ дорогамъ.

По искамъ за смерть и увѣчья, окончен-
нымъ разсмотрѣніемъ въ судебныхъ учре-
жденіяхъ въ 1907 г.

	Число дѣлъ.	Требова- нія истцовъ.	Прису- ждено су- дами.	Процентное отно- шеніе присужден- ной суммы къ тре- бованіямъ.
Южныя ж. д.	140	435.808 р.	141.298 р.	32%
Юго-Западные ж. д.	124	760.810 »	146.520 »	19%
Полѣскія ж. д.	37	132.527 »	30.735 »	23%

Эти цифры говорятъ сами за себя. Потерпѣвшіе свой ущербъ оцѣнивали въ 3-5 разъ болѣе, въ сравненіи съ своимъ дѣйствительнымъ правомъ, опредѣлившимся по суду. Особенно это замѣтно на Юго-Западныхъ дорогахъ, по которымъ присужденное въ 1907 г. вознагражденіе едва достигало 19% заявленныхъ истцами суммъ.

Болѣе успѣха имѣютъ въ судахъ иски по дѣламъ, относящимся къ перевозкѣ грузовъ. Въ этой области орудуютъ не только отдѣльныя лица, но и цѣлыя организаціи, скупающія за грошъ накладныя и предъявляющія затѣмъ ихъ десятками и сотнями къ желѣзнымъ дорогамъ при прошеніяхъ о претензіяхъ.

По искамъ за убытки по перевозкѣ грузовъ,
оконченнымъ разсмотрѣніемъ въ судебныхъ
учрежденіяхъ въ 1907 г.

	Число дѣлъ.	Требова- нія истцовъ.	Прису- ждено су- дами.	Процентное отно- шеніе присужден- ной суммы къ тре- бованіямъ.
Южныя ж. д.	466	68.664 р.	20.480 р.	30%
Юго-Западные ж. д.	4.837	1.713.454 »	1.048.693 »	61%
Полѣскія ж. д. ¹⁾	2.595	265.144 »	209.768 »	79%

¹⁾ Число дѣлъ и суммы вознагражденія по Полѣскимъ ж. д. относительно велики, потому что въ отчетъ за 1907 г. заключаются въ нихъ иски, предъявленные къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, по которымъ Полѣскія дороги привлечены въ качествѣ третьихъ лицъ.

Слѣдуетъ оговориться, что въ присужденныхъ суммахъ заключаются и проценты, причитающіеся по закону изъ расчета 12% въ годъ. Тѣмъ не менѣе, основываясь въ рѣшеніяхъ по дѣламъ, относящимся къ перевозкѣ грузовъ, преимущественно на формальныхъ доказательствахъ, судебныя учрежденія болѣе широко удовлетворили иски этой категоріи.

Кромѣ оконченныхъ дѣлъ, оставалось въ судебныхъ учрежденіяхъ къ началу 1908 г. не рассмотрѣнныхъ исковъ.

	По дѣламъ за смерть и увѣчья.		По дѣламъ, относящимся къ перевозкѣ грузовъ.	
	Число дѣлъ.	Требуемая сумма.	Число дѣлъ.	Требуемая сумма.
Южныя ж. д.	779	2.848.431 р.	2.498	891.543 р.
Юго-Западныя ж. д.	203	1.177.034 »	8.984	3.088.110 »
Полѣвскія ж. д. ¹⁾	174	666.328 »	3.895	936.437 »

Обращаетъ прежде всего на себя вниманіе количество не оконченныхъ дѣлъ,—оно значительно больше числа дѣлъ, оконченныхъ въ теченіе 1907 г. Если къ суммѣ требованій по неоконченнымъ дѣламъ примѣнить тѣ же процентныя нормы, которыя были опредѣлены судами въ 1907 г., то придется уплатить истцамъ по окончаніи этихъ дѣлъ на трехъ линіяхъ до 4,2 милл. р.

Какъ ни велики приведенныя цифры вознагражденій за ущербъ по перевозкѣ грузовъ, ими однако не исчерпываются всѣ предъявляемыя къ поименованнымъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ требованія. Громадное количество претензій, предъявляемыхъ непосредственно въ Управленія желѣзныхъ дорогъ, удовлетворяется ими и, лишь въ случаѣ недовольства претендентовъ рѣшеніемъ желѣзнодорожныхъ Управленій, они обращаются къ суду. Изъ слѣдующей таблички, составленной по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ Службы Сборовъ Управленія Екатеринбургской ж. д., видно, въ какихъ размѣрахъ удовлетворялись по этой линіи требованія въ такъ называемомъ, претензионномъ порядкѣ, т. е. по рѣшенію Управленія дороги, по однимъ лишь переборамъ и просрочкамъ въ доставкѣ грузовъ. Для сравненія приведены отклоненныя Управленіемъ суммы и суммы, присужденныя и отклоненныя судами.

¹⁾ См. примѣчаніе на стр. 78.

	По переборамъ.				По просрочкамъ въ доставкѣ грузовъ			
	Въ претензионномъ порядкѣ.		Въ судебномъ порядкѣ.		Въ претензионномъ порядкѣ.		Въ судебномъ порядкѣ.	
	Удовле-творено.	Отказано.	Удовле-творено.	Отказано.	Удовле-творено.	Отказано.	Удовле-творено.	Отказано.
	Р		у		б		л	
Въ 1906 г..	92.532	176.270	17.321	181.580	85.858	423.055	13.283	423.346
» 1907 ».	121.338	130.464	18.687	328.999	169.595	354.294	16.177	676.956
» 1908 ».	166.670	177.419	14.672	745.879	433.149	346.883	20.896	1.309.769
За два года (въ %): увеличилось	80%	0,7%	—	311%	404%	—	57%	209%
Уменьшилось . . .	—	—	15%	—	—	18%	—	—

Изъ этой таблички видно, что требовательность претендентовъ съ каждымъ годомъ повышается и въ сложности, какъ по переборамъ, такъ и по просрочкамъ, выразилась въ 1906—1908 г.г. въ слѣдующихъ суммахъ.

	Удовлетво-рено.	Отказано.	
		Въ претензионномъ порядкѣ.	Въ судебномъ порядкѣ.
1906 г. . . .	208.994 р.	599.325 р.	604.926 р.
1907 » . . .	325.797 »	484.758 »	1.005.955 »
1908 » . . .	635.387 »	524.302 »	2.055.648 »

Увеличеніе за два года размѣра уплаченныхъ Екатерининскою дорогою вознагражденій по претензіямъ съ 209 тыс. р. до 635 тыс. р. или на 204 % указываетъ на то, что ростъ расходовъ по выдачѣ вознагражденій объясняется не только увеличеніемъ количества претендентовъ, но и умноженіемъ поводовъ къ претензіямъ. Послѣднее обстоятельство видно также изъ числа опротестованныхъ по Екатерининской ж. д. накладныхъ по переборамъ и просрочкамъ за три года:

	Удовлетво-рено.	Отклонено.	Итого.	Число гру-зовыхъ от-правокъ по прибытію.	Процентное отно-шеніе опротесто-ванныхъ наклад-ныхъ къ числу отправокъ по при-бытію.
					бытію.
Въ 1906 г. . . .	104.415	65.671	170.086	1.285.929	13%
» 1907 » . . .	137.356	68.483	205.839	1.368.503	15%
» 1908 » . . .	206.970	93.353	300.323	1.435.490	21%
Увеличеніе за два года въ %	98%	42%	77%	12%	

Эти данныя показываютъ: а) что изъ числа накладныхъ, предъявленныхъ претендателями, признано подлежащими удовлетворенію 61 % въ 1906 г., 67 % въ 1907 г. и 69 % въ 1908 г.; б) что число опротестованныхъ накладныхъ, составлявшее въ 1906 г. 13 % общаго числа прибывшихъ на Екатерининскую ж. д. грузовъ, увеличилось въ 1908 г. до 21 %, или, другими словами, изъ каждаго пяти накладныхъ по прибытію одна была въ 1908 г. опротестована претендателями; самую же дороую претензіи признаны основательными по 207 т. накладнымъ, т. е. около 15 %, и в) что число претензій возрасло за два года на 77 % въ то время, какъ движеніе числа грузовъ по прибытію увеличилось только на 12 %, изъ чего слѣдуетъ заключить, что ростъ претензій по переборамъ и просрочкамъ въ 1908 г. зависѣлъ не столько отъ увеличенія движенія, сколько отъ какихъ-то другихъ причинъ, выясненіе которыхъ можетъ дать полезный матеріалъ для избранія мѣръ, посредствомъ которыхъ могло бы быть достигнуто устраненіе ихъ въ будущемъ.

Кромѣ удовлетворенія претензій за переборы и просрочку въ доставкѣ грузовъ, значительныя суммы уплачиваются по претензіямъ за порчу, поврежденія и недостачу грузовъ. Изъ свѣдѣній, полученныхъ отъ Коммерческаго Отдѣла Екатерининской ж. д., видно, что въ послѣдніе три года признаны подлежащими уплатѣ и отклонены требованія о вознагражденіи за порчу, поврежденія и недостачу грузовъ въ слѣдующихъ суммахъ:

	Признано подлежащимъ уплатѣ.	Отклонено.
Въ 1906 г.	421.517 р.	737.730 р.
» 1907 »	588.063 »	878.803 »
» 1908 »	589.379 »	813.523 »

Эти суммы относились въ 1906 г. къ 21.768 накладнымъ, въ 1907 г. къ 31.055 накладнымъ и въ 1908 г. къ 36.640 накладнымъ (отъ 1,7 % до 2,5 % общаго числа грузовъ по прибытію).

Въ общемъ итогѣ по претензіямъ, учитываемымъ какъ Службою Сборовъ, такъ и Коммерческимъ Отдѣломъ Екатерининской дороги, по грузовому движенію признано подлежащимъ удовлетворенію: въ 1906 г. 630 тыс. р., въ 1907 г. 913 тыс. р. и въ 1908 г. 1.225 тыс. р. Расходы по выдачѣ вознагражденій распределяются между различными источниками. Такъ, изъ показанныхъ суммъ за три года отнесено:

	Въ 1906 г.	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.
	Тысячи рублей.		
На счетъ казны	215	331	547
» » фонда товаро-станціонныхъ работъ	278	339	313
» » выручки отъ продажи грузовъ	—	3	1
» » премій вспомогательныхъ предприятий	—	1	—
» » залоговъ	1	1	1
» » агентовъ дороги	—	—	1
» » чужихъ дорогъ	136	238	188
Безъ указанія источника въ справкѣ Управленія дороги	—	—	174
	630	913	1.225

Если къ расходамъ по удовлетворенію претензій по грузовому движенію прибавить вознагражденія за смерть и увѣчье, то оказывается, что на возмѣщеніе за счетъ казны убытковъ и ущерба, причиняемыхъ дѣйствіями Екатерининской линіи частнымъ лицамъ и служащимъ дороги, уходитъ, въ среднемъ, около 1½ % годового дохода этой дороги, не считая расходовъ, относимыхъ на фондъ товаро-станціонныхъ работъ. Если же къ расходамъ собственно за счетъ казны (№ 37 смѣты, расходы по вознагражденію за личный вредъ, ущербъ и убытки) присоединить платежи изъ означеннаго фонда, въ виду того, что на образованіе этого фонда назначаются средства также изъ казны (№ 193 смѣты, расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ багажа и товаровъ и по передвиженію вагоновъ на станціяхъ людьми и животными), то издержки вознагражденія составятъ отъ 2 до 2½ % валового дохода Екатерининской дороги.

По Южнымъ дорогамъ имѣются слѣдующія свѣдѣнія о претензіяхъ за недостачу, порчу и нарушеніе очереди въ отправленіи грузовъ:

	1906 г.	1907 г.	1908 г.	Увеличилось за два года въ % отношеніи.
	Р у б л и.			
Находилось въ производствѣ претензій	3.490.728	3.717.393	4.022.571	15 %
Изъ того числа удовлетворено	690.725	766.691	1.116.185	61 %
Отказано	1.714.999	1.389.888	1.954.715	14 %
Осталось не рѣшеннымъ къ началу 1909 г.	—	—	951.671	

И здѣсь замѣчается, хотя въ меньшей степени, чѣмъ на Екатеринбургской дорогѣ, постепенное увеличеніе, въ процентномъ отношеніи, размѣра суммъ, признанныхъ Управленіемъ дороги подлежащими уплатѣ, а именно изъ числа разсмотрѣнныхъ претензій удовлетворено: въ 1906 г. 29 %, въ 1907 г. 35 % и въ 1908 г. 36 %. Далѣе, при общемъ увеличеніи за два года претензій на 15 %, расходъ по удовлетворенію ихъ увеличился на 61 %.

Изъ подлежавшихъ уплатѣ за 1907 и 1908 г.г. суммъ отнесено:

	1907 г.	1908 г.
На счетъ казны	45.776 р.	119.573 р.
» » фонда товаро-станціонныхъ работъ	475.540 »	535.277 »
» » чужихъ дорогъ	245.375 »	461.335 »
	<hr/>	<hr/>
	766.691 р.	1.116.185 р.

По группѣ претензій за переборы и просрочку въ доставкѣ грузовъ получены изъ Службы Сборовъ Южныхъ дорогъ данныя лишь о количествѣ поступившихъ и отработанныхъ въ 1907 и 1908 г.г. дѣлъ и накладныхъ. Изъ этихъ данныхъ видно, что въ Управленіе дороги было предъявлено опротестованныхъ накладныхъ: въ 1907 г. по переборамъ 119.991 и по просрочкѣ 153.873, итого 273.864, въ 1908 г. по переборамъ 134.396 и по просрочкѣ 198.756, итого 333.152. Слѣдовательно, за одинъ годъ число претензій увеличилось на 21½ %.

Сопоставленіе итога предъявленныхъ въ 1907 г. накладныхъ (273 тыс.) съ числомъ прибывшихъ въ томъ же году на Южныя дороги грузовъ (1.502 тыс.) показываетъ, что только по группѣ переборовъ и просрочекъ было опротестовано въ 1907 г. 18 % накладныхъ, не считая опротестованныхъ накладныхъ по недостаткѣ, порчѣ и нарушенію очереди отправленія грузовъ.

Наконецъ, если обратиться къ отчету Южныхъ дорогъ за 1907 г., то изъ него можно усмотрѣть, что изъ числа дѣлъ по перевозкѣ грузовъ (переборы, просрочка, недостача, утрата, порча грузовъ и т. п.), перешедшихъ въ судебныя учрежденія, рѣшено въ 1907 г., какъ уже упоминалось выше, 466 дѣлъ, по которымъ присуждено къ уплатѣ 20.480 р. и отказано въ 48.184 р.; но къ началу 1908 г. оставалось за судебными мѣстами не разсмотрѣнныхъ исковъ по 2.498 дѣламъ на сумму 891.543 р.

По группѣ переборовъ и просрочекъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ заявлено и удовлетворено претензій на слѣдующія суммы:

	За переборы.				За просрочку въ доставленіи грузовъ.			
	Въ претензионномъ порядкѣ.		По судебнымъ искамъ.		Въ претензионномъ порядкѣ.		По судебнымъ искамъ.	
	Заявлен-ная сумма.	Уплачено.	Заявлен-ная сумма.	Уплачено.	Заявлен-ная сумма.	Уплачено.	Заявлен-ная сумма.	Уплачено.
Въ 1906 г..	558.478	211.362	376.377	400.057	636.461	136.758	639.091	642.395
» 1907 ».	659.718	337.434	532.428	528.495	735.345	362.276	1.371.184	1.231.646
Въ процентномъ отношеніи въ 1907 г. увеличилось. . .	18 %	60 %	41 %	32 %	15 %	165 %	114 %	92 %
Въ 1908 г..	829.169	415.367	664.768	345.771	877.887	480.470	2.220.109	918.064
Въ сравненіи съ 1907 г. въ процентномъ отношеніи: увеличилось. . .	26 %	23 %	25 %	—	19 %	33 %	62 %	—
уменьшилось. . .	—	—	—	35 %	—	—	—	25 %

Всего уплачено по претензіямъ.

	За переборы.	За просрочку.	Итого.
Въ 1906 г. . .	611.419 р.	779.153 р.	1.390.572 р.
» 1907 » . .	865.929 »	1.593.922 »	2.459.851 »
» 1908 » . .	761.138 »	1.398.534 »	2.159.672 »

Приведенныя свѣдѣнія показываютъ, что на Юго-Западныхъ ж. д. получились за 1906—1908 г.г. результаты, значительно отличающіеся отъ двухъ предыдущихъ ліній. Въ то время, какъ требованія претендателей увеличиваются, удовлетвореніе ихъ сократилось въ 1908 г. противъ 1907 г. на 300 тыс. р. или на 12 %, причемъ удовлетвореніе претензій по судебнымъ искамъ уменьшилось по переборамъ на 35 % и по просрочкѣ на 25 %.

Еще замѣтнѣе достигнутые результаты при сравненіи суммъ предъявленныхъ претензій съ уплаченными суммами по переборамъ и просрочкамъ вмѣстѣ:

	Предъявлено	Уплачено.	Процентное отно- шеніе уплаченной суммы къ требо- ваніямъ.
	претензій.		
	Тысячи рублей.		
Въ претензионномъ порядкѣ.			
1906 г.	1.195	348	29 %
1907 »	1.395	700	50 %
1908 »	1.707	896	52 %
По судебнымъ искамъ:			
1906 г.	1.015	1.042	102 % ¹⁾
1907 »	1.904	1.760	92 %
1908 »	2.885	1.264	44 %

По судебнымъ искамъ, удовлетворявшимся въ 1906 и 1907 г.г. почти сполна (102 % и 92 %), въ 1908 г. претендателямъ уплачено только 44 % предъявленныхъ ими требованій, причемъ разница въ суммовомъ отношеніи выразилась въ 1.621 тыс. р. въ сравненіи съ требованіями претендателей. Немного повысилось противъ 1907 г. вознагражденіе, уплаченное въ 1908 г. въ претензионномъ порядкѣ. Требования претендателей удовлетво- рены въ этомъ порядкѣ въ размѣрѣ 52 % противъ 50 %, уплачен- ныхъ въ 1907 г., а въ суммовомъ отношеніи уплачено, въ срав- неніи съ требованіями, менѣе на 811 тыс. р.

Сокращеніе расходовъ по удовлетворенію претензій въ 1908 г. въ судебномъ порядкѣ было результатомъ принятыхъ Управле- ніемъ Юго-Западныхъ ж. д. мѣръ, о которыхъ сказано дальше.

Наибольшее за три года количество опротестованныхъ пре- тендателями накладныхъ было въ 1907 г.—476.692 или 19% числа грузовъ по прибытію (2.508 тыс.). Въ 1906 г. предъявлено пре- тендателями накладныхъ 298.514, а въ 1908 году—476.603.

Разобраться по отчетнымъ даннымъ, сколько, кромѣ пре- тензій по переборамъ и просрочкамъ, было предъявлено къ Юго- Западнымъ дорогамъ претензій и исковъ за порчу, недостачу и утрату грузовъ, а также выяснить, на какіе источники отнесены расходы на выдачу вознагражденій претендателямъ (за счетъ казны, фонда товаро-станціонныхъ работъ, чужихъ дорогъ и т. д.) не представляется никакой возможности по совершенной нераз- работанности и сбивчивости отчетовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по этой, казалось-бы, весьма важной сторонѣ дѣла. Изъ

¹⁾ Болѣе 100%, вѣроятно, отъ начисленія процентовъ на присужденныя суммы.

отчета за 1907 г. видно только, что въ этомъ году было уплачено фактически собственно изъ казны (№ 37 смѣты) вознагражденій по перевозкѣ грузовъ, а также за смерть и увѣчья, всего 1.181 тыс. р., которые составляли 1,7% валового дохода Юго-Западныхъ дорогъ за этотъ годъ (68 милл. р.).

При всей неполнотѣ приведенныхъ свѣдѣній значеніе расходовъ по вознагражденію претендентовъ и истцовъ для эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ всетаки очевидно. Эти расходы несомнѣнно велики и ложатся гнетомъ на стоимость эксплуатаціи. Они въ дѣйствительности не ограничиваются уплатою вознагражденій; къ вознагражденіямъ надо присоединить еще расходы по содержанію Юридической части желѣзныхъ дорогъ, претензионныхъ отдѣловъ Службъ Сборовъ и Коммерческой, а также расходы по судебнымъ издержкамъ дорогъ и другіе, какъ, напримѣръ, счетоводство, канцелярскіе матеріалы и проч., учеть которые по отчетамъ дорогъ невозможно.

Насколько можно видѣть изъ отчетовъ дорогъ, расходы, связанные съ претензіями и исками, кромѣ уплаты вознагражденій, составили въ 1907 г. по четыремъ линіямъ:

	Содержаніе Юридической части.	Судебныя издержки.	Командировки по судебнымъ дѣламъ.	Претензионные отдѣлы въ Службахъ Сборовъ и Коммерческой.
	Тысячи рублей.			
Юго-Западные ж. д.	60	16	13	140
Южные » »	39	11	4	153
Екатерининская » »	30	4	2	113
Полѣвскія » »	22	1	2	24
Итого на 4-хъ линіяхъ .	151	32	21	430

634 т. р.

Для характеристики работы Юридической части не безынтересны слѣдующія данныя за 1907 г.

	Число дѣлъ, находившихся въ судахъ.	Число вызывъ въ судебныя засѣданія.	Число выѣздовъ повѣренныхъ въ суды.	Количество верстъ путешествія повѣренныхъ.
Юго-Западные ж. д. .	15.638	15.790	791	365.400
Южные » » .	4.551	5.464	207	147.070
Екатерининская » » .	Изъ отчета не видно.			
Полѣвскія » » .	7.667	4.032	158	46.400

Юго-Западнымъ дорогамъ приходится имѣть дѣло по претензіямъ и искамъ съ 3 судебными палатами, съ 10 окружными судами, съ 8 уѣздными членами окружныхъ судовъ, съ 13 городскими судьями, съ 34 мировыми съѣздами и съ 73 мировыми судьями. Итого 141 судебное учрежденіе въ районѣ Юго-Западныхъ линій.

Расходы судебного свойства и по выдачѣ вознагражденій за ущербъ и убытки неизбежны на желѣзныхъ дорогахъ, но сокращеніе ихъ возможно, если сократится съ одной стороны число нарушеній дорогами частныхъ интересовъ, а съ другой—число предъявляемыхъ къ дорогамъ исковъ и претензій.

Большинство, такъ называемыхъ, „претендателей“ по перевозкамъ грузовъ принадлежатъ не къ настоящимъ владѣльцамъ грузовъ, а къ скупщикамъ накладныхъ. Скупка накладныхъ обратилась въ промыселъ, на которомъ ловкіе люди наживаются состоянія. Сначала такіе агентки, во множествѣ насѣдающіе на дороги, явившись на линіи оборванцами, пускаютъ въ оборотъ мелкія суммы—копѣйки и рубли для покупки накладныхъ, но, съ возрастаніемъ успѣха, увеличиваютъ обороты, разживаются и превращаются въ коммисіонеровъ и держателей коммисіонныхъ конторъ и торговыхъ домовъ съ многочисленнымъ штатомъ служащихъ и агентовъ, районъ дѣятельности которыхъ распространяется далеко за предѣлы территоріи желѣзной дороги. Изучивъ подъ руководствомъ болѣе опытныхъ родичей всѣ тонкости казуистической стороны тарифовъ, условій и обрядностей перевозокъ, еврей-скупщики накладныхъ ищутъ въ нихъ всякаго рода поводы и прицѣпки, хотя бы только формальныя, къ возбужденію претензій; нерѣдко они даже и не затрудняютъ себя такой работой, а просто предъявляютъ въ Управленіе дороги при одномъ прошеніи скупленные накладныя десятками, иногда и сотнями,—Управленіе, молъ, разберетъ. Замѣчательно, что на этомъ пути встрѣчаются нѣкоторыя учрежденія, казалось бы, никакого отношенія къ перевозкамъ не имѣющія. Таковы, между прочимъ, нѣкоторые биржевые комитеты, Ростовское - на - Дону Общество коммерческихъ служащихъ и Императорское Московское Общество Сельскаго Хозяйства, отъ котораго на Юго-Западные дороги нерѣдко поступаютъ иски о просрочкѣ даже въ размѣрѣ нѣсколькихъ копѣекъ по каждой накладной на отправки галантерейныхъ и другихъ товаровъ.

Дѣятельность скупщиковъ накладныхъ то усиливается, то въ нѣкоторые годы сокращается. Объясняется это тѣмъ, что когда желѣзнодорожныя Управленія начинаютъ ихъ нажимать, то часть этихъ организацій перебирается на другія линіи, которыя еще не изловчились бороться съ ними.

Провѣрка каждой накладной обходится дорогѣ въ 30 к., не считая другихъ расходовъ по претензіямъ; значительная часть этихъ денегъ и труда тратится дорогами напрасно только потому, что скупщикамъ угодно представлять въ Управленія, въ предвкушеніи барышей, накладныя, оказывающіяся при провѣркѣ безупречными. Бываютъ случаи, когда Службѣ Сборовъ приходится протаксировать 100 и болѣе предъявленныхъ претендентомъ накладныхъ и затратить на это нѣсколько десятковъ рублей, претенденту же не приходится къ полученію и 10 рублей. Нѣкоторое представленіе о бесполезныхъ затратахъ дороги можно составить изъ представленныхъ выше свѣдѣній, полученныхъ отъ Управленія Екатерининской желѣзной дороги. Свѣдѣнія эти показываютъ, что претенденты получили полный отказъ:

въ 1906 г.	по	65.671	накладнымъ.
» 1907 »	»	68.483	»
» 1908 »	»	93.353	»

На обработку 93 тыс. накладныхъ по претензіямъ о переборахъ и просрочкахъ израсходовано въ 1908 г., считая по 30 коп. на каждую накладную, 28 тыс. р., которые бесполезно увеличили бюджетъ дороги.

Промыселъ скупки накладныхъ, вѣроятно, не развился-бы до существующихъ размѣровъ, еслибъ дѣйствительно, какъ показано выше, значительный процентъ перевозочныхъ документовъ не заключалъ въ себѣ дефектовъ, которые даютъ претендентамъ основаніе требовать возмѣщенія убытковъ, часто фиктивныхъ, да еще съ процентами.

Вопросъ о причинахъ, вызывающихъ претензіи, хорошо разработанъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ имъ занималась особая коммисія подъ предсѣдательствомъ члена отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтѣ Управленія этихъ дорогъ В. Г. Тальберга. Работы этой коммисіи, личныя сообщенія В. Г. Тальберга, а также протоколы засѣданій 100-го Общаго Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ, послужили, глав-



нымъ образомъ, матеріаломъ въ дальнѣйшемъ изложеніи по данному предмету.

Главныя причины претензій и исковъ по перевозкамъ грузовъ заключаются въ слѣдующемъ:

1. *Несовершенства и крайняя сложность тарифной системы.* Недостатки тарифной системы, дѣйствующей на русской желѣзнодорожной сѣти, уже давно вызываютъ жалобы со стороны желѣзнодорожныхъ Управленій и не разъ обсуждались въ особыхъ коммисіяхъ и на желѣзнодорожныхъ сѣздахъ. Недостатки эти, главнымъ образомъ, заключаются въ слѣдующемъ:

а) Слишкомъ большое количество различныхъ тарифныхъ изданій, которыми приходится руководствоваться станціоннымъ агентамъ и справиться съ которыми агенты очень часто не имѣютъ никакой возможности. Дѣйствительно, на одной изъ линій при мнѣ сложили тарифныя изданія и получился столбъ почти въ два аршина вышины. Одинъ видъ такой груды книжекъ, наполненныхъ цифрами и вычисленіями, можетъ привести въ полное отчаяніе всякаго, начинающаго знакомиться съ этими руководствами, человекъ. Только таксировщики, отрѣшившись вѣроятно отъ всѣхъ дѣлъ земныхъ и углубившись въ изученіе цифръ тарифныхъ ставокъ и безчисленныхъ цифровыхъ комбинацій, въ состояніи такъ или иначе разбираться въ этомъ морѣ вычисленій. Но и имъ это было-бы не по силамъ, еслибъ Управленія дорогъ не давали имъ въ руководство особыхъ вычислителей провозной платы по отдѣльнымъ, наиболѣе ходовымъ грузамъ между различными станціями своей и другихъ дорогъ. Эти вычислители вырабатываются съ большимъ трудомъ, такъ какъ требуютъ крайней точности. Къ сожалѣнію, какое-нибудь измѣненіе, иногда самое пустое, и весь этотъ трудъ пропадаетъ, такъ какъ всякое измѣненіе въ тарифѣ даннаго товара или въ разстояніяхъ между станціями вынуждаетъ передѣлывать всѣ соотвѣтственныя вычисленія. Мудрено ли, что при обычной спѣшности, съ которою приходится станціоннымъ агентамъ составлять грузовые документы и вычислять стоимость перевозокъ, случаются недосмотры и ошибки, въ которыхъ винить этихъ агентовъ по совѣсти такъ же трудно, какъ сваливать на стрѣлочника всѣ случаи желѣзнодорожныхъ крушеній. Напротивъ, надо удивляться, какъ можетъ справляться съ этимъ дѣломъ маленькій агентъ, оплачиваемый 50—60 рублями въ мѣсяць, нигдѣ обык-

новенно къ тарифному дѣлу не подготовленный ¹⁾ и выучившійся премудростямъ тарифныхъ руководствъ самоучкой или при помощи такихъ же, какъ онъ, товарищей, уже успѣвшихъ нѣсколько освоиться съ тарифными ставками и правилами.

б) Слишкомъ частыя дополненія и измѣненія тарифовъ и тарифныхъ правилъ, услѣдить за которыми станціонные агенты очень часто не въ состояніи. Измѣненія эти вводятся притомъ иногда съ такою поспѣшностью, что распоряженія центрального учрежденія о нихъ приходятъ на мѣста уже послѣ того, какъ измѣненныя ставки оффициально были объявлены и должны бы дѣйствовать. Такъ, на примѣръ, съ 15 января 1909 г. прежніе тарифы на перевозку изъ горнозаводскаго района юга Россіи минеральнаго топлива, руды, флюсовъ, соли и чугуна замѣнены новыми ставками. Распоряженіе объ этомъ напечатано въ „Сборникѣ тарифовъ“, вышедшемъ 15 того же января и полученномъ въ Управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ юга Россіи спустя недѣлю; станціи узнали объ этомъ измѣненіи еще позже и въ промежутокъ времени отъ 8 дней и больше взимали плату по прежнимъ ставкамъ. Въ результатѣ—недоборы и дѣла о довысканіи провозной платы съ получателей грузовъ, а можетъ быть и съ станціонныхъ агентовъ, совершенно въ этомъ упущеніи повинныхъ.

в) Неясность многихъ тарифовъ, тарифныхъ правилъ и условій примѣненія тарифовъ. Эта отличительная черта тарифовъ требуетъ со стороны Управленій желѣзныхъ дорогъ постоянныхъ разъясненій станціоннымъ агентамъ, которые часто сбиваются въ уразумѣніи тарифныхъ указаній.

г) Слишкомъ большое количество различныхъ отличительныхъ признаковъ, требующихся для примѣненія къ данному грузу того или иного тарифа, и вообще условность многихъ тарифовъ. Къ этому слѣдуетъ добавить безчисленное множество всевозможныхъ исключеній и осложненій въ тарифныхъ ставкахъ на разныхъ дорогахъ и даже между разными станціями одной дороги.

д) Несовершенство таблицъ поперстныхъ разстояній и таблицъ для исчисленія разстояній въ узлахъ. Неосторожныя постановленія объ узловыхъ тарифахъ уже дали очень печальный

¹⁾ Въ настоящее время нѣкоторыя желѣзныя дороги, какъ на примѣръ Юго-Западные, удѣляютъ небольшія средства на курсы для таксировщиковъ.

для государственнаго казначейства результатъ. Дѣло началось съ такъ называемаго „Ростовскаго узла“. На основаніи постановленій разстояній, опубликованныхъ въ „Сборникѣ тарифовъ“ въ 1903 г., при перевозкѣ грузовъ прямого сообщенія черезъ станцію Ростовъ-Донъ Юго-Восточныхъ ж. д. на станцію Ростовъ-Екатерининскій положено взимать плату за разстояніе въ 12 верстъ. Такъ какъ дѣйствительное разстояніе между этими пунктами только 2½ версты, то нѣкоторые грузополучатели возбудили въ судебномъ порядкѣ дѣла о возвратѣ имъ переборовъ и Правительствующій Сенатъ, до котораго эти дѣла дошли въ касационномъ порядкѣ, нашель, что согласно Уставу желѣзныхъ дорогъ тарифныя разстоянія между станціями опредѣляются Министромъ Путей Сообщенія, но не органами Министерства Финансовъ, издающими тарифныя постановленія, и росписанія о тарифныхъ разстояніяхъ вступаютъ въ законную силу только со дня обнародованія ихъ въ „Сборникѣ узаконеній и распоряженій Правительства“. Поэтому Сенатъ призналъ, что желѣзная дорога не имѣла права взимать тарифную плату на Ростовскомъ узлѣ по разстоянію 12 верстъ, опубликованному только въ „Сборникѣ тарифовъ“, и всѣ доводы повѣреннаго дороги, защищавшаго это право, нашель неуважительными. Такой исходъ этого дѣла имѣетъ общее значеніе и для другихъ узловъ, на которыхъ плата за перевозку взималась не по дѣйствительному разстоянію, а по увеличенному числу верстъ, въ видѣ компенсаціи за добавочныя работы, выполняемыя желѣзными дорогами при передачѣ грузовъ съ одной линіи на другую въ узловыхъ пунктахъ. Несомнѣнно, что рѣшеніе Сената вызоветъ массу частныхъ требованій о возвратѣ переборовъ. Въ виду рѣшенія Сената, взиманіе платы за излишнее разстояніе на узловыхъ станціяхъ отмѣнено распоряженіемъ, напечатаннымъ въ „Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства“ 27 января 1909 г., съ установленіемъ, взаменъ того, дополнительнаго сбора въ узлахъ; но излишне уплаченныя грузовладельцами до опубликованія этого распоряженія деньги придется возвратить имъ по требованію.

е) Многочисленность, условность взиманія и неопредѣленность изложенія различныхъ дополнительныхъ сборовъ. Не говоря объ условности и проч. дополнительныхъ сборовъ, достаточно поименовать ихъ, чтобы имѣть представленіе о томъ, насколько осложняются расчеты по перевозкѣ грузовъ, кромѣ тарифной платы:

за станціонные расходы, смотря по роду грузовъ—0,2, 0,4, 0,5 и 0,7 коп. съ пуда, съ нѣкоторыхъ поштучныхъ предметовъ—5, 20, 30, 60 коп. со штуки, и затѣмъ есть еще особыя правила для сборовъ по подъемной силѣ вагона, съ длинномѣрныхъ предметовъ, съ массовыхъ грузовъ и друг.;

за бланки накладныхъ по 2 коп. съ экземпляра;

за повѣрку или опредѣленіе вѣса и за взвѣшиваніе грузовъ—0,20 и 0,25 коп. съ пуда, 75 коп. съ вагона-цистерны и 1 р. съ вагона или платформы;

за нагрузку, выгрузку и перегрузку—0,33 коп. съ пуда и 20 коп. съ нѣкоторыхъ поштучныхъ предметовъ, по 1 коп. съ пуда за пользованіе подъемными кранами;

за простой вагоновъ— по 3 р. за каждый вагонъ и платформу въ сутки, съ разными исключеніями изъ этого правила;

за храненіе грузовъ—0,2, 0,4, 0,6, 0,8, 1 и 5 к. съ пуда въ сутки, а для многихъ предметовъ—въ половинномъ противъ этого размѣрѣ, съ поштучныхъ предметовъ по 25 коп. и 1 р. 50 к. со штуки. Взиманіе этихъ сборовъ обставлено различными условіями и для нѣкоторыхъ дорогъ сдѣланы особыя очень сложныя исключенія по отдѣльнымъ товарамъ и времени храненія;

за занятіе станціонныхъ земель—въ половинномъ размѣрѣ платы, установленной за храненіе, но опять-таки съ разными исключеніями.

Сложностью тарифной системы объясняется, во многихъ случаяхъ, большое количество переборовъ. Естественно, что таксировщики, путаясь въ тарифахъ, въ сомнительныхъ для нихъ случаяхъ склонны истолковывать ихъ не въ пользу грузовладельцевъ, чтобы не навлечь на себя начета за недоборъ. И нельзя требовать иного отношенія къ дѣлу отъ человѣка, который на свой скудный заработокъ долженъ содержать семью. Каждый рубль, изъятый изъ его жалованья, чувствительно отзывается на его домашнемъ бюджетѣ. Съ этимъ явленіемъ можно бороться только упрощеніемъ тарифной системы. Даетъ-ли, въ конечномъ результатѣ, возвратъ переборовъ убытокъ казнѣ,—трудно сказать по неимѣнію достаточныхъ данныхъ. Если съ одной стороны приходится платить претендателямъ проценты по переборамъ, то съ другой стороны значительныя суммы переборовъ остаются не востребованными и обращаются въ доходъ казны ¹⁾.

¹⁾ Въ отчетахъ Государственнаго Контроля показано обращенныхъ въ казну переборовъ: въ 1905 г. 1.063.408 р., въ 1906 году 1.256.667 руб. и въ 1907 г. 1.050.227 р.

Иное дѣло недоборы. Отъ нихъ могутъ быть несомнѣнные убытки для казны. Кромѣ того, масса претензионныхъ дѣлъ, вызываемыхъ сложностью и запутанностью тарифной системы, требуетъ излишнихъ для казны расходовъ по содержанию агентовъ, безъ которыхъ при иныхъ условіяхъ можно было-бы обойтись.

Упрощеніе тарифной системы, упрощеніе классификаціи товаровъ, сокращеніе до минимума всякаго рода изъятій изъ общихъ тарифныхъ правилъ, замѣна многихъ отдѣльно учитываемыхъ дополнительныхъ сборовъ меньшимъ по числу и болѣе простымъ по ставкамъ обложеніемъ,—надъ этими задачами слѣдовало-бы поработать, потому что разрѣшеніе ихъ въ смыслѣ коренного переустройства тарифной системы и ея упрощенія обѣщаетъ не только выгоды для казны, но и улучшеніе работы желѣзнодорожнаго предпріятія, которое въ настоящее время отягчено канцелярскою и повѣрочною дѣятельностью въ ущербъ развитію коммерческой стороны дѣла.

2. Не малое значеніе для возникновенія претензионныхъ дѣлъ имѣетъ и *неудовлетворительность состава низшихъ агентовъ*, несущихъ однако трудную и отвѣтственную службу, связанную съ интересами и казны, и частныхъ лицъ. На желѣзныхъ дорогахъ имѣются техническія училища, выпускающія кандидатовъ на мелкія техническія должности до дорожныхъ мастеровъ включительно, но нѣтъ школъ для подготовки таксировщиковъ, кондукторовъ, счетоводовъ и многихъ другихъ низшихъ агентовъ, въ которыхъ нуждаются желѣзныя дороги. Необходимость устройства такихъ школъ сознается на всѣхъ линіяхъ и въ этомъ отношеніи слѣдовало-бы пойти дорогамъ на встрѣчу и ассигновать имъ средства для устройства подобныхъ школъ. Имъ же, т. е. мѣстнымъ желѣзнодорожнымъ Управленіямъ, слѣдовало-бы предоставить и разработку проекта нормальнаго устава этихъ школъ, такъ какъ мѣстнымъ дѣятелямъ лучше, чѣмъ центральнымъ органамъ, извѣстно, какая постановка школъ и какія учебныя программы могутъ наиболѣе соответствовать потребностямъ желѣзныхъ дорогъ.

3. *Исключительная продолжительность пребыванія грузовъ въ пути на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и необходимость многократныхъ сортировокъ и перегрузки сборныхъ грузовъ* также влекутъ за собою возбужденіе исковъ и претензій за порчу и утрату грузовъ. Хотя происходитъ это въ значительной степени по причинѣ,

отъ желѣзныхъ дорогъ не зависящей, а именно отъ пространства, занимаемаго Россійскою Имперіею, но техника несомнѣнно можетъ многое сдѣлать для ускоренія передвиженія грузовъ. Одно уничтоженіе многочисленныхъ тупиковъ, задерживающихъ правильное движеніе, и развитіе узловъ можетъ многому помочь.

4. *Отсутствіе складочныхъ помѣщеній и достаточной охраны грузовъ на станціяхъ, не огороженныхъ и доступныхъ лицамъ, промышляющимъ кражами на станціяхъ,* ведутъ къ расхищенію грузовъ и различныхъ предметовъ, принадлежащихъ дорогѣ, словомъ,—всего, что плохо лежитъ. Не безъ грѣха въ этомъ отношеніи бываютъ и сами служащіе, а также рабочіе. Указанные недостатки станцій могутъ постепенно исправляться съ ассигнованіемъ кредитовъ на ограды для станцій. Что касается охраны, то не безызвѣстно, что составъ желѣзнодорожныхъ служащихъ—поѣздной прислуги, станціонныхъ агентовъ и проч. на русскихъ дорогахъ гораздо больше, чѣмъ на заграничныхъ, а введеніе трехсмѣннаго дежурства создало на маленькихъ станціяхъ контингентъ праздныхъ людей, которымъ и въ служебное то время нечего дѣлать. Въ интересахъ удешевленія эксплуатаціи дорогъ, можетъ быть, не бесполезно было-бы предложить Совѣтамъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Управленій обсудить, возможны-ли и при какихъ условіяхъ сокращенія въ составѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ и нельзя-ли путемъ этихъ сокращеній найти средства для усиленія охраны станцій отъ покушеній на чужую собственность. Если при этомъ удастся, съ сокращеніемъ числа служащихъ, улучшить содержаніе оставшимся, то при условіи подготовки и воспитанія ихъ въ школахъ, о которыхъ говорилось выше, можно будетъ получить не только болѣе знающій дѣло, но и болѣе нравственный составъ низшихъ агентовъ, которые будутъ болѣе, чѣмъ теперь, дорожить своею службою, и по крайней мѣрѣ съ этой стороны можно будетъ добиться сокращенія хищеній.

5. *Спѣшность работъ низшихъ служащихъ по перевозкѣ, нагрузкѣ и разгрузкѣ товаровъ* бываетъ въ многочисленныхъ случаяхъ причиною порчи грузовъ, засылки ихъ не туда, куда слѣдуетъ, неправильнаго взвѣшиванія товаровъ на станціяхъ и другихъ упущеній, дающихъ поводы къ претензіямъ и искамъ. Товаровладѣльцамъ предоставляется мечтать о наступленіи тѣхъ

время, когда техники додумаются до применения каких-либо механических приемов къ нагрузкѣ и разгрузкѣ товаровъ, вмѣсто человѣческихъ спиныхъ и крюковъ, протыкающихъ упаковку, а также до лучшаго приспособленія товарныхъ платформъ, подъѣздовъ къ нимъ и т. п., въ цѣляхъ охраненія грузовъ отъ поврежденій при подачѣ ихъ въ вагоны и выгрузкѣ изъ вагоновъ и ускоренія этихъ операцій безъ существующей нынѣ сутолоки.

Но пока обыватели мечтаютъ о лучшемъ примененіи на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ науки къ жизни, полезно было бы хотя бы заняться упрощеніемъ формальныхъ требованій и учета множества видовъ обложенія. Какой, на примѣръ, сложный документъ—накладная. Форма ея предусматриваетъ болѣе 30 разнаго рода записей и отмѣтокъ, 40 наименованій сборовъ и наложеніе нѣсколькихъ штемпелей. Конечно, по каждой отдѣльной отправкѣ требуется только часть отмѣтокъ и учитывается только часть сборовъ, но тѣмъ не менѣе форма накладной служитъ однимъ изъ наглядныхъ доказательствъ сложности, съ которою сопряжена грузовая перевозка по желѣзнымъ дорогамъ.

По существующимъ правиламъ при выдачѣ груза происходитъ *отождествленіе накладной съ дубликатомъ*, состоящее въ томъ, что станціонный агентъ переноситъ съ накладной въ предъявленный грузополучателемъ дубликатъ содержащіяся въ накладной отмѣтки и штемпельныя клеймы. Послѣ этой операціи и по уплатѣ грузополучателемъ денегъ накладная выдается ему, а дубликатъ остается на станціи и затѣмъ высылается при отчетности въ Управление дороги. Сличеніе дубликата съ накладной, въ виду множества отмѣтокъ, дѣло вообще не легкое; при той же торопливости, съ которою совершается ихъ отождествленіе въ присутствіи толпы грузополучателей, недовольныхъ всякимъ замедленіемъ, происходятъ невольныя со стороны агента ошибки: пропуски нѣкоторыхъ отмѣтокъ и штемпелей, разница въ названіи грузовъ, въ вѣсѣ и въ другихъ цифровыхъ обозначеніяхъ и т. п.. Такого рода дефекты, объясняемые исключительно спѣшностью работы станціонныхъ агентовъ при выпускѣ грузовъ, создаютъ многочисленныя поводы къ недоразумѣніямъ между желѣзными дорогами и товаровладѣльцами. По мнѣнію практиковъ дѣла, эти недостатки устранились-бы, еслибы грузополучателямъ выдавались не накладныя, а квитанціи, съ обозначеніемъ въ нихъ лишь главнѣйшихъ свѣдѣній, необходимыхъ

грузополучателю. Во многихъ случаяхъ такія квитанціи подготавливались-бы до прибытія на станцію грузополучателей, при условіяхъ болѣе спокойной работы.

6. Претензионныя дѣла возникаютъ также въ виду *существованія весьма многочисленныхъ правилъ, инструкцій, циркуляровъ и рѣшеній Правительствующаго Сената*, которыми предъявляются къ желѣзнымъ дорогамъ требованія, не согласованныя съ дѣйствительною возможностью ихъ исполненія, а также устанавливаются сроки для отвѣтовъ, безъ соображенія съ почтовыми разстояніями. Подробныя свѣдѣнія по этому предмету имѣются на дорогахъ.

7. На многочисленность и строгость взысканій съ желѣзныхъ дорогъ въ судебномъ порядкѣ вліяетъ, безъ сомнѣнія, и установившійся не только въ обществѣ, но и среди чиновъ судебныхъ учрежденій *взглядъ на желѣзныя дороги, какъ на недобросовѣстныхъ перевозчиковъ*, которые должны нести отвѣтственность за цѣнность грузовъ во всѣхъ безъ исключенія случаяхъ и для обузданія которыхъ, для искорененія творящихся на нихъ безпорядковъ, единственнымъ средствомъ должно быть неукоснительное и беспощадное взысканіе и штрафованіе. Само законодательство установило взиманіе въ пользу претендентовъ, сверхъ причитающихся переборовъ и стоимости утраченныхъ и испорченныхъ грузовъ, вознагражденія изъ 12% годовыхъ. Этотъ процентъ, какого не приноситъ никакой капиталъ, кромѣ ростовщическаго, является большою приманкою для претендентовъ—скупщиковъ накладныхъ, которые оттягиваютъ предъявленіе претензій и исковъ до послѣдняго срочнаго дня нарочно, чтобы нажить на процентахъ суммы, сильно возвышающія капитальную стоимость претензій.

На Екатерининской дорогѣ имѣются свои особенныя причины, вызывающія просрочку въ доставкѣ грузовъ со всѣми дальнѣйшими послѣдствіями—претензіями, уплатою штрафовъ и т. п. Эти причины, какъ разъяснено дальше, принадлежатъ къ недостаткамъ пропускной способности. Кромѣ того, Управление дороги указываетъ еще на большее, чѣмъ на другихъ дорогахъ, вліяніе атмосферныхъ причинъ вслѣдствіе топографическихъ особенностей Екатерининской дороги, проходящей по открытымъ степнымъ пространствамъ, а именно: на вѣтры, туманы и мятели,

которые отзываются на скорости поѣздовъ и вынуждаютъ временами пускать поѣзда въ уменьшенномъ составѣ.

Таковы главныя причины возникновенія претензионныхъ дѣлъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Жажда наживы на счетъ дороги со стороны претендентовъ такъ велика, что они не останавливаются не только передъ недобросовѣстнымъ обвиненіемъ дороги, но и передъ мошенничествомъ, для достиженія своихъ цѣлей. Не говоря о недоказанности и явной преувеличенности убытковъ, что видно изъ приведенныхъ выше цифровыхъ данныхъ объ отклоненныхъ требованіяхъ, они не стѣсняются относить на счетъ дороги порчу грузовъ отъ климатическихъ условій—мороза, жары и проч., недостачу въ вѣсѣ лѣсныхъ матеріаловъ, происходящую отъ естественной усушки лѣса въ пути, поврежденія грузовъ, зависѣвшія отъ неудовлетворительности или недостаточности упаковки, т. е. отъ такихъ обстоятельствъ, выяснять которыя желѣзнымъ дорогамъ передъ судами не легко. На Юго-Западныхъ ж. д., въ недавнее время, практиковалась въ широкихъ размѣрахъ скупка въ Одессѣ испорченныхъ фруктовъ и отправка ихъ въ столицу подъ видомъ доброкачественныхъ и затѣмъ предъявленіе претензій къ дорогѣ за порчу фруктовъ изъ за просрочки поѣздовъ, хотя бы самой ничтожной. Недавно открыта систематическая отправка изъ той же Одессы грузовъ подъ другими наименованіями, съ цѣлью уплаты за перевозку по болѣе дешевому тарифу. Внѣшній видъ упаковки такихъ отправокъ имитировалъ упаковку грузовъ ложнаго наименованія. Экспедиторскія фирмы, образовавшіяся, вѣроятно, изъ разжирѣвшихъ на счетъ дороги „претендентовъ“, дѣйствовали не стѣсняясь. Дерзость ихъ дошла до того, что даже послѣ открытія обмана онѣ предлагали своимъ кліентамъ высылать товаръ подъ другими названіями съ условіемъ, чтобы рискъ за послѣдствія кліенты брали на себя. Не разъ открывались передаточныя надписи на накладныхъ съ подложными подписями, склейка отрѣзковъ отъ разныхъ накладныхъ для установленія происшедшей будто бы просрочки въ доставкѣ груза и для другихъ цѣлей „претендентовъ“.

Возвращаясь къ скупщикамъ накладныхъ, слѣдуетъ сказать, что основаніемъ ихъ исковъ и претензій, за рѣдкими исключеніями, служитъ легкая возможность привлеченія дороги къ отвѣту за каждое формальное нарушеніе того или другого пара-

графа правилъ, инструкцій и другихъ упущеній, въ сущности не нарушающихъ реальныхъ интересовъ истца.

Съ цѣлью борьбы противъ возрастанія уплачиваемыхъ по претензіямъ суммъ и улучшенія защиты интересовъ желѣзной дороги на судѣ, была учреждена въ 1907 г. при Юридической части Юго-Западныхъ ж. д. особая постоянная коммисія, реформированная въ 1908 г. по указанію опыта. Въ составъ этой коммисіи вошли представители Юридической части, Службъ Сборовъ, Движенія и Коммерческой и представители Государственнаго Контроля. Таксировочныя работы для коммисіи выполняются самыми лучшими и опытными таксировщиками. Правила для дѣйствія этой коммисіи были разработаны въ особомъ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Члена отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтъ Управленія дорогъ В. Г. Тальберга. Задача коммисіи при Юридической части заключается въ тщательной провѣркѣ всѣхъ относящихся къ каждому судебному дѣлу, кромѣ самыхъ мелкихъ, и къ каждой накладной данныхъ послѣ рѣшенія дѣлъ въ первой инстанціи и въ установленіи дѣйствительныхъ суммъ, подлежащихъ уплатѣ дорогами.

Результаты дѣятельности этой коммисіи обнаружались немедленно.

По 1.745 дѣламъ, рассмотрѣннымъ коммисіею во второй половинѣ 1907 г., присуждено было въ судебномъ порядкѣ къ уплатѣ 623.233 р., а по заключенію коммисіи уплачено 389.670 р., слѣдовательно сбережено 233.563 р.

По 5.335 дѣламъ за переборъ и просрочку, рассмотрѣннымъ коммисіею въ 1908 г., присуждено было къ уплатѣ 2.093.809 р., а въ дѣйствительности, по рассмотрѣннн дѣлъ въ коммисіи, уплачено 1.118.032 р., сбережено 975.777 р.

Результаты дѣятельности коммисіи отразились и на общихъ суммахъ по удовлетворенію претензионныхъ дѣлъ.

	Заявлено претензій по исковымъ дѣламъ. Рубли.	Выплачено въ теченіе года по рѣшеніямъ суда. Рубли.	Процентное отно- шеніе выплачен- ной суммы къ за- явленной.
Въ 1906 г.	1.015.468	1.042.452	102%
» 1907 »	1.903.612	1.760.141	92%
» 1908 »	2.884.877	1.263.835	44%

Въ 1908 г. уплаченная сумма понизилась до 44%, т. е. до размѣра, близкаго къ тому, въ которомъ удовлетворяются требованія претендентовъ въ претензионномъ порядкѣ. А насколько постановленія дороги въ претензионномъ порядкѣ соотвѣтствуютъ интересамъ казны, видно изъ того, что въ 1908 г. Службою Сборовъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ рассмотрѣно 30.047 дѣлъ по претензіямъ за переборъ и просрочку, по которымъ выплачено 895.837 р.; Государственнымъ же Контролемъ за этотъ годъ признаны неправильными лишь двѣ выплаты на сумму 26 р. 46 к.

Претенденты, которымъ объясняются основанія расчетовъ комисіи, почти никогда не протестуютъ противъ ея рѣшеній и, убѣждаясь въ бесполезности продолженія процесса въ слѣдующихъ судебныхъ инстанціяхъ, соглашаются получить сумму, установленную комисіею, вмѣсто присужденной судомъ въ первой инстанціи. Правильность и справедливость рѣшенія комисіи уже оцѣнены претендентами, что видно изъ сокращенія предъявленія ими претензій въ суды, сказавшагося въ 1908 г.

Число опротестованныхъ накладныхъ.

	Въ претензионномъ порядкѣ.	Въ судебномъ порядкѣ.	Итого.
Въ 1904 г.	108.780	130.019	238.799
» 1905 »	88.021	195.442	283.463
» 1906 »	121.466	177.048	298.514
» 1907 »	195.926	280.766	476.692
» 1908 »	276.986	199.617	476.603

Число накладныхъ, предъявленныхъ въ судебномъ порядкѣ, рѣзко сократилось (на 81.149) въ 1908 г. противъ предыдущаго года и увеличилось (на 81.060) число претензій, заявленныхъ Управленію дорогъ помимо суда. Приэтомъ и общій ростъ претензій, ежегодно увеличивавшійся, въ 1908 г. остановился.

Заслуживаетъ вниманія, въ цѣляхъ борьбы съ скупщиками накладныхъ, заявленіе начальника Службы Сборовъ Южныхъ дорогъ, Э. В. Гартмана, что во время службы его на Забайкальской ж. д. Служба Сборовъ этой дороги стала посылать получателямъ грузовъ, по мѣрѣ провѣрки таксировки, увѣдомленія о переборахъ, начиная съ 3 р. Мѣра эта уменьшила работу скупщиковъ накладныхъ и сократила ежемѣсячное поступленіе опротестованныхъ накладныхъ съ 5.000 до 3.000; получатели же грузовъ, идя на встрѣчу введенному порядку, стали приписывать на дубликатахъ накладныхъ свои адреса.

Для дальнѣйшей борьбы со скупщиками накладныхъ и для уменьшенія числа судебныхъ процессовъ Юго-Западными ж. д. намѣчаются слѣдующія мѣры:

а) Соединеніе исковъ по претензіямъ, предъявляемымъ въ мировыя судебныя установленія. Эта мѣра дала бы возможность передавать дѣла въ общія судебныя учрежденія, въ которыхъ защищать ихъ для повѣренныхъ дорогъ во многихъ отношеніяхъ легче, чѣмъ въ мировыхъ судебныхъ установленіяхъ.

б) Предварительное разсмотрѣніе судебныхъ дѣлъ комисіею при Юридической части, отчего, конечно, выиграла бы защита въ судѣ интересовъ дороги.

в) Измѣненіе и дополненіе нѣкоторыхъ статей Устава Гражданскаго Судопроизводства и Устава Желѣзныхъ Дорогъ, представляющихъ въ настоящее время разнаго рода практическія неудобства для желѣзной дороги-отвѣтчицы.

г) Пониженіе установленнаго въ пользу истцовъ процента съ 12% до 6%. Если принять во вниманіе, что большая часть желѣзныхъ дорогъ принадлежитъ казнѣ, то взиманіе съ нихъ такого обдирательнаго процента по претензионнымъ дѣламъ слѣдуетъ признать не отвѣчающимъ достоинству государственныхъ учреждений. Частныхъ же претендателей такой высокій процентъ вводитъ только въ соблазнъ, разжигая ихъ аппетиты. Скупка накладныхъ немедленно же сократится, какъ только будетъ уменьшенъ поощряющій ее процентъ, и желѣзныя дороги будутъ имѣть дѣло не столько съ скупщиками, сколько съ дѣйствительными грузовладельцами къ обоюдной ихъ выгодѣ.

д) Обложеніе гербовымъ сборомъ въ 1 р. передаточныхъ надписей на накладныхъ. Эта мѣра имѣетъ основанія, потому что передаточныя надписи на накладныхъ въ сущности представляютъ денежную сдѣлку, въ видѣ переуступки документа, по которому предвидится получка. Кромѣ того, развившійся промыселъ по скупкѣ накладныхъ, обогащающій скупщиковъ, былъ бы обложенъ хотя бы гербовою пошлиною. Съ другой стороны, нельзя не признать, что многіе судебные процессы по перевозкѣ грузовъ возникаютъ по винѣ агентовъ желѣзныхъ дорогъ. Поэтому, быть-можетъ, было бы справедливо, въ тѣхъ случаяхъ, когда претензія была предъявлена правильно и подлежитъ въ той или другой суммѣ удовлетворенію, возвращать претенденту и гербовый сборъ. Такимъ образомъ, гербовый сборъ въ сущности

взыскивался бы съ претензій неосновательныхъ, въ возмѣщеніе расходовъ казны по такимъ претензіоннымъ дѣламъ.

Но еще важнѣе было бы добиваться сокращенія самыхъ поводовъ къ претензіямъ, путемъ упрощенія и улучшенія работы желѣзнодорожныхъ Управленій. Усилія въ этомъ отношеніи могутъ дать самые благопріятные результаты и для государственнаго казначейства.

Разсчеты между желѣзными дорогами по перевозкамъ грузовъ. Разсчеты между дорогою назначенія и дорогами отправленія и слѣдованія по перевозкамъ грузовъ составляютъ одну изъ наиболѣе сложныхъ работъ Службы Сборовъ. Вся сложность тарифныхъ правилъ и многочисленность отдѣльныхъ сборовъ неизбежно отражаются на разсчетахъ между желѣзными дорогами и на счетоводствѣ въ этомъ дѣлѣ. Въ одномъ изъ новѣйшихъ изданій по этому предмету—„Инструкціи Службы Сборовъ Юго-Западныхъ ж. д. агентамъ, распредѣляющимъ доли дорогъ слѣдованія грузовъ по перевозкамъ прямого русскаго сообщенія“—перечисляется до 60 разнаго рода сборовъ, по которымъ желѣзные дороги разсчитываются между собою, причемъ одни изъ этихъ сборовъ дѣлятся между всѣми дорогами, участвовавшими въ перевозкѣ груза, сообразно числу верстъ пробѣга по каждой дорогѣ, другіе же цѣликомъ передаются одной изъ дорогъ. Кромѣ общихъ платъ, тутъ встрѣчаются сборы за пользованіе подъемнымъ краномъ на станціи назначенія, за пользованіе такимъ же краномъ на станціи отправленія, за увѣдомленіе грузохозяина, за исправленіе упаковки, за щиты, за объявленную цѣнность, за промывку вагона, за пользованіе люковыми загражденіями и многіе другіе. Многіе изъ этихъ сборовъ грошевые, а разсчитываются по нимъ надо со всею точностью. Не удивительно, что дороги назначенія отправляютъ ежемѣсячно на дороги отправленія и слѣдованія грузовъ вороха разсчетныхъ вѣдомостей, требующихъ иногда до двухъ и болѣе подводъ для перевозки изъ помѣщенія Службы Сборовъ на станцію.

Частныя дороги отправленія и слѣдованія, получивъ каждая свою порцію мѣсячной работы казенныхъ дорогъ назначенія и казенныя дороги отправленія и слѣдованія грузовъ, получивъ подобный же матеріаль отъ частныхъ дорогъ назначенія, провѣряютъ разсчеты съ своими свѣдѣніями и документами ¹⁾. По встрѣ-

¹⁾ Казенныя желѣзныя дороги избавлены отъ взаимной повѣрки разсчетовъ между собою.

ченнымъ неизбѣжнымъ при такой сложности дѣла ошибкамъ и недоразумѣніямъ, начинаются между дорогами переписка и перепроверка расчетовъ, оканчивающіяся перерасчетомъ съ дорогами-участницами въ перевозкѣ даннаго груза.

Въ 1908 г. Юго-Западные ж. д. получили 16.295 запросовъ другихъ желѣзныхъ дорогъ о перевезенныхъ, но не проведенныхъ по счетамъ грузовъ; изъ нихъ оказалось неосновательныхъ запросовъ 10.339 и основательныхъ 5.956. Таковы размѣры этой переписки. Всѣ такого рода переписки и перерасчеты требуютъ много времени и справокъ въ архивахъ. По всѣмъ замѣчаніямъ надо давать хотя бы краткія объясненія, а неосновательныя, которыхъ большинство, — опровергать. Многіе запросы относятся къ военнымъ грузамъ. Желѣзныя дороги, прождавъ расчетовъ по нимъ нѣсколько мѣсяцевъ, обнаруживаютъ нетерпѣніе получить слѣдующія имъ деньги. Дорогѣ назначенія приходится отвѣчать, что отъ военнаго вѣдомства денегъ еще не поступало.

Не мало напрасной переписки ведется потому, что частныя желѣзныя дороги, пользуясь предоставленнымъ имъ соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи правомъ, требуютъ перерасчетовъ и пополненія выясненныхъ ими недоборовъ по истеченіи года, когда уже не представляется возможности найти виновныхъ и довыскивать недоборы. Казалось бы возможнымъ срокъ для предъявленія желѣзными дорогами требованій о перерасчетахъ сократить до 6 мѣсяцевъ.

Обиліе переписки между желѣзными дорогами и сложность расчетовъ по прямому сообщенію несомнѣнно отражаются на интересахъ государственнаго казначейства, въ виду необходимости для выполненія этого дѣла содержать большой штатъ агентовъ въ Управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ расчетахъ между желѣзными дорогами существуетъ аномалія, причиняющая ущербъ выручкѣ казенныхъ дорогъ. Аномалія эта состоитъ въ томъ, что при расчетахъ по прямому сообщенію въ пользу частныхъ Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ ж. д. отчисляются, по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, преміи съ отправокъ хлѣбныхъ грузовъ по довольно сложнымъ расчетамъ, т. е. доли этихъ дорогъ нѣсколько увеличиваются на счетъ другихъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ тѣхъ же грузовъ. Отчисленіе этихъ премій должно прекратиться въ отношеніи Рязанско-Уральской дороги—по наступленіи времени, когда чистый доходъ ея будетъ достаточенъ для покрытія

основной аренды за бывшую Козлово-Саратовскую линію, а въ отношеніи Юго-Восточныхъ дорогъ,—когда чистый доходъ будетъ достаточенъ для покрытія отчисленій на уплату акціонерамъ этихъ дорогъ дивиденда до 9 р. за каждую непогашенную акцію.

Судя по мотивамъ указанной премировки въ пользу двухъ частныхъ дорогъ, казалось бы болѣе правильнымъ замѣнить ее приплатою по гарантіи съ отнесеніемъ расхода на смѣту Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ. Въ существующемъ же видѣ эта премировка является какъ бы скрытымъ видомъ приплаты за счетъ другихъ дорогъ. Кромѣ того, высчитываніе для Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ дорогъ исключительныхъ долей вызываетъ лишнее осложненіе работы по расчетамъ за перевозки въ прямомъ сообщеніи.

Льготные билеты для учащихся и бесплатные билеты. Учащіеся множества *учебныхъ заведеній* пользуются правомъ полученія билетовъ на проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ *со скидкою противъ тарифной платы*. Длинный списокъ этихъ учебныхъ заведеній постоянно мѣняется: одни учебныя заведенія прибавляются, другія, напротивъ, исключаются. Съ развитіемъ числа учебныхъ заведеній, списокъ тѣхъ изъ нихъ, которыя пользуются правомъ на скидку, долженъ расти и дорости до непомѣрныхъ размѣровъ. Права эти притомъ не одинаковы, а для разныхъ учебныхъ заведеній различныя. Станціонные агенты обязаны знать, какія именно учебныя заведенія и какимъ правомъ пользуются. Тарифы для нихъ—цѣлая книга, значеніе которой сохраняется при условіи, чтобы каждая станція слѣдила за всѣми измѣненіями правилъ перевозокъ учащихся и чтобы агенты станцій и Управленій дорогъ неукоснительно отмѣчали эти измѣненія въ тарифахъ для учебныхъ заведеній. Стоитъ посмотрѣть, какой видъ приобрѣтаютъ эти тарифныя изданія вскорѣ же послѣ ихъ выпуска,—до чего они испещряются отмѣтками и какъ трудно становится руководствоваться ими въ пунктахъ, гдѣ учебныхъ заведеній много.

Но даже при самомъ аккуратномъ веденіи отмѣтокъ въ упомянутой книгѣ и при самомъ благомъ желаніи станціонныхъ агентовъ провѣрять, со стороны легальности, выдаваемые учебными заведеніями свидѣтельства на проѣздъ учащихся по льготному тарифу, такая провѣрка часто совершенно невозможна. Извѣстно, какъ продаются пассажирскіе билеты на всякой сколь-

ко-нибудь оживленной станціи. Пассажиры обыкновенно приѣзжаютъ на станцію незадолго до отхода поѣзда, каждый торопится получить билетъ и кассиры едва успѣваютъ удовлетворять требованія. Могутъ-ли они въ это время, когда передъ кассою стоитъ длинная вереница пассажировъ, наводить въ книгѣ тарифовъ для учащихъ справки о томъ, предоставлено-ли учащимся такого-то учебнаго заведенія право на льготный проѣздъ и правильно ли выдано этимъ заведеніемъ предъявленное въ кассу свидѣтельство. Приходится довѣряться памяти и довѣрять учебнымъ заведеніямъ, которыя по правиламъ отвѣчаютъ за правильность выдачи свидѣтельствъ. Но это только по правиламъ. На дѣлѣ бываетъ не мало случаевъ неправильной выдачи свидѣтельствъ или обозначенія въ нихъ скидки не по тому тарифу, по какому слѣдуетъ. Такіе случаи открываются Службами Сборовъ при повѣркѣ пассажирской отчетности. По каждому случаю начинается переписка съ учебнымъ заведеніемъ по большей части о 50 коп. или объ 1 р. Переписки тянутся и обыкновенно кончаются ничѣмъ, такъ какъ учебныя заведенія, подъ разными предлогами, отклоняются отъ возмѣщенія желѣзной дорогѣ неправильныхъ скидокъ. Юго-Западные ж. д. пробовали даже взыскивать эти убытки судебнымъ порядкомъ, но эти опыты ни къ чему не привели; суды отказываютъ дорогамъ, ссылаясь на то, что станція не обязана исполнять неправильно выданнаго учебнымъ заведеніемъ

Стоимость разовыхъ бесплатныхъ билетовъ, выданныхъ для проѣзда
Лица м ъ

Служащимъ.			Членамъ семействъ служащихъ.				Рабочимъ.	Военнаго вѣдомства.	
I кл.	II кл.	III кл.	I кл.	II кл.	III кл.	III кл.	I кл.	II кл.	
			Р	у	б л	и.			
			Н а			П о л ѣ с с к и х ъ		ж е	
4.668	37.612	44.512	17.349	83.023	93.813	100.168	1.966	506	
			Н а			Ю г о - З а п а д н ы х ъ		ж е	
8.891	97.287	191.702	36.639	195.815	457.188	209.664	1.157	325	
			Ч и с л о			н о ъ з			
581	22.060	57.831	3.502	40.837	112.782	148.307	128	77	

Стоимость выданныхъ бесплатныхъ билетовъ за полгода оцѣнивается: на Полѣсскихъ дорогахъ въ 396.068 р. и на Юго-Западныхъ дорогахъ въ 1.227.457 р.

свидѣтельства, а должна руководствоваться установленными правилами, которыя она, какъ сказано, фактически не всегда можетъ соблюдать.

Въ концѣ концовъ на счетахъ Юго-Западныхъ дорогъ накопило много статей недоимокъ за учебными заведеніями, состоящихъ изъ мелкихъ суммъ и вполнѣ безнадежныхъ. Слѣдовало бы предоставить Совѣтамъ Управленій желѣзныхъ дорогъ право слагать эти недоимки, чтобы не обременять счетоводство желѣзныхъ дорогъ.

Кромѣ того, цѣлесообразно было бы установить какія-либо однообразныя правила для учебныхъ заведеній, т. е. одинаковую, если возможно, скидку для нихъ. Быть-можетъ, возможно было бы пойти дальше и сдѣлать эту скидку общою для всѣхъ безъ исключенія учебныхъ заведеній. Такая льгота нашла бы себѣ оправданіе въ недостаточности средствъ у большинства учащихся. Для работы же желѣзныхъ дорогъ однимъ осложненіемъ стало бы меньше.

Въ *безплатномъ проѣздѣ* служащихъ и ихъ семействъ сильно задѣваются интересы государственнаго казначейства. Въ слѣдующей таблицѣ представлены свѣдѣнія о стоимости бесплатныхъ билетовъ, выданныхъ Управленіями двухъ желѣзныхъ дорогъ, одной—малаго, другой—большого протяженія, въ первой половинѣ 1908 года.

въ первой половинѣ 1908 г. въ прямомъ и мѣстномъ сообщеніяхъ.
п о с т о р о н н и х ъ в ѣ д о м с т в ѣ .

Жандармскаго Управленія.			Государственнаго Контроля.			Другихъ вѣдомствъ.			Всего на сумму.
I кл.	II кл.	III кл.	I кл.	II кл.	III кл.	I кл.	II кл.	III кл.	
			Р	у	б	л	и.		
л ѣ з н ы х ъ			д о р о г а х ъ .						
3.825	4.998	—	1.358	1.789	481	—	—	—	396.068
л ѣ з н ы х ъ			д о р о г а х ъ .						
1.554	106	10.705	996	7.993	650	5.090	1.217	478	1.227.457
д о к ѣ (Юго-Западные ж. д.).									
199	28	2.962	96	1.103	180	351	201	209	391.434

Однако, вопросъ объ ограниченіи бесплатныхъ проѣздовъ не такъ простъ, какъ можно думать. Выдачу бесплатныхъ билетовъ, по крайней мѣрѣ, низшимъ служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ

и рабочимъ, едва ли можно устранить, не увеличивъ имъ жалованья и рабочей платы. Служащіе въ особенности дорожатъ ею, потому что многіе изъ нихъ, при маломъ жалованьѣ и дороговизнѣ жизни въ городахъ, получаютъ возможность жить и устраивать свои семьи внѣ городскихъ поселеній. Заслуживаетъ вниманія попытка служащихъ въ Управленіи Полѣсскихъ дорогъ основаться въ окрестностяхъ Вильны, такъ какъ, въ виду страшной дороговизны жизни въ Вильнѣ, жить имъ въ этомъ городѣ становится не въ моготу. Имъ удалось въ складчину пріобрѣсти на выгодныхъ условіяхъ, въ 10 верстахъ отъ города, участокъ земли площадью свыше 100 десятинъ, который предполагается разбить на небольшія части для постройки на нихъ домиковъ для служащихъ. Это предпріятіе заслуживаетъ полнаго сочувствія. Со стороны Правительства было бы вполне правильно оказать ему поддержку выдачею служащимъ въ Управленіи Полѣсскихъ ж. д. ссуды на постройку домовъ, на что у нихъ собственныхъ средствъ не имѣется. Ссуда возвратится, а вмѣстѣ съ тѣмъ получится колонія, гдѣ подрастающее поколѣніе будетъ жить въ хорошихъ природныхъ условіяхъ; теперь же оно ютится въ городѣ, отличающемся неопрятностью и зловоніемъ, т. е. условіями, которыя способствуютъ развитію всевозможныхъ болѣзней въ Вильнѣ. Можно разсчитывать на то, что и служащіе, въ лучшихъ условіяхъ своего существованія, будутъ больше цѣнить свою службу на дорогѣ, отчего Полѣсскія дороги только выиграютъ. Но устройство такой колоніи было бы сильно затруднено, еслибъ у служащихъ была отнята возможность пользоваться льготнымъ проѣздомъ на службу и обратно.

Насколько извѣстно, существующія правила о бесплатныхъ проѣздахъ по желѣзнымъ дорогамъ пересматриваются въ Министерствѣ Путей Сообщенія.

Наложённые платежи. Операція наложенныхъ платежей, необходимо связанная съ перевозкою грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, одна изъ самыхъ сложныхъ и трудныхъ для наблюденія за правильностью ея веденія. О размѣрѣ ея даютъ общее представленіе слѣдующія цифры:

	Число случаевъ наложенія платежей въ 1907 г.		
	По мѣстному сообщенію.	По прямому сообщенію.	Итого.
По Полѣскимъ ж. д. . .	—	—	93.903
» Юго-Западнымъ ж. д.	583.402	278.923	862.325
» Екатерининской » »	—	—	227.087
» Южнымъ » »	—	—	356.978

Каждый случай наложенія платежей, равнымъ образомъ каждая уплата наложенныхъ платежей, взысканныхъ на другихъ линіяхъ, состоятъ на учетѣ въ особыхъ книгахъ.

На общемъ 100-мъ Съѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ были отмѣчены неудобства закона о наложенныхъ платежахъ и было постановлено ходатайствовать объ отмѣнѣ взиманія гербоваго сбора съ квитанцій о взысканіи наложеннаго платежа съ получателей грузовъ и заняться пересмотромъ правилъ о наложенныхъ платежахъ. Ходатайство объ отмѣнѣ гербоваго сбора съ квитанцій о взысканіи наложеннаго платежа вызвано тѣмъ, что требованіе объ уплатѣ этого сбора возбуждаетъ массу недоразумѣній и переписки; на примѣръ, на Екатерининской дорогѣ переписка заведена по 11.000 случаямъ и стоимость ея значительно превышаетъ сумму самого гербоваго сбора, такъ что отъ этого сбора получается не доходъ, а убытокъ для казны. Требованіе, чтобы въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ обозначалось наименованіе груза, вызвало на Юго-Западныхъ дорогахъ увеличеніе штата на 22 человѣка, — примѣръ, доказывающій, что не слѣдуетъ издавать правилъ общаго для желѣзныхъ дорогъ значенія, безъ предварительнаго обсужденія ихъ и безъ оцѣнки всѣхъ послѣдствій на мѣстахъ практиками дѣла.

При пересмотрѣ правилъ о наложенныхъ платежахъ желательно было бы обратить вниманіе на необходимость большаго обезпеченія казны отъ неправильныхъ выдачъ денегъ по подложнымъ извѣщеніямъ о взысканіи наложенныхъ платежей. Операція по наложенію и выплатѣ платежей очень сходна съ переводною операціею банковыхъ учрежденій и столь же щекотлива. Проверка правильности выплаты денегъ по извѣщеніямъ о взысканіи наложенныхъ платежей не трудна по мѣстному сообщенію, потому что станціонная отчетность и по взысканію, и по уплатѣ денегъ получается въ Управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ скоро, да и вся операція по мѣстному сообщенію сосредоточена въ предѣлахъ одной дороги. Значительно запаздываетъ проверка выплаты наложенныхъ платежей въ прямомъ сообщеніи, такъ какъ въ этомъ сообщеніи сличеніе выплаты съ наложеніемъ дѣлается при взаимныхъ расчетахъ между желѣзными дорогами, т. е. спустя 2—3 мѣсяца послѣ выдачи денегъ. Этимъ обстоятельствомъ пользуются любители легкой наживы, чтобы получить деньги по подложнымъ извѣщеніямъ станцій другихъ дорогъ о

взысканіи наложенныхъ платежей и успѣть скрыться или вообще остаться не обнаруженными. Такихъ случаевъ по мѣстному сообщенію, насколько можно было выяснить, не происходило. Если полученіе денегъ по подложнымъ извѣщеніямъ войдетъ во вкусъ, то государственное казначейство можетъ понести большіе убытки на этой операціи.

Недостатки Екатерининской ж. д., увеличивающіе расходы по ея эксплуатаціи. Строители Екатерининской ж. д., вѣроятно, не рассчитывали на увеличеніе движенія по ней въ такой степени, въ какой оно выражается въ настоящее время. Съ развитіемъ движенія приходится оказавшіеся дефекты постройки исправлять съ большимъ трудомъ и съ большою тратою денегъ. Многого остается еще не исправленнымъ и отражается значительнымъ повышеніемъ расходовъ по эксплуатаціи дороги.

Прежде всего слѣдуетъ указать на крайнюю недостаточность отчужденія при постройкѣ дороги земли въ наиболѣе бойкихъ пунктахъ. Въ особенности это замѣтно на станціи Екатеринославъ, рельсовое развитіе которой совершенно не соотвѣтствуетъ размѢрамъ движенія ¹⁾. Узкая полоса принадлежащей дорогѣ земли на этой станціи сжата кругомъ заводами и городомъ и, такимъ образомъ, прирѣзка земли къ дорогѣ на основаніяхъ отчужденія стала крайне трудной, если не невозможной, и обошлась бы непомерно дорого. На этой полосѣ, кромѣ вокзала и путей, помѣщаются съ одной стороны главный матеріальный складъ, а съ другой—паровозное депо, запасы угля и нѣкоторыя постройки дороги. Паровозы подходят за углемъ въ узкомъ тѣсномъ пространствѣ и вынуждены довольно долго простаивать, ожидая очереди, пока нагрузятся углемъ передніе паровозы. Стойла депо такъ мало вмѣстительны, что построенные по типу, принятому на Китайской Восточной дорогѣ, паровозы болѣе длинной конструкціи не могли цѣликомъ войти въ стойла и часть ихъ корпусовъ оставалась на воздухѣ. Пришлось уширять

¹⁾ При описаніи недостатковъ Екатерининской дороги, кромѣ личныхъ впечатлѣній, которыя по необходимости были очень ограничены, послужили матеріаломъ бесѣды съ чинами Управленія дороги и въ особенности съ представителемъ Министерства Финансовъ въ Совѣтѣ дороги Л. Е. Косцялковскимъ, всесторонне изучившимъ дорогу, а также «Пояснительная записка» Управленія Екатерининской дороги по проекту развитія пропускной ея способности на 5-лѣтіе 1908—1912 г.г.

зданіе депо временною подстройкою, чтобы укрыть отъ непогоды „китайцевъ“, какъ эти паровозы по-просту называются. Тѣснота не позволяетъ развитъ механическія приспособленія для скорѣйшей нагрузки угля на паровозы и нагрузка совершается довольно примитивными способами. Для того, чтобы окончательно доконать ст. Екатеринославъ, строители, по мѣстному выраженію, заткнули ее пробкою, т. е. перекинули черезъ Днѣпръ однопутный мостъ. Въ настоящее время въ Екатеринославъ прибываетъ съ обѣихъ сторонъ въ сутки свыше 2.100 вагоновъ, изъ которыхъ до 400 вагоновъ составляютъ мѣстное прибытіе съ сортировкой грузовъ по пакгаузамъ, казеннымъ и частнымъ складамъ и на мѣстные заводы, а остальные вагоны проходятъ транзитомъ; кромѣ того, до 250 вагоновъ въ сутки составляютъ собственную погрузку Екатеринослава и формируются въ поѣзда. Можно себѣ представить, что тамъ творится при указанныхъ условіяхъ. Недостатокъ путей для работы съ транзитными поѣздами вызываетъ загроможденіе станціи и стоянки поѣздовъ на сосѣднихъ станціяхъ. Благодаря однопутному мосту, станція Екатеринославъ не можетъ выпустить на востокъ, иногда въ теченіе нѣсколькихъ часовъ, ни одного поѣзда, а въ свободные моменты отправляетъ поѣзда, часто не имѣя возможности пополнить составъ или правильно сформировать ихъ. Загроможденность станціи при необходимости соблюдать очередь въ грузовомъ движеніи вынуждаетъ станцію производить массу лишнихъ маневровъ и тратить продолжительное время, чтобы вытащить и поставить на главный путь очередные вагоны. Естественно, что при этихъ передвиженіяхъ, кромѣ траты угля и содержанія паровозныхъ бригадъ въ усиленномъ составѣ, побивается большой процентъ подвижного состава. Пассажирскій вокзалъ тѣсень и совершенно не соотвѣтствуетъ современному пассажирскому движенію. Для того, чтобы устранить эти недостатки, предполагается большую часть работы станціи Екатеринославъ, т. е. сортировку и формирование поѣздовъ, перенести на сосѣднія станціи, а коренное депо, которое притомъ необходимо увеличить, перенести въ Нижне-Днѣпровскъ; рядомъ же съ однопутнымъ мостомъ построить другой мостъ черезъ Днѣпръ. Насколько можно судить при бѣгломъ осмотрѣ станціоннаго устройства въ Екатеринославѣ, придется, пожалуй, разстаться и съ главнымъ матеріальнымъ складомъ на этой станціи и перенести его на какую-либо

другую станцію. На все это потребуется отъ государственнаго казначейства не мало денегъ, но безъ крупныхъ затратъ нельзя обойтись, потому что въ настоящемъ положеніи станція Екатеринославъ не можетъ производительно работать.

Екатерининская дорога представляетъ изъ себя весьма причудливо расположенную сѣть съ 140 подъѣздными путями и вѣтками, принадлежащими частнымъ владѣльцамъ. Наибольшая скученность путей находится въ Бахмутскомъ, Славяносербскомъ, Верхнеднѣпровскомъ и Херсонскомъ уѣздахъ и въ Таганрогскомъ округѣ, т. е. въ мѣстахъ разработки горныхъ богатствъ, которыми щедро одаренъ районъ Екатерининской дороги: каменнаго угля и желѣзныхъ рудъ. Годовой грузооборотъ дороги въ настоящее время достигаетъ 1½ милліарда пудовъ, а къ 1912 г. ожидается по расчету увеличеніе его до 2,1 милліарда пудовъ. Между тѣмъ, и теперь на нѣкоторыхъ участкахъ при множествѣ узловыхъ станцій недостаточность развитія путей тормозитъ правильное движеніе поѣздовъ. Какія происходятъ по этой причинѣ задержки поѣздовъ, видно изъ того, что въ то время какъ средняя скорость движенія грузовыхъ поѣздовъ Екатерининской дороги по графику полагается около 15 верстъ въ часъ, дѣйствительная коммерческая скорость не превышаетъ 4—5 верстъ въ часъ, а на нѣкоторыхъ участкахъ низводилась до 2 и даже 1½ верстъ въ часъ. Недостаточность развитія узловыхъ и сортировочныхъ станцій ведетъ къ тому, что на нѣкоторыхъ изъ нихъ поѣзда не принимаются станціями по 3—4 и болѣе часовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ задерживается движеніе на промежуточныхъ станціяхъ участка. Для того, чтобы поскорѣе освободить пути, станціи вынуждены отправлять поѣзда не въ полномъ составѣ, но въ то же время онѣ по необходимости набиваются порожнимъ подвижнымъ составомъ, чтобы вывозить грузы съ рудниковъ и заводовъ. Постоянно повторяющійся простой поѣздовъ является одной изъ причинъ просрочки въ доставкѣ грузовъ и заявленія претензій къ дорогѣ со стороны грузовладельцевъ.

Кромѣ этихъ послѣдствій неустройства Екатерининской дороги, увеличивающихъ расходы казны по ея эксплуатаціи, недостатокъ свободной земли ведетъ къ тому, что дорога не имѣетъ достаточныхъ запасовъ угля на складахъ и вынуждена дѣлать заготовки угля на короткіе сроки. Съ перваго взгляда, казалось бы, такъ и должно быть, разъ желѣзная дорога находится въ

раіонѣ добычи угля. Въ дѣйствительности получается нѣчто иное, а именно углепромышленники, пользуясь тѣмъ, что запасы угля на дорогѣ всегда ограничены, поставляютъ ей значительную часть угля плохого качества и дорога поневолѣ вынуждена брать его, такъ какъ пока идетъ испытаніе угля и провѣрка результатовъ испытанія, въ случаѣ спора между Управленіемъ дороги и углепромышленниками о его качествахъ, оказывается, что дорога часть поставленнаго угля уже сожгла и волей-неволей должна платить деньги, хотя обыкновенно со скидкою, за уголь, не удовлетворяющій требуемымъ условіямъ.

Поставляемый на дорогу уголь имѣетъ значительный процентъ примѣси сѣрнаго колчедана, при ломкѣ же угля въ шахтахъ попадаетъ въ него не мало и глинистаго сланца, къ которому, между прочимъ, заключены пласты каменнаго угля. Эти примѣси вредно отзываются на топкахъ и котлахъ паровозовъ, которые приходится промывать послѣ каждыхъ 700—900 верстъ пробѣга. Поэтому дорога требуетъ отъ углепромышленниковъ доставки угля высшаго качества и промытаго. Уголь промывается на шахтахъ, но поставщики, очевидно, учитываютъ эту лишнюю для нихъ работу на цѣнахъ на уголь. Къ требованіямъ же лучшаго угля углепромышленники относятся несочувственно, обвиняя желѣзную дорогу въ томъ, что она отнимаетъ лучшій уголь отъ потребностей промышленности, нуждающейся въ хорошемъ углѣ при выработкѣ болѣе или менѣе цѣнныхъ продуктовъ. По ихъ мнѣнію, дорога не умѣетъ примѣнять мѣстный уголь къ топкѣ паровозовъ. Разбираться въ этихъ спорахъ могутъ только техники. Но если дѣйствительно отъ Донецкаго угля паровозы скоро изнашиваются, то было бы, можетъ-быть, полезно назначить премію за изобрѣтеніе способа обезвреженія заключающихся въ Донецкомъ углѣ примѣсей, чтобы паровозы служили болѣе продолжительное время. Назначеніе преміи, надо думать, вызвало бы со стороны спеціалистовъ желаніе поработать надъ изобрѣтеніемъ, которое можетъ дать экономическія выгоды для эксплуатаціи дороги.

Предусматривая дальнѣйшій ростъ движенія, Управленіе Екатерининской ж. д. составило предварительный подсчетъ стоимости развитія пропускной способности дороги. По этому подсчету выходитъ, что для устраненія существующихъ недостатковъ и увеличенія пропускной способности дороги до 2,1 мил-

ліардовъ пудовъ, ожидаемыхъ по расчету въ 1912 г., необходимо затратить около 26 милл. р., не считая постройки моста черезъ Днѣпръ. Часть этой суммы, около 6 милл. р., можетъ быть ассигнована послѣ 1912 г.

Не входя въ критику этихъ исчисленій, можно съ увѣренностью сказать, что капитальная затрата на улучшение пропускной способности Екатерининской дороги будетъ затратою производительною и выгодною для казны, потому что, съ приведеніемъ Екатерининскихъ путей въ благоустройство, должны значительно уменьшиться расходы по эксплуатаціи дороги. Но необходимо, чтобы увеличеніе пропускной способности Екатерининской линіи было согласовано съ пропускною способностью сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ. Если же развитіе путей и другія улучшения по Екатерининской дорогѣ будутъ сдѣланы, а такія передаточныя станціи, какъ Ростовъ-на-Дону, или примыкающіе къ Екатерининской дорогѣ участки Юго-Восточныхъ дорогъ, останутся въ томъ же, не отвѣчающемъ потребностямъ, состояніи, въ какомъ находятся въ настоящее время, то движеніе грузовъ съ Екатерининской дороги по направленію на Ростовъ и на Юго-Восточныя дороги, а можетъ-быть и на другія сосѣднія линіи мало выиграетъ, несмотря на затраты.

Въ работахъ по улучшенію и усиленію желѣзныхъ дорогъ нужны, прежде всего, планомѣрность и общая руководящая идея для всей русской желѣзнодорожной сѣти. Когда этого нѣтъ и каждой дорогѣ предоставляются кредиты на улучшеніе ея путей, безъ согласованія съ состояніемъ путей въ дальнѣйшемъ движеніи грузовъ по другимъ дорогамъ, до конечныхъ пунктовъ ихъ направленія, то во многихъ случаяхъ крупныя затраты не приносятъ ожидаемой пользы и въ грузовомъ движеніи не оказывается замѣтнаго улучшенія. Разница получается только въ томъ, что груженые вагоны простаиваютъ лишнее время вмѣсто однѣхъ станцій на другихъ.

Существуетъ еще одна, общая для желѣзныхъ дорогъ, причина нарушенія правильнаго грузового движенія, а именно праздники. Въ воскресные и праздничные дни нагрузка и выгрузка товаровъ почти совсѣмъ прекращается, за отказомъ рабочихъ выходить на работу. Въ Одессѣ, на примѣръ, ни одинъ босякъ не станетъ работать въ праздникъ, хотя бы ему предлагали двойную и тройную плату. На площади у желѣзнодорож-

ныхъ складовъ босяки даже поставили на свой счетъ икону-памятникъ, передъ которою горитъ неугасимая электрическая лампада въ память установленія праздничнаго отдыха, и не допускаютъ никакого отступленія отъ введеннаго облегченія труда. Приостановка въ праздничные дни нагрузочно - выгрузочныхъ работъ на станціяхъ вноситъ въ грузовое движеніе не малую спутанность: накопленіе на станціяхъ порожняго подвижнаго состава и задержку въ отправкѣ грузовъ. Такъ, на примѣръ, на Екатеринбургской дорогѣ по свѣдѣніямъ за октябрь, ноябрь и декабрь 1908 г. ¹⁾ подъ нагрузкой находилось въ будніе дни до 4.000 вагоновъ, а въ воскресные и праздничные дни иногда только до 500 вагоновъ. Наименьшее число порожнихъ вагоновъ на станціяхъ въ этотъ промежутокъ времени колебалось въ предпраздничные дни большею частію между 5.000—7.000, а въ праздники число ихъ увеличивалось отъ 8.000 до 9.000 и выше,— въ нѣкоторые дни отъ 11.000 до 12.000, а 23 ноября 1908 г. скопилось ихъ на станціяхъ 16.600. Число груженыхъ вагоновъ и принятыхъ съ сосѣднихъ дорогъ, доходитъ обыкновенно до 6.500—7.000, а въ воскресные дни оно падало до 1.500—2.500. Празднованіе воскресныхъ дней и тѣснота станцій вынуждаютъ дорогу прекращать, одинъ день въ недѣлю, приѣмъ угля въ шахтахъ на Мариупольской портъ. Воскресныхъ и праздничныхъ дней насчитывается въ Россіи до 20% общаго числа дней въ году, а потому пертурбаціи въ грузовомъ движеніи, вызываемыя праздничнымъ покоемъ служащихъ и рабочихъ, не могутъ не отражаться на общемъ ходѣ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Несмотря на всѣ несовершенства пропускной способности и другія неблагопріятныя условія, Екатеринбургская желѣзная дорога, хотя съ затрудненіями и просрочками, успѣваетъ перевозить громадное количество массовыхъ грузовъ и удовлетворять требованіямъ мѣстной добывающей промышленности. Правда, этотъ успѣхъ обходится казнѣ не дешево. О работѣ дороги даютъ понятіе издаваемые ея Коммерческимъ Отдѣломъ „Краткіе обзоры коммерческой дѣятельности Екатеринбургской ж. д.“, въ которыхъ заключаются интересныя данныя, опредѣляющія значеніе дороги для раіона, который она обслуживаетъ. Здѣсь не мѣсто при-

¹⁾ Приложенное графическое изображеніе наглядно показываетъ паденіе работы станцій въ праздничные дни и усиленіе станціонной работы въ будни (приложеніе № 4).

водитъ извлеченія изъ этихъ „Обзоровъ“, но въ виду исключительнаго интереса края, промышленность котораго развилась въ короткое время съ необыкновенною для нашего отечества быстротою, позволяю себѣ привести изъ издаваемыхъ Коммерческимъ Отдѣломъ Екатерининской дороги „Обзоровъ“ и (за 1907 г.) изъ справочныхъ данныхъ Управленія дороги общія свѣдѣнія о перевозкѣ главныхъ грузовъ за семь лѣтъ, 1901—1907 г.г.

Перевезено дорогою коммерческихъ грузовъ малой скорости:

	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.
	М и л л і о н ы п у д о в ъ.						
Каменный уголь	362	408	459	476	449	568	669
Руда	138	135	173	219	175	237	263
Желѣзо, чугуны и издѣлія изъ нихъ	61	67	81	90	87	94	85 ¹⁾
Камень известковый и строительный	33	35	32	47	33	43	50
Соль	15	21	22	20	18	24	20
Нефть, керосинъ и прочіе нефтяные продукты	18	14	15	15	14	15	— ²⁾
Хлѣбные грузы	27	50	58	75	81	78	70
Лѣсные матеріалы и дрова	40	41	46	51	50	56	— ²⁾
Остальные грузы	68	81	88	90	76	94	210
Всего	762	852	974	1.083	983	1.209	1.367
Эксплоатационная длина дороги	2.039 в.	2.133 в.	2.143 ²⁾ в.	2.471 в.	2.737 в.	2.737 в.	2.759 в.

Эти свѣдѣнія показываютъ, что по сравненію съ 1901 г. въ послѣдующія 6 лѣтъ перевозка грузовъ малой скорости увеличилась на 605 милліоновъ пудовъ или на 80% при увеличеніи протяженія Екатерининской дороги на 35%. Главное увеличеніе приходится на уголь—307 милл. пудовъ (85%) и руду—125 милл. пудовъ (90%).

Вспомогательныя предпріятія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ собственно перевозки пассажировъ, багажа и гру-

¹⁾ Безъ издѣлій изъ чугуна и желѣза, которыя, согласно справкѣ Управленія дороги, показаны въ «остальныхъ грузахъ».

²⁾ Заключаются, согласно справкѣ Управленія дороги, въ «остальныхъ грузахъ».

зовъ, казенныя желѣзныя дороги: Екатерининская, Южныя и Юго-Западныя производятъ ссудныя, складочныя, комисіонныя и экспедиторскія операціи коммерческаго свойства. На Полѣвскихъ дорогахъ этихъ операцій не имѣется. По названнымъ предприятиямъ издаются особые отчеты и смѣты.

Екатерининская ж. д.

По этой дорогѣ ведутся слѣдующія вспомогательныя операціи:

1. *Выдача ссудъ подъ хлѣбные грузы.* Выдано ссудъ станціями, Мариупольскою и Таганрогскою транспортными конторами:

въ 1906 г.	3.929 т. руб.
» 1907 »	5.590 » »
» 1908 »	6.274 » »

Выдача ссудъ производится исключительно изъ эксплуатационныхъ доходовъ дороги, въ которые съ другой стороны зачисляются проценты, получаемые по этой операціи. Всѣ ссуды къ началу 1909 г. погашены, за исключеніемъ небольшой суммы въ 125 тыс. р., подлежащей возврату въ 1909 году.

2. *Складочная операція* по храненію хлѣбныхъ грузовъ. Въ станціонныя зернохранилища и амбары Мариупольской, Таганрогской и Бердянской транспортных конторъ принято на храненіе хлѣба:

въ 1906 г.	5.031 т. пуд.
» 1907 »	3.805 » »
» 1908 »	3.056 » »

За выпускомъ поступившаго на храненіе хлѣба къ началу 1909 г. оставалось въ зернохранилищахъ и амбарахъ дороги 570 тыс. пуд.

Сокращеніе этой операціи объясняется неурожаями послѣднихъ двухъ лѣтъ и отвлеченіемъ хлѣба на внутренніе рынки, вслѣдствіе чего понизился хлѣбный экспортъ за границу, а также и храненіе его въ портовыхъ транспортных конторахъ.

3. *Экспедиторскія операціи.* По Екатеринославской городской станціи продано пассажирскихъ билетовъ: въ 1906 г.—3.972 шт., въ 1907 г.—4.045 шт. и въ 1908 г.—5.290 шт.; принято и отправлено багажа въ тѣ же годы 795, 1.086 и 1.274 отправокъ. Изъ

прибывшихъ грузовъ нагружено, выгружено и доставлено по назначенію средствами городской станціи:

въ 1906 г.	3.066 т. пуд.
» 1907 »	3.123 » »
» 1908 »	3.000 » »

По Мариупольской транспортной конторѣ перегружено съ участковъ конторы на суда:

	Угольныхъ грузовъ.	Прочихъ грузовъ.	Итого.
въ 1906 г.	21.796 т. пуд.	532 т. пуд.	22.328 т. пуд.
» 1907 »	22.699 » »	224 » »	22.923 » »
» 1908 »	23.536 » »	328 » »	23.864 » »

4. *Коммисіонныя операціи* ограничиваются продажею по порученіямъ владѣльцевъ хлѣба Таганрогскою транспортною конторою. Продано хлѣба:

въ 1906 г.	3.963 пуда.
Доходы: » 1907 »	14.531 »
» 1908 »	19.558 »

Ограниченность этой операціи, производившейся прежде въ болѣе широкихъ размѣрахъ (въ 1904 г. продано 153 тыс. пуд.), объясняется введенными по указанію опыта требованіями и формальностями, болѣе стѣснительными для владѣльцевъ хлѣба, но и болѣе ограждающими желѣзную дорогу отъ злоупотребленій.

Денежные обороты по вспомогательнымъ предпріятіямъ Екатерининской дороги выразились въ слѣдующихъ суммахъ.

Р а с х о д ы.					
Доходы.	По операціямъ.	Содержаніе Коммисіонно-Ссуднаго Отдѣленія при Управленіи дороги.		Итого.	Чистая прибыль.
		Р у б л и.			
Въ 1906 г.	245.347	213.522	22.582	236.104	9.243
» 1907 »	238.564	205.880	21.879	227.759	10.805
» 1908 » ¹⁾	250.849	199.426	20.889	220.315	30.534

Въ числѣ расходовъ по операціямъ заключаются и проценты по ссудамъ подъ хлѣбные грузы, перечисляемые въ доходъ до-

¹⁾ Суммы денежныхъ оборотовъ за 1908 г. еще не окончательныя.

роги. За 1907 г. такихъ процентовъ перечислено въ казну 13.376 р. Чистая прибыль, за покрытіемъ обнаруживающихся убытковъ по претензіямъ и другимъ случаямъ, присоединяется къ резервному фонду вспомогательныхъ предпріятій, остатокъ котораго къ началу 1908 г. достигъ суммы 11.128 р.

Южныя желѣзныя дороги.

На Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ ведутся такія же вспомогательныя операціи, какъ и на Екатерининской дорогѣ, и кромѣ того имѣются два элеватора, въ Николаевѣ и Лозовой.

Ссудная операція. Николаевскимъ коммерческимъ агентствомъ дороги, Лозовскимъ элеваторомъ, складами и станціями выдано въ 1907 г. ссудъ подъ хлѣбные грузы 8.527 тыс. р., изъ числа которыхъ осталось къ началу 1908 г. не погашенныхъ 1.572 тыс. р.

Ссудами пользуются преимущественно купцы и скупщики, а не производители хлѣба—землевладѣльцы и земледѣльцы. Первымъ выдано 8.465 тыс. р., а послѣднимъ только 62 тыс. р.

Выдача ссудъ производится изъ дневной станціонной выручки, къ кредиту же у Государственнаго Банка Южныя желѣзныя дороги прибѣгаютъ рѣдко, или совсѣмъ не обращаются. Поэтому и проценты по операціи выдачи ссудъ поступаютъ въ доходъ дорогъ. Въ 1907 г. сдано процентовъ въ доходъ казны 35.519 р. Остатокъ долга ссудной операціи сборамъ дороги за позаимствованія къ началу 1908 г. составлялъ 1.869 тыс. р. Такъ какъ не погашеннаго заемщиками долга на 1 января 1908 г., какъ выше сказано, оставалось 1.572 тыс. р., то слѣдуетъ заключить, что разница между этими суммами—297 тыс. р. поступила въ уплату ссудъ до истеченія 1907 г., но по ней еще не было произведено разчета Коммисіонно-Ссуднымъ Отдѣленіемъ съ сборами дороги.

Складочная операція. Въ 1907 г. поступило на храненіе хлѣба по сравненію съ 1906 г.:

	Въ 1907 г.	Въ 1906 г.	Въ 1907 г.	
			Болѣе.	Менѣе.
	Тысячи пудовъ.			
Въ Николаевскій элеваторъ.	6.282	9.836	—	3.554
» Лозовской »	365	286	79	—
» склады.	8.028	8.775	—	747
» амбары Феодосійской го- родской станціи	542	1.595	—	1.053
	15.217	20.492	—	5.275

Сокращеніе складочной операціи въ 1907 г. объясняется отвлеченіемъ хлѣбныхъ грузовъ изъ южнаго раіона на сѣверъ, въ губерніи, пострадавшія отъ неурожая, и сокращеніемъ отправки хлѣба за границу.

Очистка зерна въ Николаевскомъ элеваторѣ была ничтожная—только 77 тыс. пудовъ, въ Лозовскомъ элеваторѣ очищено немного больше—117 тыс. пуд.

Къ началу 1908 г. осталось на храненіи въ элеваторахъ и складахъ 2.927 тыс. пуд.

Коммисіонная операція ограничивается продажею по порученію владѣльцевъ хлѣба изъ Николаевского элеватора. Продано въ 1907 г. разнаго хлѣба 486 тыс. пуд.

Экспедиторская (транспортная) операція, т. е. продажа пассажирскихъ билетовъ, упаковка, укладка и перевозка товаровъ, производится городскими станціями въ Харьковѣ, Севастополѣ, Ялтѣ, Феодосіи и Симферополѣ съ Карасубазарскимъ агентствомъ. Получено и отправлено городскими станціями:

	Въ 1907 г.	Въ 1906 г.	Увеличилось въ %.
Багажа, число отправокъ	7.400	4.611	60%
Грузовъ большой и малой скорости:			
число отправокъ	68.994	60.877	13%
тысячъ пудовъ	780	660	18%

Обороты по операціямъ въ 1907 г.:

Приходъ	451.145 р.
Расходъ:	
по операціямъ	304.837 р.
содержаніе Коммисіонно-Ссуднаго Отдѣленія и общіе расходы	71.696 »
	<hr/>
	376.533 »
Чистая прибыль	74.612 р.

Николаевскій элеваторъ, вслѣдствіе сильнаго сокращенія складочныхъ операцій, далъ въ 1907 г. убытокъ въ 17 тыс. р., по другимъ же операціямъ, въ общемъ, получилась прибыль въ 92 тыс. р., считая и случайныя поступленія. Чистая прибыль обращена въ резервный фондъ по вспомогательнымъ предпріятіямъ, размѣръ котораго къ началу 1908 г. достигъ 376.960 р.

Изъ резервнаго фонда не только покрываются случающіеся убытки по операціямъ и нѣкоторые расходы, имѣющіе отношеніе къ этимъ предпріятіямъ (пріобрѣтеніе инвентаря, вознагражденіе

по претензіямъ и (за увѣчье, небольшія выдачи служащимъ и друг.), но и производятся такіе расходы, какъ переустройство элеватора, на что употреблено до 1907 г. 290.645 р.

Юго-Западныя ж. д.

Вспомогательныя предпріятія развиты на Юго-Западныхъ ж. д. болѣе, чѣмъ на двухъ предыдущихъ линіяхъ.

Ссудная операція. Выдано ссудъ станціями, Одесскимъ и Днѣстровскими агентствами:

въ 1906 г.	21.204 тыс. р.
» 1907 »	22.068 » »

Источникомъ для выдачи ссудъ служитъ сумма 1.500.000 р., изъятая въ 1896 г. изъ сборовъ Юго-Западныхъ ж. д. и составившая оборотныя средства для веденія ссудной операціи. Въ случаѣ недостатка этой суммы, Коммисіонно-Ссудное Отдѣленіе Юго-Западныхъ дорогъ кредитуется у Государственнаго Банка, уплачивая Банку коммерческой процентъ, взимаемый Банкомъ по ссуднымъ его операціямъ. Мелкія ссуды выдаются изъ авансовъ, отпускаемыхъ начальникамъ станцій изъ резервнаго фонда коммисіонно-ссудныхъ операцій. Но большая часть ссудъ выдается изъ дневной выручки Юго-Западныхъ дорогъ, которая, однако, по полученіи дневной отчетности въ Управленіи дорогъ, немедленно пополняется изъ означенныхъ 1.500.000 р., а по истощеніи этой суммы—изъ средствъ Государственнаго Банка. Въ сборы дорогъ зачисляются также поступления на станціяхъ въ возвратъ ссудъ и затѣмъ равныя суммы перечисляются изъ сборовъ на счетъ Коммисіонно-Ссуднаго Отдѣленія для пополненія 1.500.000 р., или для возврата Государственному Банку. При дѣйствіи такого порядка, несмотря на значительное развитіе ссудной операціи, обороты ея не отражаются на сдачѣ дневной станціонной выручки Юго-Западныхъ ж. д. въ доходъ казны. Напротивъ, сборы дорогъ оставались должными ссудной операціи: на 1 января 1907 г. 207 тыс. р. и на 1 января 1908 г. 209 тыс. р.

За пользованіе ссудами заемщики уплачиваютъ: процентъ, взимаемый Государственнымъ Банкомъ, и сверхъ того $\frac{1}{3}\%$ въ пользу Коммисіонно-Ссуднаго Отдѣленія и накладные расходы за погрузку, страхованіе хлѣба и т. д.

Распределение выдачи ссудъ въ 1906 г. по мѣсяцамъ:

въ январѣ	2.044 тыс. р.
» февралѣ	1.223 » »
» мартѣ	721 » »
» апрѣлѣ	567 » »
» маѣ	507 » »
» іюнѣ	436 » »
» іюлѣ	1.245 » »
» августѣ	4.146 » »
» сентябрѣ	3.076 » »
» октябрѣ	2.927 » »
» ноябрѣ	2.127 » »
» декабрѣ	2.185 » »
	21.204 тыс. р.

Въ первые 7 мѣсяцевъ года выдано 6.743 тыс. р. или 32% и въ послѣдніе 5 мѣсяцевъ 14.461 тыс. р. или 68%.

И въ районѣ Юго-Западныхъ ж. д. землевладѣльцы и земледѣльцы мало пользуются ссудами подѣ хлѣбные грузы. Въ 1906 г. выдано имъ лишь 273 тыс. р.; тогда какъ купцы и скупщики воспользовались ссудами въ размѣрѣ 20.931 тыс. р.,— обстоятельство, указывающее на то, до какой степени мало сами землевладѣльцы непосредственно орудуютъ на хлѣбномъ рынкѣ.

Складочная операція. Принято разнаго рода хлѣба на храненіе:

	1907 г.	1906 г.
	Тысячи пудовъ.	
Въ Одесскомъ элеваторѣ	1.634	3.273
» Ново-Украинскомъ элеваторѣ	66	88
» складахъ	47.168	27.238
	48.868	30.639
Увеличеніе	18.229 тыс. пуд.	

Охотниковъ очищать зерно и здѣсь не находится. На Одесскомъ элеваторѣ очищено хлѣбовъ ничтожное количество: въ 1906 г. 12 тыс. пуд., въ 1907 г. 15 тыс. пуд.

Одесскій элеваторъ, рассчитанный на 1½ милл. пуд. и снабженный пылесосомъ и дымососомъ новѣйшей конструкціи, значительно уменьшающими возможность пожара отъ самовозгоранія, имѣетъ то неудобство, что очень удаленъ отъ порта. Это обстоятельство вынуждаетъ грузить зерно изъ него въ такъ называемые эстакадные вагоны и въ нихъ доставлять на эста-

каду для перегрузки на пароходы. Эстакада порядочно устарѣла и съ нея уже нельзя грузить зерно съ прежними удобствами на пароходы новѣйшихъ типовъ съ очень высокими бортами.

На выгрузку хлѣба съ вагоновъ въ Одесскіе склады для храненія полагается 3 часа. На этой почвѣ возбуждается не мало претензій со стороны получателей грузовъ, или вѣрнѣе—скупщиковъ накладныхъ. Для избѣжанія потерь и для доказательства несостоятельности исковъ, агентурѣ дороги приходится вести особую тетрадь съ указаніемъ не только дня и часа, но даже минутъ прибытія и выгрузки грузовъ, съ такимъ же точнымъ обозначеніемъ времени, когда именно вывѣшены на станціи объявленія о томъ для свѣдѣнія грузовладельцевъ.

Коммисіонная операція по продажѣ хлѣба развита слабо. Въ 1906 г. продано хлѣба Одесскимъ агентствомъ по порученію владельцевъ 186 тыс. пудовъ.

Экспедиторскія операціи заключаются въ слѣдующемъ, по свѣдѣніямъ за 1906 г.:

	По Одесской городской станціи.	По Кіевской городской станціи.	По Кишинев- ской, Бендер- ской и Тирас- польской го- родскимъ станціямъ.
Перевезено товаровъ къ станціямъ	1.311 т. пуд.	400 т. пуд.	—
Доставлено товаровъ на домъ	142 » »	380 » »	—
Отправлено багажа	4 » отпр.	5 » отпр.	—
Продано билетовъ	41 » шт.	72 » шт.	2 т. шт.
Экспедировано грузовъ по ввозу	378 » пуд.	—	} 969 » пуд.
» » » вывозу	739 » »	—	
» сахара	91 » »	—	

Экспортъ сахара, составлявшій прежде крупную операцію Одесскаго агентства (въ 1900 г. отправлено агентствомъ 3.167 тыс. пуд.), почти совсѣмъ прекратился, вслѣдствіе конкуренціи пароходныхъ обществъ, построившихъ въ Одесскомъ портѣ собственные пакгаузы для храненія грузовъ и установившихъ пониженные тарифы въ южно-заморскомъ сообщеніи для грузовъ, поступающихъ въ ихъ пакгаузы.

Одесское агентство занимается также выгрузкою съ пароходовъ каменнаго угля. Въ 1906 г. эта операція приняла слѣдующіе размѣры:

	В ы г р у ж е н о :		
	Русскаго угля.	Иностран- наго угля.	Итого.
	Тысячи пудовъ.		
Для Юго-Западныхъ ж. д.	11.623	2.297	13.920
» частныхъ кліентовъ	236	247	483
	11.859	2.544	14.403

Заслуживаетъ вниманія операція *лѣсного транзитнаго склада* въ Одессѣ. Суть операціи заключается въ томъ, что Юго-Западные ж. д. принимаютъ на границѣ австрійскій лѣсъ и черезъ Одессу отправляютъ его на пароходахъ за границу. Операція эта создана и развита агентомъ дорогъ Г. Энгелемъ. Для эксплуатаціи Юго-Западныхъ дорогъ она имѣетъ то значеніе, что до введенія этой операціи значительный процентъ поѣздовъ возвращался съ австрійской границы порожнякомъ, а съ установленіемъ транзита австрійскаго лѣса явился обратный грузъ, перевозка котораго даетъ до 150 тыс. р. и больше дохода. Въ 1903 г. было отправлено транзитомъ за границу 16½ тыс. вагоновъ этого лѣса, въ 1904 г. отправка его понизилась до 14 тыс. вагоновъ, въ 1905—1907 г.г. упала до 7 тыс. вагоновъ, а въ 1908 г. даже до 5 тыс. вагоновъ. Сокращеніе этой операціи произошло отчасти подъ вліяніемъ бывшихъ въ Одессѣ въ 1905 г. беспорядковъ, сопровождавшихся пожарами; главною же причиною является пониженіе тарифа для австрійскаго лѣса на Румынскихъ ж. д., отнявшихъ часть этого груза отъ Юго-Западныхъ дорогъ. Для нашихъ лѣсопромышленниковъ, пользующихся въ небольшой степени тѣмъ же транспортнымъ предпріятіемъ Юго-Западныхъ дорогъ для отправки русскаго лѣса въ заморскомъ сообщеніи, поучительно было-бы посмотрѣть, съ какою точностью и чистотою распиливаются доски, приходящія изъ Австріи: ни одна доска не отличается отъ другой въ партіи извѣстной мѣры. Съ необыкновенной тщательностью этотъ грузъ укладывается на платформы и связывается такъ, что въ пути не терпитъ никакихъ поврежденій.

Агентура Юго-Западныхъ ж. д. въ Одессѣ принимаетъ также на себя сортировку фруктовъ, принятыхъ на храненіе, розливъ вина въ бутылки, комисіонную продажу товара, высылку его по приказанію и т. п. комисіонныя порученія.

Кромѣ поименованныхъ операцій, на пяти пограничныхъ станціяхъ Юго-Западныхъ ж. д. имѣются *таможенныя агентства*,¹⁾ которыя берутъ на себя исполненіе всѣхъ обрядностей и платежей за счетъ грузовладѣльцевъ на пограничныхъ пунктахъ, въ томъ числѣ и очистку таможенныхъ пошлинъ по грузамъ, прибывающимъ изъ за границы.

Грузы слѣдуютъ изъ за границы по прямому и ломаному сообщеніямъ. Ломанымъ называется сообщеніе, если грузъ былъ посланъ изъ за границы только до пограничнаго пункта—Волочискъ, Граево и т. д., а отсюда долженъ быть направленъ на какой-либо иной пунктъ. Въ этихъ случаяхъ грузъ выпускается съ пограничной станціи лишь послѣ выборки новыхъ грузовыхъ документовъ, какъ на новую перевозку, а до того находится на складѣ таможи. Одинаково грузъ остается на складѣ таможи и въ томъ случаѣ, если не были соблюдены требуемыя формальности и, главнымъ образомъ, если грузъ пришелъ изъ за границы безъ установленной международнымъ соглашеніемъ деклараціи.

Таможенныя агентства выдаютъ фактуры на уплату таможенной пошлины въ извѣстный срокъ, въ настоящее время—черезъ 2 мѣсяца. Выдаются онѣ: по грузамъ, идущимъ изъ за границы прямымъ сообщеніемъ, тотчасъ же по прибытіи груза изъ за границы, а по грузамъ, задержаннымъ на границѣ, лишь по выборкѣ грузовыхъ документовъ для отправки грузовъ по назначенію. Деньги по операціямъ таможенныхъ агентствъ, въ томъ числѣ и по уплатѣ таможенныхъ пошлинъ, взыскиваются при выдачѣ груза, слѣдовательно чрезъ столько времени по прибытіи груза въ Россію, сколько потребуется для прослѣдованія его на станцію назначенія, и обыкновенно значительно ранѣе 2 мѣсяцевъ. Эти деньги, въ числѣ общей выручки, поступаютъ на расчетные счета желѣзныхъ дорогъ въ Государственномъ Банкѣ, впредь до расчетовъ по правиламъ прямого сообщенія, если грузъ назначенъ не на пограничную желѣзную дорогу. Въ послѣднемъ случаѣ фактура оплачивается черезъ 2 мѣсяца изъ суммъ Коммисіонно-Ссуднаго Отдѣленія, а получается имъ черезъ 3½ мѣсяца по правиламъ расчетовъ чрезъ Государственный Банкъ, т. е. уплачивается имъ на 1½ мѣсяца ранѣе. Это обстоятельство имѣетъ то неудобство для Коммисіонно-Ссуднаго Отдѣленія, что обяза-

¹⁾ Таможенныя агентства имѣются также на Южныхъ ж. д.

ваетъ его затрачивать на уплату таможенной пошлины, за 1½ мѣсяца до полученія денегъ съ грузовладѣльцевъ, свои средства, которыя могли бы быть употреблены на веденіе ссудныхъ операцій, а при истощеніи этихъ средствъ—прибѣгать къ кредиту у Государственнаго Банка и уплачивать ему проценты.

Дѣятельность таможенныхъ агентствъ измѣряется числомъ экспедицій, которыхъ въ 1906 г. было 114 тысячъ, въ томъ числѣ по Граевскому агентству 59 тысячъ. Съ начала 1907 г. Граевское агентство присоединено къ Привислинскимъ ж. д.

Денежные обороты по веденію вспомогательныхъ операцій на Юго-Западныхъ ж. д. за 1906 и 1907 г.г.:

	1906 г.	1907 г.
	Р у б л и.	
Приходъ	3.691.536	2.335.711
Расходъ:		
по операціямъ	3.388.985	1.963.440
содержаніе Коммисіонно-Ссудн. Отдѣленія	116.442	120.718
	<hr/>	<hr/>
	3.505.427	2.084.158
Чистая прибыль	186.109	251.553

Прибыль по операціямъ причисляется къ резервному фонду, размѣръ котораго на 1-е января 1907 г. равнялся 264.166 р.

На счетъ прибылей по коммисіонно-ссуднымъ операціямъ производятся, между прочимъ, безъ испрошенія особыхъ кредитовъ изъ государственнаго казначейства, расходы по постройкѣ складовъ. Въ 1901—1906 г.г. построены новые склады на станціяхъ Липканы, Бѣльцы, Ольшаница, Попельня, Тирасполь, Каменка, Мироновка и Абамелеково. Въ 1907 г. разрѣшено израсходовать 350 тыс. р. на постройку складовъ долгосрочнаго храненія хлѣба, въ которыхъ имѣется большая нужда на Юго-Западныхъ дорогахъ.

Вспомогательныя операціи желѣзныхъ дорогъ не составляютъ обязательной принадлежности перевозочнаго предпріятія; ихъ могли бы вести спеціальныя складочныя и банковыя предпріятія, коммисіонеры и проч. Но требованія жизни связываютъ ихъ съ техническимъ дѣломъ передвиженія грузовъ. Для кліентовъ желѣзныхъ дорогъ удобнѣе имѣть дѣло съ однимъ юридическимъ лицомъ — желѣзною дорогою во всемъ, что касается

перевозки и храненія грузовъ, полученія ссудъ подъ хлѣбные грузы и т. д., чѣмъ по остальнымъ операціямъ, кромѣ перевозки, обращаться къ содѣйствию хозяевъ другихъ предпріятій. И для желѣзной дороги представляется также удобнымъ и не безвыгоднымъ взять на себя храненіе прибывшихъ грузовъ и другія порученія, а также выдавать ссуды подъ хлѣбъ, дѣйствуя, конечно, съ извѣстной осторожностью. Нельзя не отмѣтить и того обстоятельства, что вспомогательныя предпріятія вносятъ въ основное техническое предпріятіе живой коммерческой духъ, ставятъ желѣзныя дороги въ болѣе близкія отношенія къ промышленности и торговлѣ, заставляютъ дороги внимательно слѣдить за происходящими въ этой сферѣ явленіями, примѣняться къ современнымъ условіямъ, требованіямъ и т. п. Натуры, которымъ безпокойный коммерческой духъ вспомогательныхъ операцій мѣшаетъ жить и дѣйствовать по заведеннымъ шаблонамъ, ворчатъ и косятся на эти операціи. Даже на нѣкоторыхъ дорогахъ относятся къ нимъ не особенно благосклонно, какъ къ дѣлу постороннему. Но желѣзнымъ дорогамъ нельзя не идти на встрѣчу выдвигаемымъ практической жизнью потребностямъ и ограничиваться однѣми задачами передвиженія. И надо сказать, что на казенныхъ дорогахъ имѣются опытные агенты по вспомогательнымъ операціямъ и другія служащія на этомъ дѣлѣ лица, которыя освоились съ нимъ, любятъ его и съ большою охотой трудятся надъ его развитіемъ.

Какъ всякое коммерческое предпріятіе, вспомогательныя операціи желѣзныхъ дорогъ могутъ давать и прибыль и убытки. По тремъ казеннымъ линіямъ эти операціи въ конечномъ результатѣ даютъ прибыль, которая частію поступаетъ въ доходъ казны, частію обращается на производительные расходы по постройкамъ. Убытки не вредятъ предпріятіямъ, если они происходятъ по случайнымъ и временнымъ причинамъ. Такъ, можно считать переходящими убытки послѣдняго времени по складочнымъ операціямъ желѣзныхъ дорогъ, образовавшіеся вслѣдствіе неурожая и сокращенія этихъ операцій. Равнымъ образомъ, можно признать терпимымъ небольшой убытокъ, около 3 тыс. р. въ годъ, которыми стали оканчиваться операціи Одесскаго лѣсного транзитнаго склада, потому что съ другой стороны Юго-Западныхъ дороги имѣютъ отъ перевозки австрійскаго лѣса прибыль свыше 150 тыс. р. Но нѣкоторыя вспомогательныя операціи Юго-Западныхъ

дорогъ даютъ, повидимому, постоянные убытки, причины которыхъ слѣдовало-бы выяснитъ ближайшимъ образомъ, съ цѣлью рѣшенія вопросовъ: нельзя ли сократить расходы по веденію этихъ операцій и нужно ли вообще нѣкоторыя изъ нихъ вести, разъ онѣ ничего, кромѣ убытковъ, не даютъ.

Изъ числа такихъ операцій слѣдуетъ прежде всего указать на коммисіонную, по которой получилось:

	Въ 1906 г.	Въ 1907 г.
доходовъ	1.530 р.	863 р.
расходовъ	6.108 »	6.328 »
Убытокъ	4.578 р.	5.465 р.

Расходы по этой операціи совершенно не соотвѣтствуютъ доходу. Любопытно, что при сокращеніи дохода, свидѣтельствующемъ объ уменьшеніи операціи, расходы на веденіе ея въ 1907 г. увеличились. Такъ какъ коммисіонная операція ограничивается продажей небольшого сравнительно количества хлѣба изъ Одесскаго элеватора, то невольно является вопросъ, почему это незначительное дѣло обходится такъ дорого и нельзя ли вести его съ меньшими затратами.

Далѣе слѣдуютъ Кишиневская и Тираспольская городскія станціи съ слѣдующими оборотами:

	Кишиневъ.		Тирасполь.	
	Въ 1906 г.	Въ 1907 г.	Въ 1906 г.	Въ 1907 г.
Доходы	26.922 р.	29.574 р.	9.071 р.	5.889 р.
Расходы	33.836 »	36.190 »	10.434 »	8.133 »
Убытокъ	6.914 р.	6.616 р.	1.363 р.	2.244 р.

По отчету за 1906 г. эти убытки объясняются неурожаемъ хлѣба, фруктовъ и винограда, отправка которыхъ составляетъ главный доходъ станцій. Однако, по сравненію съ операціями предшествующихъ двухъ лѣтъ, не видно, чтобы дѣйствія Кишиневской и Тираспольской городскихъ станцій сократились отъ этихъ причинъ.

Доставлено городскими станціями.

	Кишиневъ.			Тирасполь.		
	Въ 1906 г.	Въ 1905 г.	Въ 1904 г.	Въ 1906 г.	Въ 1905 г.	Въ 1904 г.
Грузовъ:						
Мелкихъ	575 т. пуд.	342 т. пуд.	451 т. пуд.	215 т. пуд.	179 т. пуд.	263 т. пуд.
Партіонныхъ	688 вагон.	345 вагон.	—	387 вагон.	39 вагон.	—
Хлѣбныхъ	1.011 »	573 »	—	998 »	705 »	—

Повидимому, и здѣсь расходы слишкомъ велики.

Таможенные агентства въ Унгени и Рени также дали убытки: Унгени въ 1906 г.—2.420 р. и въ 1907 г. 1.719 р. и Рени въ 1906 г. 116 р. и въ 1907 г. 115 р. По таможенному агентству въ Рени никакихъ доходовъ въ 1906 и 1907 г.г. не было и только были израсходованы показанныя суммы.

Не считая Каменскаго агентства (давшаго убытокъ въ 1906 г. 1182 р. и въ 1907 г. 460 р.), операции котораго, повидимому, развиваются, нельзя не обратить вниманія на Варницкое агентство, которое, не имѣя никакого дохода, израсходовало на свое содержаніе въ 1906 г. 3.028 р. и въ 1907 г. 3.290 р. Задача агентства—передавать грузы на желѣзную дорогу, но изъ отчета за 1906 г. ¹⁾ не видно, чтобы такія передачи совершались.

Обращаетъ на себя вниманіе сложность смѣты вспомогательныхъ операций, составляемой примѣнительно къ системѣ Глушинскаго—до 130 отдѣльныхъ смѣтныхъ подраздѣленій. Не мѣшало бы пересмотрѣть эту смѣтную номенклатуру съ цѣлью ея сокращенія. Не менѣе нуждается въ пересмотрѣ и форма отчета по тѣмъ же операциямъ. Желательно придать отчетамъ болѣе живости и интереса, составлять приложенія къ нимъ по какому-либо общему плану, не стѣсняя, однако, дороги въ выборѣ дополнительныхъ свѣдѣній, имѣющихъ коммерческое значеніе; изъ отчета же Юго-Западныхъ дорогъ можно бы исключить обширное приложеніе, почти въ 40 страницъ, объ оборотѣ инвентаря. Печатать подробныя свѣдѣнія о томъ, сколько у Коммисіонно-Ссуднаго Отдѣленія имѣется аркановъ для лошадей, бочекъ, вѣсовъ, замковъ, стульевъ и прочаго имущества, или куда дѣвались его кастрюли, лоханки, пурки и другіе предметы хозяйственнаго обихода, право, не стоитъ,—обходится не дешево, а никакого общественнаго значенія эти свѣдѣнія не имѣютъ; достаточно, если они будутъ значиться въ инвентарныхъ книгахъ Отдѣленія.

Для веденія вспомогательныхъ операций Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ упомянуто выше, располагаютъ фондомъ въ 1.500.000 р., удержанныхъ изъ сборовъ по эксплуатаціи этихъ дорогъ въ 1896 г. Съ 1901 г., т. е. въ теченіе восьми лѣтъ, остается не разрѣшеннымъ вопросъ о томъ, нельзя ли всю опе-

¹⁾ Отчета за 1907 г. не получено.

рацію по выдачѣ ссудъ подѣ хлѣбные грузы вести на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ за счетъ Государственнаго Банка, пользуясь выручкою дорогъ для выдачи ссудъ лишь съ тѣмъ, чтобы выданныя ссуды немедленно возмѣщались Банкомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, предполагалось, въ случаѣ разрѣшенія этого вопроса въ предположенномъ смыслѣ, перечислить въ доходъ казны означенные 1.500.000 р., съ отнесеніемъ выданныхъ за счетъ этой суммы ссудъ также на средства Государственнаго Банка. Вопросъ остается не разрѣшеннымъ потому, что Государственный Банкъ требуетъ уплаты 5% на суммы, которыя будутъ употребляемы на операціи по выдачѣ ссудъ подѣ хлѣбные грузы, а Министерство Путей Сообщенія и Государственный Контроль находятъ это условіе невыгоднымъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и отнимающимъ у нихъ возможность конкурировать съ частными желѣзными дорогами въ привлеченіи грузовъ, въ виду того, что частныя дороги, выдавая ссуды изъ своихъ эксплуатаціонныхъ средствъ, могутъ довольствоваться меньшею прибылью отъ этой операціи.

Изслѣдовавъ этотъ вопросъ на мѣстѣ, я прихожу къ заключенію, что Департаменту Государственнаго Казначейства, который наиболѣе настаивалъ на веденіи ссудной операціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на средства Государственнаго Банка, необходимо измѣнить свой взглядъ на этотъ предметъ и согласиться съ Государственнымъ Контролемъ, который находитъ, что казенныя дороги располагаютъ собственными ресурсами для веденія ссудныхъ операцій и при надлежащей организаціи послѣднихъ могутъ вести ихъ безъ ущерба для расчетовъ съ кредиторами и для сдачи въ казну поступившихъ доходовъ, а именно, по мнѣнію Государственнаго Контроля, для этихъ операцій могли бы быть использованы суммы станціонной выручки, которыя въ настоящее время остаются на расчетныхъ счетахъ желѣзныхъ дорогъ безъ употребленія, впредь до расчетовъ между дорогами по правиламъ прямого сообщенія.

Дѣйствительно, на расчетныхъ счетахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Государственномъ Банкѣ, за перечисленіемъ въ доходъ казны авансомъ части сборовъ дорогъ, по установленнымъ правиламъ, четыре раза въ мѣсяць, остается въ рѣдкихъ случаяхъ менѣе 10 милл. р., а обыкновенно болѣе этой суммы. При такомъ положеніи этихъ счетовъ кредитъ, оказываемый Государствен-

нымъ Банкомъ Юго-Западнымъ ж. д. для выдачи ссудъ подъ хлѣбные грузы, подъ условіемъ уплаты Банку коммерческаго процента, является выдачею денегъ за счетъ желѣзнодорожныхъ сборовъ, состоящихъ на безпроцентныхъ счетахъ казенныхъ дорогъ. Это обстоятельство, собственно говоря, лишаетъ Банкъ нравственнаго права требовать проценты съ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по кредитамъ, открываемымъ для веденія ссудныхъ операцій, и вести торгъ о размѣрѣ этихъ процентовъ. Но если Банкъ настаиваетъ на своемъ требованіи, то споръ легче всего кончить, отказавшись отъ услугъ Банка въ данномъ дѣлѣ, т. е. разрѣшить Юго-Западнымъ и другимъ желѣзнымъ дорогамъ выдавать ссуды подъ хлѣбные грузы исключительно изъ станціонной выручки, а взимаемые съ заемщиковъ проценты по ссудамъ обращать въ доходъ дорогъ. Положеніе противъ нынѣшняго въ существѣ не измѣнилось бы, потому что выдача ссудъ изъ выручки составляетъ оборотный расходъ, который вскорѣ же возвращается, причемъ операція эта не даетъ убытковъ, которые не покрывались бы резервнымъ фондомъ, а если бы по какой-либо причинѣ произошелъ убытокъ, не соотвѣтствующій размѣрамъ резервнаго фонда, то все равно и въ настоящее время потери Государственнаго Банка въ концѣ концовъ обратились-бы въ потери государственнаго казначейства. Съ отнесеніемъ выдачи ссудъ исключительно на станціонную выручку доходъ по эксплуатаціи казенныхъ дорогъ увеличится на всю сумму процентовъ, которые, хотя и по правиламъ своего устава, но въ сущности несправедливо, Государственный Банкъ получаетъ съ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Что касается 1.500.000 р., то, въ случаѣ разрѣшенія выдачи ссудъ изъ станціонной выручки, безъ обращенія къ кредиту Государственнаго Банка, слѣдовало-бы, по соглашенію съ Государственнымъ Контролемъ и Министерствомъ Путей Сообщенія, сдѣлать распоряженіе о томъ, чтобы выданныя за счетъ означенныхъ 1.500.000 р. ссуды были перечислены по счетамъ Юго-Западныхъ ж. д. на особый счетъ ссудъ, выданныхъ изъ эксплуатационныхъ сборовъ, и чтобы освободившіеся такимъ образомъ 1.500.000 р. были полностью внесены Коммисіонно-Ссуднымъ Отдѣленіемъ Юго-Западныхъ дорогъ на расчетный счетъ дорогъ въ Государственномъ Банкѣ, для зачисленія въ доходъ казны за прежнее время.

Статистика. Статистика, какъ и полагается, занимаетъ выдающееся мѣсто въ работѣ желѣзнодорожныхъ Управленій. Обработка ея составляетъ крупную статью эксплуатаціонныхъ расходовъ. Статистическія работы на желѣзныхъ дорогахъ раздѣляются на двѣ части: одна часть *техническая*—по учету пробѣга поѣздовъ, вагоновъ, паровозовъ, осей и бандажей, а другая *коммерческая*—по учету перевозки грузовъ, багажа и пассажировъ, съ раздѣленіемъ грузовъ по тарифной номенклатурѣ. Кромѣ этихъ основныхъ работъ, Отдѣленіе статистики исполняетъ разнаго рода требованія Коммерческой и другихъ Службъ дороги и разныхъ учреждений.

Обработка статистики, т. е. содержаніе служащихъ по статистической части, обошлась въ 1907 г.:

	По техниче- ской статистикѣ.	По коммерче- ской статистикѣ.	Итого.
Полѣсскія ж. д.	29.106 р.	26.008 р.	55.114 р.
Юго-Западныя ж. д.	108.007 »	85.900 »	193.907 »
Екатерининская ж. д.	104.493 »	76.696 »	181.189 »
Южныя ж. д.	124.584 »	104.488 »	229.072 »
	366.190 р.	293.092 р.	659.282 р.

Итого по четыремъ казеннымъ линіямъ 659 тыс. р. Но, кромѣ этихъ издержекъ, желѣзныя дороги имѣютъ расходы по печатанію статистическихъ отчетовъ и другихъ статистическихъ изданій. Точное опредѣленіе размѣра этихъ расходовъ по годовымъ отчетамъ большей части дорогъ невозможно, несмотря на 323 номера смѣтной номенклатуры по системѣ Глушинскаго. Изъ имѣющихся же отъ Полѣсскихъ и Екатерининской ж. д. свѣдѣній видно, что когда статистическіе отчеты печатались по отправленію, прибытію и транзиту, то печатаніе ихъ обходилось на каждой изъ этихъ дорогъ около 7 тыс. р.; съ отмѣною же печатанія свѣдѣній по прибытію и транзиту, стоимость печатанія статистическихъ отчетовъ за 1905 и 1906 г.г. понизилась на Полѣсскихъ ж. д. до 2 тыс. р. и на Екатерининской дорогѣ до 2,6 тыс. р. По опредѣленію 100-го Общаго Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ на печатаніе статистическаго матеріала всѣми казенными дорогами расходовалось до 150 тыс. р. въ годъ, въ томъ числѣ по отправленію грузовъ 50 тыс. р., по прибытію и транзиту 70 тыс. р. и по пассажирской и багажной статистикѣ 30 тыс. р.

Сверхъ этихъ изданій, печатаются статистическія брошюры о перевозкахъ (расходъ на Юго-Западныхъ дорогахъ 4.707 р. въ

1907 г.) и на смѣты желѣзныхъ дорогъ относятся доли расходовъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ по изданію тарифной статистики (на Юго-Западныхъ дорогахъ въ 1907 г. 8.182 р.).

Остановившись на размѣрѣ расхода по печатанію коммерческихъ статистическихъ свѣдѣній, 100-ый Съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ въ февралѣ—мартѣ 1906 г. разсматривалъ вопросъ о томъ, возможно ли безъ ущерба для интересовъ желѣзныхъ дорогъ сократить печатаніе статистическаго матеріала. Приэтомъ выяснилось, что собственно для потребностей желѣзныхъ дорогъ и для обмѣна между ними статистическими свѣдѣніями необходимы данныя лишь по отправленію грузовъ, такъ какъ данныя о прибытіи и транзитѣ грузовъ могутъ быть извлечены изъ статистическихъ отчетовъ объ отправленіи, въ которыхъ указываются станціи и дороги назначенія грузовъ. Поэтому для цѣлей желѣзныхъ дорогъ можетъ быть отмѣнена разсылка дорогами другъ другу статистики по прибытію и транзиту, тѣмъ болѣе, что печатаніе статистическихъ отчетовъ опаздываетъ настолько, что они теряютъ для желѣзныхъ дорогъ интересъ современности. Но сводныя таблицы по статистикѣ, въ томъ числѣ по прибытію и транзиту, необходимы разнымъ Службамъ дорогъ и, кромѣ того, онѣ сообщаются дорогами постороннимъ учрежденіямъ—Губернскимъ Правленіямъ, Земскимъ Управамъ и другимъ, въ виду чего Съѣздъ затруднился высказаться категорически противъ печатанія статистики по прибытію и транзиту и печатаніе ея предоставилъ усмотрѣнію каждой дороги; печатаніе же статистики отправленія и обмѣнъ ею между дорогами призналъ для всѣхъ дорогъ обязательнымъ.

Съ 1906 г. печатаніе статистики по прибытію и транзиту желѣзными дорогами было прекращено. Но въ № 2055 „Сборника Тарифовъ“ появилось распоряженіе Министерства Финансовъ отъ 13 Декабря 1908 г., снова обязывающее всѣ желѣзныя дороги печатать подробную статистику перевозки грузовъ, какъ по отправленію, такъ и по прибытію и транзиту, и извѣстное число экземпляровъ печатныхъ отчетовъ доставлять Департаменту Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, Управленію Желѣзныхъ Дорогъ, Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ всѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, завѣдывающимъ дѣлами общихъ съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ, конвенціоннаго, тарифнаго и по международнымъ сообщеніямъ: по отправленію — не позже 1 августа, а по

прибытію и транзиту—не позже 1 сентября слѣдующаго за отчетнымъ года. При этомъ Департаменту Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ предоставляется требовать отъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ представленія статистики по отправленію грузовъ 1-й категоріи въ сроки съ 1 мая по 1 іюля въ рукописяхъ или въ отпечатанныхъ листахъ изданія.

Тѣмъ же распоряженіемъ введены нѣкоторыя измѣненія въ номенклатурѣ статистики грузовъ, въ общемъ увеличивающія работу. По приблизительному подсчету, сдѣланному на Южныхъ ж. д., эти измѣненія и введеніе провѣрки статистическихъ карточекъ съ документами потребуетъ увеличенія числа служащихъ въ Отдѣленіи коммерческой статистики примѣрно на 10—11 человекъ съ среднимъ окладомъ въ 660 р., т. е. расходъ на обработку статистики по Южнымъ дорогамъ увеличится на 6.600—7.260 р. въ годъ. Къ этому слѣдуетъ прибавить расходъ по печатанію статистики прибытія и транзита грузовъ, на что требуется до 5 тыс. р.

Допуская, что въ среднемъ расходъ каждой казенной дороги на обработку и печатаніе статистики увеличится, по скромному подсчету, только на 8 тыс. р., оказывается, что напечатанное въ № 2055 „Сборника Тарифовъ“ распоряженіе потребуетъ для 20 казенныхъ желѣзныхъ дорогъ новыхъ ассигнованій на указанный предметъ не менѣе 160 т. р. въ годъ. Частныя желѣзныя дороги также должны соотвѣтственно увеличить свои расходы.

Если къ этому прибавить расходы Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ на переработку статистическихъ отчетовъ отдѣльныхъ дорогъ въ общій сводный отчетъ и на печатаніе этого свода, включая и отчисленія на этотъ предметъ по смѣтамъ желѣзныхъ дорогъ, то, насколько можно судить по имѣющимся неполнымъ даннымъ, одно только печатаніе годовыхъ статистическихъ отчетовъ по казеннымъ и частнымъ дорогамъ и своднаго изданія вгонится въ сумму, близкую къ 350 тыс. р. въ каждомъ году.

Что касается обработки коммерческой статистики, то слѣдуетъ имѣть въ виду, что до 1901 г. статистическія данныя разрабатывались по 260 номерамъ грузовъ, съ 1901 г. введена новая номенклатура, обнимающая уже 347 номеровъ, а распоряженіемъ, напечатаннымъ въ № 2055 „Сборника Тарифовъ“, требуется обработка статистическихъ свѣдѣній по 416 номерамъ тарифной номенклатуры, т. е. требованіе увеличилось сравнительно съ первоначальною поста-

новкою статистики на 60%, а сравнительно съ статистикою 1901—1908 г.г. на 20%.

Для оцѣнки труда слѣдуетъ прибавить еще, что съ расширеніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи постоянно увеличивается число станцій; соотвѣтственно увеличиваются трудъ и расходы по разработкѣ и печатанію статистики. Въ 1907 г. разработанный рукописный статистическій сборникъ Южныхъ ж. д. состоялъ изъ 10.465 страницъ по 37 строкъ на каждой. Съ увеличеніемъ требованій по новому распоряженію размѣры этого сборника должны значительно увеличиться.

Статистическій отчетъ Полѣсскихъ дорогъ—линіи небольшого протяженія, составленный по одному только отправленію, въ печатномъ видѣ имѣетъ до 700 страницъ большого формата; на дорогахъ, болѣе значительныхъ, объемъ его вдвое и втрое больше. Если собрать всѣ такіе отчеты по всѣмъ казеннымъ и частнымъ дорогамъ, то получится громада печатнаго матеріала по приблизительному подсчету значительно болѣе 20 тыс. страницъ.

Спрашивается, кто пользуется этой грудой статистики и оправдывается ли расходъ изъ государственнаго казначейства въ нѣсколько сотъ тысячъ рублей на одно только ея печатаніе, не считая ея обработки, которая (т. е. обработка только коммерческой статистики, кромѣ технической) требуетъ ежегоднаго расхода на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, казенныхъ и частныхъ, вмѣстѣ взятыхъ, около 3 милл. р.

Необыкновенная сложность коммерческой статистики находится въ прямой зависимости отъ сложности тарифной номенклатуры, о которой нѣкоторыя данныя представлены выше, въ главѣ о претензіяхъ по перевозкамъ. Для примѣра позволяю себѣ остановиться на группѣ 33 статистики, обнимающей желѣзные, жестяные, стальные и чугунные издѣлія. Эта группа раздѣляется на 15 номеровъ или частей, требующихъ каждая отдѣльной статистической обработки. Что же въ этихъ подраздѣленіяхъ заключается?

1. Арки, балки, сваи, столбы, желѣзо и сталь продыравленные сортовые, фасонныя, листовыя и полосовыя и т. д., всего 25 наименованій ¹⁾.

¹⁾ Не считая раздѣленій по матеріаламъ и внѣшнимъ признакамъ, т. е., напримѣръ, сваи желѣзные и чугунные приняты за одно наименованіе, фермы мостовыя и ихъ части, разобранныя и не разобранныя, склепанныя и не склепанныя,—одно наименованіе и т. д.

2. Бадьи желѣзныя, бочки, валы разныхъ сортовъ, ведра, котлы паровые, семафоры, жечь продыравленная, клещи, пружины, ворота желѣзные и проч., всего свыше 70 наименованій.

3. Болты, винты, цѣпи и проч., всего 15 наименованій.

4. Бандажи, желоба, колеса литыя и кованыя, петли, плиты кухонныя, ухваты, подковы и проч., всего до 20 наименованій.

5. Гвозди всякіе.

6. Бабы, багры, броня для судовъ, вьюшки, кормушки, топоры, утюги, кочерги, сковороды и проч., всего до 70 наименованій.

И такъ далѣе. По невозможности же объять необъятное и перечислить всѣ предметы, выдѣляемые человѣчествомъ изъ желѣза, стали и чугуна, въ послѣднемъ 15-мъ номерѣ показываются „остальные предметы этой группы“. Этотъ спасительный для статистиковъ номеръ позволяетъ сваливать въ одну кучу все, что затрудняетъ ихъ при разработкѣ остальныхъ 14 номеровъ. Впрочемъ, какой отъ этого убытокъ для статистическихъ выводовъ, если по существующей номенклатурѣ, на примѣръ, броня для военныхъ судовъ, утюги (вѣроятно по внѣшнему сходству съ броненосцами) и кормушки для птицъ находятся въ одномъ статистическомъ номерѣ, а родственные между собою предметы—плиты, сковороды, ухваты и кочерги разъединены и учитываются въ разныхъ номерахъ.

Недурна также номенклатура древесныхъ грузовъ, раздѣленныхъ на 9 номеровъ. Одно перечисленіе 88 породъ деревьевъ чего стоитъ. Но такъ какъ на земномъ шарѣ произрастаетъ болѣе 88 видовъ деревьевъ, то въ номенклатурѣ благоразумно предусматриваются въ особомъ номерѣ „остальные предметы“ группы.

Руды желѣзныя, хромовыя, марганцевыя, свинцовыя, цинковыя и квасцовыя выдѣлены въ особые 4 номера, а руды мѣдныя, оловянныя и сурьмяныя заключаются вмѣстѣ со всѣми остальными металлоносными ископаемыми въ одномъ номерѣ, подъ названіемъ „остальные предметы группы“. Что это за система,—трудно догадаться.

Несмотря на столь большую раздробленность и спеціализацію статистики грузовъ, въ статистическихъ отчетахъ нельзя найти точныхъ отвѣтовъ на нѣкоторые довольно существенные

вопросы. Такъ, если животныя перевозятся поштучно, то въ статистикѣ отмѣчается отдѣльно, сколько перевезено барановъ и овецъ, крупнаго рогатаго скота, лошадей и свиней; но если животныя перевозятся по вѣсу, то они не различаются по породамъ. При перевозкѣ мясныхъ грузовъ малою скоростью учитываются отдѣльно: мясо домашнихъ животныхъ, кромѣ свинины, которой отведено почетное мѣсто въ особомъ номерѣ, „битые гуси и другая битая домашняя птица“ (неизвѣстно, почему, вопреки системѣ, гуси поименованы, а статистическія утки и другія домашнія птицы пропущены) и, наконецъ, битая дичь. Но если мясо везется большою скоростью, то все оно учитывается въ одномъ номерѣ, безъ указаннаго подраздѣленія. Такимъ образомъ, еслибъ городское управленіе г. С.-Петербурга поинтересовалось узнать, сколько привозится въ столицу, положимъ, битой птицы, то оно не нашло бы точнаго отвѣта на свой вопросъ въ статистическихъ отчетахъ, разработка и печатаніе которыхъ стоитъ свыше 3 милл. р. въ годъ.

Не лучше ли было бы всю эту статистику сократить вмѣстѣ съ упрощеніемъ тарифной номенклатуры. Важно учитывать статистически главные грузы, имѣющіе крупное экономическое значеніе для страны; многіе же второстепенные и третьестепенные предметы можно было бы объединить въ болѣе общія группы. Выигрышъ для государственнаго казначейства, въ видѣ сокращенія расходовъ по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, былъ бы несомнѣнный.

Не бесполезно, можетъ быть, было бы обсудить также вопросъ о томъ, нельзя ли печатаніе отдѣльныхъ отчетовъ по каждой дорогѣ, для удешевленія, замѣнить печатаніемъ общаго своднаго отчета въ С.-Петербургѣ, съ отдѣльными приложеніями, пригодными для каждой дороги.

Независимо отъ статистическихъ отчетовъ, доставляемыхъ Департаменту Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, желѣзныя дороги посылаютъ особыя статистическія работы въ Министерство Путей Сообщенія. На одной изъ дорогъ демонстрировали замѣчательную статистическую таблицу, потребованную Министерствомъ. Въ развернутомъ видѣ эта таблица-монстръ на данной дорогѣ, въ зависимости отъ числа станцій, представляла площадь въ 25 квадратныхъ аршинъ (болѣе 3 арш. ширины и около 8½ арш. длины). Въ ней имѣется до 80.000 разграфленныхъ клѣтокъ, въ

которыхъ расписываются статистическія свѣдѣнія. Для выполненія этой работы, требующей особаго вниманія и тщательности, чтобы цифры не попадали въ несоотвѣтственныя клѣтки, надо сдвинуть 12 канцелярскихъ столовъ, на которыхъ нѣсколько лицъ должны работать стоя и лежа, въ теченіе 10 дней, рискуя перепутать клѣтки. Нѣкоторыя болѣе рѣшительныя дороги догадались и разрѣзали таблицу для удобства работы на части другія же не осмѣлились этого сдѣлать, безъ особаго разрѣшенія начальства.

Годовые отчеты. Управленія всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по окончаніи каждаго года, составляютъ объемистые годовые отчеты по эксплуатаціи дорогъ и представляютъ ихъ по начальству, въ Государственный Контроль и нѣкоторыя учрежденія, въ томъ числѣ въ Департаментъ Государственнаго Казначейства. Эти отчеты составляются по общимъ для дорогъ когда-то введеннымъ шаблонамъ, отъ которыхъ на дорогахъ имѣются разнообразныя отступленія. Шаблоны заведены въ тѣ времена, когда казенныя дороги были еще частными и остаются почти безъ измѣненія, не считаясь ни съ требованіями времени, ни съ выдвигаемыми жизнью задачами. Нѣкоторыя измѣненія въ нихъ, въ сравненіи съ отчетами частныхъ дорогъ, сдѣланы лишь въ виду подчиненія казенныхъ дорогъ дѣйствию общихъ для правительственныхъ учрежденій смѣтныхъ, кассовыхъ и бухгалтерскихъ правилъ.

Въ общемъ, схема годовыхъ отчетовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ можетъ быть сведена къ слѣдующему:

1. Общія свѣдѣнія о дорогахъ,—о ихъ протяженіи, времени постройки и т. п.

2. Описаніе дѣятельности Управленія дороги за отчетный годъ по отдѣльнымъ Службамъ. Между прочимъ, имѣются указанія о судебныхъ и претензионныхъ дѣлахъ, статистика происшествій, данныя объ учебныхъ заведеніяхъ, свѣдѣнія о болѣзняхъ и смертности.

3. Общія и частныя выводы по эксплуатаціи дорогъ за отчетный годъ, въ сравненіи съ предшествующими годами, т. е. свѣдѣнія техническаго характера и главные итоги выручки.

4. Общій сводъ доходовъ и расходовъ за отчетный годъ съ раздѣленіемъ тѣхъ и другихъ по отдѣламъ смѣтной классификаціи. Подробныя свѣдѣнія о доходахъ и расходахъ по всѣмъ

смѣтнымъ подраздѣленіямъ по системѣ Глушинскаго съ приложеніемъ объясненій, приуроченныхъ къ смѣтнымъ подраздѣленіямъ и разнаго рода пояснительныхъ таблицъ, какъ, на примѣръ, вѣдомости о числѣ служащихъ и о получаемомъ ими окладномъ содержаніи, вѣдомости о расходахъ на счетъ кредитовъ по усиленію и улучшенію дорогъ и на счетъ особыхъ ассигнованій и т. п.

5. Балансъ счетовъ съ приложеніемъ свода оборотовъ по сборамъ, списковъ дебиторовъ и кредиторовъ и другихъ данныхъ.

6. Кассовый отчетъ о движеніи суммъ смѣтныхъ, депозитныхъ и специальныхъ.

7. Матеріальный отчетъ.

8. Краткій техническій отчетъ съ разнообразными приложеніями, касающимися ремонта пути и сооружений, работы подвижного состава, работы станцій и т. п.

9. Статистика пробѣга поѣздовъ, паровозовъ и вагоновъ.

10. Инвентарь дорогъ—количество паровозовъ и вагоновъ, поступленіе и исключеніе ихъ.

Несмотря на данные шаблоны, каждая дорога во многомъ перекраиваетъ ихъ по своему. Такъ, на примѣръ, въ отчетѣ Полѣсскихъ дорогъ можно найти подробное описаніе не только всѣхъ измѣненій въ ихъ протяженіи со времени постройки, но и топографическихъ особенностей отдѣльныхъ участковъ, направленія дорогъ, поворотовъ, закругленій, пониженій и повышеній полотна, выемокъ, профиля полотна и множество другихъ техническихъ указаній. Остальныя дороги ограничиваются данными о времени постройки отдѣльныхъ участковъ и протяженіи путей. Расположеніе таблицъ и другихъ данныхъ на дорогахъ различное,—что въ однихъ отчетахъ впереди, то въ другихъ въ срединѣ или въ концѣ, отчего разыскивать нужныя свѣдѣнія по отчетамъ довольно затруднительно. Такой важный документъ, какъ балансъ, однѣми дорогами справедливо считается принадлежностью самого отчета, у другихъ дорогъ это только приложеніе къ отчету.

Было бы утомительно перечислять различные недостатки отчетовъ. Понятіе о нихъ можно составить хотя бы по тому, что не во всѣхъ отчетахъ можно розыскать свѣдѣнія о длинѣ рельсовыхъ путей данной дороги вмѣстѣ съ вторыми станціонными, разъѣздными и запасными путями. Опредѣленіе по балансамъ

капитальной (строительной) стоимости дорогъ тоже не во всѣхъ отчетахъ возможно. Такъ, Полѣскія дороги показываютъ затраченный на ихъ постройку капиталъ и дополнительныя ассигнованія на ихъ усиленіе и улучшеніе, стоимость подвижного состава и другого инвентаря. Равнымъ образомъ, можно найти свѣдѣнія о строительномъ капиталѣ въ отчетѣ Юго-Западныхъ ж. д. Въ балансахъ же Екатерининской и Южныхъ дорогъ строительной стоимости этихъ линій не указано.

Балансы изобилуютъ застарѣлыми остатками, которые въ нѣкоторыхъ случаяхъ остаются много лѣтъ не выясненными, не ликвидируются и только затемняютъ обороты и современное состояніе счетовъ дороги.

Происхожденіе этихъ остатковъ объясняется, между прочимъ, тѣмъ, что до учрежденія Службъ Сборовъ счетоводство по сборамъ велось на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ мѣстнымъ желѣзнодорожнымъ Контролемъ, который передавалъ въ опредѣленные сроки бухгалтеріи дороги свѣдѣнія, необходимыя для ея счетовъ и для расчетовъ по сборамъ съ другими дорогами и съ разными источниками, но, не будучи приспособленъ къ исполненію сложныхъ счетныхъ дѣйствій, велъ, какъ извѣстно, счета по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ неудовлетворительно. Вновь учрежденныя Службы Сборовъ, въ которыя это счетоводство было передано изъ Государственнаго Контроля, унаслѣдовали хаотическое состояніе счетовъ съ массою не разобранныхъ суммъ по дебету и кредиту. Не мало труда было потрачено на попытки разобраться въ нихъ, но и до настоящаго времени на нѣкоторыхъ казенныхъ дорогахъ имѣются крупныя остатки этого наслѣдства, выяснить которые не представляется возможнымъ.

Такъ, при сляніи Курско-Харьково-Севастопольской ж. д. съ Харьковско-Николаевскою линіею отъ мѣстнаго желѣзнодорожнаго Контроля была передана въ Службу Сборовъ нынѣшнихъ Южныхъ дорогъ выписка итоговъ остатковъ по счетамъ главной книги Контроля Курско-Харьково-Севастопольской дороги на 1 сентября 1900 г. Въ этой выпискѣ балансъ давалъ *разницу между дебетомъ и кредитомъ въ 2.576.829 р. 95 к.*, которые, по объясненію Контроля, составляютъ сумму не выясненныхъ дебиторовъ и кредиторовъ за время до 1896 г., въ зависимости отъ неразобраннаго счета не распределенныхъ сборовъ дороги, зачисленныхъ въ разное время въ депозиты по мѣстному казначейству.

Затѣмъ, такъ какъ Служба Сборовъ не получила отъ Государственнаго Контроля постатейнаго распредѣленія означенныхъ выше остатковъ, то суммы, поступившія и уплаченныя за счетъ этихъ остатковъ со дня передачи ихъ Службѣ Сборовъ, относились по ея книгамъ на особые счета, а Государственному Контролю передавались помѣсячно подробные перечни отдѣльныхъ поступленій и уплатъ съ подлинными документами. Въ результатѣ, по истеченіи 8 лѣтъ, а именно на 1 іюля 1908 г. получилось слѣдующее положеніе этихъ счетовъ:

	Дебетъ.	Кредитъ.
Разныхъ дебиторовъ числилось, согласно свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля съ послѣдующими исправленіями.	2.641.099 р. 75 к.	
Неизвѣстныхъ дебиторовъ, включенныхъ общеою суммою по не выясненнымъ расчетамъ прежнихъ лѣтъ	361.897 » 52 »	
Разныхъ кредиторовъ числилось, согласно свѣдѣніямъ Контроля.	— » — »	1.278.287 р. 92 к.
Суммъ, поступившихъ на погашеніе дебетовыхъ долговъ и суммъ, израсходованныхъ за счетъ кредиторовъ по перевозкамъ до 1 января 1901 г.	— » — »	996.086 » 80 »
	3.002.997 р. 27 к.	2.274.374 р. 72 к.
Общее сальдо по этому счету, остающееся совершенно не объяснимымъ		728.622 » 55 »
		3.002.997 р. 27 к.

Ликвидация этого безнадежно запутаннаго счета можетъ быть совершена, повидимому, только оперативнымъ путемъ, для чего слѣдовало бы кредитовый остатокъ въ 2.274.374 р. 72 к. причислить къ общему остатку не погашеннаго валового дохода прежнихъ лѣтъ, сумма котораго на 1 января 1908 г. опредѣлилась въ 2.573.257 р. 56 к. и затѣмъ, въ виду того, что и въ этой суммѣ должны заключаться кредитовые остатки за время до 1901 г., полученный итогъ уменьшить на 3.002.997 р. 27 к. съ исключеніемъ равной суммы по дебету. Такимъ усѣченіемъ баланса Южныхъ дорогъ можно будетъ покончить, безъ убытка для государственнаго казначейства, съ дебиторами-призраками, перешедшими изъ Государственнаго Контроля на счета Службы Сборовъ Южныхъ дорогъ.

Застарѣлые остатки имѣются также на Екатерининской и Юго-Западныхъ дорогахъ.

Если обратиться, далѣе, къ разнаго рода таблицамъ, прилагаемымъ къ отчетамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то въ числѣ ихъ можно найти не малое число такихъ, которыя только удорожаютъ печатаніе отчета безъ всякой пользы для дѣла. Къ числу подобныхъ таблицъ относятся: а) списки залогодателей съ указаніемъ принадлежащихъ имъ залоговъ, б) подробнѣйшее перечисленіе всѣхъ дополнительныхъ, обыкновенно мелочныхъ, работъ на счетъ имѣющагося для того особаго кредита въ смѣтѣ; в) такое же перечисленіе работъ по усиленію и улучшенію желѣзныхъ дорогъ, которое во всякомъ случаѣ могло бы быть значительно сокращено; г) вѣдомости по ремонту, которыя также изъ подробнѣйшихъ перечисленій могли бы быть превращены въ краткіе своды; д) вѣдомости пробѣга каждаго отдѣльнаго паровоза, тоже поддающіяся общей группировкѣ; е) перечень вагоновъ и платформъ (отдѣльно по №№ каждаго вагона и платформы), поступившихъ въ инвентарь и исключенныхъ изъ инвентаря; ж) списки станціонныхъ вѣсовъ, вѣсовыхъ помостовъ, насосовъ и друг. пожарныхъ инструментовъ съ распредѣленіемъ по станціямъ; з) списки металло-и деревообдѣлочныхъ станковъ, кузнечныхъ огней, молотовъ, котловъ и разныхъ механизмовъ съ распредѣленіемъ по мастерскимъ; и) подробное перечисленіе протяженія телеграфныхъ линій между станціями съ указаніемъ количества проводовъ и столбовъ и годовъ установки ихъ.

Не въ каждомъ отчетѣ всѣ эти таблицы заключаются. Часть ихъ исключена нѣкоторыми дорогами,—лучшее доказательство ихъ бесполезности. Очевидно, необходимы коренной пересмотръ содержимаго годовыхъ отчетовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и измѣненія въ нихъ, не только съ точки зрѣнія исключенія всего лишняго, но и съ цѣлью развитія въ нихъ свѣдѣній практическаго значенія, каковы данныя о работѣ подвижнаго состава, едвали достаточныя для характеристики предпріятія въ настоящемъ ихъ видѣ. Имѣющійся опытъ укажетъ, конечно, на желательность многихъ другихъ улучшеній въ отчетности при пересмотрѣ формъ и программы отчетовъ компетентными практиками, каковыхъ надо искать и не трудно найти на линіяхъ. Предварительную работу лучше всего поручить Совѣтамъ дорогъ, давъ имъ общія руководящія указанія.

Обращаетъ на себя вниманіе то обстоятельство, что по громадному желѣзнодорожному предпріятію казны вѣдомствомъ пу-

тей сообщенія не составляется общаго по всѣмъ казеннымъ линиямъ отчета. Сводныя свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ издаются Государственнымъ Контролемъ, но ихъ нельзя назвать отчетомъ по предпріятію. Въ нихъ заключаются, главнымъ образомъ, лишь итоги о финансовыхъ результатахъ движенія, да и то весьма недостаточные. Такъ, на примѣръ, въ нихъ нѣтъ связи бухгалтерскихъ исчисленій и выводовъ съ кассою и разъясненій разницъ между этими выводами и кассовыми данными; нѣтъ свѣдѣній о суммахъ, перерасходованныхъ дорогами противъ смѣтъ, о суммахъ не полученныхъ дорогами за перевозки; нѣтъ разъясненія размѣра и причинъ недопоступленія сборовъ въ доходъ казны и нѣтъ многого другого, въ высшей степени важнаго и необходимаго. Для правильнаго представленія о современномъ положеніи казеннаго желѣзнодорожнаго предпріятія необходимо общій по этому предпріятію ежегодный отчетъ, составляемый центральнымъ Управленіемъ, для чего въ составѣ этого Управленія должна быть организована небольшая счетная часть. Въ программу общаго отчета должны войти не только финансовые результаты, но и главные техническіе результаты дѣйствій казенныхъ линий въ каждомъ году. Не составляя годового отчета, не подвергая подробному разсмотрѣнію годовыхъ отчетовъ отдѣльныхъ дорогъ, центральное Управленіе лишено возможности критически относиться и къ періодической отчетности, получаемой отъ желѣзныхъ дорогъ, а также не можетъ имѣть настоящаго хозяйственнаго надзора за эксплуатаціею.

Ревизіонныя замѣчанія Государственнаго Контроля. Не лишены интереса полученныя свѣдѣнія о начетахъ мѣстныхъ учреждений Государственнаго Контроля по работамъ Службъ Сборовъ на Юго-Западныхъ, Полѣсскихъ и Южныхъ ж. д.

Службы Сборовъ по своимъ задачамъ и способамъ работы являются первымъ контролемъ надъ дѣйствіями станцій, обладающимъ средствами для того, чтобы правильно выполнять свои повѣрочныя функціи. Но подавляющая масса бумажнаго матеріала и безчисленное множество разнаго вида установленныхъ сборовъ и расчетовъ, требующихъ повѣрки и вычисленій, сложность тарифовъ, словомъ всѣ тѣ осложненія, о которыхъ упоминалось выше, наряду съ постояннымъ увеличеніемъ количества

перевозокъ, требуютъ отъ агентовъ Службы Сборовъ большого напряженія труда, вниманія и тщательности работы при самомъ добросовѣстномъ отношеніи къ дѣлу. Несомнѣнно, что въ учрежденіи, въ которомъ работаетъ нѣсколько сотъ—до тысячи агентовъ, не всѣ, они имѣютъ одинаковую опытность и одинаковыя служебныя качества. На этой почвѣ могутъ происходить погрѣшности, въ виду которыхъ послѣдующая повѣрка Государственнаго Контроля становится необходимою. Но эта повѣрка, въ виду массы матеріала, неизбежно должна быть разборчивою, чтобы не растрачиваться на пустяки. Опытъ показалъ, на какія именно работы желѣзнодорожныхъ агентовъ требуется обращать больше вниманія и какія могутъ повѣряться въ небольшомъ процентѣ. Масса приходовъ и расходовъ по перевозкамъ, расчетовъ и вычисленій состоитъ изъ мелочныхъ суммъ, ревизіонная перевѣрка которыхъ, послѣ повѣрки Службы Сборовъ, обошлась бы той же казнѣ относительно дорого, такъ сказать, себѣ въ убытокъ. Искусство ревизіи состоитъ въ томъ, чтобы не пропустить ничего серьезнаго и существеннаго для казны и не тратить силы и средства на мелочь. На желѣзныхъ же дорогахъ особенно важенъ фактической контроль на линіяхъ, въ поѣздахъ, мастерскихъ и складахъ.

Станціями *Юго-Западныхъ ж. д.* въ первые 8 мѣсяцевъ 1908 г. продано было 7.433.814 пассажирскихъ билетовъ на сумму 9.244.813 р. Ревизіонныхъ начетовъ признано по 184 билетамъ (0,002%) на сумму 313 р. 46 к. (0,003 %).

Принято за тотъ же періодъ времени 621.160 багажныхъ отправокъ на сумму 452.218 р.; признано ревизіонныхъ начетовъ по 71 отправкѣ (0,011 %) на сумму 30 р. 41 к. (0,007 %).

Изъ числа протаксированныхъ Службою Сборовъ за тотъ же періодъ времени 1.415.540 грузовыхъ отправокъ на сумму 75.035.065 р. ревизіоннымъ замѣчаніямъ подверглись 2.447 отправокъ на сумму 7.111 р. 3 к. (въ томъ числѣ по 715 отправкамъ начислены Контролемъ начеты по 5 коп. на каждую за гербовый сборъ), но изъ этой суммы оспорено Службою Сборовъ 2.200 р. 27 к. и признано лишь 4.910 р. 76 к. или 0,006%.

По отдѣльнымъ частямъ Службы Сборовъ исполнено работъ и получено отъ Государственнаго Контроля учетныхъ реестровъ:

Число обра- ботанных единиц.	На сумму.	Государствен- нымъ Контро- лемъ сдѣлано ревизіонныхъ замѣчаній на сумму.	Изъ того числа Службою Сборовъ.	
			Не признано.	Признано.
По разсчетному Отдѣленію (за 7 мѣсяцевъ 1908 г.)	1.323.341 66.100.065 р.	1.301 р. 11 к.	598 р. 20 к.	702 р. 91 к.
По Загранично- му Отдѣленію (за 1908 г.)	111.342 7.265.373 »	568 » 05 »	212 » 77 »	355 » 28 »
По Отдѣленію Акцептаціи Сче- товъ (за 1908 г.) .	1.184.809 42.528.991 »	— » — »	— » — »	4.131 » 11 »
По Отдѣленію Счетоводства,—по учету разныхъ сборовъ и нало- женныхъ плате- жей (за 7 мѣся- цевъ 1908 г.) . . .	1.397.342 73.730.526 »	1.360 » 51 »	1.056 » 19 » ¹⁾	304 » 32

По Службѣ Сборовъ *Полтескихъ ж. д.* поступило отъ Государственнаго Контроля учетовъ въ 1907 г. на сумму 6.791 р. 20 к., въ томъ числѣ по разсчетамъ съ другими дорогами 6.285 р. 58 к., и въ первое полугодіе 1908 г. на сумму 1.334 р. 5 к., въ томъ числѣ по разсчетамъ съ другими дорогами 572 р. 61 к. Изъ этихъ суммъ за 1½ года урегулировано переплатъ другимъ дорогамъ 6.858 р. 19 к. (6.285 р. 58 к. + 572 р. 61 к.), оспорено Службою Сборовъ 222 р. 19 к. и признано 1.044 р. 87 к.

По *Южнымъ ж. д.* начеты Государственнаго Контроля были значительнѣе, а именно по всѣмъ перевозкамъ и выплатамъ претензій за 1907 г. ревизіонныхъ замѣчаній было сдѣлано на 52.683 р. 72 к., изъ нихъ Управленіемъ дорогъ опротестовано 31.115 р. 45 к. и признано 21.568 р. 27 к.

Кромѣ приведенныхъ примѣровъ, въ учетныхъ реестрахъ и реестрахъ замѣчаній контрольных учрежденій фигурируютъ нерѣдко крупныя суммы, которыя, однако, не составляютъ въ сущности какого-либо денежнаго упущенія и убытка. Эти суммы включаются въ реестры только потому, что Управленіе дороги, посылая въ Контроль списки дѣлъ по выплатамъ претензій за отчетный мѣсяць, въ нѣкоторыхъ случаяхъ лишено возможности

¹⁾ Въ томъ числѣ оставалось на разсмотрѣніи другихъ Службъ 633 руб. 19 коп.

отослать одновременно самыя дѣла по той причинѣ, что многія дѣла состоятъ изъ разнородныхъ требованій и, будучи окончены по одному изъ нихъ, требуютъ еще дальнѣйшаго исполненія и переписки по другимъ требованіямъ. Дѣла эти, конечно, доставляются затѣмъ въ Контроль, послѣ чего Контроль увѣдомляетъ Управление дорогъ, что за исполненіемъ его требованій, т. е. за полученіемъ дѣлъ, переписку о такихъ-то суммахъ, значившихся по учетнымъ реестрамъ и реестрамъ замѣчаній, слѣдуетъ считать оконченною. Такія увѣдомленія были, между прочимъ, получены отъ мѣстнаго Контроля Начальникомъ Юго-Западныхъ ж. д. въ январѣ 1909 г., одно на сумму 275.680 р. 79 к. и другое на сумму 135.556 р. 36 к.

Болѣе полную картину о результатахъ ревизіонной повѣрки денежныхъ оборотовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ даютъ выдаваемые Государственнымъ Контролемъ Начальникамъ дорогъ квитанціи объ окончаніи повѣрки по существу отчетности за данный годъ. За три отчетныхъ года, 1903—1905, такія квитанціи по оборотамъ Юго-Западныхъ дорогъ свидѣтельствовали о слѣдующемъ:

	По документальной и фактической ревизіи зарегистрировано Контролемъ неправильностей.	Изъ этой суммы.		
		Обращено въ начеть и по- полнено.	Сложено за представленіемъ оправдательныхъ документовъ, удовлетворительностью объясненій и по другимъ причинамъ.	Отнесено къ дальнѣйшимъ справкамъ.
За 1903 г. . .	67.733 р. 37 к.	1.250 р. 37 к.	58.007 р. 98 к.	8.475 р. 02 к.
» 1904 » . .	141.305 » 65 »	3.751 » 97 »	136.882 » 72 »	670 » 96 »
» 1905 » . .	89.696 » 35 »	1.384 » 49 »	44.420 » 21 »	43.891 » 65 »

Изъ этого видно, что въ результатѣ годовой ревизіонной повѣрки оборотовъ Юго-Западныхъ ж. д. за 1903—1905 г.г. обращены по учетнымъ реестрамъ Контроля въ начеть весьма небольшія суммы; огромная же часть замѣчаній Контроля или сложена по уважительнымъ причинамъ, или же оставалась пока не разъясненною, потому что еще не всѣ дѣла и справки были Контролемъ получены.

Независимо отъ начетовъ Контроля, агентами Управленія Юго-Западныхъ ж. д. были обнаружены злоупотребленія и недо-
взносы станціями денегъ въ главную кассу Управленія:

	Недовне- сено стан- ціями.		Обнару- жено зло- употребле- ній аген- тами до- роги.		Итого.		Изъ этой суммы.					
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Пополнено и сложено со счетовъ.		Обращено ко взыска- нію съ ви- новныхъ.		Осталось не попол- ненныхъ.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Въ 1903 г. .	103.018	41	19.646	47	122.664	88	91.730	82	14.139	41	16.794	65
» 1904 » .	105.962	87	21.021	99	126.984	86	116.074	85	2.724	03	8.185	98
» 1905 » .	178.871	37	20.100	94	198.972	31	186.215	26	1.974	37	10.782	68

Значительныя суммы недовзносозъ станціями дневной вы- ручки, по большей части, представляютъ суммы, правильно из- расходованныя, но не оправданныя приложеніемъ расходныхъ документовъ къ станціонной отчетности. По существующему по- рядку такія суммы, подъ видомъ недовзносозъ, обращаются Служ- бою Сборозъ временно въ начеть на станціи; по полученіи же недостающихъ документовъ эти начеты слагаются съ неаккурат- ныхъ станціонныхъ агентовъ. Прямая недостачи въ станціон- ныхъ кассахъ случаются рѣдко и обыкновенно въ мелкихъ суммахъ, ко взысканію которыхъ принимаются немедленно стро- гія мѣры.

Въ виду громадныхъ массъ документовъ, подлежащихъ по- вѣркѣ Государственнаго Контроля, перевозка ихъ въ помѣщеніе Контроля стоила бы очень дорого, да помѣщенія контрольныхъ учреждений и не могли бы вмѣстить отчетность и документы желѣзнодорожныхъ Управленій. Поэтому значительная часть ревизіи по оборотамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ произво- дится чинами Государственнаго Контроля въ помѣщеніяхъ желѣз- нодорожныхъ Управленій. Совмѣстная работа чиновъ Контроля въ одномъ помѣщеніи съ агентами желѣзныхъ дорогъ упрощаетъ дѣло и сокращаетъ расходы. Эту систему слѣдовало бы разви- вать возможно больше, убавляя до наименьшихъ предѣловъ переписку между Контролемъ и Управленіями желѣзныхъ дорогъ. При совмѣстной работѣ, вмѣсто писанія бумагъ, запросозъ, тре- бованій и проч., на которыя надо давать письменные же отвѣты и для этого содержать лишнихъ агентовъ, можно удобнѣе и скорѣе выяснять всякаго рода недоразумѣнія, получать справки, дѣла и документы лично. Съ развитіемъ желѣзнодорожнаго дѣла бумажный формализмъ становится все обременительнѣе и не можетъ удерживаться въ устарѣвшихъ размѣрахъ. Упрощеніе ревизіонной повѣрки мелкихъ суммъ, уже повѣренныхъ распо-

рядительною инстанціею, тоже должно находить себѣ постепенно большее, чѣмъ теперь, примѣненіе, чтобы не доводить расходовъ по контрольной повѣркѣ до чрезмѣрныхъ суммъ.

Дѣль и документовъ въ Управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ накапливается такое множество, что для архивовъ желѣзныхъ дорогъ трудно находить достаточное помѣщеніе. Напримѣръ, отчетностью и документами, поступающими въ Службу Сборовъ Юго-Западныхъ ж. д., занято 55 комнатъ, вмѣстимостью въ 515 куб. сажень, которыя переполнены до послѣднихъ предѣловъ, и сверхъ того масса документовъ и отчетности лежитъ въ сараяхъ. На всѣхъ 4-хъ желѣзныхъ дорогахъ архивы разрослись до крайне обременительныхъ размѣровъ, и конца этому росту не предвидится. Государственный Контроль настаиваетъ на храненіи документовъ въ теченіе 10 лѣтъ, но опытъ показалъ, что документы и справки по отчетности бываютъ необходимы преимущественно только въ первые 2—3 года; потребность же въ документахъ за болѣе старое время незначительна, — на примѣръ въ теченіе 1908 г. было наведено Службою Сборовъ Юго-Западныхъ ж. д. справокъ по отчетности и документамъ за 1904 и 1905 г.г. только въ 30 случаяхъ. Документовъ же за каждый годъ надо хранить нѣсколько милліоновъ.

Это море бумаги угрожаетъ въ близкомъ будущемъ значительнымъ увеличеніемъ расходовъ казны по устройству и содержанію архивовъ, если примѣненіе болѣе сокращенныхъ сроковъ храненія желѣзнодорожныхъ документовъ будетъ откладываться. Казалось бы, и здѣсь можно отдѣлять мелкое отъ крупнаго и не заваливать десятки архивныхъ комнатъ милліонами перевозочныхъ документовъ на небольшія суммы свыше 3 лѣтъ. Разрѣшеніе вопроса о срокахъ храненія желѣзнодорожныхъ дѣль и документовъ не слѣдовало бы надолго откладывать.

Члены отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Должности членовъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ учреждены въ 1898 г. Одновременно, по соглашенію Управлявшаго Министерствомъ Путей Сообщенія съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, была издана временная инструкція мѣстнымъ Управленіямъ казенныхъ дорогъ, разъясняющая, между прочимъ, какіе вопросы

и дѣла подлежатъ разсмотрѣнію Совѣта Управленія дороги, въ составъ котораго подъ предсѣдательствомъ начальника дороги входятъ: непремѣнный членъ отъ Управленія Казенныхъ Желѣзныхъ Дорогъ, членъ отъ Министерства Финансовъ, Главный Контролеръ мѣстнаго Контроля дороги, начальники отдѣльныхъ Службъ и нѣкоторые другіе чины Управленія дороги. Участіе или неучастіе чиновъ Управленія дороги (нѣкоторыхъ—лишь съ правомъ совѣщательнаго голоса) въ засѣданіяхъ Совѣта обусловлено свойствомъ разсматриваемыхъ въ Совѣтѣ дѣлъ.

Согласно инструкціи и изданнымъ въ дополненіе къ ней распоряженіямъ, вѣдѣнію Совѣта Управленія казенной желѣзной дороги подлежатъ:

а) проекты смѣтъ доходовъ и расходовъ, какъ по эксплуатаціи, такъ и по усиленію и улучшенію дороги; смѣты на отдѣльныя работы, стоимостью свыше 10 тыс. руб. изъ разрѣшенныхъ кредитовъ; вопросы о переносѣ отдѣльныхъ кредитовъ изъ однихъ смѣтныхъ подраздѣленій въ другія, за исключеніемъ переноса кредитовъ на содержаніе служащихъ въ предѣлахъ главы смѣты, разрѣшаемаго начальникомъ дороги; замѣна однѣхъ не предусмотрѣнныхъ смѣтою работъ другими съ нѣкоторыми, однако, ограниченіями; дѣла о возстановленіи эксплуатационныхъ кредитовъ за счетъ постороннихъ поступленій; вопросы о перерасходахъ противъ смѣтныхъ назначеній; годовые отчеты по эксплуатаціи дороги и о расходахъ за счетъ особыхъ источниковъ;

б) условія отдачи въ аренду движимаго и недвижимаго имущества и оброчныхъ статей дороги;

в) производство торговъ и конкурренцій, разсмотрѣніе заявленій о цѣнахъ на работы и поставки, а также договоровъ, подписокъ и заказовъ на суммы свыше 10 тыс. р. срокомъ на одинъ годъ и въ нѣкоторыхъ случаяхъ до трехъ лѣтъ; разсмотрѣніе обстоятельствъ, вызывающихъ измѣненіе договорныхъ условій, причинъ, освобождающихъ подрядчиковъ и поставщиковъ отъ штрафовъ и взысканій, и вопросовъ о качествахъ и достоинствѣ поставленныхъ матеріаловъ и исполненныхъ работъ; производство торговъ и конкурренцій и разсмотрѣніе заявленій на покупку негоднаго и ненужнаго имущества дороги;

г) разсмотрѣніе и разработка предположеній о преміяхъ служащимъ за сбереженія въ расходахъ;

д) разсмотрѣніе и разрѣшеніе вопросовъ объ окончаніи миромъ разнаго рода претензій до суда и исковъ, связанныхъ съ желѣзнодорожнымъ движеніемъ; прекращеніе судебныхъ дѣлъ на сумму въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ не свыше 15 тыс. р. и окончательное рѣшеніе дѣлъ по претензіямъ и искамъ за увѣчья и смерть на сумму до 25 тыс. р. одновременно и до 2.500 р. при періодическихъ выдачахъ;

е) разсмотрѣніе вопросовъ о назначеніи единовременныхъ и ежегодныхъ пособій и вознагражденій лицамъ, оставляющимъ службу на дорогѣ, и ихъ семействамъ;

ж) вопросы о развитіи и способахъ веденія на дорогѣ коммерческихъ операцій: городскихъ станцій, коммисіонныхъ, ссудныхъ и др.

и з) всѣ вопросы, внесеніе которыхъ въ Совѣтъ признается необходимымъ начальникомъ дороги, и вопросы по счетоводству, отчетности и хозяйственные, возбуждаемые членами Совѣта отъ Министерства Финансовъ, Государственнаго Контроля и Министерства Путей Сообщенія.

Нѣкоторые изъ поименованныхъ дѣлъ лишь обсуждаются въ Совѣтѣ, а для окончательнаго рѣшенія переходятъ въ центральное Управление Желѣзныхъ Дорогъ. Таковы проекты смѣтъ расходовъ, въ предѣлахъ кредитовъ по главнымъ подраздѣленіямъ (главамъ) смѣтъ, и проекты смѣтъ доходовъ, смѣты на производство дополнительныхъ работъ и поставокъ по улучшенію и усиленію дороги за счетъ специальныхъ назначеній, представленія объ ассигнованіи дополнительныхъ кредитовъ на покрытіе перерасходовъ и о переносѣ кредитовъ по смѣтамъ дополнительныхъ работъ, вопросы объ измѣненіи сроковъ и правилъ аренды имущества и оброчныхъ статей дороги; заключеніе договоровъ на сроки, превышающіе предоставленные власти Совѣта; отдаленіе сроковъ работъ и поставокъ на періодъ свыше двухъ мѣсяцевъ и сложеніе неустоекъ и штрафовъ съ поставщиковъ и подрядчиковъ; проекты положеній о преміяхъ служащимъ, продажа негодныхъ и ненужныхъ матеріаловъ и инвентаря дороги, рѣшенія объ окончаніи дѣлъ по претензіямъ и искамъ на суммы, превышающія указанная выше въ п д, и нѣк. др.

Въ случаяхъ, когда членъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтѣ останется въ меньшинствѣ и подастъ особое мнѣніе, постановленіе Совѣта, предварительно исполненія его, предста-

вляется въ Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ; но если дѣло не терпитъ отлагательства по соображеніямъ безопасности или непрерывности движенія, то, несмотря на особое мнѣніе представителя Министерства Финансовъ, постановленіе Совѣта можетъ быть приведено въ исполненіе подъ личною отвѣтственностью начальника дороги.

Таковъ, въ общемъ, объемъ дѣлъ, въ обсужденіи или рѣшеніи которыхъ въ Совѣтѣ принимаютъ участіе представители Министерства Финансовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Кромѣ того, согласно инструкціи они обязаны участвовать въ разнаго рода коммисіяхъ по осмотру и освидѣтельствуванію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Однако, задачи представителей Министерства Финансовъ не ограничиваются исполненіемъ перечисленныхъ выше обязанностей. Наказомъ, утвержденнымъ Министромъ Финансовъ 23 іюля 1898 г., на нихъ возложено, сверхъ того: изученіе раіоновъ, обслуживаемыхъ дорогами, въ экономическомъ отношеніи; содѣйствіе къ установленію на дорогахъ разнаго рода мѣропріятій, клонящихся къ удобству мѣстной промышленности и торговли, а также къ интересамъ пассажировъ и товароотправителей и возбужденіе ходатайствъ предъ Управленіемъ дороги о принятіи необходимыхъ къ тому мѣръ; наблюденіе за своевременнымъ и правильнымъ поступленіемъ доходовъ дороги на основаніи свѣдѣній, о полученіи которыхъ отъ Управленія дороги они сами должны заботиться; наблюденіе за своевременнымъ истребованіемъ суммъ съ дебиторовъ дороги и за поступленіемъ этихъ суммъ въ доходъ дороги; наблюденіе за правильностью выполненія существующихъ законоположеній и правилъ по расходованію кредитовъ дороги; полученіе свѣдѣній о положеніи производящихся на дорогѣ работъ, заготовленій, перевозокъ и т. п.; наблюденіе за своевременнымъ и цѣлесообразнымъ снабженіемъ дороги необходимыми предметами и матеріалами, соотвѣтственно назначеннымъ на это кредитамъ, о своевременномъ выясненіи которыхъ они тоже должны заботиться; наблюденіе за тѣмъ, чтобы при заготовкахъ матеріаловъ, потребныхъ для дороги, таковыя пріобрѣтались исключительно отечественнаго производства и лишь въ случаяхъ невозможности пріобрѣтенія таковыхъ въ Россіи покупались за границей по испрошеніи надлежащаго разрѣшенія; наконецъ, они должны обращать особое и всесто-

роннее вниманіе на составленіе смѣтъ и отчетовъ, подвергать особому изученію перерасходы, буде таковыя явятся, и исполнять всѣ отдѣльныя порученія, которыя не умѣстились въ наказѣ и которыя могутъ быть возлагаемы на нихъ Министромъ Финансовъ или Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.

Въ отношеніи смѣтъ, отчетовъ и перерасходовъ преподаны имъ болѣе подробныя указанія, заключающіяся въ слѣдующемъ:

При разсмотрѣніи *смѣтъ* доходовъ слѣдуетъ опредѣлять сборы дороги и заданія по пробѣгамъ и перевозкамъ, а равно и ставки съ особою осторожностью, чтобы не увеличивать безцѣльно смѣту расходовъ, „при разсмотрѣніи которой должны быть положены принципы осторожности, экономіи и бережливости“; въ теченіе же года наблюдать за правильностью выполненія смѣты расходовъ, для своевременнаго предупрежденія перерасходовъ и принятія мѣръ къ ихъ устраненію, а если перерасходы произойдутъ, — къ покрытію ихъ въ установленномъ порядкѣ.

По отношенію къ *отчетамъ* представители Министерства Финансовъ должны наблюдать, прежде всего, за своевременнымъ составленіемъ ихъ въ указанные сроки, а при разсмотрѣніи вышедшихъ въ указанные или, какъ нерѣдко бываетъ, въ неуказанные сроки отчетовъ обращать особое вниманіе на полноту и ясность ихъ финансовой и коммерческой частей и на достаточность помѣщаемыхъ въ отчетахъ объясненій расходовъ, на правильность и ясность выставляемыхъ въ отчетахъ причинъ, вызвавшихъ тѣ или другія отклоненія отъ „утвержденныхъ смѣтныхъ предначертаній“, и свои замѣчанія по отчетамъ представлять въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ для того, чтобы послѣдній имѣлъ возможно полныя и точныя данныя для разсмотрѣнія годовыхъ отчетовъ, которыхъ, впрочемъ, за исключеніемъ весьма немногихъ лицъ, по обязанности заглядывающихъ въ отчеты для справокъ, никто подробно не разсматриваетъ и должной критики по нимъ не составляется.

Что касается *перерасходовъ*, то представителямъ Министерства Финансовъ наказомъ внушается, что „при совпаденіи заданныхъ смѣтою размѣровъ движенія съ выполненными въ дѣйствительности“ перерасходовъ не должно быть; въ случаѣ же образованія перерасходовъ отъ тѣхъ или иныхъ причинъ, надле-

жить входить въ всестороннее подробное выясненіе ихъ связи съ обсужденіемъ мѣропріятій, „клонящихся къ искорененію причинъ, вызвавшихъ перерасходы“. Кромѣ того, слѣдуетъ обращать вниманіе на соотвѣтствіе смѣтныхъ нормъ расходовъ съ выяснившимися въ дѣйствительности.

О всѣхъ замѣченныхъ отступленіяхъ или неправильностяхъ противъ утвержденной инструкціи членъ Совѣта отъ Министерства Финансовъ обязанъ сообщить начальнику дороги, „избѣгая излишней переписки и отнюдь не дѣлая отъ себя никакихъ указаній агентамъ дороги“; о болѣе же существенныхъ отступленіяхъ, а также о случаяхъ, когда его заявленія оставляются безъ исполненія, онъ долженъ доносить Департаменту Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.

Приведенный перечень обязанностей представителей Министерства Финансовъ при Управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ показываетъ, сколь обширны и сложны возложенныя на нихъ задачи. Программа ихъ дѣятельности, пожалуй, даже слишкомъ велика для того, чтобы могла быть выполнена во всѣхъ частяхъ одинаково хорошо, въ особенности, если принять во вниманіе, что представители Министерства Финансовъ не имѣютъ ни помощниковъ, ни собственной канцеляріи и должны все дѣлать сами, до исполненія канцелярскихъ и регистраторскихъ обязанностей включительно, или же платить служащимъ въ желѣзнодорожныхъ Управленіяхъ за переписку требуемыхъ отъ нихъ донесеній и другихъ бумагъ. Обязанности представителя на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Харьковѣ осложнены еще тѣмъ, что онъ принимаетъ участіе въ двухъ комитетахъ по урегулированію перевозокъ массовыхъ грузовъ и въ комисіи по заготовкѣ каменнаго угля для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ порядкѣ подчиненности члены отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ были приписаны къ Департаменту Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, какъ органу спеціальному по желѣзнодорожной части въ Министерствѣ Финансовъ; съ Департаментомъ Государственнаго Казначейства никакой связи ихъ не было установлено, несмотря на то, что утвержденными въ 1897 г., по соглашенію Министра Финансовъ съ Государственнымъ Контролеромъ, правилами на этотъ

Департаментъ была возложена обязанность по учету поступающихъ въ казну сборовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ послѣднее время, однако, обстоятельства вызвали необходимость установить эту связь, но она вылилась пока въ форму требованій отъ представителей Министерства Финансовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ нѣкоторыхъ періодическихъ свѣдѣній. Требованіе этихъ свѣдѣній, само собою разумѣется, увеличило обязанности представителей Министерства Финансовъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ и имѣло полезное значеніе для нихъ, обративъ ихъ вниманіе на тѣ стороны дѣла, на которыхъ, быть можетъ, не всегда и не всѣ они останавливались въ мѣрѣ дѣйствительной необходимости.

Здѣсь я долженъ сказать нѣсколько словъ въ защиту представителей вѣдомства. Если съ ихъ стороны и имѣются какіе-либо недочеты въ выполненіи возложенной на нихъ сложной программы дѣятельности и если на той или другой дорогѣ изъ числа 20 казенныхъ линій могутъ оказаться лица, не соответственныя своему назначенію, то въ этомъ едва ли не болѣе всего виновато само вѣдомство. За истекшее 10-лѣтіе существованія коллективныхъ Совѣтовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ представители Министерства Финансовъ свое участіе въ нихъ такъ или иначе проявляли, что-то дѣлали и работали, но работали, кто какъ умѣлъ, сообразно своимъ способностямъ и познаніямъ. Въ подлежащій Департаментъ они присылали журналы Совѣтовъ, свои особыя мнѣнія и предположенія, но дѣло сложилось такъ, что труды представителей вѣдомства на линіяхъ не всегда находили должную оцѣнку. Вообще, вниманіе къ ихъ дѣятельности было недостаточно, руководящія указанія изъ С.-Петербурга представителямъ вѣдомства, какъ можно заключить изъ ихъ заявленій, ограничивались преимущественно смѣтными вопросами и не проникали въ ширь и глубь возложенныхъ на нихъ задачъ. Зависѣло это, повидимому, отъ недостатковъ наказа, изъ котораго довольно трудно уловить, въ чемъ должна выражаться связь представителей Министерства Финансовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ съ центральными учрежденіями Министерства. Такъ, на примѣръ, въ наказѣ не содержится указаній о томъ, чтобы представители Министерства обязаны были давать ему какой-либо отчетъ въ

своихъ дѣйствіяхъ, а съ другой стороны не видно, чтобы то или иное учрежденіе Министерства обязано было разсматривать дѣйствія представителей и руководить ими. Это должно подразумеваться само собою, но неясность наказа, вѣроятно, внесла нѣкоторую неопредѣленность въ отношенія центральныхъ учреждений Министерства Финансовъ къ его представителямъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Естественно, что вѣдомство, быть можетъ, имѣетъ не вполне точное представленіе объ объемѣ и результатахъ дѣятельности своихъ представителей.

Необходимо поэтому, если коллегіи на линіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ будутъ сохранены, урегулировать прежде всего отношенія центральныхъ органовъ Министерства Финансовъ къ его представителямъ на казенныхъ линіяхъ и при посредствѣ какого-либо періодически собирающагося совѣщанія изъ чиновъ двухъ Департаментовъ, въ которомъ Департаменту Государственнаго Казначейства должно быть отведено мѣсто, соотвѣтствующее представляемымъ имъ интересамъ казны, разсматривать дѣятельность представителей вѣдомства на желѣзныхъ дорогахъ, обсуждать доставляемые ими свѣдѣнія, работы и матеріалы, разбирать правильность и основательность заявляемыхъ ими въ Совѣтахъ дорогъ особыхъ мнѣній и т. д. Въ особенности полезно установить доставленіе ими хотя бы краткихъ годовыхъ или иныхъ періодическихъ отчетовъ съ описаніемъ положенія дороги въ финансово-хозяйственномъ отношеніи за истекшій періодъ, главнѣйшихъ фактовъ въ жизни дороги, участія представителей въ обсужденіи наиболѣе существенныхъ вопросовъ въ Совѣтахъ, предположеній къ улучшенію финансового хозяйства дороги, т. е. мѣръ, какія могутъ способствовать увеличенію доходности дороги или сокращенію расходовъ по ея эксплуатаціи, привлеченію грузовъ, устраненію тѣхъ или другихъ недостатковъ, невыгодно отражающихся на движеніи грузовъ и пассажировъ и т. д. Путемъ такого тѣснаго общенія съ представителями вѣдомства на линіяхъ не трудно возбудить въ самомъ вѣдомствѣ болѣе живое и болѣе правильное отношеніе къ выдвигаемымъ практической жизнью вопросамъ въ области желѣзнодорожнаго движенія и приобрѣсти болѣе полныя свѣдѣнія о работѣ желѣз-

ныхъ дорогъ, объ ихъ нуждахъ, о результатахъ тѣхъ или другихъ мѣропріятій и проч.

Возвращаясь къ современному положенію представителей Министерства Финансовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, считаю долгомъ засвидѣтельствовать, что ни на одной изъ четырехъ посѣщенныхъ мною желѣзныхъ дорогъ я не встрѣтилъ того вѣдомственнаго фанатизма, который побуждалъ бы представителей Министерства ставить администраціи дорогъ тѣ или другія препоны въ ихъ стремленіяхъ къ улучшенію дѣла и вообще я не видѣлъ ни малѣйшаго желанія тормозить благія начинанія изъ за какихъ-либо формальностей и неосновательныхъ требованій. Напротивъ, при исполненіи своихъ обязанностей представители Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ Управленій дорогъ стараются быть корректными и объективными. Газетныя свѣдѣнія и мнѣнія нѣкоторыхъ лицъ, прикосновенныхъ къ обсужденію вопросовъ желѣзнодорожнаго хозяйства, о тормозящемъ вліяніи представителей Министерства Финансовъ, вредно будто бы отражающемся на улучшеніи этого хозяйства и на инициативахъ начальниковъ желѣзныхъ дорогъ, доказываетъ лишь недостаточную освѣдомленность ихъ или предвзятость убѣжденій по отношенію къ вѣдомству, которое, по ихъ предположенію, стремится къ захвату вліянія въ непрінадлежащихъ ему сферахъ дѣятельности. Какъ понимаютъ наши представители свое отношеніе къ дорогамъ, лучше всего видно изъ словъ одного изъ нихъ: „Если представитель Министерства Финансовъ является критикомъ слабыхъ сторонъ дѣятельности дороги, то въ то же время всѣ хорошія полезныя стороны этой дѣятельности встрѣчаютъ съ его стороны полную горячую поддержку“. Разумная критика слабыхъ сторонъ дѣятельности дороги со стороны не принадлежащаго къ составу Управленія дороги, но близко стоящаго къ дорогѣ и знающаго ея недостатки, лица можетъ принести только пользу даже тому установленію, которое вѣдаетъ путями сообщенія. Въ поддержкѣ же представителями Министерства Финансовъ полезныхъ начинаній администраціи дороги не можетъ быть сомнѣній, такъ какъ, проникаясь интересами дѣла, которому они отдають свой трудъ, свой умъ и познанія, они естественно не могутъ не сочувствовать развитію и совершенствованію того же дѣла, и если бы кто-нибудь изъ нихъ обнаружилъ противное и вознамѣрился по тѣмъ или другимъ соображеніямъ или ложно пони-

маемымъ обязанностямъ тормозить дѣло и засыпать Совѣтъ Управленія дороги особыми мнѣніями, то для Министерства Финансовъ было бы достаточно основаній попросить у такого представителя объясненій и, при неудовлетворительности послѣднихъ, снять его съ линіи.

Желѣзныя дороги представляютъ весьма сложный организмъ, въ которомъ тѣсно сплетаются техническіе, финансовыя и экономическіе интересы. Управление дороги естественно заинтересовано, прежде всего, въ наилучшемъ состояніи технической стороны предпріятія, за которую администрація дороги отвѣчаетъ, и въ доведеніи ея до наибольшаго совершенства. Это стремленіе заслуживаетъ, конечно, полнаго вниманія и одобренія. Но нельзя забывать, что у государства есть много другихъ нуждъ, удовлетвореніе которыхъ въ высшей степени необходимо для подъема прогресса и культуры страны. Средства же государства ограничены и при существующемъ состояніи населенія не могутъ быть замѣтно увеличены въ ближайшемъ будущемъ. Этому положенія представители Министерства Финансовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, конечно, не могутъ упускать изъ виду и потому, при всемъ своемъ сочувствіи къ улучшенію желѣзнодорожнаго хозяйства, они невольно вынуждены высказываться противъ увлеченій, не соотвѣтствующихъ въ данное время средствамъ страны. Но изъ этого не слѣдуетъ заключать, что представители Министерства Финансовъ на казенныхъ дорогахъ — обскуранты, препятствующіе во что бы то ни стало развитію дѣла. Такого недостатка среди нихъ не замѣчается.

Одною изъ главнѣйшихъ обязанностей представителей Министерства Финансовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ является участіе ихъ въ обсужденіи въ Совѣтахъ Управленій дорогъ проектовъ смѣтъ и въ опредѣленіи размѣра доходовъ и расходовъ на предстоящій годъ. Для того, чтобы участіе ихъ въ этомъ дѣлѣ не оставалось безрезультатнымъ, имъ приходится предварительно разработать соотвѣтственныя данныя за рядъ предыдущихъ лѣтъ по всѣмъ частностямъ смѣты на основаніи отчетныхъ данныхъ, согласовать ихъ съ происшедшими въ жизни дороги переменами, критически отнестись къ предпринятымъ въ предыдущіе годы мѣрамъ и опредѣлить вліяніе ихъ на текущее дѣло какъ съ технической, такъ и съ хозяйственной сторонъ и, такимъ образомъ, подойти къ тѣмъ размѣрамъ ассигнованій, въ

предѣлахъ которыхъ, по мнѣнію представителей Министерства Финансовъ, потребности дороги могутъ найти себѣ удовлетвореніе. Такъ какъ каждое измѣненіе въ жизни дороги отражается на расходахъ, то со стороны представителей финансоваго вѣдомства требуется постоянное вниманіе ко всѣмъ явленіямъ, вызывающимъ увеличеніе или сокращеніе движенія, измѣненіе цѣнъ на матеріалы, на рабочую силу и т. п. Только путемъ такой подготовки и изученіемъ дороги и ея работы во всѣхъ деталяхъ представители Министерства Финансовъ могутъ выступить съ основательною критикою противъ своихъ опытныхъ и знающихъ дѣло оппонентовъ. Только при условіи предварительнаго труда, собственной опытности и освѣдомленности представитель Министерства Финансовъ можетъ съ успѣхомъ отстаивать свою точку зрѣнія и выдержать встрѣчную критику его положеній. И если одинъ изъ нихъ сказалъ мнѣ: «я дорогу знаю, какъ свои пять пальцевъ», то въ этихъ словахъ не было ни капли преувеличенія. Не менѣе его знакомы съ дорогами и другіе представители Министерства Финансовъ на посѣщенныхъ мною линіяхъ.

Для примѣрной характеристики дѣятельности представителей Министерства Финансовъ и ея результатовъ позволяю себѣ привести данныя, заключающіяся въ доставленной мнѣ запискѣ нашего представителя на Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Въ началѣ дѣятельности Совѣта Полѣсскихъ дорогъ стремленіе къ увеличенію смѣтныхъ назначеній было настолько сильно, что послѣ сокращенія смѣты въ Совѣтѣ на сотни тысячъ рублей, смѣта восходила на разсмотрѣніе Комитета Управленія Желѣзныхъ Дорогъ съ разногласіями тоже на сотни тысячъ рублей, и только когда Управленіе Полѣсскихъ дорогъ убѣдилось въ бесполезности подобныхъ запросовъ, дѣло улучшилось и въ послѣдніе годы смѣта заключается въ Совѣтѣ безъ прежнихъ разногласій, а объясненія смѣтныхъ исчисленій достигли значительно большей ясности и полноты и вмѣстѣ съ тѣмъ представилось возможнымъ дѣло постепеннаго планомѣрнаго улучшенія вести въ большемъ соотвѣтствіи съ финансовою возможностью. Такой результатъ полученъ съ большою затратой труда и настойчивости въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ не только при разсмотрѣніи смѣты, но, главнымъ образомъ, наблюденіемъ за правильнымъ расходованіемъ кредитовъ. Распорядители кредитовъ, не сообразуясь съ размѣромъ ассигнованій, производили перерас-

ходы, доводя о нихъ до свѣдѣнія Совѣта лишь по истеченіи года. Противъ этого явленія Совѣтъ дорогъ повелъ борьбу, требуя своевременнаго испрошенія разрѣшенія Совѣта на добавку къ смѣтнымъ ассигнованіямъ, съ указаніемъ причинъ, вызывающихъ необходимость перерасхода, и номеровъ смѣты, по которымъ предполагается достигнуть сбереженія, достаточнаго для покрытія испрашиваемаго или уже совершеннаго перерасхода. Настойчивость въ этомъ направленіи усилила кредитную дисциплину не только среди главныхъ распорядителей, но и среди служащихъ Полѣсскихъ дорогъ. Положеніе представителя Министерства Финансовъ часто бывало при этомъ весьма тяжелымъ, такъ какъ его постоянная критика вызывала сильное неудовольствіе, но въ настоящее время перерасходы безъ вѣдома и разрѣшенія Совѣта являются лишь по незначительнымъ номерамъ смѣты или въ тѣхъ случаяхъ, когда самъ распорядитель кредита поставленъ въ невозможность регулировать расходы. Поэтому представляется возможнымъ, почти безъ разногласія, согласовать отчетныя данныя и стремиться лишь къ дальнѣйшей разработкѣ объясненій, выясняющихъ какъ характеръ расходовъ, такъ и причины, вызывающія отступленія отъ смѣтныхъ нормъ и ассигнованій. Это въ свою очередь ведетъ къ регулированію смѣтныхъ назначеній и къ болѣе правильному распредѣленію кредитовъ по номерамъ и отдѣламъ смѣты.

Представитель Министерства Финансовъ долженъ посвящать не мало времени для изученія дѣлъ, рассматриваемыхъ въ Совѣтѣ, такъ какъ большинство дѣлъ повторнаго характера и всякое постановленіе Совѣта по одному изъ нихъ является принципиальнымъ рѣшеніемъ для послѣдующихъ дѣлъ такого же характера. Поэтому представитель Министерства Финансовъ обыкновенно не довольствуется перечнями дѣлъ, подлежащихъ разсмотрѣнію въ Совѣтѣ, а по болѣе интересующимъ его вопросамъ требуетъ самыя дѣла для предварительнаго ознакомленія съ ними. На засѣданіяхъ Совѣта представителю Министерства Финансовъ приходится сталкиваться во взглядахъ то съ Управленіемъ дорогъ, то съ представителемъ Государственнаго Контроля, что вызываетъ иногда продолжительныя дебаты; но этимъ путемъ вырабатываются общіе взгляды, выгодно отражающіеся на дѣлахъ дорогъ. Постановленія Совѣта, являясь выраженіемъ мнѣній независимыхъ другъ отъ друга представителей

трехъ сторонъ дѣла: технической, хозяйственной и законности, содержать въ себѣ признанную за ними нравственную силу и въ этомъ отношеніи присутствіе въ Совѣтѣ представителя Министерства Финансовъ имѣетъ несомнѣнное значеніе, какъ лица, которое по своему положенію и по характеру своей дѣятельности совершенно независимо отъ нравственнаго вліянія ревизіонныхъ функцій Контроля, по свойству своихъ задачъ склоннаго придавать значеніе формѣ, не всегда примѣнимой въ жизни желѣзнодорожнаго предпріятія. Представитель вѣдомства, наиболѣе заинтересованнаго въ финансовомъ успѣхѣ предпріятія, можетъ свободнѣе относиться къ практической постановкѣ дѣла, разъ она даетъ лучшіе результаты. Практика Полѣвскихъ желѣзныхъ дорогъ приблизительно повторяется и на остальныхъ трехъ линияхъ.

Весьма важное значеніе для детальнаго выясненія потребностей и вопросовъ текущей жизни желѣзныхъ дорогъ имѣютъ объѣзды линейнымъ начальникомъ дороги въ сопровожденіи членовъ Совѣта и другихъ лицъ Управленія, не исключая и представителя Министерства Финансовъ. Во время этихъ объѣздовъ провѣряется техническая и административная исправность дорогъ, независимо отъ провѣрокъ, повторяемыхъ въ теченіе года агентами, служащими на линияхъ и начальниками подлежащихъ частей Управленія дороги. Обращается вниманіе на запасы матеріаловъ въ складахъ дороги, на ихъ качество, на правильность освѣщенія ихъ, на достаточность или излишество заготовки ихъ. Провѣряется необходимость предположенныхъ работъ, административныхъ и хозяйственныхъ измѣненій; опредѣляются очереди внесенія въ смѣту этихъ предположеній, обсуждаются способы работъ уже рѣшенныхъ; осматриваются и оцѣниваются произведенныя работы не только со стороны ихъ техническаго исполненія, но и со стороны выяснишагося ихъ вліянія на дѣло и намѣчаются работы и преобразованія часто далекаго будущаго. При объясненіяхъ мѣстныхъ исполнителей дѣло освѣщается нерѣдко съ новыхъ точекъ зрѣнія и притомъ дѣятельность руководителей часто получаетъ новое направленіе. Живое наблюденіе въ нѣсколько минутъ выясняетъ многое, для выясненія чего другимъ путемъ потребовалось бы много времени и труда. Часто какой-нибудь фактъ, обнаруженный при объѣздѣ, заставляетъ обратить вниманіе на цѣлую область дѣла, упущенную изъ виду.

Если съ точки зрѣнія администраціи дороги главное вниманіе при объѣздѣ обращается на ревизію технической и административной исправности дороги, то представителю Министерства Финансовъ приходится обращать вниманіе преимущественно на тѣ стороны дѣла, которыя имѣютъ хозяйственное значеніе, или которыя могутъ отразиться на послѣдующихъ доходахъ и расходахъ дороги.

Эти осмотры дороги и постоянное участіе въ засѣданіяхъ Совѣта знакомятъ представителей Министерства Финансовъ со всею жизнію дороги и даютъ имъ такія свѣдѣнія и опытность, которыхъ нельзя приобрѣсти никакимъ изученіемъ смѣтъ, донесеній и отчетовъ и которыхъ въ особенности не могутъ имѣть лица, приставленныя къ обсужденію смѣтъ въ С.-Петербургѣ, но лично не служившія на линіяхъ.

Въ настоящее время, при разсмотрѣніи проекта новаго положенія о мѣстныхъ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія, возбуждается вопросъ объ исключеніи постоянныхъ представителей Министерства Финансовъ изъ Совѣтовъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ изъ ошибочнаго предположенія, что будто бы Министерство Финансовъ добивается какихъ-то исключительныхъ правъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія. Въ дѣйствительности Министерство Финансовъ стремится только, по возложенной на него закономъ обязанности, къ защитѣ интересовъ государственнаго казначейства, къ сбереженію средствъ государственнаго казначейства. Представительство Министерства Финансовъ въ мѣстныхъ Управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вызывается особенно важнымъ значеніемъ въ нашемъ бюджетѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и ихъ расходовъ (эксплоатационныхъ и строительныхъ), составляющихъ въ настоящее время 22—23% расходной росписи, а также особыми условіями составленія и исполненія желѣзнодорожныхъ смѣтъ, требующихъ специальныхъ свѣдѣній для критическаго отношенія къ нимъ со стороны Министерства Финансовъ, обязаннаго разсматривать проекты этихъ смѣтъ и предположенія Министерства Путей Сообщенія о дополнительныхъ ассигнованіяхъ по существу. Исчисленія на эксплуатацію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на усиленіе и улучшеніе ихъ и т. п. необходимо обсуждать детально, съ знаніемъ потребностей каждой дороги во всѣхъ частностяхъ,

безъ чего замѣчанія Министерства Финансовъ не могутъ быть доказательны.

Большое значеніе имѣетъ при этомъ также то обстоятельство, что въ то время какъ всѣ смѣты, кромѣ смѣты казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, разсматриваются и первоначальные проекты ихъ обсуждаются при участіи представителей Министерства Финансовъ въ С.-Петербургѣ, въ центральныхъ учрежденіяхъ, смѣты казенныхъ желѣзныхъ дорогъ разрабатываются на мѣстахъ, въ Управленіи каждой дороги, приходятъ въ Министерство Путей Сообщенія, большею частію, въ согласованномъ съ представителями Министерства Финансовъ видѣ и подвергаются измѣненіямъ здѣсь, въ С.-Петербургѣ, лишь въ крайнихъ случаяхъ или въ виду несомнѣннаго несоотвѣтствія исчисленныхъ расходовъ со смѣтными заданіями пробѣговъ. Еслибы представителей Министерства Финансовъ на мѣстахъ не было и они были замѣнены командированіемъ чиновъ Министерства для участія въ разсмотрѣніи смѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ центральномъ Управленіи Желѣзныхъ Дорогъ, то по выясненнымъ выше причинамъ, представители этого вѣдомства рѣшительно не въ состояніи были бы входить въ разборъ существа требованій и давать по нимъ сколько-нибудь обоснованныя заключенія.

Равнымъ образомъ, Министерство Финансовъ не можетъ съ пользою для дѣла замѣнить постоянныхъ представителей своихъ въ мѣстныхъ Управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ командированіемъ кого-либо изъ чиновъ казенныхъ палатъ или другихъ губернскихъ учрежденій на время разсмотрѣнія смѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ мѣстныхъ Управленіяхъ. Такіе, откомандированные только для обсужденія смѣтъ, чины вѣдомства по своей некомпетентности въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ играли бы роль маріонетокъ въ чуждой имъ области и никакой пользы для дѣла не принесли бы; напротивъ, ихъ некомпетентное согласіе на исчисленія мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Управленій только связывало бы Министерство Финансовъ и въ этомъ отношеніи участіе ихъ въ обсужденіи желѣзнодорожныхъ смѣтъ, какъ не свѣдущихъ лицъ, могло бы имѣть во многомъ даже вредныя для интересовъ государственнаго казначейства послѣдствія. Правильное отношеніе Министерства къ требованіямъ желѣзнодорожныхъ Управленій возможно только при посредствѣ чиновъ Министерства, постоянно находящихся на желѣзнодорожныхъ линіяхъ,

подробно изучающихъ и понимающихъ нужды дорогъ и желѣзнодорожное хозяйство. Только такіе спеціалисты могутъ критически относиться къ смѣтнымъ исчисленіямъ желѣзнодорожныхъ Управленій, входить во всѣ частности смѣтъ и убѣжденно доказывать, съ правомъ быть услышанными, какія именно потребности дорогъ и въ какомъ размѣрѣ должны быть удовлетворены немедленно и какія могутъ быть отложены.

Необходимость участія представителей Министерства Финансовъ при разсмотрѣніи проектовъ смѣтъ въ Совѣтахъ мѣстныхъ Управленій вызывается также затруднительностью входить въ подробное разсмотрѣніе смѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ С.-Петербургѣ, въ виду чего существующими правилами было установлено, что смѣты казенныхъ дорогъ поступаютъ на окончательное разсмотрѣніе Управленія Желѣзныхъ Дорогъ лишь по главамъ смѣтъ, а въ подробностяхъ — только по вопросамъ, не согласованнымъ на мѣстѣ. Въ подробномъ видѣ смѣты казенныхъ желѣзныхъ дорогъ не доводятся и до высшихъ законодательныхъ учрежденій.

Такимъ образомъ, исключеніе постоянныхъ представителей Министерства Финансовъ изъ состава Совѣтовъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ лишило бы Министерство понимающихъ дѣло агентовъ и принудило бы его дѣлать замѣчанія по смѣтамъ этихъ Управленій въ слѣпую, а такая роль, казалось бы, не соотвѣтствуетъ задачамъ существованія Министерства Финансовъ и не можетъ быть сочтена достаточно ограждающею интересы казны въ такомъ крупномъ дѣлѣ, какъ операція казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, требующая отъ казны ежегодныхъ ассигнованій болѣе, чѣмъ въ полмилліарда рублей.

Роль постоянныхъ представителей Министерства Финансовъ въ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Управленіяхъ не ограничивается подготовкою къ разсмотрѣнію смѣтъ и участіемъ въ обсужденіи ихъ въ Совѣтахъ Управленій. Какъ уже упоминалось выше, отъ Министерства Путей Сообщенія ежегодно поступаютъ требованія о дополнительныхъ ассигнованіяхъ на эксплуатацію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, доходящихъ до десятковъ милліоновъ рублей. Въ достаточно обоснованной и правильной критикѣ этихъ требованій Министерство Финансовъ также будетъ безсильно, если оно не будетъ получать необходимыхъ данныхъ отъ своихъ представителей въ мѣстныхъ Управленіяхъ. До настоящаго вре-

мени, къ сожалѣнію, доставленіе этихъ данныхъ не отвѣчало потребностямъ вѣдомства и только теперь намѣчено полученіе Министерствомъ болѣе подробной періодической отчетности. Недостатокъ существующихъ донесеній сказался, въ особенности, въ виду поступившихъ въ Министерство Финансовъ требованій объ ассигнованіи свыше 70 милл. р. на покрытіе перерасходовъ по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ до 1908 г. и 49 милл. р. на покрытіе перерасходовъ за 1908 г. Необходимая на первую потребность сумма окончательно еще не установлена, а относительно болѣе современной суммы перерасхода за 1908 г. предположено ограничиться 30 милл. р., безъ твердаго, въ сущности, убѣжденія, нужны ли дѣйствительно 30 милл. р., или какая-то другая сумма.

Слѣдовательно, участіе представителей Министерства Финансовъ, какъ членовъ Совѣтовъ желѣзныхъ дорогъ, въ постоянномъ и послѣдовательномъ наблюденіи за расходованіемъ открытыхъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ кредитовъ необходимо. Такое наблюденіе ихъ за расходованіемъ кредитовъ можетъ предупредить необходимость сверхсметныхъ ассигнованій, потому что, замѣтивъ несоотвѣтственное сметнымъ заданіямъ расходованіе кредитовъ, представители Министерства Финансовъ по своему участію въ Совѣтахъ Управленій желѣзныхъ дорогъ могутъ своевременно обратить на это обстоятельство вниманіе администраціи дороги и заявить о необходимости сокращенія расходовъ, если они повысились не отъ увеличенія движенія, отнюдь не вмѣшиваясь въ права распорядителей кредитовъ. Такое наблюденіе невозможно въ С.-Петербургѣ, гдѣ свѣдѣнія о расходахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ получаютъ лишь въ общихъ итогахъ, имѣющихъ очень мало значенія до конца года, когда перерасходъ является уже совершившимся фактомъ; притомъ и итоговыя свѣдѣнія получаютъ центральными учрежденіями въ С.-Петербургѣ слишкомъ поздно для того, чтобы во время замѣтить перерасходъ и принять противъ него должныя мѣры. Между тѣмъ, для Министерства Финансовъ очень важно получать отъ своихъ агентовъ своевременно свѣдѣнія объ угрожающемъ или уже совершившемся перерасходѣ, а также объясненія причинъ недостатка сметныхъ ассигнованій и другія данныя, относящіяся къ выполненію сметъ желѣзнодорожными Управленіями. И едва ли можно сомнѣваться въ томъ, что самостоятельное, независимое

отъ другихъ вѣдомствъ и учрежденій получение Министерствомъ Финансовъ необходимыхъ свѣдѣній и данныхъ можетъ лишь способствовать правильному и разностороннему освѣщенію происходящихъ на желѣзнодорожныхъ линіяхъ явленій и служить матеріаломъ для дальнѣйшихъ улучшеній въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ.

Вопросъ объ исключеніи изъ Совѣтовъ Управленій желѣзныхъ дорогъ постоянныхъ представителей Министерства Финансовъ касается не только этого вѣдомства; онъ задѣваетъ также интересы Министерства Путей Сообщенія по своей тѣсной связи съ вопросомъ объ организаціи и правахъ Совѣтовъ.

Первоначально, на основаніи положенія Комитета Министровъ, Высочайше утвержденнаго 15 октября 1882 г., завѣдываніе эксплуатаціею всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ было сосредоточено во Временномъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. центральномъ органѣ Министерства Путей Сообщенія, причемъ уже тогда Комитетъ Министровъ высказался за то, чтобы текуція дѣла эксплуатаціи были по возможности сосредоточены въ мѣстныхъ Управленіяхъ; на разсмотрѣніе же центрального учрежденія должно восходить преимущественно дѣлопроизводство по вопросамъ болѣе важнымъ, которые, по размѣрамъ требующихся расходовъ или по необходимости предварительныхъ сношеній съ посторонними вѣдомствами, не могутъ быть разрѣшены мѣстными Управленіями; но децентрализація управленія казенными дорогами была введена на практикѣ лишь по воспослѣдованіи 24 апрѣля 1898 г. Высочайшаго утвержденія всеподданнѣйшаго доклада Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ о введеніи временной инструкціи для мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, основанной на началахъ, изложенныхъ въ представленіи Министра Путей Сообщенія въ Государственный Совѣтъ 2 ноября 1897 г. о штатахъ центральныхъ установленій этого Министерства.

Согласно временной инструкціи 24 апрѣля 1898 г., мѣстнымъ Управленіямъ переданы многія весьма важныя отрасли желѣзнодорожнаго хозяйства, состоявшія въ завѣдываніи центрального Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; но расширеніе полномочій мѣстныхъ Управленій допущено лишь при условіи образованія при нихъ такого же коллективнаго органа, какой состоялъ и при центральномъ Управленіи, т. е. Совѣта, въ составъ

котораго были включены представители Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля. На введеніи децентрализаціи желѣзнодорожнаго управленія настаивали Министры Финансовъ И. А. Вышнеградскій и С. Ю. Витте. Первый изъ нихъ въ отзывѣ отъ 20 ноября 1887 г. по проекту представленія Министра Путей Сообщенія объ управленіи казенными желѣзными дорогами категорически заявилъ, что удовлетворительное завѣдываніе центральнымъ Управленіемъ, изъ С.-Петербурга, хозяйственною и организаціонною дѣятельностью на пространствѣ всей Имперіи невозможно, ибо такое Управленіе будетъ дѣйствовать всегда медленно, формально и безъ достаточнаго знанія всѣхъ мѣстныхъ условій. Спустя десять лѣтъ, въ отзывѣ отъ 10 декабря 1897 г. по проекту преобразованія центральныхъ учрежденій Министерства Путей Сообщенія, Статсъ-Секретарь Витте высказалъ мнѣніе, что при постоянномъ ростѣ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ единственнымъ путемъ для правильной постановки дѣла представляется рѣшительное усиленіе полномочій мѣстныхъ Управленій, при сохраненіи за центральнымъ учрежденіемъ лишь общаго руководительства дорогами, какъ при ихъ эксплуатаціи, такъ и при постройкѣ. Въ засѣданіи Соединенныхъ Департаментовъ Законовъ, Государственной Экономіи и Гражданскихъ и Духовныхъ Дѣлъ 31 октября 1898 г. по этому дѣлу Статсъ-Секретарь Витте настаивалъ на необходимости введенія такой децентрализаціи, „чтобы развязать руки мѣстнымъ органамъ управленія“. Указывая при этомъ на громадное экономическое значеніе желѣзнодорожнаго хозяйства и на значеніе его для нашего бюджета, Статсъ-Секретарь Витте замѣтилъ, что въ этомъ дѣлѣ имѣются двѣ стороны: благоустройство и хозяйство. По свойству своихъ обязанностей Министръ Путей Сообщенія интересуется, главнымъ образомъ, благоустройствомъ, а не хозяйствомъ. И это вполне естественно. При той отвѣтственности, которую онъ несетъ, наиболѣе важною задачею является для него содержаніе и устройство ввѣренныхъ ему путей сообщенія въ образцовомъ видѣ. Интересы фиска не настолько близки ему, чтобы отодвинуть эту задачу на второй планъ. Поэтому Министръ Путей Сообщенія направляетъ свою дѣятельность всего болѣе къ тому, чтобы преслѣдовать цѣли благоустройства: расширять и улучшать пути сообщенія, возводить на нихъ возможно болѣе прочныя и красивыя сооруженія, принимать мѣры къ обезпеченію

полной безопасности движенія, улучшать его условія и т. п. При отсутствіи въ законѣ такихъ опредѣленій, которыми устанавливалась бы при этомъ охрана интересовъ финансоваго вѣдомства, единственною гарантіею того, что въ хозяйствѣ желѣзныхъ дорогъ будетъ соблюдаться должная бережливость, можетъ служить только непосредственное въ этомъ хозяйствѣ участіе фиска въ лицѣ особыхъ его представителей.

Не лишено интереса то обстоятельство, что Министръ Финансовъ С. Ю. Витте въ отзывѣ отъ 10 декабря высказалъ опасеніе, что проектированная Министерствомъ Путей Сообщенія, согласно выработанной инструкціи начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, компетенція Совѣтовъ Управленій, ограничивая власть начальника дороги, можетъ привести къ упадку служебной дисциплины; но Министръ Путей Сообщенія Князь Хилковъ поспѣшилъ разсѣять эти опасенія объясненіемъ, что „принципъ ограниченія власти начальника дороги въ смѣтно-хозяйственныхъ дѣлахъ—не новый; существующія общія присутствія, хотя дѣйствуютъ въ болѣе тѣсныхъ предѣлахъ, нежели предполагаемые Совѣты Управленій, но также ограничиваютъ въ этой области власть начальника дороги, не вызывая, однако, тѣхъ неблагоприятныхъ съ точки зрѣнія служебной дисциплины послѣдствій, о которыхъ говоритъ Министръ Финансовъ“¹⁾.

Эти справки изъ недавняго прошлаго доказываютъ, что именно Министерство Финансовъ, и притомъ настойчиво, заявляло о необходимости скорѣйшаго избавленія живого предпріятія отъ опеки центрального бюрократическаго учрежденія и заявляло объ этомъ, конечно, не для того, чтобы увеличить свое вліяніе въ управленіи желѣзными дорогами (этого было бы для него проще достигнуть въ центрѣ управленія—С.-Петербургѣ), а для того, чтобы желѣзнодорожное предпріятіе могло лучше развиваться подъ управленіемъ мѣстныхъ органовъ, которые стоятъ ближе къ мѣстной жизни и ея потребностямъ, чѣмъ власть центральная. Министерство Финансовъ заботилось, и не безъ основанія, лишь объ интересахъ государственнаго казначейства, которые слишкомъ велики въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, чтобы Министерство могло оставаться равнодушнымъ къ послѣдствіямъ веденія этого хозяйства для нашего бюджета,

¹⁾ Отношеніе къ Государственному Секретарю 11 апрѣля 1898 г. за № 3654 стр. 11.

безъ всякаго съ его стороны участія въ финансовой и экономической сторонѣ дѣла.

Коллегіальное устройство Совѣтовъ мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ при участіи делегатовъ Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля дало возможность значительно расширить власть мѣстныхъ Управленій и предоставить имъ права, подробно перечисленные выше, въ томъ числѣ и право передвиженія кредитовъ въ предѣлахъ всей смѣты. Съ изъятіемъ изъ состава Совѣтовъ представителя Министерства Финансовъ не могутъ быть удержаны и эти права во всемъ ихъ объемѣ и свобода дѣйствій, которою пользуются мѣстные органы желѣзнодорожнаго управленія, снова, въ той или другой степени, сообразно существующимъ у насъ смѣтнымъ законамъ, законамъ о подрядахъ и поставкахъ и проч., должна быть замѣнена зависимостью отъ центрального Управленія со всеми послѣдствіями переписокъ, волокиты и другихъ неблагопріятныхъ для предпріятія факторовъ. При сохраненіи же коллегіальности Совѣтовъ, напротивъ, можно и слѣдовало бы идти дальше по пути децентрализаціи съ пользою для дѣла. Такъ, на примѣръ, надлежало бы предоставить Совѣтамъ право слагать начеты и взысканія съ агентовъ дорогъ въ уважительныхъ случаяхъ и исключать со счетовъ безнадежныя недоимки по перевозкамъ. Съ другой стороны, быть можетъ, возможно при томъ же устройствѣ Совѣта нѣкоторыя принадлежащія Совѣту функціи распорядительнаго свойства передать начальнику или Управленію дороги и тѣмъ увеличить ихъ права и ихъ отвѣтственность, а Совѣту предоставить разсматривать ежемѣсячные результаты эксплуатаціи дороги, приходъ и расходъ суммъ и входить въ критику дѣйствій Управленія дороги за истекшій мѣсяць. Вообще дѣйствующія правила о Совѣтахъ, во всякомъ случаѣ, требуютъ пересмотра и обновленія.

Эти заключенія позволяю себѣ представить вниманію Вашего Высокопревосходительства по обмѣнѣ мнѣніями съ мѣстными дѣятелями на посѣщенныхъ мною линіяхъ и по выясненіи, насколько я могъ и умѣлъ, дѣятельности представителей Министерства Финансовъ на всѣхъ четырехъ линіяхъ и достигаемыхъ ими результатовъ. Не скрываю, что ознакомленіе съ ихъ дѣятельностью разсѣяло нѣкоторыя предубѣжденія, съ которыми я уѣхалъ изъ С.-Петербурга. Въ особенности пріятно было встрѣ-

тять въ нихъ отсутствіе канцелярскаго формализма, видимое желаніе совмѣстить исполненіе прямого своего долга по обереганію казеннаго интереса съ отзывчивостью живому дѣлу, къ которому они приставлены, и ихъ готовность отдавать этому дѣлу свои познанія и опытность. Для примѣра ихъ дѣятельности могу указать на нашего представителя въ Вильнѣ, техническія познанія котораго дали ему возможность доказать неосновательность предположеній о переносѣ станціи Брянскъ на новое мѣсто для цѣлей Военнаго Министерства, объ отнесеніи на другое мѣсто полотна желѣзной дороги на участкѣ Ровно-Лунинецъ, изобилующемъ болотами и провалами, объ устройствѣ колокольной сигнализациі на участкѣ Барановичи—Бѣлостокъ и друг. Онъ же своими заявленіями вызвалъ сомнѣнія въ необходимости начавшейся уже перестройки нѣкоторыхъ мостовъ, вслѣдствіе чего перестройка ихъ была Управленіемъ дороги прекращена. Имъ же былъ возбужденъ вопросъ о неудобствѣ конструкціи крытыхъ платформъ, не гарантирующихъ вовсе грузовъ отъ подмочки, и въ результатѣ была выработана болѣе удобная система обшивки ихъ легкими досками съ примѣненіемъ подъемныхъ металлическихъ шторъ. Въ этихъ случаяхъ представитель Министерства Финансовъ, кромѣ сбереженій въ расходахъ, выражающихся десятками и сотнями тысячъ рублей, служилъ дорогѣ своими техническими свѣдѣніями.

Изъ доклада, посланнаго мною изъ Кіева, Вашему Высокопревосходительству извѣстно, какое близкое участіе представитель Министерства Финансовъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ качествѣ предсѣдателя спеціальной коммисіи, принималъ въ разработкѣ мѣръ борьбы со скупщиками накладныхъ и въ установленіи порядка вознагражденія претендентовъ за убытки по перевозкамъ. Эти мѣры дали самые благопріятные результаты для казны, доставивъ въ одномъ только 1908 г. сбереженіе почти въ 1 милл. р. противъ суммъ, уже присужденныхъ судами въ пользу претендентовъ.

Въ подлежащихъ учрежденіяхъ, вѣроятно, найдутся предположенія представителя Министерства Финансовъ на Екатерининской желѣзной дорогѣ о присоединеніи къ этой дорогѣ нѣкоторыхъ участковъ Южныхъ дорогъ для сокращенія числа узловыхъ передаточныхъ пунктовъ, затрудняющихъ движеніе, и о другихъ мѣрахъ, которыя могутъ способствовать улучшенію

провозоспособности Екатеринбургской линии и увеличенію ея доходности. Изучивъ во всѣхъ подробностяхъ техническіе недостатки постройки этой дороги, сильно удорожающіе ея эксплуатацію и вредно отзывающіеся на грузовомъ движеніи по ней, нашъ представитель можетъ быть весьма полезенъ при разсмотрѣніи вопросовъ о необходимыхъ улучшеніяхъ этой линии.

О томъ, что представителю Министерства Финансовъ на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ приходится часть года нести усиленную работу по участию, кромѣ Совѣта дороги, еще въ двухъ комитетахъ и комисіи, уже сказано въ началѣ этого отдѣла доклада.

Эти свѣдѣнія, несмотря на ихъ отрывочность и неполноту, характеризуютъ отношеніе представителей Министерства Финансовъ къ желѣзнодорожному дѣлу. Въ случаѣ надобности, они могли бы представить болѣе подробныя данныя о своей дѣятельности и ея полезныхъ для государственнаго казначейства результатахъ.

Высказываясь за сохраненіе, въ интересахъ дѣла, этихъ должностныхъ лицъ въ составѣ Совѣтовъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, считаю долгомъ замѣтить, что данный имъ въ 1898 г. для руководства наказъ необходимо, по указанію 10-лѣтняго опыта, въ корнѣ передѣлать. Такія требованія инспекторскаго характера, какъ наблюденіе за своевременнымъ снабженіемъ желѣзныхъ дорогъ матеріалами и другія, не свойственныя задачамъ представителей Министерства Финансовъ, слѣдуетъ исключить изъ наказа. Съ другой стороны, въ наказѣ слѣдовало бы дать болѣе подробныя указанія объ отношеніи представителей Министерства къ центральнымъ учрежденіямъ вѣдомства и точнѣе объяснить возложенныя на нихъ задачи, а также развить положеніе наказа объ обязанности представителей изучать желѣзнодорожные раіоны въ экономическомъ отношеніи и указать имъ способы и средства, при помощи которыхъ они могутъ достигать лучшихъ результатовъ въ своихъ работахъ.

Настоящую командировку по краткости предоставленнаго для нея времени можно разсматривать лишь, какъ экскурсію въ очень сложную и обширную область финансово-хозяйственной части казеннаго желѣзнодорожнаго предпріятія. Во время этой

экскурсіи на четыре желѣзныя дороги, кромѣ выполненія основныхъ заданій поѣздки, пришлось коснуться и другихъ сторонъ желѣзнодорожнаго хозяйства, по тѣсной связи ихъ съ основными цѣлями командировки. Ограниченность времени и спеціальность многихъ отраслей желѣзнодорожнаго хозяйства, основательное знакомство съ которыми можетъ достигаться только службою на желѣзныхъ дорогахъ, не могли не отразиться на результатахъ поѣздки, которые при другихъ условіяхъ могли бы быть лучшими.

Обозрѣніе счетоводства, отчетности и порядка работы счетныхъ частей четырехъ казенныхъ линій и отчасти другихъ органовъ, вѣдающихъ хозяйственною частью дорогъ, приводитъ къ общему выводу о необходимости коренного пересмотра дѣйствующихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ правилъ смѣтныхъ, счетоводства, дѣлопроизводства и отчетности, пересмотра правъ и обязанностей желѣзнодорожныхъ Совѣтовъ и администраціи дорогъ въ хозяйственномъ отношеніи. Необходимо при этомъ рѣшительно стать на путь упрощеній, чтобы снять съ желѣзныхъ дорогъ путы, осложняющіе и удорожающіе ихъ работу, и съ этою цѣлью пересмотрѣть правила тарифныя, расчетовъ за перевозки и друг., какъ отмѣчено въ докладѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, слѣдовало бы счетоводство и отчетность мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Управленій поставить въ правильную связь съ счетоводствомъ центрального Управленія.

Министерство Путей Сообщенія уже занято разработкою новаго положенія о центральныхъ и мѣстныхъ учрежденіяхъ вѣдомства и ихъ штатовъ. Для успѣха этого дѣла было бы весьма полезно предоставить мѣстнымъ силамъ широкое участіе въ предпринятой работѣ законодательнаго свойства и въ предстоящей работѣ по пересмотру инструкцій, правилъ и т. п. распоряженій, насколько эти работы касаются мѣстныхъ учрежденій. Въ желѣзнодорожномъ предпріятіи, обслуживающемъ интересы населенія и имѣющемъ непосредственную связь съ торговою и промышленною дѣятельностью страны, пульсъ жизни бьется не въ центрѣ, слишкомъ занятомъ отвлеченными и общими вопросами, а на мѣстахъ, гдѣ приходится считаться съ каждымъ словомъ законовъ и распоряженій, исходящихъ сверху, при осуществленіи ихъ въ практической жизни, и гдѣ накопились опытъ и знанія, которые очень могли бы пригодиться въ настоящее время. На

казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣются лица, отлично ознакомленные съ дѣломъ, которому они служатъ, преданныя этому дѣлу и относящіяся къ нему въ высокой степени добросовѣстно. Привлеченіе ихъ къ работамъ центра не составило бы чего-нибудь новаго въ Министерствѣ Путей Сообщенія. Довольно часто Министерство вызываетъ въ С.-Петербургъ начальниковъ дорогъ, или же начальниковъ отдѣльныхъ Службъ, для обсужденія тѣхъ или другихъ вопросовъ. Но въ дѣлѣ общей реорганизации вѣдомства, созданія новаго положенія о немъ и пересмотра общихъ для казенныхъ дорогъ инструкціонныхъ правилъ, обсужденіе проектовъ и предположеній, касающихся мѣстныхъ учрежденій, основательнѣе можетъ быть сдѣлано на мѣстѣ, въ Совѣтахъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, потому что призываемые въ С.-Петербургъ начальники дорогъ и другія лица не могутъ имѣть одинаковой освѣдомленности по всѣмъ частямъ дѣла; тогда какъ къ обсужденію тѣхъ же проектовъ на мѣстѣ Совѣты могутъ привлечь наиболѣе опытныхъ, имъ извѣстныхъ, агентовъ по разнымъ спеціальностямъ. Такое коллегіальное разсмотрѣніе проектовъ законовъ и правилъ практиками обезпечило бы лучшую постановку дѣла въ будущемъ. Не слѣдуетъ только стѣснять мѣстные Совѣты рамками первоначальныхъ предположеній вѣдомства, предоставивъ имъ право высказываться по существу и свободно указывать на недостатки присланныхъ имъ проектовъ и на желательныя въ нихъ измѣненія, т. е. не только быть критиками, но и проявить творческія свои способности на основаніи опытныхъ данныхъ. Необходимо къ тому же дать имъ нѣкоторое время для исполненія этихъ требованій. Если при этомъ преобразованіе вѣдомства задержится на нѣсколько мѣсяцевъ, то съ другой стороны будутъ достигнуты лучшіе результаты. Преобразование цѣлаго вѣдомства и разработка общаго положенія о немъ—дѣло большое и трудное; отъ принциповъ, которые будутъ проведены въ положеніи, отъ степени разработки и законченности этого закона будетъ зависѣть во многомъ правильность дѣйствій желѣзнодорожныхъ учрежденій въ будущемъ.

Нельзя также не пожелать, чтобы мѣстнымъ учрежденіямъ, начальникамъ дорогъ и другимъ лицамъ открылась возможность проявлять инициативу во всемъ, что можетъ способствовать развитію желѣзнодорожнаго дѣла и увеличенію его доходности. Желѣзнодорожное предпріятіе не должно имѣть канцелярскаго

устройства, при которомъ мѣстные органы чувствуютъ себя больше губернскими административными учрежденіями, призванными только выполнять приказы начальства, чѣмъ быть заботливыми хозяевами врученнаго имъ дѣла, о преуспѣяніи котораго они должны прежде всего и больше всего заботиться. Такъ, напри- мѣръ, командированный Министерствомъ Путей Сообщенія одно- временно со мною Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Б. Н. Спасовскій и другія лица изъ числа служащихъ на линіяхъ справедливо указывали на то, что чины мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Управленій могли бы быть полезны въ дѣлѣ привле- ченія мѣстныхъ грузовъ къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ на небольшія разстоянія, преимущественно въ направленіяхъ, по которымъ подвижной составъ возвращается въ настоящее время порожнимъ. Привлеченіе этихъ грузовъ возможно, если, кромѣ общихъ тарифовъ, будутъ существовать уменьшенные тарифы для мѣстныхъ перевозокъ въ указанныхъ сообщеніяхъ. Вопросъ о томъ, какіе именно товары и по какимъ тарифамъ можно было бы перевозить въ мѣстныхъ сообщеніяхъ, очевидно, можетъ быть разработанъ для разныхъ раіоновъ различно, что доступно только лицамъ, близко знающимъ мѣстные раіоны.

Но для того, чтобы мѣстные дѣятели занимались разработкою подобныхъ и другихъ вопросовъ, предусматривающихъ вы- годы предпріятія, необходимо, чтобы они были заинтересованы въ результатахъ и чтобы ихъ предположенія и проекты не игно- рировались въ петербургскихъ канцеляріяхъ.

Система премировки за проявленіе инициативы въ дѣлѣ увеличенія выгоды желѣзнодорожнаго предпріятія можетъ принести ту или иную долю пользы для казны, но не безыз- вѣстно, что выработать справедливыя и достигающія цѣли пра- вила о преміяхъ чрезвычайно трудно ¹⁾. Опытъ показываетъ, что далеко не всегда преміи представляютъ производительную для казны затрату, а служащимъ доставляютъ прибыли, которыя ихъ интересуютъ. Во что иногда обращаются благія послѣд- ствія, ожидаемыя отъ премировокъ, видно изъ распредѣленія на Полѣсскихъ дорогахъ премій за экономное выполненіе станціон- ныхъ работъ по нагрузкѣ, перегрузкѣ, выгрузкѣ и взвѣшиванію,

¹⁾ На желѣзныхъ дорогахъ имѣются даже убѣжденные противники пре- мій, не вѣрящіе въ ихъ полезное для казны значеніе.

а также по охранѣ товаровъ. Эти преміи выдаются изъ остатковъ фонда товаро-станціонныхъ работъ, за отнесеніемъ на этотъ фондъ вознагражденій по удовлетворенію претензій, вытекающихъ изъ перевозки багажа и грузовъ, и другихъ расходовъ. Убытки грузовладѣльцевъ, если не открыты виновныя станціи или виновные агенты, покрываются изъ фонда какъ бы за круговую порукою всѣхъ станцій или кондукторскихъ бригадъ. Въ случаѣ обнаруженія виновной станціи, но необнаруженія виновнаго лица, убытокъ относится на премію, причитающуюся этой станціи, т. е. за круговую порукою всѣхъ агентовъ данной станціи. При существованіи такихъ правилъ за первую треть 1908 г. причиталось къ выдачѣ въ премію служащимъ 102 станцій Польшескихъ ж. д. 4.208 р. 26 к. и пяти кондукторскимъ бригадамъ 196 р. 39 к., изъ числа которыхъ 32-мъ станціямъ ничего не очистилось, 4 станціи получили менѣе 10 р. каждая, 52 станціи получили отъ 10 до 100 р. и только 12 станціямъ причиталось отъ 100 до 470 р.; изъ кондукторскихъ бригадъ одной досталась вся сумма 196 р. 39 к., а четыре остальныхъ бригады не получили ничего. При дальнѣйшемъ раздѣлѣ этихъ премій между отдѣльными служащими множеству изъ нихъ причитались копейки, начиная отъ 3 коп. на душу, и даже изъ числа начальниковъ станцій только 28 лицамъ причиталось болѣе 10 р., а остальнымъ—менѣе этой суммы за 4 мѣсяца работы. Очень понятно, что такія преміи представляютъ фикцію и не заинтересовываютъ служащихъ, а несправедливый принципъ круговой поруки отнимаетъ у станцій желаніе тщательно и экономно работать, такъ какъ и съ добросовѣстныхъ станцій можетъ быть взыскано за погрѣшности станцій, работающихъ менѣе рачительно.

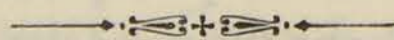
Въ связи съ предстоящими преобразованіями органовъ железнодорожнаго хозяйства, слѣдовало бы обратить вниманіе и на отношенія Департамента Государственнаго Казначейства къ железнодорожному дѣлу. На этотъ Департаментъ въ настоящее время возложено наблюденіе за поступленіемъ сборовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на расчетный счетъ Департамента въ Государственномъ Банкѣ, распоряженія о перечисленіи сборовъ съ этого счета въ доходъ казны, разассигнованіе кредитовъ по смѣтѣ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ на кассы и относящаяся къ этимъ предметамъ переписка съ Министерствомъ Путей Сообщенія. Но болѣе важная часть переписки, а именно заключенія

по вопросам о новых ассигнованиях кредитовъ на эксплуатацію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на покрытіе перерасходовъ по дорогамъ, на изысканія и постройку новыхъ линій и друг. сосредоточены въ Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ. Этотъ же Департаментъ даетъ заключенія по правиламъ и инструкціямъ, вырабатываемымъ Министерствомъ Путей Сообщенія для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и по вопросамъ смѣтнаго характера. Члены отъ Министерства Финансовъ въ Комитетѣ центрального Управленія Желѣзныхъ Дорогъ и въ Совѣтахъ мѣстныхъ Управленій жел. дор., главная задача которыхъ—представительство интересовъ государственнаго казначейства, состоятъ въ вѣдѣніи Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ и отношенія ихъ къ Департаменту Государственнаго Казначейства не опредѣлены какимъ-либо общимъ распоряженіемъ. Такая раздвоенность этого дѣла въ Министерствѣ Финансовъ едва ли можетъ считаться цѣлесообразною. Послѣдствіемъ ея получается недостаточная освѣдомленность Департамента Государственнаго Казначейства о смѣтныхъ предположеніяхъ и исчисленіяхъ доходовъ и расходовъ по Министерству Путей Сообщенія въ періодъ составленія росписи, такъ какъ названный Департаментъ, участвуя въ обсужденіи смѣтныхъ предположеній по всѣмъ вѣдомствамъ и смѣтамъ, не принимаетъ никакого участія въ разсмотрѣніи проектовъ смѣтъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ. Кромѣ того, Департаментъ Государственнаго Казначейства оказывается обыкновенно не въ курсѣ дѣла по требованіямъ новыхъ ассигнованій со стороны Министерства Путей Сообщенія, отчего въ его счетахъ по состоянію средствъ государственнаго казначейства всегда возможны крупныя ошибки. Даже вопросы, касающіеся формы и номенклатуры смѣтъ доходовъ и расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, минуя Департаментъ Государственнаго Казначейства, несмотря на то, что проекты законовъ о классификаціи смѣтъ и вся переписка по этому предмету принадлежатъ къ вѣдѣнію этого Департамента. Наконецъ, возникаетъ вопросъ о томъ, не долженъ ли Департаментъ Государственнаго Казначейства принимать участіе въ разсмотрѣніи годовыхъ отчетовъ по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Недостатки распределенія дѣлъ между двумя Департаментами Министерства Финансовъ, казалось бы, необходимо урегулировать, разграничивъ обязанности обоихъ Департаментовъ болѣе опредѣленнымъ образомъ, причемъ Департаменту Государ-

ственного Казначейства слѣдовало бы предоставить болѣе активное участіе въ обсужденіи смѣтныхъ предположеній, требованій дополнительныхъ ассигнованій, формъ и классификаціи смѣтъ, инструкцій и правилъ, касающихся счетоводства, кассоваго и бухгалтерскаго порядковъ по вѣдомству путей сообщенія.

Во время поѣздки обсуждался на мѣстѣ вопросъ о полученіи Департаментомъ Государственного Казначейства болѣе обстоятельныхъ свѣдѣній о доходахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и объ установленіи для Департамента періодическихъ свѣдѣній о расходахъ дорогъ и годовыхъ свѣдѣній о состояніи оборотныхъ капиталовъ ихъ. Формы этой отчетности разработаны. Предполагается установить такой порядокъ, чтобы всѣ вѣдомости посылались Управленіями казенныхъ дорогъ въ Департаментъ Государственного Казначейства чрезъ представителей Министерства Финансовъ, которые, въ необходимыхъ случаяхъ, будутъ имѣть возможность дополнять ихъ своими объясненіями. Этимъ путемъ предполагается, между прочимъ, поставить представителей Министерства Финансовъ въ болѣе тѣсное общеніе съ Департаментомъ Государственного Казначейства.

Въ заключеніе, считаю долгомъ засвидѣтельствовать, что представленные въ настоящемъ докладѣ результаты поѣздки достигнуты благодаря полному содѣйствію командированныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Б. Н. Спасовскаго и бухгалтера Московско-Брестской ж. д. Н. Н. Васильева, а также въ высшей степени предупредительному отношенію начальниковъ посѣщенныхъ дорогъ и отдѣльныхъ Службъ, компетентныя и вполне объективныя разъясненія которыхъ значительно облегчили выполнение задачъ командировки. Въ лицѣ же представителей Министерства Финансовъ на всѣхъ четырехъ линіяхъ—А. Х. Мейера, В. Г. Тальберга, Л. Е. Косцялковскаго и Д. В. Галанина оказались опытные и хорошо знающіе дѣло сотрудники, сообщенія и мысли которыхъ при совмѣстномъ съ ними обсужденіи наиболѣе существенныхъ вопросовъ были особенно цѣнны.



Кредиты по Службѣ Пути Управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, дѣйствующіе въ 1909 году, учетъ коихъ производится счетоводствомъ службы.

По сметамъ настоящаго года.

	Рубли.
III Отдѣль сметы	8.510.640
VII „ 2 глава сметы.	750.920
Новыя работы коммерческія	3.430.086
„ „ стратегическія.	218.880
Работы за счетъ сбора въ 1/5 коп.	278.084
Возобновленіе сгорѣвшихъ зданій	192.283
Устройство пакгаузовъ для долгосрочнаго храненія грузовъ	350.000
Итого.	13.730.893

По кредиторскимъ спискамъ:

.	361.430
.	963.284
Итого	1.324.714
Всего	15.055.607

Кромѣ того, производится учетъ расходовъ за счетъ сбора съ владѣльцевъ частныхъ вѣтвей, примыкающихъ къ Юго-Западнымъ дорогамъ, по ремонту этихъ вѣтвей, по постройкѣ новыхъ частныхъ вѣтвей и пр. всего на сумму до 400.000 рублей.



**Оборотъ матеріаловъ по Службѣ Пути Юго-Западныхъ желѣзныхъ
дорогъ.**

Приходъ:

	Въ 1906 г.	Въ 1907 г.
Отъ Матеріальной Службы	7.269.198 р. 97 к.	6.549.497 р. 78 к.
„ другихъ Службъ и раз- ныхъ поступленій	150.864 „ 46 „	130.612 „ 68 „
	<u>7.420.063 р. 43 к.</u>	<u>6.680.110 р. 46 к.</u>

Расходъ:

На работы I, II и III Отдѣловъ	2.997.946 р. 22 к.	3.097.360 р. 60 к.
„ VII Отд., новыя работы, кре- диторы и проч.	2.128.359 „ 48 „	2.096.855 „ 34 „
	<u>5.126.305 р. 70 к.</u>	<u>5.194.215 р. 94 к.</u>
Остатокъ	2.293.757 р. 73 к.	1.485.894 р. 52 к.
	<u>7.420.063 р. 43 к.</u>	<u>6.680.110 р. 46 к.</u>

Г о д ъ 1908.

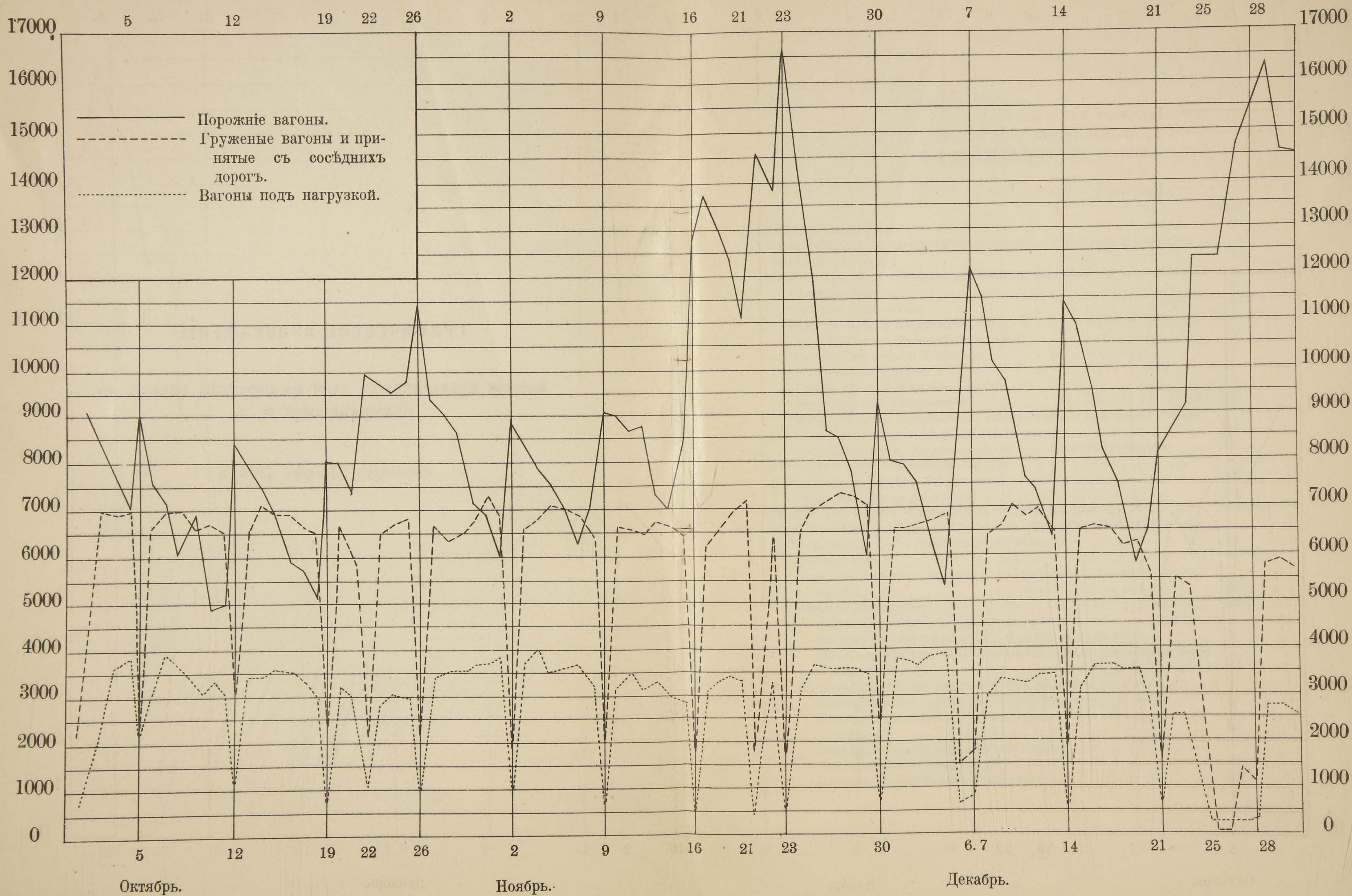
І. Сводный счетъ.

Назначено по смѣтѣ	П р о б ѣ г и.		Вагоно-осе-версты.		Расходы по отдѣлу V-му.			По смѣтѣ на 100 поѣздо-версть 49,49 На 100 поѣздо-версть по дѣйстви-тельному расходу.
	въ годъ.	Парово-зо-вер.	Поѣздо-версть.	пасс. 63.000.000 тов. 349.000.000	} 412.000.000	Назна-чено по смѣтѣ.	въ годъ 3.583.227 р. въ мѣс. 298.602 р.	
		9.520.000	7.240.000	тов. 349.000.000				
	въ мѣсяцъ.	793.333	603.333	пасс. 5.250.000 тов. 29.083.333	} 34.333.333	И з р а с х о д о в а н о.		
С д ѣ л а н о п р о б ѣ г а.					въ мѣсяцъ.	Воз-вратъ.	Всего отъ начала года.	
		Парово-зо-вер.	Поѣздо-версть.	Вагоно-осе-версть.				
				въ мѣсяцъ.	отъ начала года.			
Январь отъ начала года.	767.079	563.032	пасс. 5.835.808 тов. 25.286.782	5.835.808 25.286.782	299.000,01	—	299.000,01	53,108
	767.079	563.032	общ. 31.122.590	31.122.590				
Февраль отъ начала года.	703.442	502.537	пасс. 5.047.755 тов. 22.207.482	10.883.563 47.494.264	303.415,16	—	602.415,17	56,533
	1.470.521	1.065.569	общ. 27.255.237	58.377.827				
Мартъ отъ начала года.	.....	.....	.....	.....
Апрѣль отъ начала года.	.....	.....	.....	.....
Май отъ начала года.	.....	.....	.....	.....
Іюнь отъ начала года.	.....	.....	.....	.....
Іюль отъ начала года.	.....	.....	.....	.....
Августъ отъ начала года.	.....	.....	.....	.....
Сентябрь отъ начала года.	.....	.....	.....	.....
Октябрь отъ начала года.	809.690	603.545	пасс. 5.868.846 тов. 29.658.232	59.148.406 274.399.646	324.369,76	—	2.889.351,68	50,05
	7.731.725	5.772.508	общ. 35.527.078	333.548.052				
Ноябрь отъ начала года.	.....	.....	.....	.....
Декабрь отъ начала года.	.....	.....	.....	.....

ГРАФИЧЕСКОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ

**вліянія праздничныхъ дней на перевозку грузовъ по
Екатерининской ж. д.**

Октябрь—Декабрь 1908 г.



ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Стран.
Задачи командировки	3
Общія свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ, движеніи и результатахъ эксплуатаціи	4
Счетоводство на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ	5
Служба Сборовъ	6
Главная Бухгалтерія	9
Служба Пути и Сооруженій	11
Служба Тяги и Подвижного Состава	13
Служба Движенія и Телеграфа	15
Матеріальная Служба	16
Прочія части Управленія дороги	18
Централизациа счетоводства 11, 13, 14, 16, 18, 21,	28
<i>Необходимость упрощеній въ счетоводствѣ и составленія общихъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ правилъ</i>	21
<i>Сокращеніе срока для расчетовъ между желѣзными дорогами</i>	22
Смѣта расходовъ желѣзныхъ дорогъ	»
Недостатки системы Глушинскаго	23
<i>Необходимость ея упрощенія</i>	24
Проектъ учрежденія Финансоваго Отдѣла на казенныхъ ж. д.	25
Сборы казенныхъ ж. д., передача ихъ по принадлежности и позаимствованія для нуждъ эксплуатаціи	29
Составъ сборовъ	»
Порядокъ передачи ихъ въ Государственный Банкъ и казначейства	30
Расходы изъ сборовъ	34
Расходы за счетъ операціоннаго аванса	»
Расходы за счетъ виновныхъ и за счетъ другихъ ж. д.	»
<i>Желательность отнесенія на смѣтный кредитъ расходовъ за счетъ виновныхъ</i>	35
Позаимствованія изъ выручки и ихъ причины	»
Недостаточность эксплуатаціонныхъ кредитовъ	»
Недостаточность ассигнованій по временнымъ росписаніямъ на январь	38
Платежи за счетъ подъѣздныхъ путей	»
Долгъ Новозыбковскаго пути	39
Платежи за пароходныя предпріятія	40

Перерасходы по эксплуатациі противъ смѣтныхъ назначеній и почему не видны, они по отчетамъ Государственнаго Контроля	41
Размѣры перерасходовъ и позаймствованій изъ сборовъ:	
по Полѣскимъ ж. д.	42
» Юго-Западнымъ » »	44
» Екатерининской » »	45
» Южнымъ » »	46
Способъ ликвидаціи перерасходовъ за прежнее время	47
Мѣры для устраненія перерасходовъ на будущее время	50
Предоставленіе Совѣту Министровъ права открывать дополнителльные кредиты	52
Необходимость для Совѣтовъ Управленій ж. д. наблюдать за производствомъ расходовъ.	61
Екатерининская и Южная ж. д. о причинахъ перерасходовъ.	52
Оборотные капиталы ж. д. и увеличеніе ихъ за счетъ сборовъ	54
Задолженность поставщикамъ	60
Долги казенныхъ и другихъ учрежденій сборамъ	61
Недостатки расчетовъ съ военнымъ и другими вѣдомствами за перевозки	66
Предположенія 100-го Общаго Съѣзда представителей ж. д. объ упрощеніи порядка расчетовъ съ военнымъ и морскимъ вѣдомствами	71
Предположеніе о совершенномъ освобожденіи военного и другихъ вѣдомствъ отъ повѣрки расчетовъ по перевозкамъ	73
Претензіи и судебные иски къ желѣзнымъ дорогамъ, размѣръ расходовъ и количество претензій	76
Скупщики накладныхъ.	87
Причины претензій и исковъ:	
Несовершенства и крайняя сложность тарифовъ. <i>Необходимость упрощенія тарифной системы</i>	89
Неудовлетворительность состава низшихъ агентовъ. <i>Необходимость устройства школъ для подготовки ихъ</i>	93
Продолжительность пребыванія грузовъ въ пути, многократная сортировки и перегрузки сборныхъ грузовъ	»
Отсутствіе складочныхъ помѣщеній и охраны на станціяхъ. <i>Усиленіе охраны на счетъ сокращеній личнаго состава въ другихъ желѣзнодорожныхъ частяхъ</i>	94
Спѣшность работъ по перевозкѣ, нагрузкѣ и разгрузкѣ товаровъ.	»
Сложность накладной и отождествленіе накладной съ дубликатомъ.	95
Многочисленность правилъ, инструкцій, циркуляровъ и рѣшеній Правительствующаго Сената	96
Легкость штрафованія желѣзныхъ дорогъ и большой процентъ, начисляемый на присуждаемыя суммы.	»
Продѣлки претендателей	97
Мѣры къ сокращенію расходовъ по претензіямъ и искамъ, принятыя на Юго-Западныхъ ж. д.	98
<i>Предполагаемыя мѣры для борьбы съ скупщиками накладныхъ</i>	100
Разсчеты между желѣзными дорогами по перевозкамъ	101
Сложность и обременительность расчетовъ	»

	Стран.
Обиліе переписки и желательность сокращенія срока для перерасчетовъ	102
Преміи въ пользу Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ ж. д.	»
Льготные билеты для учащихся и бесплатные билеты	103
<i>Предположеніе объ общей льготѣ для всѣхъ учебныхъ заведеній</i>	105
Наложенные платежи	106
Неудобства закона о взиманіи гербоваго сбора	107
Необходимость пересмотра правилъ о наложенныхъ платежахъ	»
Недостатки Екатерининской ж. д., увеличивающіе расходы по ея эксплуатаціи	108
Вліяніе воскресныхъ и праздничныхъ дней на правильность грузового движенія	112
Вспомогательныя предпріятія казенныхъ ж. д. (ссудныя, складочныя, коммисіонныя и экспедиторскія операціи, таможенныя агентства):	
Екатерининской ж. д.	115
Южныхъ » »	117
Юго-Западныхъ» »	119
Убытки по нѣкоторымъ операціямъ	125
Сложность смѣты и недостатки отчетовъ	127
Выдача ссудъ подъ хлѣбные грузы изъ сборовъ и <i>урегулированіе 1½ милл. р., позаимствованныхъ на этотъ предметъ Управленіемъ Юго-Западныхъ ж. д.</i>	»
Статистика, ея сложность и стоимость обработки	130
<i>Желательность упрощеній и сокращенія печатанія статистическихъ отчетовъ</i>	135
Годовые отчеты по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ	136
Недостатки отчетовъ	137
<i>Необходимость общаго по всему желѣзнодорожному предпріятію казны ежегоднаго отчета Министерства Путей Сообщенія</i>	141
Ревизіонныя замѣчанія Государственнаго Контроля	»
<i>Желательность сокращенія письменныхъ сношеній между желѣзнодорожными Управленіями и учрежденіями Государственнаго Контроля и упрощенія ревизіонной повѣрки</i>	145
Архивы желѣзныхъ дорогъ	146
Обременительность размѣровъ архивныхъ помѣщеній и желательность сокращенія сроковъ храненія желѣзнодорожныхъ документовъ	»
Члены отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	»
Дѣла и вопросы, въ обсужденіи которыхъ принимаютъ участіе представители Министерства Финансовъ	147
Наказъ представителямъ Министерства Финансовъ 23 іюля 1898 г.	149
Недостатки въ направленіи дѣятельности представителей Министерства Финансовъ и желательныя въ этомъ отношеніи <i>улучшенія</i>	152
Отношеніе представителей Министерства Финансовъ къ желѣзнымъ дорогамъ и условія участія ихъ въ Совѣтахъ Управленій желѣзныхъ дорогъ при обсужденіи смѣтъ, текущихъ дѣлъ и возникающихъ вопросовъ	154

	Стран.
Доводы въ пользу сохраненія представителей Министерства Финансовъ въ составѣ Совѣтовъ желѣзнодорожныхъ Управленій	159
Неизбѣжность ограниченія правъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Управленій въ распоряженіи кредитами, въ случаѣ прекращенія участія представителей Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ Управленій	163
Нѣкоторые факты изъ дѣятельности представителей Министерства Финансовъ	167
<i>Необходимость измѣненія наказа 23 іюля 1898 г.</i>	168
Заключеніе и общіе выводы	169
Приложенія	175



Замѣченныя опечатки.

<i>Страница.</i>	<i>Строка.</i>	<i>Напечатано.</i>	<i>Слѣдуетъ читать.</i>
4	12 и 13 снизу	что быть можетъ	что, быть можетъ,
6	12 сверху	31 Декабря 1907 г.	31 Декабря 1907 г.,
13	11 »	не имѣется	не имѣется
14	19 снизу	въ полной мѣрѣ	въ полной мѣрѣ,
23	13 сверху	№№	(№№)
24	10 снизу	послѣднихъ,	послѣднихъ.
36	13 сверху	(по частнымъ дорогамъ)	(по чужимъ дорогамъ)
79	6 снизу	въ такъ называемомъ,	въ такъ называемомъ
98	1 и 2 сверху	и другихъ упущеній, въ сущности не нарушающихъ	и другія упущенія, въ сущности не нарушающія
102	1 »	замѣченнымъ неизбѣжнымъ при такой сложности дѣла	замѣченнымъ, неизбѣж. нымъ при такой сложности дѣла,
108	6 снизу	ограничены	ограниченны
109	15 »	время, чтобы вытщитъ	время на то, чтобы вытщитъ
112	14 сверху	но Екатерининской	на Екатерининской
122	16 »	явился обратный грузъ,	явился новый обратный грузъ,
125	14 снизу	и прибыль и убытки	и прибыль, и убытки
136	7 сверху	на части	на части,
154	22 снизу	и на инициативахъ	и на инициативѣ
»	14 »	всѣ хорошія	всѣ хорошія,
156	7 »	постепеннаго	постепеннаго,



STANDARD AND
22

Q

V

148

38
A