



Обзор мероприятий по обмену товарными вагонами в России (публикация 1892 года), часть 1

АННОТАЦИЯ

Пресс-архив

Данный материал открывает публикацию в ряде номеров достаточно подробного материала А. Павловского, печатавшегося в нескольких выпусках журнала «Железнодорожное дело» в 1892 году.

Спустя более 130 лет тема использования парка грузовых вагонов, принадлежащего различным, говоря современным языком, операторам, остается актуальной.

Представляет интерес сам факт обращения к этому вопросу уже через несколько лет после того, как российские

железные дороги совсем недавно преодолели первый юбилейный полувековой рубеж.

Какие-то предложения за это время безусловно устарели и могут показаться слишком упрощенными, но в каких-то подходах до сих пор сохраняется рациональное зерно, по крайней мере, в постановке вопросов.

В тексте максимально сохранены оригинальная пунктуация, лексика и сокращения, принятые в то время.

Ключевые слова: железные дороги, история науки и техники, грузовые вагоны, обмен вагонами.

ОБЗОР МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОБМЕНУ ТОВАРНЫМИ ВАГОНАМИ В РОССИИ

I.

Правительственные постановления и опубликованные в печати мнения по обмену вагонами

1-го июля 1889 года, по требованию Министерства путей сообщения, установлено взаимное пользование и обмен вагонами на всей сети русских железных дорог, связанных одинаковой колеёй. Для этой цели издано Общее соглашение между русскими железными дорогами и инструкция технического осмотра, заменившая прежние конвенции и инструкции каждой из трех железнодорожных групп отдельно.

Съезды по группам в деле бесперегрузочного сообщения заменены Общим съездом представителей русских железных дорог. Таким образом три отдельные конторы групп, изображавшие три дополнительных органа Министерства путей сооб-

щения, заменены одним органом, который, ранее или позже, из внешнего сделается внутренним и обогатит Министерство новым отделением. Издаваемые Постоянной комиссией Общего съезда, на основании § 17 Общего соглашения, «дополнительные указания» и «разъяснения», являясь периодическим изданием, выражают собою бывшую переписку трех групп.

Заведены центральные склады запасных частей и этим значительно упрощен обмен запасными частями.

Введена общая нумерация вагонов всей сети русских железных дорог. Вследствие введения общего бесперегрузочного сообщения, – издан, по постановлению XXIX Общего съезда, «Альбом запасных частей товарных вагонов русских железных дорог», который облегчает дело обмена и вместе с тем служит материалом для выработки общего типа товарного вагона.

Благодарности: редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

Для цитирования: Павловский А. Обзор мероприятий по обмену товарными вагонами в России (публикация 1892 года), часть 1 // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 5 (114). С. 96–120. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-5-12>.

Полный текст архивной статьи в переводе на английский язык публикуется во второй части данного выпуска.
English translation of the full text of the archived article is published in the second part of the issue.

Новые порядки, призванные к жизни этими нововведениями, сказались, между прочим, в том, что должно составлять первую заботу вагонного хозяйства и к чему ведет взаимный обмен, – в улучшении качества вагонов. В подтверждение этого можно указать на изъятие из прямого сообщения вагонов Курско-Харьково-Азовской железной дороги с осями, у которых шейки тоньше 80 мм.¹, и общее улучшение состояния вагонов III группы. Не подлежит сомнению, что взаимный обмен и пользование вагонами заставит каждую дорогу заботиться как об улучшении качества материала, из которого изготавливаются заказываемые дорогами части подвижного состава, так и о принятии к руководству известных минимальных предельных размеров, выработанных теорией и практикой.

Означенному правительственному распоряжению несколько предшествовала по времени изданная нами брошюра под заглавием «Вагонный вопрос в России», в которой мы поставили себе задачей выяснить ненормальное положение существовавших условий технической стороны взаимного обмена вагонами и происходящий от этого для железнодорожного хозяйства вред в административном, техническом и финансовом отношениях. Почерпнутое нами из практики наблюдения мы формулировали следующим образом:

«осмотр вагонов производится у нас не потому, что вагон сделал известный пробег, или что в нем замечены недостатки, но потому только, что меняет хозяина. Осмотр и ремонт вагонов сделались товаром и подвергаются всем законам и недостаткам свободной конкуренции. Коммерческое начало, которое лежит в основании процесса обмена вагонами, повлекло за собою злоупотребления в техническом осмотре. В общем происходит напрасная трата рабочей силы и материала, вследствие которой, по беглому расчету, около 2 миллионов рублей пропадает на непроизводительные расходы».

К этому обзору положения вагонного хозяйства мы присоединили рассуждение

¹ Сколько известно, эти вагоны были изъяты из прямого сообщения раньше введения новых порядков, обозначаемых здесь автором. Прим. ред. [«Железнодорожного дела»].



о пользе выкупа всего товарного вагонного парка казною, – но мы должны признать, что это рассуждение не было единственным естественным и необходимым выводом из обзора положения дела. На это даже нельзя смотреть, как на один из возможных допускаемых способов исхода, так как ему не доставало необходимой полноты, что, впрочем, и оговорено в нашей брошюре, в тех строках, где сказано «наш труд так и считаем идеей, но не проектом» (стр. 31).

Брошюра вызвала несколько критических отзывов, из которых самыми серьезными мы считаем статью в «Инженере» (Киевском)² за подписью А. Б. и передовую статью в № 4.939 (от 27-го ноября 1889 года) газеты «Новое Время» неизвестного нам автора. Характерно то обстоятельство, что обе статьи, признавая одинаково верным изложение и освещение технической стороны вагонного дела, совершенно расходятся во мнениях относительно способа устранения существующих недостатков посредством выкупа вагонов казною. Остановимся на этих статьях, имеющих за собою авторитет – первая – выдающегося железнодорожного деятеля, вторая же самой распространенной русской газеты.

Г-н А. Б. признает «наивным» предложение выкупа вагонов в казну, и брошюра

² Январь 1890 г.



наша в этом отношении сослужила ему службу клинического демонстративного случая, – так как в передовой статье того же № 1-го «Инженера», которая несомненно принадлежит перу того же автора, – он делает общие замечания на счет невыгодности казенной эксплуатации и правильственной централизации в железнодорожном деле, а затем в отделе Библиографии те же самые замечания отнесены к идее выкупа вагонов. Автор этих двух статей «Инженера» является таким образом принципиальным противником казенного железнодорожного хозяйства, и с этой точки зрения он взглянул на частный случай, о котором нами говорилось в брошюре. Никаких специальных возражений в его короткой заметке нет; об этом приходится сожалеть, так как возражения выдающегося, опытного инженера и администратора были бы весьма полезны.

Однако выраженное г. А. Б. мнение навряд ли есть мнение большинства специалистов-практиков. Практика уже выработала некоторое понятие о выгодности постройки железных дорог казною, и если она не дала еще решающих указаний о выгодности казенного управления, хотя дороги, перешедшие в течение истекшего десятилетия в казну, поправили свои дела, то надо заметить, что казенное управление железными дорогами в России развилось только в последние 10 лет.

Самым блестящим сводом доводов в пользу казенного управления следует считать тот, который фигурировал в речах и проектах князя Бисмарка, когда он защищал в рейхсрате в 1878 году выкуп четырех больших германских дорог, но мы не станем касаться этого и ограничимся только рассмотрением вопроса о вагонном парке, относительно которого автор статьи в «Инженере» говорит следующее:

Можно оспаривать цифры автора, но общая картина положения дела обрисована автором достаточно верно и она приводит его к мысли также вполне верной – к необходимости объединения вагонного парка, или, как мы бы позволили себе выразиться, к необходимости обезличения товарных вагонов русской сети. Прибавим к этому от себя, что невольно напрашивается и другое решение, это уменьшение числа передаточных пунктов слиянием малых дорог в круп-

ные общества, владеющие несколькими тысячами верст.

Тут автор ссылается на примеры крупных обществ Англии, Франции, Италии, Северной Америки и Общества Юго-западных дорог в России, – а затем находит, что «обезличение вагонов может оказаться особенно полезным при развитии русской сети в Сибири. Нельзя же, в самом деле, долго мириться, – говорит автор, – с нынешним положением вагонного дела, при котором приходится, например, бесполезно перегонять из Одессы в Уфу, (а в недалеком, надеемся, будущем и в Иркутск) колесную пару или вагон, только для того, чтобы в колесной паре переменить бандаж, а в вагоне произвести срочный осмотр ценою в 20 руб. сер. Очевидно, пора подумать о введении однообразных типов вагонных запасных частей и об обезличении вагонов».

К этому отзыву, характеризующему вполне положение вагонного дела, нам придется еще вернуться; тут только скажем, что выражение обезличить замечательно метко обобщает задачу.

Заметим кстати, что автор своим требованием введения однообразных типов запасных частей и объединения мелких дорог в крупные общества вносит нечто положительное в решение предложенного в нашей брошюре вопроса, не ограничиваясь только критикой её.

Автор статьи в «Новом Времени» совершенно иначе смотрит на казенный вагонный парк; из его статьи выходит, что я отнесся к идее казенного вагонного парка, не только не наивно, но наоборот слишком конфузливо.

Оставляя в стороне, – говорит критик в «Новом Времени», – вопрос, какими средствами, казне удобнее всего завладеть вагонным парком, саму мысль о разделении железнодорожного хозяйства на две части, друг от друга мало или вовсе независимые, следует признать интересной и на практике действительно обещающей много выгод. При таком разделении путь и паровая сила будут принадлежать одним, а экипажи для езды по этому пути другим лицам, путем и паровозами будут по старому заведовать инженеры, напротив движением вагонов, их распределением в известных районах, в зависимости от потребностей торговли,

войсковой мобилизации или иных общих соображений – хотя бы Министерство финансов, если мы еще не скоро дождемся Министерства промышленности и торговли, которому всего бы сподручнее и лучше было выдать грузовую эксплуатацию железных дорог. О самих выгодах эксплуатации всего вагонного парка в интересах потребностей данной минуты и говорить нечего, так как эти выгоды очевидны и, конечно, с переходом вагонов всех дорог в собственность казны – многие трудно решаемые ныне промышленные вопросы, вроде нефтяного, каменноугольного, хлебного экспорта и т. п., найдут тогда свое простейшее разрешение. Мало того, размысль о совершенной раздельности хозяйств железнодорожного и вагонного проникнет в общее сознание, ныне затемненное тесною связью каждой дороги со своим подвижным составом, дальнейшая постройка сети наших железных дорог может быть сделана вне соображений о подвижном составе, а с другой стороны, нужно ожидать, что специализация вагонов для наивыгоднейшей перевозки, именно данного ряда товаров – каменного угля, зерна, масла, живой рыбы и т. п. – получит значительно больше развития, чем ныне, когда частным лицам приходится входить всякий раз в особые соглашения с хозяевами дорог, по которым им нужно возить свои специальные вагоны.

Раз же железные дороги будут получать плату за пробег с пудо-версты по своим рельсам и со своими паровозами, никому не нужно будет никаких соглашений, и каждый может ездить с таким вагоном, какой удобен и выгоден для данного товара.

Так как назначение железных дорог упрощать и усиливать передвижение всяких ценных грузов путем непрерывности их движения, то идея независимого вагонного парка должна была явиться сама собою. Это мы и видим теперь в той пестрой путанице вагонов, которым слишком часто приходится делать десятки верст по чужим рельсам на одну версту пробега по своим. И наши, мало подвижные, железнодорожные хозяева, уже знакомы с операциями займа, найма и срочной аренды вагонов из запаса казны, или друг у друга. Только в этих случаях являющаяся между дорогами конкуренция (а зачастую злая), вместо того, чтобы облег-

чать и ускорять движение товаров, изнутри страны к порту – мешает ему и причиняет убытки, как дороге-перевозчице, так и товароотправителям. При общем вагонном парке (и особенно казенном) всего этого не будет. Наконец вредная игра в тарифы, с рефакциями явными и тайными в пользу тех или других отправителей, также не будет иметь места³. Дорога просто должна будет взимать прогоны за быструю, скорую, среднюю и малую езду, – вся же остальная тарифная разница в цене перевозки товаров должна быть сосредоточена в вагонном хозяйстве. Здесь цены за наем вагона могут меняться в весьма широких пределах, с одной задачей, чтобы общий баланс вагонной операции, погашая капитал, приносил соответственные проценты и оплачивал все расходы по содержанию парка и его эксплуатации.

Таким образом, идея общего вагонного парка, действительно естественная для данных условий, – прекрасная идея. Вопрос вагонный, поэтому, главным образом, лежит не здесь, не в этой идее, выгоды которой всем понятны, а в тех способах, какими ее в самом деле можно осуществить. И с этой стороны едва ли нужно немедленное завладение казною всем парком железных дорог. Реформу можно сделать постепенно, мало по малу заменяя подвижной состав железных дорог вагонами, представляющими казенную собственность, начиная именно с таких дорог, где всего более чувствуется возможность возникновения товарных залежей. К этому делу вообще можно применить тот же способ, с помощью которого из больших городов вытесняются деревянные частные постройки. Сначала их запрещают строить на известных улицах, а затем не позволяют и чинить, построенные ранее, на улицах соседних с первыми, и этим методом все более и более отдаляют деревянные дома от центральных частей городов к их окраинам. К решению вагонного вопроса без средств героических и экономических насилий – можно было бы применить тот же самый постепенный и верный метод. Новые вагоны строить, только за счет казны, а старым предоставить право на естественное изна-

³ Этот вопрос устранен мероприятиями железнодорожного Департамента Министерства финансов, учрежденного в 1890 году; критика в «Нов-Вр.» напечатана раньше.



шивание и постепенное уничтожение временем.

Вышеприведенные строки я повторил дословно, так как они отчасти развивают идею, выдвинутую мною в брошюре моей «Вагонный вопрос в России». Не ограничиваясь рецензией, автор, как видно из предыдущей выдержки, высказал свой взгляд вполне сочувственный идее. Рядом с сочувствием, видна осторожность автора статьи, сказывающаяся самым явным образом в тех строках, в которых он не находит нужным прибегать к героическим средствам, а предлагает переход постепенный, медленный. Нельзя не согласиться с этим взглядом автора, несмотря на то, что он не указывает даже ближайших и крупнейших затруднений, которые можно предвидеть, в случае употребления героического средства, каким следует считать выкуп всего наличного вагонного парка казною. Заметим, поэтому, что при теперешних концессионных порядках, санкционирующих полное право собственности частных железнодорожных обществ на вагоны, отчуждение в казну подвижного состава, могло бы повлиять, если не прямо, то косвенно на курс акций и породить претензии и пререкания между обществами и казною, — одним словом, отозваться окончательно на доходности гарантированных правительством дорог, к невыгоде государственного казначейства.

В настоящее время, вагоны, отпускаемые на частные дороги из правительственного запаса, причисляются, в случае надобности, к инвентарю занявшей дороги и затем часто переходят в собственность последней. С переменой общей системы о таком разграничении собственности казны и частного общества в конце концов не было бы речи, а на вновь построенных дорогах, если бы они были построены обществами, не существующими теперь, сразу же не было бы разграничения. Приходилось бы, однако, иметь дело с несколькими категориями, а именно: 1) казенными вагонами на казенных дорогах, 2) казенными вагонами на частных дорогах, 3) казенными и частными вагонами на частных дорогах, 4) частными только вагонами на частных дорогах.

Летом 1890 года в газетах проскользнул слух, что в Министерстве путей сообщения

составлена комиссия для выработки проекта устройства общего вагонного парка, как следует полагать, для казенных железных дорог, что, в виду отсутствия принципиальных преград осуществление этой мысли, по нашему, вполне возможно.

С этой газетной вестью следует сопоставить попытки частных лиц образовать частное общество для составления вагонного парка и отдачи вагонов в наймы дорогам, по их нуждам. Насколько эта идея (которая, как нам приходилось слышать, рекомендуется опытными железнодорожными деятелями и посторонними промышленными предпринимателями) выгодна, с точки зрения частной предприимчивости, это другой вопрос, и для выяснения его следует обратиться к примеру Североамериканского *Car Builders Association*, о котором речь впереди, но, с точки зрения общегосударственной, навряд ли такое частное предприятие желательно. Допустив даже, что оно, ради собственной выгоды, будет в состоянии своевременно и быстро удовлетворять спрос в районе своего действия, — спрашивается, не будет ли оно новым лишним, частным железнодорожным обществом, которое придется обуздывать, как и существующие уже. Нам кажется, что если уж прибегать к общему парку, то следует признать рациональным только казенный.

Того же затронутого нами вопроса касается г. Георгиевский в февральской книжке «Инженера» 1891 года.

Г. Георгиевский не соглашается с целесообразностью предложенного нами казенного вагонного парка, ремонтируемого за счет казны частными обществами. По его мнению, «обезличение, при сохранении во всем остальном существующего порядка, приведет в самое непродолжительное время русский вагонный парк в полную негодность. Во избежание этого он предлагает: преследуя ту же цель, какую имеет и обезличение, т.е. упрощение оборота вагонов, оставить вагоны в собственности частных обществ, предоставить право как угодно и кому угодно ремонтировать вагоны, производить срочные осмотры за счет той дороги, которой принадлежит вагон, исключая повреждения при происшествиях, по таксе, выработанной съездами для каждой местности; все же произведенные

работы вносить в особую книжечку, неразлучно сопровождающую вагон, т.е. вагонный паспорт».

Аргументы, приводимые г. Георгиевским против казенного парка, сводятся к следующему.

Во-первых, отсутствие соревнования в ремонте вагонов, раз они отчуждены в казну; во-вторых, невозможность производить обмен поштучно, в виду разной ценности вагонов; например, плохого деревянного и хорошего железного. По словам автора, теперь происходит «вылавливание» хороших вагонов, а когда вагоны будут обезличены, то никому не будет дела капитально ремонтировать вагон для того, чтобы выгодами от его хорошего состояния воспользовался кто-нибудь другой.

Переходя затем к защите паспортов, автор самыми мрачными красками рисует систему теперешнего капитального ремонта, заявляет, что вагоны, выпускаемые теперь из капитального ремонта в мастерских, в тот же самый день оказываются с недостатками и подаются в ближайшее депо для мелкого ремонта. Это происходит от незнания больных мест вагона, почему случается, что аппаратный крюк ломает два буферных бруса один вслед за другим, так как спиральные пружины в буферных пружинах бездействовали и бездействуют. Все это с введением паспортов должно исчезнуть.

При разборе вышеприведенных мнений, прежде всего невольно навязывается сопоставление двух мест статьи г. Георгиевского, а именно то место, где он говорит о «вылавливании» вагонов, не смотря на разумную артельную систему премирования ремонта, с тем местом, где он изображает приемы никуда негодного ремонта вагона в главных мастерских. Отсюда читатель получает такое впечатление, что там, где судьба поместила на службу г. Георгиевского, вся доблесть вагонного мастера и осмотрщиков заключается в «вылавливании», а рядом с этим – в злоупотреблении ремонтом. Одно с другим вяжется вполне, но это есть явление местное и уже ни в каком случае нельзя смотреть сквозь призму этих явлений на вопрос о казенном парке. Ведь, премирование ремонта вагонов введено на одной или двух русских дорогах, следовательно, плохой, но дешевый ремонт, рядом с вылавливанием хороших вагонов,

может быть достоянием одного или двух депо, но не всей русской сети. А раз он сделается достоянием всей русской сети, то вылавливание не будет уже зло, а только – плохой ремонт, если он в самом деле будет плохой.

Мы положительно затрудняемся допустить, чтобы где-либо мог повториться случай, упоминаемый ради примера автором; нельзя допустить, чтобы при перемене буферного бруса никому не пришлось в голову посмотреть спиральные пружины. При каждом приеме вагонов на передаточных пунктах, осмотрщики пробуют каждую буферную тарелку и если стержень входит в стакан более чем на 2 дюйма, без сопротивления пружины, то буфера считаются не действующими. Если возможно, что буфера не действовали до того, что крюком сломало один брус, а после постановки нового бруса и его сломало тем же крюком, то это именно называется «незнанием больных мест вагона и его личных и типовых недостатков». Паспорта, следовательно, этому горю не помогут.

После этого освещения, с точки зрения предполагаемых условий времени и места, в каких находился г. Георгиевский, когда писал свою статью, мы позволили себе возразить по существу:

Разве дороги лучше будут чинить вагон каждой из прочих дорог, чем вагон казенный? Ведь паспорт не изменяет того факта, что вагон не мне принадлежит, а кому-то другому. Если, по мнению автора, ни у кого не может явиться серьезного желания капитально ремонтировать казенный вагон, то откуда явится такое желание по отношению к любой чужой части дороги, коль скоро и в том, и в другом случае одинаково кто-нибудь другой воспользуется выгодами от его хорошего состояния? Почему же вагон казенный лишь потому, что он казенный, «обезличенный», а если он принадлежит дороге X.Y.Z., то он не «обезличен». По нашему, не в том дело, кто состоит владельцем вагона, а в том, кто юридический ответчик за его состояние и за его ремонт. Исходя из этого положения и признавая что ремонт вагона может оказаться самым больным местом казенного вагонного парка, паспорта, по нашему не только не представляют нового выхода из того затруднения, которое нам рисуется в виду казенного



парка и против которого выступает г. Георгиевский а, напротив, предложение г. Георгиевского есть полезная деталь в разработке проекта, именно только казенного парка. Паспорта при казенном парке именно и могут сослужить хорошую службу, а теперь они совершенно бесполезны.

Далее, сам автор себе противоречит, рисуя столь мрачными красками капитальный ремонт в главных мастерских. В самом деле, хуже того, что он пишет, если это верно, быть не может. В брошюре «Вагонный вопрос» нам пришлось доказывать, что теперешний ремонт сделался предметом торговли или спекуляции и не представляет средства содержать хорошо подвижной состав. О случаях плохого ремонта нам не приходилось говорить и он, по нашему, не составляет теперь общего большого места, как это рисует г. Георгиевский. Напротив, он часто бывает излишен. Вопрос именно — не будет ли полезнее в этом смысле введение казенного парка. Теперь и есть охота напрасно ремонтировать вагон, ибо он свой, а многим желательно щегольнуть. Безопасность движения и безопасность товара от порчи не требуют многого того, что теперь делается. Теперь много денег тратится на показ, а тогда, если и не будет сделано хорошо, что и теперь, по словам г. Георгиевского, практикуется, зато деньги не будут потрачены. Публика не пострадает, а железнодорожное хозяйство выиграет. Вагон, может быть, скорее придет в ветхость, но содержание его обойдется дешевле. В наше время интересно, чтобы вагоны всех групп уравнились по своему качеству, — это почти достигнуто и вагон все более и более делается общим достоянием. Может быть, более дешевое содержание вагонов (за исключением условий безопасности для движения и товара) составило бы, наряду с ускорением оборота вагона, именно заслугу казенного парка и способствовало бы увеличению доходности наших дорог. Это само собою напрашивается на ум, когда сравниваешь цифру доходности наших и иностранных дорог, а рядом с этим считаешь общий вид товарных вагонов русских с немецкими, а главное французскими, — наши гораздо красивее и лучше содержимы.

Затем, переходя к частностям, заметим, что г. Георгиевский, возражая против обмена вагонами по стоимости (да её никто и не

предлагал), говорит, что для этого нужно не менее теперешнего числа агентов по передаче. Между тем он упустил из виду, что паспорта, при теперешнем порядке, когда вагоны составляют собственность каждой дороги, ведут тоже к усложнению канцелярской процедуры. Ведь, нужно же записать где-либо, кроме паспорта, то, что в нем написано, иначе, в случае потери паспорта, вагон не знает «ни отца, ни матери». Затем, проверить состояние вагона, раз он моя собственность, должен я сам, хотя бы срочный конвенционный ремонт делался за три тысячи верст от меня. Казне гораздо менее пришлось бы терять времени и денег на ведение паспортов и контроль ремонта и вообще состояние вагона, чем теперь частным обществам, потому что вагон казенный везде дома, а для частных сущность дела остается при паспортах та же: с паспортом или без паспорта, но вагон меняет хозяина. Частным обществам еще хуже, потому что нужно ревизовать на передаче вагон и вдобавок еще и паспорт. Задача нашего времени сводится именно к тому, чтобы вместо 50 хозяев на вагоны был один.

Мы также не можем согласиться со сделанным г. Георгиевским вскользь указанием, что ремонт и конвенционный осмотр могут быть делаемы кем угодно за счет дороги-собственницы, за исключением повреждений, происходящих при несчастных случаях, когда ремонт должен делаться за счет дороги-пользовательницы. Это доказывает, что автор незнаком с результатами деятельности более старых и опытных дорог, стремящихся к упрощению. Мы до сих пор подражали в этом отношении германским, но французские дороги, уже слишком десять лет, возвращают на дорогу собственнику вагон, потерпевший аварию, в каком бы виде он ни находился; причем считается, что ни одна дорога в долгу перед другой не останется, несмотря на то, что за такой вагон не платит. И оны правы, — нигде, несчастные случаи не могут быть достоянием одной только дороги.

В результате следует прийти к заключению, — и мы в нем убеждены, — что вагонные паспорта, совершенно не годны как средство удешевить и улучшить ремонт, а равно как средство ускорить и упростить оборот вагонов при частном владении вагонами. Они же могут иметь смысл только в случае

перехода всего вагонного парка в собственность казны и таким образом лишь дополняют собою идею о казенном парке.

Сопоставляя мнения специалиста «Нового Времени» (таковым автора ст. в № 4939 следует считать бесспорно), открыто защищающего казенный вагонный парк, с мнениями гг. А. Б. и Георгиевского, которые, каждый по своей причине, высказываются против казенных вагонов, — очень кстати напомнить, что идея общего вагонного парка была уже в ходу десять лет тому назад, в 1879 году.

Еще тогда завязалась полемика между инженером Демчинским и Э. Д. Злотническим, сущность которой сводится к следующему.

Г. Демчинский⁴ указывает, что бесполезный пробег вагонов достигает 40 % общего пробега вагонов, что можно на 20 % ускорить оборот вагонов, и, сократив на 20 % время доставки груза, достигнуть громадной государственной пользы от ускорения на 20 % оборота капиталов; он указывает даже место для устройства центральных мастерских. Но, вместе с тем, г. Демчинский указывает на невозможность передавать вагоны на дороги, не участвующие в общем парке, а, главное, предупреждает, что нельзя допускать ремонта за счет общей кассы, так как дороги будут предъявлять баснословные счета. Г. Демчинский говорит, что имеет документ, доказывавший, будто бы стоимость одной платформы, по счетам ремонтировавшей дороги, составила 6.000 р.

Г. Злотнический⁵, сочувствуя идее общего вагонного парка, сомневается однако в том, что общий вагонный парк может оказать влияние на ускорение оборота вагонов: он справедливо (при тогдашних обстоятельствах) замечает: «исследовано ли влияние парка на ускорение оборота вагонов». Дабы доказать, что его противник не прав, полагая возможным ускорить оборот на 20 %, он говорит: время, потребное на перемещение груза, составляется из следующих слагаемых:

- 1) на грузки, выгрузки и перегрузки,
- 2) пробега и абсолютно необходимых остановок и

⁴ Ж. М. п. с., ноябрь 1879 г.

⁵ Ж. М. п. с., Январь 1880 г.

- 3) передачи с одной дороги на другую.

Из всех слагаемых, только перегрузка и передача могут быть источником сокращения времени оборота, но, перегрузка на передаточных станциях уничтожается, независимо от вагонного парка, соглашения о бесперегрузочном следовании вагонов (которое тогда уже начало осуществляться). Передача на дорогах большого протяжения составит всего 20 % времени передвижения груза. Следовательно, на 20 % нельзя уменьшить времени оборота, иначе технический осмотр пришлось бы уничтожить. Отсюда, ясно, — по мнению г. Злотнического, — что время общего перемещения груза вовсе не зависит от вагонного парка.

Добавим к этому, что г. Злотнический тут же говорит:

«если предположить, что технический осмотр вагонов отменен не будет, то и на эту процедуру на дорогах II группы полагается всего 3 часа времени».

Это замечание характерно, ибо позволяет думать, что г. Злотнический надеялся когда-либо дожидаться отмены технического осмотра. Несмотря на все это, г. Злотнический находил, что:

«польза от вагонного парка ожидается и может состоять главным образом, в возможности более широкого развития прямого сообщения, в уменьшении бесполезного пробега, происходящего от высылки вагонов на дорогу-собственницу, и, наконец, в устранении некоторых неудобств, вызываемых обменом запасными частями».

Последние неудобства в настоящее время значительно уменьшены устройством центральных складов.

Окончательно гг. Демчинский и Злотнический признают идею общего вагонного парка целесообразной. Но это писалось лет 12 тому назад, когда вагонное хозяйство далеко не представлялось в таком обобщенном, упрощенном и согласованном виде, как теперь, после приведения его во многом к одному знаменателю.

В настоящее же время общий казенный вагонный парк рисуется нашему уму, как лекарство на две болезни или как средство достижения двух благ:

- 1) Ускорения оборота вагонов и возможности сосредоточения оных (насколько позволяет пропускная способность дорог)



там, где они нужны, во избежание залежей. Этим уменьшилось бы потребное их количество, и прямое сообщение выиграло бы в скорости, дешевизне и простоте действий.

2) Дешевизны эксплуатации подвижного состава и устранения источника технических, а главное финансовых потерь и злоупотреблений, которые составляют «передачи». Этим не предпрешается вопрос, был ли бы подвижной состав в более исправном виде, но, несомненно, ремонт его обошелся бы сравнительно дешевле, чем обходится теперь, потому что была бы устранена посылка вагонов на дорогу-собственницу и пересылка запасных частей, был бы сокращен персонал передач и устранен весь напрасный ремонт, делаемый теперь вследствие перемены хозяина вагона.

Обе эти задачи в мирное время вмещают в себя третью, а в военное — они поглощаются третьей задачей, а именно, иметь в распоряжении казны вагонный парк, на случай мобилизации, которая, в данный момент, решает успех войны, на что 12 лет тому назад обращалось гораздо меньше внимания, чем теперь.

В то время говорилось больше о первой из этих задач, т.е. об ускорении оборота вагонов, несмотря на то, что 1879 год следовал сейчас за военным временем, когда наши товарные вагоны делали пробег по 18.719 верст (1877 год) и опередили тогдашний вагонный пробег германских, австрийских и французских железных дорог. Об устранении недостатков передачи тогда почти не было речи⁶.

Упомянутое г. Злотницким о соглашении и о бесперегрузочном следовании вагонов составляет только ничтожную часть того, что сделано Общим Соглашением 1-го июля 1889 года и последовавшими объединительными мерами в вагонном деле. От тогдашней посылки порож-

них вагонов на дорогу-собственницу осталась только посылка вагонов для конвенционного двухгодичного осмотра, что, принимая средний пробег на дорогу-собственницу даже 1.000 верст, составит на вагон в год только 500 верст лишнего пробега, стоимостью около 20-ти рублей. Кроме того, остался обмен запасными частями, но значительно упрощенный, хотя число типов запасных частей и теперь достигает 700 номеров. В общем, условия, в которых работают теперь русские товарные вагоны, несравненно лучше, по части ускорения оборота, чем тогда были, и теперь вопрос об ускорении оборота, в тогдашнем смысле, можно считать, пожалуй, исчерпанным. Но все-таки и теперь поражает, что после того, когда такой опытный железнодорожный деятель, как г. Злотницкий, считал технический осмотр, пожалуй, устранимым, этот осмотр разросся до чудовищных размеров и составил вопрос, который, по внутреннему своему содержанию, заслонил в бесперегрузочном сообщении другие вопросы. Тогда были злоупотребления, была грубость, но не было возведенной в закон мелочности и не было того талмуда с комментариями, который составляли в течение последовавшего десятилетия, конвенции и частные соглашения. Теперешнее же соглашение с дополнительными к нему инструкциями, разъяснениями, актами, телеграммами и отдельными письменными отношениями, — представляют тоже сложную машину, хотя уже далеко проще, чем до 1889 года.

Спустя почти десять лет после полемики господ Демчинского и Злотницкого, в том же журнале Министерства путей сообщения⁷ появляется статья — Н. К. Антошина под заглавием «Сравнение положений о взаимном пользовании вагонами на швейцарских железных дорогах с практикуемым на наших дорогах».

Автор знакомит нас со швейцарской системой взаимной помощи вагонами и с системой нескольких распределительных бюро с одним центральным. Польза взаимопомощи сводится к возможно большей утилизации товарных вагонов. В соглашение вошло (ко времени, описываемому автором, 1-го апреля 1887 года) семь швей-

⁶ До чего доходило тогда самоуправство и барышничество между второстепенными служащими в этой отрасли железнодорожного дела достаточно вспомнить такой факт: в Витебске начальник депо Орловско-Витебской жел. дор. принимал вагоны с недостатками, препятствующими движению, но заставлял своего соседа, с Динабург-Витебской жел. дор., платить за смену оси 4 руб., за сгоревшую буксу тоже 4 руб. Таким образом за один год Динабург-Витебская жел. дор. приплатила Орловско-Витебской жел. дор. слишком 36.000 р.с. Подобные факты вызвали в конвенции правило, что за недостатки, не перечисленные в конвенции, плата не полагается.

⁷ № 10 за 1888 год.

царских дорог; каждая дорога, вошедшая в соглашение, заявляет, для взаимного пользования только такую часть вагонов, которую ей или выгодно, или необходимо заявить для перевозки грузов внешнего сообщения. Таким путем каждая дорога может регулировать свое участие в содержании распределительных бюро, в помощи вагонами другим дорогам, а в некоторой степени, даже в расходах по уплате за провоз чужих вагонов по своей дороге и по содержанию вагонов. Дорога, в поездах которой находится вагон союзных дорог уплачивает дороге-собственнице по 1-му сантиметру с осе-километра

С введением на наших дорогах швейцарской системы, говорит г. Антошин, – придется или все товарные вагоны передать для взаимного пользования, и распределение вагонов даже для грузов внутреннего сообщения, поручить распределительному бюро, или допустить некоторую двойственность, оставить за управлением дороги распределение вагонов для грузов внутреннего сообщения и сообразно тому назначить особый вагонный парк; для прочих же грузов дело передать в руки распределительного бюро.

Тут сказывается идея общего безличного вагонного парка, но в частичной, самой первобытной форме.

Если взглянуть на предлагаемую г. Антошиным систему с некоторого расстояния, то прежде всего становится ясным, что вся эта система имеет слишком местный характер и навряд ли достойна подражания. Семь швейцарских дорог, которых протяжение навряд ли составляет длину одной Либаво-Роменской ж.д., по чисто местным условиям, в которых главную роль играет их топография (а именно их ветвистость), заключают условие, которое для них, может быть, и полезно. Но совсем другое будет, если наши дороги, сравнительно очень длинные, редко пересекающиеся, последуют примеру этой маленькой сети, да еще с рекомендуемой автором двойственностью системы. Кроме путаницы, навряд ли выйдет что-либо. У нас эта система может сослужить службу, как назидание контролерам движения каждой большой дороги, давая им к руководству некоторые хорошие принципы. Они же, наши контролеры движения или начальники отделений, играют

роль этих распределительных бюро, но одной и той же дороги. Распространите эту систему на несколько дорог, то, при сказанной двойственности (а только двойственность возможна), она приведет к невообразимой путанице. В частности, система эта содержит принцип в России непозволительный, именно тот, что порожние вагоны обязательно следует, в короткий срок, возвращать на дорогу-собственницу и грузить по направлению к дороге-собственнице. Н. К. Антошин считает эту меру достоинством швейцарской системы как будто рекомендует подражать ей, потому что, по его мнению: «ни конвенция, ни внутреннее устройство дорог решительно ничего не сделали для облегчения возврата вагонов на дороги-собственницы, а, между тем, на каждом съезде раздаются сетования со всех сторон, что мы не видим своих вагонов, что мы вовсе ими не работаем».

Возврат на дорогу-собственницу есть необходимое зло этой системы; с нею ли или без неё, наши сетования совсем не основательны, и пока они существуют, нельзя рассчитывать на перемену к лучшему. Время берет свое и с каждым днем яснее становится, что работать своим только вагоном есть анахронизм.

Эта система имеет зато в деталях своих капитальные достоинства, которым можно подражать, не в пример всей системе и её идее взаимопомощи и срочного возврата. Хорошие черты швейцарского соглашения мы считаем необходимым перенести в общее соглашение, так как и у нас потребность в них назрела и введению их сейчас же ничего не препятствует.

Первая хорошая деталь, которую следует ввести у нас, относится к ускорению оборота вагонов по § 6 швейцарской конвенции.

Ни одна из дорог не обязана принимать в свои поезда вагоны, не удовлетворяющие этим условиям (безопасности для движения). Если принимающая дорога признает вагон, по причинам таких недостатков, опасным для движения и подлежащим перегрузке, то расходы по перегрузке падают на дорогу, доставившую вагон.

Следовательно, швейцарские дороги предъявляют следующие условия: 1) безопасность вагона для движения; 2) вагон, опасный для движения (а тем более непра-



вильно бракуемый) в поездах, не бракуется принимающей дорогой, но обязательно принимается и ею перегружается, а потом, когда товар ушел к месту назначения, можно начать пререкания, на чей счет снести стоимость перегрузки; 3) по-видимому, вагоны на передачах принимаются прямо в поезда, а не на станционные пути, и, согласно § 3 соглашения, – который гласит «действительное время прибытия вагона на передаточную станцию считается, вместе с тем временем сдачи вагона на следующую дорогу» – никакого дополнительного времени для этой передачи не полагается. Это три весьма знаменательные детали, относящиеся к ускорению оборота.

Переходим к деталям швейцарского соглашения, упрощающим процедуру ремонта и отчетность по ремонту.

Тут главное в том, как видно из предшествующих строк, что не делается не нужного ремонта, ибо все сведено к крайне необходимому, к безопасности для движения. Но так как дорога, принявшая на свои пути вагон, отвечает за него вполне (кроме случаев пожара вагона и кроме повреждения осей и колес), то и прочие повреждения учитываются. Все они должны быть записаны на красном билетике, наклеиваемом на вагоне. Эти билетики значительно сокращают время, расходуемое на осмотр вагонов при передаче. Если же являются новые повреждения, не бывшие в красном билетике, то они только тогда записываются в протоколы, если стоимость ремонта для данного вагона превосходит 10 франков. Эта мера, составляющая четвертую деталь, которую можно ввести у нас беспрепятственно, принята уже с 1877 года во Франции.

Товарные вагоны, по швейцарскому соглашению, осматриваются дорогой-собственницей капитально каждые два года, и установлено, что, если починка чужого вагона требует времени более одного дня, то дорога-собственница немедленно должна быть о том уведомлена с обозначением причин; в противном случае за вагон будет засчитываться наемная плата. Это ограничение срока малого ремонта устраняет простой вагона в ожидании ремонта, и, во-вторых, ускоряет само исполнение ремонта.

Резюмируя сказанное, мы полагаем, что, насколько общая идея этой конвенции, т. е.

взаимопомощь и срочный возврат, для русской сети не целесообразны, настолько полезны и применимы безотлагательно:

1) Уменьшение требуемой исправности вагона до степени, необходимой для безопасности движения, т. е., как у нас предположено на время мобилизации, ограничить требования исправностью ходовых частей, с прибавкой условий обезопасения товара от порчи (крыша, люки, дверной запор).

2) Записывание в протокол повреждений стоимостью не ниже 3 рублей на вагон.

3) Ограничение срока ремонта чужого вагона и своего.

4) Вагон, почему-либо бракуемый в техническом смысле, принимается в коммерческом и перегружается дорогой принимающей, а затем решаются основательность браковки и вопрос, на чей счет снести браковку.

В начале 1891 года в журнале Министерства путей сообщения (февраль–март) появилась статья А. А. ф.-Вендриха «Пользование товарными вагонами в России». В этой статье автор, ссылаясь на литографированную записку Н. К. Антошина, является сторонником взаимопомощи вагонами и срочного возврата, которые приняты в Германии, Швейцарии и других западных государствах, и проводит весьма настойчиво идею учреждения в России центрального контрольно-распределительного органа, ведающего товарными вагонами всей русской сети. Насколько рекомендуемый г. Вендрихом орган применим к русскому вагонному делу и насколько целесообразны взаимопомощь и срочный возврат, это мы разобрали в статье, помещенной в том же журнале за июль–август 1891 года. Но в этом возражении мы касались только того, что относится к службе движения, и оставили без разбора весьма важное положение, высказанное автором (в подтверждение мнения Н. К. Антошина), что, в настоящее время, техническая браковка вагонов сделалась совсем незначительной, составляя всего 3 %, а в крайнем случае 10 % числа предъявляемых к передаче вагонов. Мы таким образом умолчали о роли службы тяги в этом деле, несмотря на то, что факт, указанный А. А. ф.-Вендрихом, противоречит всему тому, что нами сказано о технической передаче в нашей брошюре

«Вагонный вопрос в России». Мы нарочно отложили речь об этом до другого раза, так как наша брошюра написана до введения общего соглашения и следовало на практике проверить в самом ли деле, после введения (1 июля 1889 года, а статья А. А. ф.-Вендриха появилась в марте 1891 года) общего соглашения, в течение 1³/₄ года, достигнуты столь громадные успехи в деле технической браковки вагонов.

Указывая на то, что теперь бракуется всего 3 % предъявляемых вагонов, Н. К. Антошин и А. А. ф.-Вендрих руководились, очевидно, книгой браковки вагонов, в которую вносятся вагоны, подлежащие ремонту в мастерских и не могущие быть принятыми в тот же день, упустив из виду, что помимо неё осматривателями составляются первоначальные списки недостатков предъявляемых к сдаче вагонов, и что в этих списках часто фигурируют иногда даже все вагоны, предъявленные к сдаче, а от 50 до 75 % вагонов всего поезда – это вещь обыкновенная. Так как ремонт этих мелких недостатков, не попадающих в книгу браковки, требует, по крайней мере, 2–3 часов времени, которое не предусмотрено вовсе в соглашении (предусмотрено на осмотр 1 час – § 18 согл. и 3 часа на коммерческий осмотр – § 24) и этих недостатков сдающая дорога до предъявления к осмотру исправить не может⁸, то эти недостатки и являются причиной задержки передачи по времени, и они-то вызывают необходимость держать лишний штат осматривателей и мастеровых, которые ложатся громадным бременем на расход по технической передаче, что нами и было указано в нашей брошюре. Конечно, общее соглашение упростило многое, облегчив требования относительно деревянных частей, разрешив чинить их и чинить рессоры. Но это отразилось больше всего на сбережении деревянного материала, а потеря времени и рабочей силы на техническую передачу осталась прежняя, и никто не скажет, что со введением общего соглашения где-либо уменьшить технический персонал передач (осматриватели, мастеровые). Вот почему мы утверждаем, что указанное А. А. ф.-Вендрихом успешное, будто бы,

⁸ Потому что не знает будут-ли те или другие еще недостатки замечены и потребованы к устранению; – это и есть конкуренция двух хозяев.

положение браковки, недостигающей якобы 10 %, не согласно с действительностью. Бракуется 3 % таких вагонов, которые записываются в книгу браковки и остаются, по крайней мере, на сутки, а браковка, требующая для ремонта на поезд 2–3 часа времени достигает 75 % состава поезда⁹.

Идея центрального контрольно-распределительного органа, поднятая опять А. А. фон-Вендрихом в 1891 году¹⁰, была уже затронута в нашей технической литературе гораздо раньше, а именно в 1880 году, в брошюре г. Гуго Карлейль (директора правления Динабург-Витебской жел. дор.), озаглавленной: «Записка о центральной железнодорожной расчетной конторе в Англии и о пользе учреждения подобной конторы в России». (Перев. с англ.).

Перечислив те требования, без которых невозможна скорая и безостановочная перевозка пассажиров и грузов, г. Карлейль говорит:

Лучшим средством для достижения подобного состояния было бы слияние всех дорог в одно предприятие, под ведением одного управления. Многие полагают, – продолжает г. Карлейль, – возможным достичь этой цели посредством сосредоточения всех в государстве железных дорог в руках правительства, причем заведывание эксплуатацией и ведение всего вообще железнодорожного дела принадлежало бы коронным чиновникам. Подобное центральное управление, – замечает между прочим г. Карлейль, – создало бы обширную, не только враждебную чужим интересам (?), но вообще вредную монополию (?), и едва ли побуждало бы к бережливости и деятельному служению, которые составляют неперемнное требование в железнодорожном деле.

Признавая, таким образом, казенное управление всеми дорогами не целесообразным, автор делает обзор важнейших недостатков и неудобств, препятствующих широкому развитию «прямого сообщения», и советует устроить в России орган, похо-

⁹ В настоящее время технический осмотр производится на станции принимающей дороги одновременно с коммерческим осмотром. Ред.

¹⁰ Она им поднималась и раньше, а именно в 1888 году. Кроме того, в 1882 году был прочтен в Имп. Русск. Техн. Обществе, в Москве, доклад того же автора «Сравнение систем пользования товарными вагонами в России и за границею».



жий на английскую центральную контору, *Clearing House*, основанную в 1842 году Кеннетом Морриссоном.

В числе недостатков, существовавших в 1880 году, порядков г. Карлейль отмечает, что:

Дороги не точно сообщают друг другу сведения о пробеге у них чужих товарных вагонов, а если и сообщают, то сведения не всегда надежные; причем бывали даже примеры негласного, близкого к злоупотреблению распоряжения некоторых дорог чужими вагонами. Равным образом весьма важный недостаток в прямом сообщении составляют (по мнению г. Карлейля) формальности по переходу вагонов от одной дороги на другую; эти формальности причиняют такую потерю времени, что для дорог возникают громадные убытки от необходимости содержать особый штат служащих для исполнения этих формальностей, и значительно большее, чем бы надлежало, число вагонов, в видах навестания непроизводительного их простоя на передаточных пунктах.

Замечательно подробно и метко описаны автором все тонкости технического осмотра и браковки вагонов. Страницы 38, 39 и несколько следующих в этой брошюре будут навсегда картиной порядков по передаче в 1880 году, и мы очень сожалеем, что не были знакомы с этой брошюрой, когда печатали нашу, в 1889 году. Обе эти брошюры в этом отношении дополняют друг друга и доказывают, что за десятилетие (1879–1889) ничего в вагонном вопросе, что касается технической передачи, не переменилось.

Указав, какую роль *Clearing House* играет в Англии, автор говорит, что:

твердо убежден в том, что введение центральной расчетной конторы в России оказало бы столь же благотворные плоды, как и за границею, а именно:

- 1) перевозка грузов могла бы производиться вдвое быстрее, чем теперь, даже без изменения расписания поездов;
- 2) грузы были бы сохраннее;
- 3) уменьшилась бы потребность в вагонах;
- 4) подвижной состав содержался бы исправнее;
- 5) упростилось бы прямое сообщение и производство расчетов;

6) движение могло бы удешевиться;

7) каждая, в частности, дорога приобрела бы возможность успешнее поверять и направлять действия своих агентов.

Мы не упомянули, что г. Карлейль ожидал от центральной расчетной конторы улучшений и в тарифном деле, но не упомянули потому, что этот вопрос разрешен уже другими мероприятиями, а именно учреждением тарифного железнодорожного департамента в министерстве финансов.

Что касается посреднических функций предлагаемой автором конторы, то они отчасти выполняются, и довольно успешно, постоянной конторой Общего съезда представителей русских железных дорог. Но главное, чего ожидал автор, а именно, ускорение оборота вагонов, уменьшение потребности в вагонах, вследствие более правильной эксплуатации их, и устранение произвола в техническом осмотре, – все это осталось по прежнему в области мечтаний и, по нашему мнению, которое нами подробно развито в возражении на статью А. А. фон-Вендриха, никакая центральная контора не в состоянии устранить эти недостатки в желаемой степени (не говорим, что совсем) до тех пор, пока вагоны принадлежат частным обществам и не составляют одного безличного казенного парка. Все, что нами сказано по этому поводу относительно центрального контрольно-распределительного органа А. А. фон-Вендриха, мы применяем к таким же функциям центральной расчетной конторы Гуго Карлейля, так как первая есть только более специальное и ограниченное видоизменение последней, английской.

Здесь мы позволим себе остановиться на характерном воззрении, высказанном о нравственной стороне вагонных беспорядков. Один из самых деятельных представителей службы подвижного состава, интересующийся делом и поработавший много на пользу этого дела, по получению брошюры «Вагонный вопрос в России», написал мне следующее:

В Вашей брошюре меня очень удивило заключение, высказанное на стр. 24: «все обманывают друг друга».

Взгляд, полный разочарования, потеря веры в возможность светлого дня впереди; крайне прискорбно читать выражение

этого взгляда от лица, стоящего непосредственно у дела обмена. Достоверно говорю, что на других передаточных пунктах нет такого антагонизма и мне очень хотелось бы надеяться, что вы взяли слишком яркие краски для рисовки картины передачи в одном пункте. Было время, когда грубость передаточных агентов влияла на старших агентов дорог; было время, когда на съездах старшие агенты не желали оказать малейшего доверия один другому и когда измышлялись средства гарантировать, или, по крайней мере, обезопасить себя от грабежа и обмана соседа, но оно, слава богу, миновало. Вот доказательство. Вы помните, как на 1-й группе воспрещено было чинить чужие рессоры иною сталью, как выписанною от дороги-собственницы. Вы помните, как, почти на всех группах, воспрещалась какая-либо починка колесных скатов; как на II-й группе подшипник обязательно надо было выписывать с дороги-собственницы, а старые возвращать ей же, и проч., и проч. На днях вы получите (писано 27-го марта 1889 года) новые общие технические условия и положения о центральных складах, о порядке выписки запасных частей, и проч., и в этих новых положениях ярко заметить луч взаимного доверия. Долго пришлось говорить об абсурдности старого порядка, долго, но не бесполезно! Точно также и грубость нравов на передачах, где она еще упорствует, уступит новому веянию, наверно скоро уступит, и в настоящее время содействие лиц, которым противна эта грубость, крайне нужно, более чем когда-либо; один еще терпеливый натиск и грубости как не бывало!

Эти слова уважаемого старшего коллеги исполнены такого воодушевления, что нам, младшим, хоть в пример ставь; но мы не можем, к сожалению, согласиться, что «в новых положениях ярко заметен луч взаимного доверия», «что в настоящее время содействие лиц, которым противна эта грубость, крайне нужно, более чем когда-либо». Какое тут доверие, когда у Вас каждый шаг оформлен известным параграфом, — когда новое соглашение втрое объемистее прежних положений того же содержания; когда теперь к этому талмуду печатается периодический комментарий в виде «Разъяснений Постоянной комиссии Общего съезда», когда начальники службы

подвижного состава улыбаются, при виде переписки, которая поступает к ним от этой комиссии, и когда, несмотря на всю эту обширность, приходилось на деле недоумевать, как поступить, а на запрос получать ответ: «поступите согласно инструкции», или «устраните недостаток» стало больше недоверия. Возможности плутовать — меньше, с этим мы согласны, но коммерческое, чисто конкурционное начало заставило упростить формальности и отказаться от недоверия, в деле ремонта; оно же заставит пойти дальше в деле самого обмена.

На эту же тему мы с удивлением прочли следующее обращение, уже официальное, опубликованное в протоколах заседаний II технической комиссии представителей службы подвижного состава и тяги и представителей службы движения в С.-Петербурге (Сентябрь—Октябрь 1889 год.)

«Председательствующий в технической комиссии 29-го сентября 1889 года, открыв заседание, обратил внимание присутствовавших представителей дорог на отрадное явление, обнаружившееся впервые при обсуждении вопросов программы занятий. Вчера, настоящая комиссия признала справедливым руководствоваться, при дальнейших своих работах, принципом доверия к деятельности железнодорожных мастерских. Это и дало возможность значительно упростить¹¹ технические условия обмена подвижным составом в прямом бесперегрузочном сообщении, выкинув из общего соглашения целую серию (в протоколе № 2 этого не видно) сбивчивых и стеснительных правил о конструктивных особенностях, вызывавших бесконечную переписку и обременяющих агентов на передаточных пунктах. Правила эти были введены в старые конвенции под предлогом гарантий каждой из дорог в хорошей починке и правильном содержании товарных вагонов на дорогах-пользовательницах.

Выражение этого доверия присутствующих представителей к деятельности мастерских настолько важно для правильного

¹¹ Из протокола заседания 28-го сентября не видно значительного упрощения; отказано только в требовании Либаво-Роменской железной дороги прилагать счета мастерских дороги-пользовательницы на возобновленную ею и предъявляемую дороге-собственнице к уплате крышу.



хода дела, которому служат все члены настоящей комиссии, что председательствующий предложил оставить о нем след в протоколах заседаний комиссии и сообщить о нем как г.г. начальникам мастерских железных дорог, вместе с выражением признательности к ним комиссии, так и агентам на передаточных пунктах. Последние, к сожалению, по настоящее время, слишком увлекаются в своих стремлениях ограждать интересы своих дорог и часто достигают обратных результатов».

«По выслушании заключения настоящего заявления присутствовавшие представители единогласно постановили: внести его в протокол заседания комиссии, выразив при этом надежду, что и агенты на передаточных пунктах дорог своею деятельностью в этом сложном деле оправдают доверие к ним технической комиссии».

Прочтя эти слова, невольно спрашиваем себя: есть ли разрешение чинить рессоры результатом народившегося, когда-то, взаимного доверия, или, наоборот, выражение доверия есть результат необходимости разрешить починку рессор...

Рядом с этими прекрасными, но платоническими словами, действительность продолжает обнаруживать совсем другое; рядом с доверием участников комиссии к деятельности мастерских, продолжает существовать недоверие дороги к дороге. И оно не может не существовать, пока дороги, относительно каждого вагона, разделяются на дорогу-собственницу и дорогу-пользовательницу.

Как глубоко лежат корни этого нравственного недоверия, или, другими словами, коммерческой осторожности, очень понятной при настоящем положении дела, — видно из следующего. Тот самый уважаемый председательствующий в технической комиссии, который так чутко отнесся к принципу доверия к мастерским в своей статье, которую мы выше рассмотрели¹², является сторонником возвращения вагонов на дорогу-собственницу без всякой действительной надобности, а прямо потому, что это собственный вагон.

«Обсуждая техническую сторону конвенции, — говорит Н. К. Антошин, — дороги

находятся под давлением мысли, что вагон, который каждая из них принимает, поступает к ней не на неделю, или на две, а на долгий (?) промежуток времени, — а чтобы с вагоном не возиться, не ремонтировать его, надо принять его в лучшем виде. Такое стремление, не заключающее в себе ничего плохого, вызывает вредные последствия; если вагон принять в хорошем виде, то нечего заботиться спешить возвратить его назад. Наши конвенции рекомендуют грузить вагоны по направлению к дороге-собственнице; но если нет такого груза, то возврат вагона на дорогу-собственницу может состояться, — или при счастливой случайности, или по истечении конвенционного срока осмотра его. Ни конвенция, ни внутренние устройства дорог решительно ничего не сделали, для облегчения возврата вагонов на дороги-собственницы. Между тем на каждом съезде раздаются сетования со всех сторон, что мы не видим своих вагонов, мы ими вовсе не работаем и потому ремонт товарных чужих вагонов исполняется медленно (по недостатку запасных частей), а средняя годовая работа их мала. По нашей конвенции, обмен порожним подвижным составом не обязателен, а может исполняться по взаимному соглашению, если на смежных станциях имеются порожние вагоны соседней дороги; по швейцарской конвенции обязателен возврат порожнего вагона в определенный короткий срок на дорогу-собственницу (!), а при обратном следовании вагона рекомендуется грузить его грузом, по пути следования вагона и без задержек более одних суток».

Спрашивается, не пора ли расширить пределы доверия, которое, в настоящее время, высказано торжественно только мастерским, не пора ли отказаться от идеи работать преимущественно своим подвижным составом? — Оказывается, что нет! Если бы не последовало категоричное требование со стороны Министерства — ввести взаимный обмен вагонами всей русской сети, то, в зависимости от представителей дорог, он, может быть, и теперь еще не был бы введен. Мы это в праве утверждать потому, что за полгода до введения общего обмена, Н. К. Антошин считал желательным следовать примеру швейцарских и допускал, даже в России, возврат порож-

¹² Ж. М. п.с., № 10, за 1888 г. «Сравнение положения о взаимном пользовании вагонами на швейцарских железных дорогах с практикуемыми на наших дорогах».

них вагонов на короткий срок на дорожную собственницу. Мы понимаем, что Швейцария, соединенная одинаковой колеёй со всей почти Европой, кроме России, могла добиваться такой меры; в противном случае вагон мог бы очутиться вне сети союзных со швейцарскими дорог и поиски вагонов обошлись бы слишком дорого. Защищать право собственности на свои вагоны перед посягательством на него другого государства или его поданных, не значит защищать собственность Сызрано-Вяземской перед Динабург-Витебской дорогой. Упорядочить отношения первых может только международный железнодорожный союз, но, ведь не заставишь все дороги запада примкнуть к нему, и останутся дороги вне его, которые будут эксплуатировать союзные дороги.

Совсем не то в пределах одного государства России, в которой международного вопроса относительно вагона быть не может, и поэтому, нам кажется, что «заявление» (?) доверия технической комиссии бесполезно для дела, за исключением разве того, что члены комиссии прониклись этой идеей.

II.

Основные спорные вопросы и объединение вагонов.

Из вышеизложенного вытекает, что идею *общего*¹³ вагонного парка признают рациональной все упомянутые нами авторы, за одним лишь исключением. А. П. Бородин, автор статьи в «Новом Времени», гг. Злотницкий и Демчинский прямо это высказывают. Н. К. Антошин, кажется, склонен косвенно признать эту идею, как можно заключить из того, что он рекомендует парк коллективный, состоящий в ведении распределительных бюро. Гг. Карлейль и ф.-Вендрих признают необходимость объединительных мер, которые могли бы внести единство в дело, за невозможностью образовать один общий парк, что г. Карлейлем определенно высказано.

Взгляды этих авторов на основные положения вопроса об общем вагонном парке сводятся к следующему:

А. П. Бородин, предлагая *обезличить* вагоны, считает необходимым, прежде всего, ввести однообразный тип запасных частей: из этого вытекает необходимость введения однообразного типа товарного вагона. Указание А. П. на способ выхода из теперешнего положения дела посредством объединения мелких дорог, относится к общей постановке железнодорожного дела и с занимающим нас вопросом имеет лишь косвенную связь, так как, по нашему мнению, можно дороги оставить в частных руках, а все-таки вагонный парк сделать казенной собственностью.

Автор в «Новом Времени» предлагает совершить переход к общему казенному вагонному парку постепенно. Новые вагоны строить только за счет казны, а старым предоставить право на естественное изнашивание и постепенное уничтожение временем. Тут само собою разумеется, что вагоны строились бы по одному общепринятому типу.

Г. Георгиевский, считал полезным оставить вагоны в собственности частных обществ, предлагает разрешить, кому угодно и как угодно ремонтировать вагоны и производить срочный осмотр за счет дорожной собственности, а все работы заносить в вагонный паспорт, сопровождающий всегда вагон.

Г. Антошин, рекомендуя следовать примеру швейцарского соглашения, признает хорошей стороной его следующие особенности. Требования технического осмотра сводятся к безопасности для движения, т. е. требования, в сравнении с нашими, значительно уменьшены (наличность паспортов, по нашему, не упрощает дела). Записывать в протоколе повреждения, не ниже 3 руб. на вагон. Ограничить время мелкого ремонта чужих вагонов. Браковку производить после принятия вагона и перегружать немедленно, а тогда уже спорить за чей счет. Приём вагонов производить прямо в поезда.

Г. Злотницкий, хотя и сомневается, чтобы общий вагонный парк мог ускорить оборот вагонов, и рассчитывает, что ускорение может быть достигнуто за счет технического осмотра, но признает, что польза общего вагонного парка может сказаться в уменьшении бесполезного пробега, происходящего от высылки вагонов

¹³ В брошюре нашей «Вагонный вопрос в России» мы высказались за казенный вагонный парк.



на дорожку-собственницу и в устранении некоторых неудобств, вызываемых обменом запасными частями.

Г. Демчинский, ратуя за необходимость сократить бесполезный пробег вагонов и признавая пользу общего вагонного парка, указывает даже место для центральных (околожных) мастерских, но предупреждает, что ремонт не должен производиться за счет общей кассы, так как дороги будут предъявлять баснословные счета.

Г. Карлейль признает указанные у нас недостатки, но ищет способы устранения таковых в центральной расчетной конторе, в которой, между прочим, ведались бы и вагонные дела.

Наконец, А. А. ф.-Вендрих советует устроить центральный контрольно-распределительный орган специально для вагонов и, соглашаясь с Н. К. Антошиным, поддерживает идеи взаимопомощи вагонами и срочного возврата. В приведенных А. А. ф.-Вендрихом мнениях Н. К. Антошина есть несколько детальных указаний, легко осуществимых и весьма полезных.

Сопоставляя все эти мнения, имеющие прямое отношение к современным нуждам нашего вопроса, мы отбросили то, что устарело, в виду существующего уже общего безперегрузочного взаимного обмена вагонами и многих упрощений, совершившихся в последние годы.

Перейдем теперь к рассмотрению технической стороны возможных и желательных реформ, ближайшим образом связанных с ними. Основные понятия, которые затрагивают упомянутые нами специалисты, как это мы видели, суть следующая:

1. Объединение вагонов. Обезличивание вагонов. Казенное вагоновладение.

2. Однообразные типы вагонов и запасных частей.

3. Постройка вагонов за счет казны.

4. Вагонные паспорта (когда они полезны).

5. Уменьшение требований при передаче вплоть до условий безопасности для движения и для целостности товара (редакция инструкции, какой вид её для осматривающих, рисунки в ней, шаблоны, дробы отбросить, другую – для инженеров с толкованием).

6. Протоколы; с какой стоимостью починки на вагон не считаться в случае аварии (как во Франции).

7. Ограничение времени для малого и большого ремонта в околожных и частных мастерских.

8. Установление контроля над временем простоя каждого вагона на передаточных станциях.

9. а) Прежде прием, а после браковка, т.е. установление передачи груза, но не вагона, или на оборот прежде браковка. б) Мелкий ремонт делает принимающая, но не сдающая дорога, но за счет сей последней.

10. Соединение формальностей коммерческих с техническими. Значение этой меры меньше, чем согласования товарных поездов соседних дорог.

11. Срочный осмотр, его виды; промежуток; за чей счет; кто должен делать; не нужно совсем посылать на дорожку-собственницу вагонов.

12. Стоимость ремонта в околожных или существующих железнодорожных, казенных или частных мастерских. Расценочная ведомость. Запасные части вообще нужно ли посылать. Обмен запасными частями.

13. Передача по поездкам или по периодам.

14. Вопрос о доверии к мастерским; к дорогам.

15. Обременительность для дорог совершать теперешние формальности и держать лишний штат (его норма).

16. Взаимопомощь вагонами.

17. Срочный возврат.

18. Центральная расчетная контора (в Англии).

19. Центральный вагонный контрольно-распределительный орган (в Германии и Швейцарии), рекомендуемый России.

При разборе вышеизложенных спорных основных положений постараемся иметь в виду существующие на этот предмет соглашения и инструкции, какие нам удалось собрать. Этот сравнительный метод позволит нам иногда выдвинуть в рассмотрении каждого положения то, что есть лучшего в сравниваемых соглашениях и инструкциях, и этим индукционным путем придти к некоторому своду желательных реформ в теперешнем положении дела.

Сравнению будут подлежать следующие соглашения и инструкции:

1) «Общее соглашение между русскими железными дорогами о взаимном пользо-

вании товарными вагонами» (по изданию 1891 г.). Соглашение это вошло в силу с 1 июля 1889 года.

2) «Соглашение о взаимном обмене вагонами между дорогами, входящими в состав германского железнодорожного союза»¹⁴, вошедшее в действие 1 октября 1887 года.

3) «Соглашение о взаимном пользовании товарными вагонами на швейцарских железных дорогах»¹⁵, действующее с 1 июля 1887 года.

4) «Технические правила взаимного обмена вагонами и ответственности за повреждения» для дорог французских и иностранных, вошедших с ними в соглашение и образовавших «Международный (скорее французский) союз железных дорог, по обмену подвижным составом». Эти правила вступили в силу с 1 января 1877 года¹⁶.

5) «Проект свода правил, обуславливающих состояние и ремонт товарных вагонов, обмениваемых дорогами в прямом сообщении» и долженствовавших вступить в законную силу (после утверждения исполнительным комитетом общества в заседании, назначенном... на 9 мая (27 апреля 1886 г.)), с 1 августа 1886 года. Это есть тоже соглашение, но не союза дорог, а общества вагоностроителей (Master car Builders Assotiation) в Соединенных Штатах Северной Америки, и относится к товарным вагонам предназначенным для обмена между дорогами¹⁷.

Наша инструкция начинается заветными словами, что взаимное пользование вагонами устанавливается для требуемого

Министерством путей сообщения устранения перегрузки товаров. В этих словах имеется письменное доказательство, как сильно ошибаются все те, кто утверждает, что в России интересы коммерческих предприятий гораздо скорее и успешнее содействуют прогрессу в области промышленности и торговли, чем вмешательство правительства. Быть может, это где либо и так, но в России это правило в области железнодорожного дела не подтверждается и 1 § общего соглашения служит этому ясным доказательством. Интересы трех групп железных дорог долго не сходились и наконец министерское распоряжение положило конец этому ненормальному положению, от которого страдали интересы прямого сообщения всей громадной страны¹⁸.

Соглашение *обязательно*, – говорится дальше (§ 2), – для всех дорог; но отдельные группы дорог или дороги могут иметь частные дополнительные соглашения, которые не должны, однако, противоречить настоящему общему соглашению. На основании этого дороги теперь же могут завести вагонный парк, составляющий общую собственность нескольких дорог. Но они его не заведут, пока Министерство не заставит, или само не объединит вагонного парка под своим ведением; и главное отличие русского соглашения состоит именно в том, что у нас оно вызвано к жизни мероприятиями правительства и составляет заслугу правительства, а в Германии, Франции, Швейцарии и Америке оно есть результат коммерческого развития железнодорожного дела. Этого одного факта достаточно, чтобы не согласиться, относительно нашего железнодорожного дела, с мнением А. П. Бородина и другими тождественными, что частная предприимчивость понимает лучше, чем казна, потребности торговли. Она, может быть, и понимает, но не хочет отказаться в их пользу от своей выгоды, которую она ставит выше общественной и общегосударственной.

¹⁸ Может быть, группы и долго не сходились, отстаивая свои интересы, но несомненно, что своею продолжительною непрерывною работою в деле прямого сообщения и обмена вагонами группы подготовили Министерству удачный исход его распоряжения о бесперегрузочном сообщении. Министерство избрало безусловно правильно момент для этого требования, – когда сами группы были готовы его исполнить.

¹⁴ Это соглашение помещено в книге Der Eisenbahn-Werkmeister von I. Bock и W. Scholz, 1888 г., стр. 116, Leipzig.

¹⁵ Журн. Мин. пут. сооб. 1888 г., № 10. Ст. Н. Антошина. По независимым от автора обстоятельствам, дополнит. правила (стр. 9–11) оборваны на 9 параграфе, следовательно в печати нет, а также у нас, полного перевода.

¹⁶ Мы пользуемся приказом по сл. движ. № 2253, а по сл. тяги № 298 (это один и тот же) управления компании Chem. de fer du Nord от 16 апр. 1877 г., любезно доставленным нам в августе 1889 г., в Париж, покойным D. Banderalli начальником сл. подв. сост. и тяги этой дороги.

¹⁷ Мы это извлекли из нью-йоркского еженедельного издания The Railroad gazette, но не можем указать №. Знаем, что извлечение сделано нами в конце 1885 или в начале 1886 года. Содержание этого соглашения в несколько измененном виде помещено в «Инженере» № 4 за 1891 год.



В Германии соглашение, которое есть результат добровольной сделки, обязательно для каждой участвующей в нем дороги до тех пор, пока она не пожелает выступить из соглашения и союза. Причем, о выходе должно последовать предупреждение за 3 месяца, и оно может состояться только в начале любой четверти года. Соглашение распространяется на вагоны союзных дорог, на частные, приписанные к паркам дорог, и на вагоны, *составляющие общую собственность многих управлений. Такие в Германии существуют.*

Швейцарское соглашение, заключенное между 7-ю дорогами, – обязательно, пока не будет отменено полностью или частью, вследствие сделанного заявления. Для выхода из соглашения требуется сделать за 6 месяцев вперед заявление, и выход может последовать лишь после окончания календарного года. По отношению к прочим швейцарским дорогам, которые не примкнули к этому соглашению, осталось в силе соглашение от 1-го апреля 1878 г.

По французскому соглашению, ни одна из союзных (всякая дорога, примкнувшая к соглашению, принадлежит к составу международного союза) дорог не может отказаться от соглашения, не предупредив о том за 6 месяцев вперед.

По американскому соглашению, каждая железнодорожная компания, частное лицо или частное общество может принять участие в соглашении, сообщив об этом через одного из своих высших агентов секретарю *Master Car Builders Association*. Таким же путем происходит выход из соглашения. Но участники подчиняются всем правилам соглашения и последующим его изменениям, и согласие, точно также как и отказ участвовать, простирается на все правила. В ревизии этих правил, происходящей на годовом съезде участников, каждая железнодорожная компания, частное лицо и общество имеют право одного голоса на каждые 1.000 восьми-колесных или 2.000 четырех-колесных вагонов (или большую часть тысячи, или двух тысяч), принадлежащих им по праву собственности, или состоящих на пути к покупке. Проверка правоспособности голосующих производится секретарем на основании последнего издания *Roop's Manual*.

1) Объединение и обезличение вагонов. Казенное вагоновладение.

Следуя в историческом порядке за развитием вагонного дела, мы встречаем идею обезличения вагонов в самое последнее время, как результат процесса развития железнодорожного дела вообще, а в частности тех требований торговли, относительно ускоренного передвижения товаров, в силу которых стало необходимым устранить перегрузку, ускорить оборот вагонов, уменьшить непроизводительный пробег их, а тем самым уменьшить возможность образования залежей – этого самого разительного признака неудовлетворительного положения, не только пропускной способности дорог, но и вагонного дела.

Идеальным положением дела было бы такое, когда необходимое, по количеству груза, число вагонов имело бы под рукой, по первому требованию. Когда вагон, нагруженный в одном конце государства, выгружался бы в другом, после того шел бы опять под нагрузку в любом направлении и никогда не должен был бы обязательно находиться в известный срок в известном пункте. Когда осмотр вагона делался бы в промежутках, установленных опытом, на основании технических данных, без примеси каких бы то ни было посторонних соображений о его фирме или о перемене временного хозяина, и когда ремонт вагона производился бы там, где он окажется нужным без всяких соображений, кроме технических. Словом, когда вагон мог бы играть такую роль, как ящик по отношению товара, и только; при этом ящик, который, – как гарантию товару полной его сохранности по количеству и качеству, – везде можно достать легко и дешево. Обыкновенный ящик принадлежит всегда какому-нибудь владельцу, но ящик в торговле обезличен, и повреждение ящика не принимается в расчет, если товар в целости.

Самым желательным состоянием в юридическом, техническом и коммерческом смысле было бы состояние простого ящика, сколоченного гвоздями из самых дешевых досок. Конечно, такое состояние вагона есть фикция, если принять во внимание, что у нас и Министерством, и многими выдающимися деятелями принято стремиться к содержанию вагонов в блестящем виде. Эти и подобные требования, а равно дешевизна у нас рабочих рук, повели к тому, что вагоны содержатся на показ

и многое, что для них делается, не оправдывается простым подсчетом того пробега, который должен сделать нагруженный вагон, чтобы погасить свою стоимость. Осуществлению этой фикции, даже при менее требовательном (как, напр., Франция) взгляде на состояние вагонов, мешают двоякого рода причины: техническая и юридическая. К первым относятся соображения о том, что нельзя построить настолько дешевого, а вместе с тем прочного, вагона, чтобы можно было не заботиться о дальнейшей службе вагона, как не заботятся обыкновенно о ящике. Ко вторым относятся препятствия, вытекающие из принципа собственности на вагон, как предмета ценного, играющего крупную роль в инвентаре каждой дороги. Все искусство вагонного дела должно состоять именно в том, чтобы побороть с выгодой вышеуказанное техническое препятствие и обойти юридическое препятствие, вытекающее из права собственности.

Не касаясь пока технической стороны, — об этом мы поговорим, когда коснемся ремонта вагонов и типа запасных частей, — юридическую сторону мы считаем самым подходящим разъяснить именно здесь.

Исторически роль вагона, как предмета собственности каждой дороги, изменялась у нас в следующей последовательности. Вначале товар перегружался при каждом переходе с дороги на дорогу. Затем перегрузка устранена в район каждой из трех групп и известных, строго определенных, прямых сообщений. Наконец введен, «по требованию Министерства», общий взаимный обмен вагонами всех дорог русской сети, соединенных непрерывно рельсовым путем.

Дальнейший шаг, показываемый нам практикой, равно и теоретическими рассуждениями, есть, несомненно объединение вагонного парка, иными словами, обезличение вагона по отношению каждой из с лишком 50-ти наших дорог.

По нашему мнению, этот шаг находит себе оправдание в тех ненормальных явлениях, которые составляют залежи, в остающемся до сих пор бесполезном пробеге вагонов и вагонных частей и в технической неурядице, которую мы пытались обрисовать в нашей брошюре «Вагонный вопрос в России», говоря о техническом осмотре.

Эти ненормальные явления, как мы убедились, подтверждаются также мнениями всех специалистов, затрагивавших данный вопрос. Но если это даже спорный вопрос, если время даже терпит, то во всяком случае, не подлежит сомнению, что уничтожением 50-ти юридических прав собственности и заменой их одним мы достигнем значительного упрощения дела.

Признав пользу объединения, мы затем, встречаемся с вопросом, под каким видом возможно объединение, которое равносильно обезличению вагонов

Практика указывает нам примеры следующих видов: 1) аренда, 2) безвозмездный взаимный прокат, 3) прокат взаимный, но с платой; 4) совладение; 5) торговое товарищество (Америка). Кроме того, теоретически можно вообразить: 6) общественный парк, 7) казенный парк, 8) вагоны частные, т.е. специальные, 9) крупные общества.

1. *Аренда*, самая простая и определенная форма вагоновладения у нас встречается часто. Железные дороги, по недостатку подвижного состава, нанимают у казны и у других дорог вагоны за известную поденную плату. Эта форма заменяет у нас то, что за границей на малых территориях, при более частой надобности в вагонах, приняло форму хронической аренды под названием (не совсем подходящим) взаимопомощи вагонами.

2. *Безвозмездный взаимный прокат*. Вагоны составляют строгую собственность каждой дороги, но, в виду требования министерства не перегружать, вводят взаимный обмен. Это чисто русская форма вагоновладения. Прежде, в группах, имелся еще оттенок союза, так как можно было вступать в группу или выступать из группы, но теперь, при общем обмене, дороги никакого союза не составляют, так как обмениваться обязаны. Это не есть торговое товарищество, промышленяющее наймом вагонов, не есть общинное владение, потому что вагоны не принадлежат по отводу и не могут быть отняты по воле того, кто отвел их. Это не аренда, не прокат, не чинш. Это какая-то новая форма в громадных размерах сервитута, или вещевое кредит, без процентов, форма, во всяком случае, коммунистического, или общинного пользования. Скорее всего форма переходная, к казенному монопольному вагоновладению.



Следует заметить, что в 1-м параграфе общего соглашения сказано: «для требуемого Министерством путей сообщения устранения перегрузки товаров»... Министерство, очевидно, даже не требовало обмена, не имея права нарушать принцип собственности, без вмешательства верховной власти, оно потребовало только устранить перегрузку и этим требованием достигло цели, равносильной законодательному лишению части прав собственности. Тут, следовательно, имелось в виду отстоять принцип собственности, но вышло что-то иное, граничащее с коммунистическим использованием.

3. Прокат взаимный, но с платой. Плата взимается или по пробегу, или по времени нахождения вагона на чужой дороге. Раньше, в одной из групп, у нас тоже применялась эта форма, – производилась уплата, только по пробегу, и затем она заброшена. Эта форма в Швейцарии и на дорогах, входящих в состав германского железнодорожного союза, действует совместно со срочным возвратом. Срочный возврат есть неотъемлемая принадлежность этой формы, так как каждая дорога могла бы промышленными вагонами, в тайном соглашении, даже с внесоюзными дорогами, и извлекала бы выгоды одна, в ущерб прочим союзным дорогам.

Эта форма (взаимного проката с платой) в Швейцарии приняла на известной группе дорог форму взаимопомощи. Взаимопомощь без центрального и местных распределительных бюро – не может существовать. Взаимопомощь характеризуется тем, что дороги, вошедшие в соглашение о взаимном пользовании товарными вагонами, хотя платят за пробег вагона друг другу, но отвечают сообща (круговой порукой) за всевозможные возмездия, которые должны уплачиваться вследствие несвоевременной поставки вагонов (§ 5)¹⁹, и если вагон союзных дорог, отправленный на заграничные дороги, не возвратится, то убытки, проистекающие от этого, падают на общий счет дорог-соучастниц (§ 10). Это соглашение специально относится до вагонов; характерно, что дороги, участвующие в соглашении, отдают в общее пользование сколько хотят вагонов, но не все непре-

менно. Эту форму наши авторы называют не совсем подходящим термином взаимопомощи. Дороги, участвующие в соглашении, союза не составляют. Эта форма, кажется, применима только на небольшой, очень густой сети одного и того же государства. *Взаимопомощь предлагал ввести в России А. А. фон-Вендрих.*

В Германии эта форма не имеет характера взаимопомощи, а только взаимного проката за плату, на почве «союза железнодорожных управлений», который обнимает не только вагонные, но и другие конвенционные дела. Участниками союза являются не только германские, но и заграничные (по отношению к Германии) дороги. Тут главную роль играет строжайший срочный возврат вагона на дорогу-собственницу, обставленный до мельчайших подробностей, так, как, чтобы одной дороге не дать возможности заработать ни копейки больше, чем ей следует. За посылку вагона вне союза и за всякие убытки и потери отвечает за себя каждый соучастник, но не весь союз. *Wagenregulat.*, которым руководствуется союз, разработан *прекрасно* и путевой его нитью было поставить дело так, чтобы гарантировать правильность обмена и расчетов между дорогами, принадлежащими к разным государствам. Географическое и политическое взаимное отношение союзных дорог вынудило дороги ввести строжайший срочный возврат, но этому примеру нет никакого основания следовать в России. В Пруссии с 1881 года учреждены местные и один центральный контрольно-распределительный орган, которые следят за срочным возвращением вагонов союзных и других государств²⁰.

4. Совладение. Представляет ли это не точно выраженную взаимопомощь, – мы не можем сказать ни утвердительно, ни отрицательно. По буквальному смыслу слова, выходит, что в Германии есть вагоны, принадлежащие одновременно нескольким железнодорожным управлениям. Трудно, однако, допустить, чтобы это были действительно вагоны в общем владении, а вероятно это небольшие вспомогательные парки нескольких дорог, составляющих естественную группу. Следовательно, это

¹⁹ Германского соглашения.

²⁰ Срочный возврат применяется в настоящее время у нас в России, но в крайне ограниченных размерах и немногочисленных случаях.

не совладение, а сопользование частичками своих парков. Это, так называемые, вспомогательные вагонные парки (но не один общий). Эту форму рекомендовал применить в России А. А. фон-Вендрих²¹.

5. Торговое Товарищество. *Master Car Builders Association* образует особую форму, в состав которой однако, кроме частных лиц и частных компаний, могут входить и железные дороги. Поэтому, при этой форме вагоновладения, является понятие об ответственности перед публикой; ответственность может быть совместной и отдельной от железнодорожных управлений. Это смешение в вагонном хозяйстве естественно в Америке, где железнодорожные компании эксплуатируют, рядом с железной дорогой, другие предприятия, при которых железная дорога является вспомогательным промыслом. Вагоны играют в этой форме роль подвижности, которую участники предприятия вкладывают для общего оборота. Во Франции и в Германии в состав союзов входят только железные дороги, почему нет речи о третьем лице между дорогой и публикой. В американской форме вагоновладения идея товарищества на паях проведена последовательно, вплоть до признания права голоса по числу вагонов, — один голос на 1.000 восьмиколесных вагонов-паев.

6. Общественное вагоновладение. Кроме вышесказанных, можно теоретически представить себе общий вагонный парк, в котором дороги участвуют натурой или денежными взносами, причем вагоны не составляли бы уже собственности отдельных дорог, а общую собственность²². В инвентаре каждой дороги вместо вагонов, числилась бы их стоимость. Такая форма вагоновладения вызывает необходимость центрального и распределительных органов. Эти органы, при теперешнем частном вагоновладении, составляли бы излишнюю инстанцию, но при общем вагонном парке, они не только необходимы, но и полезны теоретически и практически. Роль такого органа можно было быверить учреждению, которого тип следовало бы выбрать.

²¹ См. Ж. М. П. С. — Февраль 1892 г., Март, стр. 7 и 8.

²² Аналогично с этим предложение Н. К. Антошина — назначение общего кредита на содержание подвижного состава нескольких самостоятельных железных дорог, что привело бы к результатам одинаковым с учреждением общих мастерских.

Английское *CLEARING HOUSE* слишком обширное учреждение. Тут требовался бы контрольно-распределительный центральный орган с частными органами. Но как тот, так и другие обладали бы полномочиями более широкими, чем проектированный А. А. фон-Вендрихом, так как его орган предназначался для распоряжения вагонами, составляющими частную собственность каждой дороги, а там они составляли бы общую собственность под ведением органа. Кроме этих двух типов, можно было бы функции оныхверить существующей у нас Постоянной комиссии Общего съезда. Это учреждение возникло у нас путем естественного развития железнодорожного дела и самым правильным решением было бы из него сделать тот орган, который мог бы заведывать общим вагонным парком. Само собою разумеется, что теперь уже у нас пришлось бы различить две группы вагонов: казенные и частные вагоны.

7. Казенное вагоновладение и крупные общества. Так как один общий вагонный парк подлежал бы, во всяком случае, власти одного учреждения, по воле которого вагоны обращались бы по всей сети и, смотря по надобности, временно отчуждались на ту или другую дорогу, и так как существующее деление на казенные и частные вагоны усложняет дело объединения, то самым простым и полезным для дела объединяющим средством есть несомненно один общий казенный вагонный парк товарных вагонов. Эта форма вагоновладения не исключает частной собственности в известных случаях, которым со временем предстоит участвовать и развиваться. Мы говорим о частных пассажирских вагонах, будь то принадлежащие отдельным дорогам или обществам, например, спальные вагоны и пульмановские вагоны-салоны в поездах-молниях, или частному лицу — специальные вагоны, а именно, для перевозки нефти и керосина наливом (цистерны), вагоны-ледники для перевозки мяса и молочных продуктов, пивные вагоны, вагоны-аквариумы для перевозки живой рыбы и т.п.; к специальным можно отчасти отнести угольные полувагоны и платформы для перевозки длинного леса и железа и для перевозки очень громоздких предметов. Вагоны министерства Двора и почтовые тоже относятся к специальным. В виду



того, что постройка специальных вагонов несомненно есть результат частной, коммерческой предприимчивости и без неё, пожалуй, специальные вагоны не скоро бы появились, – мы не думаем ограничивать и стеснять в этом отношении частную предприимчивость. Общий вагонный казенный парк должны составлять только все неспециальные товарные вагоны, которых наберется около 150.000. Если со временем пассажирские вагоны получают однообразные запасные части и однообразную систему торможения, так что будут обращаться в прямом сообщении, то они могут быть тоже включены в общий казенный парк; тоже самое относится к керосиновым цистернам и угольным вагонам, как наиболее распространенным специальным вагонам. Казна явилась бы владельцем своего рода специальных вагонов, это именно нормального товарного вагона, который везде нужен и везде должен обращаться не в пример частному, действительно специальному, вагону.

Так как мы стоим за объединение и обезличение товарных вагонов, но не за то, чтобы казна непременно сделалась владельцем вагонов, то мы предлагаем казенное вагоновладение только потому, что оно является самым простым, всеобъемлющим и обещающим самое большее число выгод средством. В России эта мера имеет гораздо более *raison d'être*, чем в какой либо другой стране, по следующим мотивам: 1) в отношении централизации правительственных органов; 2) привычка народонаселения и коммерческого мира к безапелляционным мероприятиям правительства (например, тарифное); 3) отсутствие политического деления страны; 4) однообразие, за малым исключением, ширины колеи; 5) громадное пространство, на котором в Европе и Азии раскинута железнодорожная сеть, требующая особых забот о том, чтобы в средствах перевозки был введен однообразный тип; 6) условия обороны громадной страны, требующие быстроты в передвижении; – все эти условия позволяют легко приступить к такой реформе, как сосредоточение в руках казны товарного вагонного парка и заставляют желать ее. Но, несмотря на все эти доводы, есть три серьезных взгляда, которые позволяют сомневаться в целесообразности проводить

эту меру не только радикально, но даже с той постепенностью, о которой говорит мой критик в «Новом Времени».

Первым соображением является то, что наши дороги по концессиям должны перейти раньше или позже в казну, и на самом деле постепенно переходят; следовательно, вопрос сводится к тому, что скорее может совершиться – переход ли большинства дорог в казну, или же постепенное образование общего казенного вагонного парка; не довольно ли в новых концессиях, которые могут быть выданы теперь, определить возможности взятия вагонов в казну, раньше окончания концессии²³. Не трудно ответить на этот вопрос.

Из помещенных в Статистическом сборнике Министерства путей сообщения сведений видно, что окончание концессии и безвозмездный переход всех частных дорог в казну наступит, в среднем, через 60 лет, с крайне немногочисленными отступлениями от этого срока в пределах от 44 до 74 лет. Если принять этот момент за срок перехода вагонов в казну, то гораздо раньше, а именно, более чем вдвое раньше, можно совершить тот же переход, посредством постепенного завладения вагонами, не прибегая к экспроприации, а прямо через постройку новых вагонов за счет казны.

Но если принять во внимание другой срок, а именно тот, после которого наступает начало права казны на выкуп дорог, то, как видно из тех же сведений Сборника, этот срок наступит, в среднем, для всех дорог через 6 лет и только для четырех дорог (Динабургско-Витебской – 18 лет, Орлово-Витебской – 15 лет, Николаевской – 9 лет, Ивангородо-Домбровской – 9 лет), составляющих в сложности 1.800 верст, этот срок более 6 лет. В виду того, что казна, за немногими исключениями, в последнее десятилетие воспользовалась этим сроком выкупа, можно полагать, что при благоприятных обстоятельствах она через 6, много 10 лет, будет владеть почти всей сетью русских железных дорог, а в таком случае незачем прибегать к постепенному завладению вагонами, которое могло бы окончиться никак не ранее 20 лет. Оставалось бы произвести радикальную экспроприацию до истечения 6 лет, что навряд ли

²³ Сделано ли это при выдаче концессии в 1891 году?

целесообразно, так как тип товарного вагона и его запасных частей едва ли даже через 6 лет удастся подвести к одному. Только в том случае подобный единовременный насильственный переход целесообразен, если казна не в силах или не имеет в виду воспользоваться правом выкупа дорог, наступающим для громадного большинства дорог около 1895 года.

Другим соображением, говорящим против казенного вагонного парка, является то, которое высказано моим рецензентом в «Инженере», а именно, что возможно уменьшение числа передаточных пунктов слиянием малых дорог в крупные общества, владеющие несколькими тысячами верст.

Само собою разумеется, что это путь косвенный для вагонного дела, так как не из-за него же может произойти слияние. Если оно вообще возможно у нас в настоящее время (в виду того, что казна выкупает дороги, для которых наступает срок права выкупа), то, конечно, этим путем вагонное дело упростилось бы, но и то только в том отношении, что уменьшилось бы число передаточных пунктов. Хотя г. Антошин совершенно основательно находит, что улучшение в пользовании вагонами не может быть достигнуто одним уменьшением числа передаточных станций²⁴, но это все-таки было бы значительным улучшением. Посредством слияния железных дорог в пять больших обществ упростилась значительно передача вагонов во Франции; но там, наряду с этим средством, играло весьма важную и, пожалуй, решающую роль то обстоятельство, что технический осмотр сведен был до того только, что необходимо для безопасности движения, — дороги отказались заносить всякую мелочь в протоколы, отбросили все ведущее только к ограждению мелочных прав собственности, уничтожили бесконечные записи в записные книжки карандашом, делаемые осмотрщиками, решились возвращать друг другу вагоны, потерпевшие крушение без всяких счетов, а прямо относя эти потери на счет мажорных сил, которые везде одинаковы, и т. д., и т. д.

Это соображение нашего рецензента не решает, следовательно, вопроса о казенном

вагоновладении в отрицательном для казенного владения, смысле. Оно, то есть образование крупных обществ, могло бы быть в другой стране решительным шагом, как было во Франции; у нас же, во всяком случае, было бы только переходной стадией, — если бы даже имело шансы на осуществление. Но, надо полагать, что, при теперешнем направлении железнодорожного хозяйства, судя по мероприятиям и действиям казны, оно не имеет шансов.

Таким образом из двух приведенных нами соображений против казенного вагоновладения имеет вес только первое, т. е. близость выкупа всех дорог, а с ними вместе и вагонов. Раз все дороги будут во владении казны, тогда нельзя сомневаться, что для вагонов будут учреждены особый центральный орган и местные органы, окружные мастерские, вагонные паспорта и т. д. Весьма интересно, что в упоминаемой А. А. ф.-Вендрихом записке Н. К. Антошина эти соображения об одном общем казенном парке имеются. Прибавим, что близок ли, или нет, факт общего казенного парка, во всяком случае, для теперешних казенных вагонов приводились бы объединяющие меры, по части их содержания и ремонта (но не распределения и пользования), которые подготовили бы почву для общего, для всей сети, казенного парка, долженствующего, так или иначе, образоваться со временем.

Третьим серьезным аргументом, который может заставить призадуматься, нужно ли принять безотлагательные меры к сосредоточению всех вагонов в руках казны, есть тот факт, что каждый раз, когда у нас является недостаток в данном пункте в вагонах, одновременно и параллельно с этим недостатком подъемной способности является недостаток пропускной способности дорог. В случае залежей первым вопросом является достать побольше вагонов и паровозов, а непосредственно затем, когда вагоны нашлись, приходится изыскивать маршруты, которым можно перевезти эти вагоны на место назначения, так как большинство наших длинных направлений обладает только одним путем и не в состоянии пропустить достаточного количества поездов в сутки. Такой случай был в 1888 году, когда для устранения залежей на юге потребовались Высочайшие полномочия, данные

²⁴ Статья А. А. фон-Вендриха. Ж. М. п. с. 1891 г. февраль-март, стр 8.



В. М. Верховскому; тоже самое повторилось на Риго-Царицынской линии зимой 1890–1891 года, когда заседавшая в Грязях узловая комиссия изыскивала обходные маршруты из Грязей в Либаву даже через Москву. Также самое случилось зимою 1891–1892 года, когда хлеб Северного Кавказа из Ростова пришлось направлять в местности пострадавшие от неурожая, по нескольким направлениям, даже через Брянск, и этими обходными маршрутами вывезти хлебные грузы. Известно, что вследствие неосторожности распоряжений на дорогах, по которым эти грузы направлены были первоначально, как по кратчайшему пути, накопилось 11.000 вагонов, которые нельзя было пропустить своевременно²⁵.

Само собою разумеется, что этот третий аргумент против сосредоточения вагонов в руках казны, имеет некоторый вес до тех пор, пока пропускная способность дорог не увеличится; и даже, при настоящем положении пропускной способности, лучше, если она одна составляет злобу нашего железнодорожного хозяйства, чем если к ней присоединяется другая злоба – медленность оборота вагонов от организации вагонного дела. В сущности пропускная способность и организация товарного вагонного парка – это два независимые друг от друга вопроса, случайно только совпадающее.

Понятие «объединение и обезличение вагонов», ближе всего подходит к общинному вагоновладению. Но осуществить общинное вагоновладение значит изъять вагоны из владения частных лиц и казны и наделить ими дороги, на основании известных, выработанных принципов и правил. Это задача невыполнимая. Если по отношению к общинному владению землей справедливо мнение, что никто не заинтересован в удобрении земли, то по отношению к вагонам

еще серьезнее можно опасаться, что никто не заботился бы об их содержании и ремонте, а все думали бы о распределении и пользовании ими. Объединение и обезличение в лице одного крупного общества, владеющего всем вагонным парком, независимо от владения железными дорогами, не мыслимо, как частная монополия.

Из рассмотрения всех вышеприведенных форм, под которыми объединение и обезличение возможно, следует, что оно может осуществиться в России только под видом казенного вагонного парка.

В виду того, что постройка новых дорог концессионным способом, то есть частными капиталами, может продолжаться неопределенное время, даже и тогда, когда вся существующая в настоящее время сеть железных дорог поступит в собственность казны и казенную эксплуатацию, представляется необходимым выработать теперь же начала общего вагонного парка, с тем, чтобы в его организации было место вагонам частных дорог, которые будут открываться и эксплуатироваться частной предприимчивостью. Кроме того, необходимо в концессиях предусматривать теперь же переход вагонов в казну или поставку вагонов на вновь строящиеся дороги казною из правительственного запаса, причем эти вагоны составляли бы во всяком случае с самого открытия дороги нераздельную часть общего казенного вагонного парка.

Если допустить, что все железные дороги Империи рано или поздно сделаются, во всяком случае, собственностью казны и поступят в казенную эксплуатацию, то объединение в казенных руках вагонного парка, независимо от путей, есть мера временная; но, пока она совершится, возможно, что большинство дорог будет принадлежать всецело казне.

Это соображение однако не может и не должно останавливать, кого бы то ни было, перед изысканием и организацией теперь же способа перехода к объединенному казенному вагонному парку.

(Продолжение следует)

А. Павловский.

[«Железнодорожное Дело» за 1892 г.,
№ 35–36, С. 363–372;
№ 37–38, С. 383–387] •

²⁵ Так действительно было; но не так было бы, если бы состояние подъездных путей к станциям не требовало подвозки к ним почти всего урожая зараз и если бы на станциях, где образовались залежи, имелось достаточно крытых помещений для хранения грузов, вместо хранения их в собранных со всех концов сети вагонах, загромадивших станции, по причине не недостатка, а несоответствия такому движению, пропускной способности дорог. В большинстве случаев образование залежей грузов на жел. дорогах находится, по нашему мнению, в связи не с вагонным хозяйством, а с устройством станционных помещений, и еще более в зависимости от состояния подъездных дорог. Ред.