

Наследие
действительного
статского советника
Бей-Булата Датиева



39г(2)Д
Н-31

Автор проекта и составитель – *К. Д. Медоев*

Н-31 **Наследие действительного статского советника Бей-Булата Датиева** /автор проекта и сост. К.Д. Медоев – Владикавказ: Ир, 2009 – 143 с.

ISBN 5-7534-1199-1(978-5-7534-1199-0)

Книга рассказывает о нелегкой судьбе действительного статского советника, члена Госсовета Российской империи Б.Д. Датиева. Содержит также переиздание его книги, посвященной анализу российских железных дорог, основные положения которой не устарели и по сей день.

М 0503020900-24 44-09
М131(03)-09

39г(Рос Сев)Д

ISBN 5-7534-1199-1(978-5-7534-1199-0)

© ГУП РСО-Алания «Издательство Ир», 2009
© Медоев К.Д., составление, 2009
© Григорян В.С., оформление, 2009

От автора

С благодарностью посвящаю эту книгу нынешнему поколению нашего народа, представители которого, обладая глубокими знаниями и высокой ответственностью, сделали возможным издание этой книги. Это, в первую очередь, молодые и профессионально подготовленные врачи Клинической больницы скорой помощи, подарившие мне вторую жизнь: Казбек Зураев, Диана Дзгоева, Чермен Баскаев, Альбина Базрова, Марат Томаев, Алина Дзгоева. Это специалисты Северо-Осетинского института гуманитарных и социальных исследований, поддержавшие идею переиздания книги Б. Датиева: директор института З.В. Канукова, сотрудники Л.Б. Гацалова, А.В. Хубулова. Это директор Северо-Осетинского государственного книжного издательства Ж.Г. Козырева, директор железнодорожного техникума М.К. Чеджемов, а также моя дочь Фатима, которая всегда была рядом.

Благодаря поддержке этих людей наши современники получили возможность соприкоснуться с еще одной страницей славного прошлого своего народа, одними из лучших представителей которого являются Бей-Булат и Кавдын Датиевы, а также более известный Ахмат Цаликов.

Очень надеюсь, что настоящая книга послужит возврату тех ценностей, которые были утрачены в ходе революционных событий XX века, чтобы высшим званием всегда считалось «Человек чести и совести».

Каждой заслуге открыта дорога к бессмертию — тому бессмертию, когда дело остается и продолжается, даже если имя начавшего его и осталось в далеком прошлом.

Фридрих Шиллер

Авторитет осетинского народа, благодаря которому народы Российской империи узнавали осетин и, естественно, признавали их — плод ответственной, грамотной и отважной деятельности наших предков в дореволюционное время.

Это рассказ об одном из наших соотечественников, чья эрудиция и талант руководителя были востребованы высшим органом государства — Госсоветом Российской империи, об инженере путей сообщения, действительном статском советнике Бей-Булате Долтмурзаевиче Датиеве, решавшем в Госсовете вопросы деятельности двух министерств — путей сообщения и финансов.

3 февраля 1909 года в Госсовете России состоялось заседание, на котором статс-секретаря С.В. Рухлова представляли в качестве нового министра путей сообщения. В работе заседания участвовал и член Госсовета, наш соотечественник, действительный статский советник Бей-Булат Датиев, делегированный правительством России в высший государственный орган для решения проблем министерств путей сообщения и финансов. Именно этому человеку и посвящено наше повествование.

Двадцатый век для народов России был настолько непредсказуем и полон событиями, что оценить и осмыслить их полностью нельзя даже по истечении большого срока. Эта непредсказуемость коснулась и моей судьбы. Хочется вспомнить некоторые факты из нашего недавнего прошлого, чтобы молодое поколение имело понятие о том, как создавалась история, как вершились судьбы людей.

Мой дед Дзахо Медоев, переселенец с гор в конце XIX века, поселившись на плоскости и увидев просторы плодородных земель, был безмерно удивлен открывавшимися перспективами. Он, не видевший и не представлявший себе такого обилия плодородной почвы, теперь, получив возможность обрабатывать на этих землях свой участок, поставил перед собой задачу: создавать материальные блага без усталости, установив для себя рабочий режим — световой день (7–17 часов в сутки, в зависимости от времени года). За время с 80-х годов

ХІХ века по 30-е годы ХХ века Дзахо приобрел у крупного землевладельца Туганова 28 десятин (31 га) земли, обзавелся дюжиной крупного рогатого скота, двумя лошадьми, построил добротный дом, создал подворное хозяйство, которое с началом коллективизации подверглось раскулачиванию. Раскулачивание деда (единственное в селении Урсдон) происходило в той уродливой форме, которая характеризовала царившее в селе беззаконие.

Земля была «национализирована», дом разобран на стройматериалы — для строительства правления колхоза, скот и имущество конфискованы. Естественно, деда с семьей выставили на улицу, «забыв» даже внести его имя в список раскулаченных (а может, на единственного в населенном пункте раскулаченного никакого документа составлять и не надо было?).

В 80-е годы ХХ века руководство Советского Союза признало многие ошибки советской власти, в том числе и тот факт, что раскулачивание крестьян в 30-х годах происходило с перекосами, и приняло решение об их реабилитации. Тогда я, естественно, подал заявление о реабилитации моего деда, раскулаченного в селении Урсдон. Ответ был ошеломляющим: «Ваш дед, Медоев Дзахо, в списках раскулаченных не значится». Разве это не парадокс?

Колхоз в Урсдоне создавался на базе имущества и скота, конфискованного у моего деда, правление колхоза строилось из стройматериалов его разобранного дома, из которого хозяина со всей семьей, с детьми выставили на улицу, а сам он, всю жизнь трудившийся как каторжный, даже по прошествии времени не имеет права на посмертную реабилитацию, так как «... в списках раскулаченных не значится».

Мой отец Дафа Медоев, офицер Российской армии, участник 1-й мировой войны, проливший кровь, защищая свою родину — Россию (был дважды ранен), в 30-х годах ХХ века по ложному доносу был репрессирован, осужден на 10 лет лишения свободы и сослан в Сибирь. Сразу после освобождения в начале Великой Отечественной войны отец оказался в действующей армии, и в мае грозного 1942 года под Ворошиловградом (Луганском) сложил голову. Все эти следовавшие одно за другим события вынудили нашу мать принять отчаянное решение: в конце 1934 года увести детей (а нас было четверо) к своим родителям.

Так мы оказались в Алагире, в доме, где родился Бей-Булат Долатмурзаевич Датиев. Наш дед Кавдын Датиев был единственным братом Бей-Булата и продолжал жить в отцовском доме, в Салугардане, после возвращения из-за границы и жизни в центральной России. В те годы возвращение замужней дочери в родительский дом не приветствовалось ни родственниками, ни соседями, вызывая пересуды и кривотолки. Но наш дед по матери принял нас всех как человек, способный объективно оценить создавшуюся ситуацию. Все в доме Датиевых — сама атмосфера, взаимоотношения членов семьи, масса фотографий, мебель, бережно хранившиеся вещи — свидетель-

ствовали о большой любви и уважении к старшему дедову брату, Бей-Булату Долатмурзаевичу. Мебель, одежда, домашняя утварь — от самых дорогих и изысканных до кустарно изготовленных вещей, причудливо сочетались в доме моего деда, создавая неповторимую обстановку.

Моя детская память особенно ярко запечатлела фотоальбом немцовомерно больших размеров и толщины, на массивной обложке которого красовалась натуральной величины подкова из бронзы; большое настольное зеркало, играющее музыку, карманные золотые часы дедушки с парой массивных крышек с обеих сторон; персидские ковры, прикосновение к которым напоминало ласку материнских рук; двухтумбовый стол с фигурными ножками, ящиками с обеих сторон, разборный стол из черного дуба и, вместе с тем, изделия почти кустарного изготовления: табуретки, керосиновая лампа, металлические ведра с мутной водой из реки Ардон, тазы, щипцы, тяпки, лопаты, приобретенные у цыган.

Первое, что сделал дедушка, он предупредил нас: «Дом Датиевых в Салугардане уважаем, и это отношение к нам наших односельчан заслуживалось моими родителями, моей сестрой Госи, братом Бей-Булатом и мною, а затем вашей бабушкой и нашими детьми. Мои родители были первыми поселенцами с гор и обосновались в Салугардане в 1850 году. Естественно, это уважение заслуживалось с тех пор. Наш отец Долатмурза Мисостович, участник русско-турецкой войны, показал себя хорошим воином, о чем свидетельствуют его награды. Мой брат Бей-Булат достиг таких высот в своей должности в России, что никто из Осетии и даже со всего Северного Кавказа не может сравниться с ним. Его книга и завещание, им составленное, также ни с чем не сравнимы.

Мой старший брат — автор книги, которая могла бы сделать доходными российские казенные железные дороги, а завещание, будь оно исполнено, сделало бы владельцем коровы хозяина каждого двора в нашем селе, а в Горном Карца (родине наших родителей) и в столице нашей республики строились бы школы, храмы, общежития и тому подобное. Я знаю, что ваш детский ум пока не может осмыслить сказанного, но, тем не менее, говорю об этом, так как я стар и другой возможности сказать все это может и не представится. Жить в доме Датиевых ответственно. И вы начинаете свою жизнь в нем с чувства большой ответственности».

Меня поразило внимание, с каким речью дедушки выслушали бабушка, наша мать, дядя и тетя. По сей день поражает и то, как мы, дети, отнеслись к сказанному — совсем не по-детски. В этом доме годами хранился моральный дух, созданный нашим прадедом и его сыновьями — двоюродным и родным нашим дедом. Если применять сегодняшнюю терминологию, то морально-психологический климат дома Датиевых мог быть сравним с климатом экипажа космического корабля, в котором все понимают друг друга с полуслова, жеста, взгляда.

История этой семьи такова. В 1850 году из селения Горный Карца в местечко Салугардан переселилась молодая семья Долатмурзы Мисостовича Датиева. Вскоре в семье родилась девочка Гози, а 15 октября 1856 года — мальчик, которому дали имя Бей-Булат. После этого у супружеской четы Датиевых умерло в грудном возрасте несколько детей. А когда в 1868 году у них родился мальчик, то, по осетинскому поверью, боясь сглаза, родители дали ему имя Кавдын.

Разница в возрасте в 12 лет повлияла на взаимоотношения братьев. Бей-Булат с появлением младшего брата почувствовал себя ответственным за его судьбу и благополучие, полностью взяв на себя обязанности по уходу за ним. Сам Бей-Булат рос любознательным ребенком. Когда ему шел восьмой год, судьба свела его с группой инженерно-технических работников, проводивших поисково-исследовательские работы по прокладке трассы железной дороги между селами Карджин и Тулатово (железнодорожными станциями Дарг-Кох и Беслан). В этой группе, к счастью для Бей-Булата, оказался наш соотечественник, который с удовольствием отвечал на многочисленные вопросы любознательного мальчика. В результате полученных подробных ответов в воображении Бей-Булата вырисовывалась общая картина конструкции железной дороги. Он сделал вывод, что железная дорога служит для перемещения поездов с очень большими по объему и весу грузами на невероятно дальние расстояния, являясь самым безопасным видом транспорта. Он понял также, что это обеспечивается за счет прочного крепления рельсов к шпалам, а те, в свою очередь, устойчиво располагаются в насыпи, основе дороги, за счет особенностей конструкции вагонов людских (пассажирских) и грузовых (товарных) и металлических колесных пар, за счет мощности паровозов, исчисляемой силой лошадей в целый табун.

Бей-Булат за свою короткую жизнь видел гужевой транспорт мощностью в одну или две лошадиные силы, в две воловьи силы; слышал о морском (водном) транспорте, но о существовании такого мощного, удобного и безопасного вида транспорта мальчик и не подозревал. Оказалось, когда Бей-Булату Датиеву шел от роду четвертый месяц, а именно, 10 февраля 1857 года, император и самодержец российский Александр II издал указ о сооружении в России первой сети железных дорог, которая была призвана обеспечивать соединение всех «кустовых» дорог за счет строительства между ними новых железнодорожных веток. Реализация императорского указа на территории Осетии началась в первой половине 60-годов XIX века. Именно благодаря указу Александра II Бей-Булат Датиев еще ребенком встретился с группой железнодорожников, что и определило его дальнейшую судьбу.

Так Бей-Булат Датиев, смысленный мальчик из Салугардана, узнал о существовании в российском государстве железных дорог, оценил этот факт по достоинству, уже тогда приняв решение: «Буду одним из тех, кто создает такие умные и мощные машины и строит

для них дороги». Дома он поделился увиденным с родителями, а затем попросил отца обратиться к начальнику Терской области по поводу его зачисления за казенный счет в пансион Владикавказского горского окружного училища. О существовании училища во Владикавказе Бей-Булат узнал от того же нашего соотечественника — члена группы инженерно-технических работников. Именно по его совету и обратился он к отцу о зачислении в пансион Владикавказского училища.

Так будущий инженер путей сообщения, действительный статский советник, член Госсвета Российской империи, автор книги «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог», а тогда восьмилетний мальчик, посвятил жизнь своей детской мечте конструировать умные и мощные машины и строить для них дороги.

На следующий год по ходатайству отца Бей-Булат Датиев был зачислен в пансион Владикавказского горского окружного училища, в котором проучился с 1865 по 1867 год. Здесь он научился говорить и писать по-русски, а затем по распоряжению начальника Терской области Бей-Булат Датиев, как один из лучших воспитанников пансиона, был направлен для продолжения учебы в Ставропольскую классическую гимназию. В гимназии Бей-Булат был зачислен во второй класс. Учился мальчик так усердно, что последние шесть классов оканчивал с похвальными листами. В 1875 году Б. Датиев успешно окончил Ставропольскую классическую гимназию и получил аттестат, «...предоставляющий ему все права окончивших полный курс в реальных школах 1 разряда устава, высочайше утвержденного 15 мая 1872 года».

Хочется сакцентировать внимание читателя на содержании дореволюционного аттестата об окончании среднего учебного заведения. В нем имеются сведения о вероисповедании выпускника, социальном положении родителей, месте и дате рождения, месте и сроке учебы в других учебных заведениях до поступления в это, усердие в посещении и приготовлении уроков. В аттестате перечислены все предметы, прохождение которых предусматривалось государственной программой. Главное отличие его от современного аттестата в том, что он содержал два раздела: отметки, выставленные педагогическим советом и отметки по испытанию.

Подписывался он председателем педагогического совета, директором гимназии и коллективом учителей. Каждый учитель своей рукой записывал название предмета, который преподавал, а затем расписывался. Аттестату присваивался номер, а затем он скреплялся сургучной печатью.

В выборе высшего учебного заведения у Бей-Булата Датиева проблем не было, так как он был сделан еще в возрасте восьми лет. В год окончания Бей-Булатом Ставропольской классической гимназии (1875 г.) завершилось и строительство Владикавказской железной дороги. В

том же году Б. Датиев поступил в Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения. Во время учебы в институте молодой человек пользовался любой возможностью, чтобы основательно овладеть необходимыми знаниями.

Впервые о научно-технических кружках в вузах я услышал от своего деда. Делясь воспоминаниями о студенческих годах старшего брата, он говорил: «Бей-Булат со второго курса был членом научно-технического кружка, где углублял теоретические знания и закреплял их практикой». Бей-Булат Датиев, как один из достойнейших студентов Осетии того времени, получал материальную помощь от государства. В документе, подписанном управляющим канцелярией Терской области, говорилось:

«В настоящем, 1877 году, стипендии должны распределиться следующим образом:

- В Санкт-Петербургский технологический институт Иосифу Абациеву – 300 рб.
- В институт путей сообщения Давиду Гиоеву (Джиоеву) – 200 рб.
Бей-Булату Датиеву – 300 рб.
Казбеку Кусову – 200 рб.
- В Горный институт Темирбулату Тулатову – 200 рб.»

В 1881 году Бей-Булат Датиев окончил Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения и получил назначение на Ливаво-Роменскую железную дорогу, где прошел почти все инженерные должности вплоть до начальника этой дороги. Занимаясь своим любимым делом, Б.Д. Датиев пришел к убеждению, что в вопросах железной дороги мелочей нет. В этой отрасли – все главное, считал Датиев, и это отношение к профессии старался внушить всем, кто его окружал.

В самом начале своей практической деятельности Бей-Булат Датиев решил самостоятельно разработать специальную программу для подготовки младшего брата, Кавдына Датиева, до уровня инженера-железнодорожника. С помощью своих друзей-сослуживцев он реализовал эту программу в течение 11 лет. И вот в истории нашей республики появился первый самоучка инженер-железнодорожник.

Занимаясь изучением архивных материалов в течение долгого времени, мне не удавалось встретить хотя бы еще одного осетина такой квалификации в то время. Как инженер-самоучка, Кавдын Долатмурзаевич сделал первые шаги под наблюдением старшего брата, а когда пришла уверенность в своих знаниях и опыте, он показал образцы качественного строительства участков железных дорог не только в России, но и за границей. Кавдын Долатмурзаевич имел подряды на строительство железных дорог в Китае, Персии и Франции.

...В конце XIX века пригородная сеть столицы Персии Табриза

строилась с помощью российских специалистов. В это время было создано Общество Тавризской дороги, в составе которого функционировал участок, возглавляемый К.Д. Датиевым. Весь коллектив этого участка состоял из 27 наших соотечественников (друзей, родственников и знакомых, привлеченных Кавдыном Долатмурзаевичем). Коллектив собирался по принципу:

- прежде всего, это должны быть люди надежные;
- желающие приобрести специальность строителя железной дороги;
- чтобы обладали человеческим достоинством и дорожили честью осетина;
- чтобы девиз «Один за всех и все за одного», как в произведении А. Дюма, был незыблемым в их жизни и деятельности.

Приехав в Персию, люди освоились на новом месте, научились выполнять свои обязанности, преодолели неизбежно возникающие на чужбине трудности, у них появилось чувство уверенности, ощущение своей необходимости. Строители были довольны и тем, что за свой труд получали достойную зарплату, благодаря чему приобрели все необходимое, в том числе и оружие для самообороны. Словом, люди поверили в себя, что давало им возможность считать себя счастливыми.

Однако во время строительства очередного участка железной дороги строители-осетины вдруг обнаружили, что окружены массой персов, вооруженных огнестрельным оружием. Кто-то из них на ломаном русском языке кричал:

— Гяуры, убирайтесь! Аллах против вас!

Стало понятно: недоброжелателями была организована провокация, которая может перерасти в кровопролитие. Чтобы избежать этого, дед вспомнил рекомендации старшего брата для подобных ситуаций: нужно организовать мирные переговоры с помощью парламентаря и сопровождающего с белым флагом. Тут же позвал одного из самых надежных своих людей, подходящего для этой миссии, инструктировал его, снял с себя белую нижнюю рубашку и соорудил из нее подобие флага. Вручил его одному из младших и отправил их на переговоры.

— От вашей миссии зависит судьба всего коллектива, — наставлял их дед.

Пока парламентары шли к персиянам, потом вели переговоры, кругом было тихо. Через какое-то время осетинская сторона увидела, что один из парламентаров возвращается, с трудом неся что-то неудобное и тяжелое. Когда он приблизился, все поняли: он нес труп парламентаря, убитого персами в знак того, что никаких мирных переговоров не будет. В подтверждение этого товарищ парламентаря произнес:

— Так будет с каждым из нас, — велели они передать.

Ярость и негодование переполняли людей, дед организовал круговую оборону, определив каждому сектор стрельбы. Приказал, чтобы без команды никто не стрелял, объяснил, что надо продержаться

до ухода персов на намаз. Подчеркнул, что на второй труп у них права нет. Сам встал на колени и произнес молитву:

— Господи, прости меня, что не сумел предотвратить кровопролитие. Очень не хочется применять огнестрельное оружие, но обстоятельства вынуждают нас защищаться. Перед родителями своих товарищей уже не сдержал слово, что все вернемся домой живыми. Благослови нас, Господи, и пошли нам удачу.

В знак поддержки этой молитвы все произнесли по-осетински: «Оммен!».

Вскоре началось нападение персов, на которое осетинская сторона отвечала организованной стрельбой. Дед после каждого выстрела, когда считал, что пуля достигла цели, клал рядом с собой камушек из бруствера.

...Когда наступило время намаза и персы перестали стрелять, дед приказал:

— Всем быстро собраться! Тело Каурбека (так звали погибшего парламентаря) — во главу колонны! Не теряя ни минуты, двигаться за мной!

Он быстро пересчитал отложенные камушки — их оказалось восемь, а затем возглавил колонну.

Коротко доложив послу России в Персии о происшедшем, Кавдын Долатмурзаевич задал вопрос:

— Что нам делать дальше?

— Уезжать домой, батенька! Уезжать. Собирайтесь быстро, я закажу микропоезд, который доставит вас домой.

Так Кавдын Долатмурзаевич Датиев со своим коллективом и телом Каурбека Есиева вернулся в Осетию. Первым долгом отвезли покойника на родину, в Горный Карца, где похоронили его по осетинскому обычаю.

Прошло несколько дней. В доме Долатмурзы Датиева, в Салугардане, состоялись необычные для осетин поминки, на которые пригласили родственников, друзей и знакомых со всей Осетии. Во дворе дома было установлено восемь длинных столов, на каждом из которых были «сæр æмæ бæрзæй» (голова и шея жертвенного животного) в знак того, что стол накрыт для поминания определенного человека. А количество столов свидетельствовало о том, что поминаемых — восемь. Старший предоставил слово хозяину дома Долатмуразе Датиеву. А тот, в свою очередь, попросил дать слово младшему сыну, Кавдыну, чтобы он ответил на возникающие вопросы.

И вот впервые в жизни Кавдын Долатмурзаевич в присутствии старших, среди которых находился и его отец, был вынужден объяснить соотечественникам причину происходящего. Он рассказал о случае, происшедшем в пригороде Тавриза во время строительства осетинами под его руководством железной дороги. Объяснил, что это нападение было организовано специально, чтобы посеять вражду между персиянами (на территории которых велось строительство желез-

ной дороги) и осетинами, которые вели строительство от имени России, считавшейся православной, хотя среди ее граждан около 25–30% были мусульманами. Провокация, можно сказать, удалась, констатировал Кавдын, так как кровь пролилась с обеих сторон.

Кавдын Датиев рассказал и о том, что перед каждым выстрелом в его воображении всплывал образ Каурбека Есиева, убитого персами во время выполнения им миссии парламентаря, образы его родителей, два года назад с надеждой провожавших сына в Персию. Рассказал он и о том, что на каждую пулю, выпущенную из его оружия и достигшую цели, он из бруствера откладывал камушки, и когда пересчитал их, камушков оказалось восемь. Он считает, что невольно лишил жизни восьмерых человек. На свои честно заработанные деньги Кавдын купил восемь «кусартов» — жертвенных бычков, накрыл восемь столов, и теперь приглашает уважаемых старших попросить у Всевышнего прощения для него за невольное лишение людей жизни.

Подобных поминков в Осетии прежде не было, не было их и после. Слух об этих поминках докатился и до Персии. Года через три Кавдын Долатмурзаевич был опять командирован в Персию на строительство железной дороги, где, как всегда, был на высоте, руководя инженерными работами. По приезду в Тавриз он почувствовал, что местное население изменило отношение к нему в лучшую сторону (догадался, что слух о поминках в Салугардане опередил его). Вторая поездка в Персию в памяти Кавдына Долатмурзаевича ассоциировалась с более приятными воспоминаниями.

Во-первых, коллектив его участка был укомплектован рабочими разных национальностей, что способствовало лучшему взаимопониманию и заинтересованности всего коллектива в завершении строительства железной дороги большей протяженности и лучшего качества. От этого зависело не только благополучие самих рабочих, но и их домохозяев.

Во-вторых, такой состав коллектива способствовал созданию морально-психологического климата, где чисто человеческие чувства преобладали над стремлением отдельных членов группы верховодить, в результате чего могла разрушиться целостность и однородность коллектива.

В коллективе Кавдына Долатмурзаевича сохранилось около половины от прежнего состава, влилось в него и много местных жителей, а также азербайджанцев и турок. Общность профессиональной деятельности, зависимость друг от друга в познании глубинных нюансов специальности, готовность Кавдына Долатмурзаевича прийти на помощь любому из них — в работе, решении домашних проблем, просто советом — способствовали успехам коллектива, что стало предметом изучения и пропаганды среди строителей Тавризской дороги. Деятельность инженера-самоучки К.Д. Датиева обратила на себя внимание не только руководства Общества Тавризской дороги, но и руководства Персидского государства.

5 марта 1904 года Кавдын Долатмурзаевич получает официальное письмо, которое могло быть помечено, выражаясь сегодняшней терминологией, грифом «правительственное», хотя оно было подписано главным инженером общества железной дороги. Вот содержание этого письма:

«М.Г.! (Милостивый государь. — К.М.)

Его благородию К.Д. Датиеву

При сем препровождается к Вам фирман с точным русским переводом на пожалование Вам Его Высочеством Наследником Персидского Престола ханского звания за усердную Вашу службу.

*Главный инженер по сооружению
Тавризской дороги (подпись)
Оформитель дел (подпись)»*

«Так как многоповторяемые достоинства, умелость в деле донесены Его высочеству, пожаловали мы ему, Кавдыну Датиеву, ханское звание для того, чтобы он отличался между товарищами и больше прежнего старался в своей службе.

*На подлиннике рукою его Императорского Высочества
подписано: Валтахдъ.*

Переводил: Мирза Расуль-хан Гаджи Гизаевъ».

Я уверен, что Кавдын Долатмурзаевич был не только первым и единственным инженером-самоучкой из наших соотечественников, но, более того, — первым и единственным инженером-самоучкой, подтвердившим свою высокую эрудицию на практике как внутри страны, так и за границей, в связи с чем был удостоен персидского дворянского звания «хан персидский».

Вся деятельность братьев Бей-Булата и Кавдына Датиевых может служить эталоном для воспитания трудолюбия и патриотизма у подрастающих поколений наших граждан. Ими нужно было гордиться и в советское время, а мы, их потомки, вынуждены были прятать подальше от дома документы, подтверждающие их заслуги перед Российским и другими государствами. Разве это не парадокс?!

Их жизнь — подвиг. Бей-Булат родился через 82 года после вхождения Осетии в состав России, на 45 году жизни он стал действительным статским советником, на 53 году вошел в состав Госсовета Российской империи, на 56 году стал автором книги «Практические указания для эксплуатации и постройки железных дорог», призванной сделать российские казенные железные дороги прибыльными. Уже в 31 год указом императора и самодержца Российского Александра III он был награжден царским орденом Святого Станислава, статус которого давал дворянское звание.

Достижения младшего брата, Кавдына Долатмурзаевича, не менее впечатляющи. Человек никогда не переступал порога ни одного учебного заведения, а в студенческом возрасте (24 года) стал инженером-железнодорожником. Он был самоучкой, но обладал такой высокой квалификацией и опытом практической деятельности, что превосходил многих из тех, кто обучался в вузах, но, в отличие от него, работал спустя рукава.

Кавдыну Долатмурзаевичу в 36 лет было присвоено ханское звание, что уважением и почетом уравнивало его с дворянством Персидского государства. Думаю, он удостоился этого звания в том числе и потому, что исповедовал ислам.

Вернемся к описанию жизни и деятельности старшего брата, Бей-Булата Датиева. После назначения его на Либаво-Роменскую железную дорогу он прошел почти все инженерные ступени, вплоть до начальника этой дороги, действительного статского советника.

Для справки: Действительный статский советник до 1917 года — гражданский чин 4 класса, давал потомственное дворянство. Лица, его имевшие, занимали высокие должности (директор департамента, губернатор).

(БЭС, М., 1997, с.337).

Занимаясь поиском архивных материалов, я надеялся найти имена наших соотечественников, получивших до 1917 года звание действительного статского советника. К сожалению, вынужден констатировать: в истории нашей республики Бей-Булат Датиев был единственным человеком из гражданских чинов, имевшим это звание (приравненное к генеральскому).

Бей-Булат Долатмурзаевич Датиев был и единственным из наших соотечественников, кто входил в состав высшего государственного органа Российской империи — Госсовета, кто присутствовал на заседании 3 февраля 1909 года, когда статс-секретаря С.В. Рухлова представили в качестве нового министра путей сообщения. Согласно Большому энциклопедическому словарю: «Государственный совет — высший совещательный орган Российской империи в 1810–1917 гг. Госсовет рассматривал внесенные министрами законопроекты до их утверждения императором, сметы и штаты госучреждений, жалобы на определения департаментов Сената и других органов. Председатель и члены Госсовета назначались императором. Совет состоял из нескольких департаментов и Государственной канцелярии во главе с госсекретарем. После создания Госдумы (1906 г.) в Госсовет входили члены по назначению императора и члены по выборам (поровну). Выборные члены избирались от духовенства, губернских земских собраний, дворянских обществ, Академии наук и университетов, а также от промышленности и торговли (частично путем косвенных выборов). Рассматривал принятые Госдумой законопроекты до их утверждения императором» (БЭС, с.301).

Появлению настоящего органа в 1810 году предшествовала кро-

потливая работа лучших граждан Российской империи с целью демократизации российского общества. Результатом этой работы явилось издание указов императора и самодержца Российского:

- в 1857 году «О создании в России 1-й сети железных дорог»;
- в 1861 году «Об отмене в Российском государстве крепостного права»;

- 1906 году «О создании в России законодательного органа — Государственной Думы» и т.д.

На заседании Госсовета 3 февраля 1909 года новый министр путей сообщения Рухлов в своей программной речи, характеризую состояние казенных железных дорог России, сказал, что убытки, приносимые дорогами, достигают 150 млн руб. (золотых, что эквивалентно 4,5 млрд долл. — *К.М.*), и добавил, что «встретит с особой благодарностью все указания к лучшему достижению целей упорядочения нашего железнодорожного хозяйства».

Бей-Булат Датиев, за годы профессиональной деятельности досконально изучивший этот вопрос, решил написать книгу, которая избавила бы российские железные дороги от этого дефицита и сделала их доходными. Написав и издав в 1913 году книгу «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог», Бей-Булат Датиев выполнил задачу, поставленную перед собой 3 февраля 1909 года.

Я абсолютно уверен, что эта книга была первой по технической тематике в Российской империи, принадлежавшей перу человека, отнесенного к «туземному» населению России. Между тем, в истории нашей маленькой республики нет упоминания Бей-Булата Долатмурзаевича Датиева, хотя каждое из названных выше достижений могло быть основанием для включения этого имени в историю Осетии. Нельзя обойти вниманием и составленное им завещание, равное которому мне удалось увидеть только однажды — это духовное завещание генерал-майора царской армии, героя Шипки, Даниелбека Гудзибековича Цаликова.

Разве издание такого важного для Российского государства исследования представителем нашего малочисленного народа — не профессиональный подвиг?! Разве автор книги не должен быть отнесен к разряду тех великих граждан Российского государства, которые должны вечно жить в памяти последующих поколений граждан страны, считаясь современниками, хотя жизнь их уже давно в прошлом?

Впервые имя Б.Д. Датиева в нашей истории упомянуто в 2003 году («История Северной Осетии: XX век») в разделе «Школа», как отдельного представителя интеллигенции, завещавшего свое имущество на стипендии студентам и постройку школ, общежитий и храмов в сел. Салугардан и Верхний Карца, гор. Владикавказе, а также как автора книги «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» (раздел «Становление науки и общественной мысли», с.103) с расплывчатыми и малопонятными комментариями, искажающими предназначение книги.

На самом деле книга Б.Д. Датијева «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» написана с таким знанием состояния российских дорог, и рекомендации, даваемые им, настолько эффективны, что книга эта и сегодня может быть настоящей для многих чиновников, начиная с министра путей сообщения, начальников многочисленных железных дорог нашей громадной страны и кончая начальниками станций и руководителями подразделений этих станций. Умный и ответственный профессионал-железнодорожник и сегодня найдет в этой книге помощника в решении насущных задач, стоящих перед ним.

Название книги говорит само за себя, она вобрала в себя лучший опыт казенных и частных железных дорог российских, а также финских, польских, германских и французских. Аналогов ей в то время не было, но судьба книги сложилась неудачно. «Практические указания...» вышли в свет в конце 1913 года, а летом 1914 года наш многострадальный народ вынужден был отбиваться от немецких агрессоров, вместо того, чтобы совершенствовать свое народное хозяйство (в том числе и железнодорожный транспорт). Книга Б.Д. Датијева давала возможность усовершенствовать российское железнодорожное хозяйство по 35 направлениям в течение двух, максимум трех лет и сделать наши железные дороги доходными. А война с Германией, перешедшая в мировую, внесла коррективы в жизнь не только нашей страны, но всего мира.

Результаты этой кровопролитной войны известны: Россия потеряла территории и население 25 губерний: 62 миллиона человек и территории Польши, Финляндии, прибалтийских государств. На аннексированной Германией территории оказались:

- 26% железных дорог;
- 27% сельскохозяйственных земель;
- 75% предприятий металлургической промышленности.

Первая мировая война инициировала две революции в 1917 году и гражданскую войну, равной которой по жестокости, жертвам и потерям материальных ценностей человечество прежде не знало. Эти события унесли более 20 миллионов человеческих жизней и привели к развалу всего народного хозяйства государства. Промышленное производство сократилось на 80–94%; сельскохозяйственное производство сократилось вдвое, ущерб, нанесенный народному хозяйству, составил 50 млрд золотых рублей, или 1,5 трлн долларов. Результаты этих войн (мировой и гражданской) стали причиной демографической катастрофы нашей Родины, от которой она не может оправиться до сих пор.

А разве такой разброс официально публикуемых в разных источниках данных о потерях в войнах (Великой Отечественной и гражданской) – нормальное явление? Я абсолютно уверен, что при жизни Иосифа Виссарионовича Сталина в нашем государстве не нашелся бы человека, который опубликовал бы информацию, подобную поме-

щенной в Большом энциклопедическом словаре в статье «Гражданская война (1918–1922) в России»: «...Гражданская война принесла огромные бедствия. От голода, болезней, террора и в боях погибло (по различным данным) от 8 до 13 млн человек, в т.ч. 1 млн человек бойцов Красной Армии. Эмигрировало к концу Г.В. до 2 млн чел. Ущерб, нанесенный нар. хоз-ву, составил около 50 млрд золотых рублей, промыш. произ-во упало до 4–20% от уровня 1913 года, с/х производство сократилось почти вдвое...».

Из вышеприведенного фрагмента видно, что разброс между числом погибших, приведенных в разных источниках, достигает 5 миллионов. Неужели с 1922 года (когда закончилась гражданская война) до 1997 года (когда издавался Большой энциклопедический словарь) нельзя было уточнить количество погибших, сократив диапазон военных жертв хотя бы до одного-двух миллионов? В Советском Союзе не нашлось бы такого человека – руководителя учреждения (архивного, научного, образовательного, либо общественного), который бы ответственно и уважительно не предоставил сведения, запрашиваемые столь авторитетным научным издательством, как «Большая Советская (Российская) Энциклопедия». Считаю, что эта путаница в цифрах возникла не из-за трудностей поиска данных, а из-за отсутствия человеческого достоинства и ответственности у тех, кому было доверено писать и публиковать эти данные.

В недавнем прошлом кандидат в президенты России Д.А. Медведев, характеризуя деятельность действующего президента нашей страны, сказал, что главное достоинство В.В. Путина в том, что он «предотвратил гражданскую войну в России». Я совершенно с этим согласен и думаю, что наши соотечественники будут благодарны ему за это вечно. Гражданская война – самое страшное, что может произойти с государством. В гражданской войне в России в начале XX века пролилась кровь более 20 млн человек, она унесла жизни 13 млн человек. Относиться пренебрежительно к человеческим жизням, манипулировать данными о них – бесчеловечно и, кроме того, совершенно не по-государственному.

То, что книга Бей-Булата Долатмурзаевича Датиева оказалась в забвении на фоне этой глобальной катастрофы, считаю явлением закономерным и понятным. Книга предназначалась для удешевления эксплуатации и строительства железных дорог, и для реализации ее рекомендаций требовались, как минимум, условия мирного времени. На деле оказалось, что эти дороги до предела были загружены перевозками военных грузов, солдат, которых фронт пожирал с неимоверной скоростью. Однако значение книги от этого не уменьшилось, т.к. автор изложил в ней передовой опыт российских, а также польских, финляндских, немецких и французских железных дорог.

В августе 1912 года книга уже выходила, тогда автору «Практических указаний...» пришлось ехать в заграничную командировку (г. Виши, Франция) через Стокгольм, Копенгаген и Париж. По фин-

ляндским железным дорогам он проехал от Петербурга до Гельсингфорса, где обратил внимание на 11 преимуществ финских дорог. Еще более поучительной для русских железнодорожников оказалась ситуация на немецких и французских дорогах, где Датиев отметил 16 преимуществ. Железя обогатить свою книгу передовым опытом заграничных железных дорог, которые он тщательно изучил, Бей-Булат Долатмурзаевич переработал свою книгу, включив в нее раздел: «Краткие путевые заметки о финляндских и заграничных дорогах», где изложил суть этих преимуществ на 10 страницах.

Учитывая периодичность издания руководящей документации для отраслей народного хозяйства, задержка выхода книги для включения в нее 27 преимуществ финляндских, немецких и французских железных дорог была вполне оправданной. Книгу получили все российские железные дороги — как казенные, так и частные, хотя она писалась исключительно для казенных железных дорог. «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» можно назвать еще «Руководство для вывода российских железных дорог в состояние доходных в 1914—1916 гг.». Содержание книги Б. Датиева настолько грамотно и практично, что этих трех лет при правильной организации деятельности вполне хватило бы, чтобы сделать убыточные казенные дороги доходными, но, как гласит русская поговорка: «Человек предполагает, а Бог располагает».

Мне кажется, что написание Бей-Булатом Датиевым этой книги может быть сравнено с научным подвигом Михаила Васильевича Ломоносова, который, уходя на учебу, не нуждался хотя бы в изучении незнакомого языка, так как родился русским в России и был в два раза старше нашего соотечественника. Бей-Булат узнал о возможности изучить русский язык лишь в 8-летнем возрасте, и чтобы научиться читать и писать по-русски, вынужден был два года упорно трудиться во Владикавказском горском окружном училище.

Получив высшее образование и став в самом начале XX века начальником Либаво-Роменской железной дороги, которая в тот период относилась к разряду «дефицитных», иначе говоря, убыточных, Бей-Булат Долатмурзаевич реализовал себя как руководитель, вооруженный глубокими знаниями и талантом организатора. За неполные три года его деятельности на этом посту Либаво-Роменская железная дорога стала процветающей.

Министр путей сообщения к этому факту отнесся по-государственному: предложил Бей-Булату Долатмурзаевичу возглавить Северные железные дороги, несколько лет пребывающие в числе убыточных, в надежде, что Датиев и здесь применит опыт, приобретенный на Либаво-Роменской железной дороге. Бей-Булат Долатмурзаевич не только согласился на переход с налаженной работы на трудный, разваленный участок, но и поблагодарил министра за доверие.

И действительно, опыт вывода в прибыльные Либаво-Роменской железной дороги был использован им при работе на Северной желез-

ной дороге. А в начале 1906 года, после подведения правительством России итогов хозяйственной деятельности за 1905 год, министр путей сообщения России сделал нашему соотечественнику следующее предложение: перейти в Министерство путей сообщения Российской империи с целью распространения своей эрудиции и богатого опыта на всех железных дорогах России.

Бей-Булат с удовольствием принял предложение министра. Впервые в истории нашего народа одним из руководителей российского государства стал осетин — действительный статский советник Бей-Булат Долатмурзаевич Датиев. В Министерстве путей сообщения России Датиева встретили доброжелательно и уважительно, т. к. его коллеги лучше, чем кто-либо, знали, что не каждому по плечу «дефицитную» дорогу вывести в «доходные», а на счету Бей-Булата Долатмурзаевича их было уже две.

Кроме того, их поразило владение Датиевым всеми нюансами проектирования, финансирования и строительства железнодорожных объектов. Теперь, с его приходом в правительство, слух об опыте и знаниях нашего соотечественника стали достоянием и коллектива Министерства финансов России. Состоялось несколько встреч министра финансов с Бей-Булатом Долатмурзаевичем, в результате чего последовало приглашение Датиева, как опытного руководителя и знатока финансово-экономических особенностей железнодорожного хозяйства, на работу в Министерство финансов России. Министра особенно интересовали его глубокие знания в вопросах финансирования проектируемых объектов. Бей-Булат Долатмурзаевич ради пользы общего дела дал согласие перейти в Министерство финансов, где компетентно занимался вопросами не только финансирования, но и проектирования строительства железнодорожных объектов.

В Министерстве финансов авторитет нашего соотечественника поднялся еще выше. И когда перед правительством России стал вопрос о делегировании своих представителей в высший государственный орган, Госсовет, то председателем правительства для решения проблем двух министерств — финансов и путей сообщения — по рекомендации руководителей этих министерств выдвинул кандидатуру действительно статского советника Б.Д. Датиева.

Работая в Госсовете, он был связан совместной деятельностью со своим зятем — Мирзой Ассадулаевым, бакинским нефтепромышленником, миллионером. Тот стал членом Госсовета России на один срок раньше нашего соотечественника. Мирза Ассадулаев был женат на старшей дочери Бей-Булата Долатмурзаевича — Тамаре Бей-Булатовне Датиевой. Он был крупным организатором разведки нефтяных месторождений и производства нефтепродуктов, обеспечивал не только свое благополучие, но и давал возможность жить тысячам своих соотечественников.

Когда Бей-Булат Долатмурзаевич стал членом Госсовета России, естественно, Мирза Ассадулаев занял место в зале заседаний рядом с

ним. Российский царь Николай II обратил внимание на соседство в зале заседания нового члена Госсовета Б. Д. Датиева и азербайджанского нефтепромышленника М. Ассадулаева. Заметил он также, что это происходило по инициативе более молодого и более богатого. Этот факт заинтересовал Николая II. Знакомству с царем способствовал и орден Святого Станислава на груди Бей-Булата Долатмурзевича, статус которого давал дворянское звание и положение в обществе.

Итак, в 1908 году состоялось знакомство Бей-Булата Долатмурзевича Датиева с российским монархом Николаем II. Царь выяснил, что бакинский нефтепромышленник миллионер Мирза Ассадулаев, один из самых богатых людей России, финансировавший российское государство, приходится зятем Бей-Булату Датиеву — новому члену Госсовета России, первому представителю осетинского народа в этом органе, делегированному правительством России для решения проблем министерств путей сообщения и финансов, действительному статскому советнику, награжденному его родителем, Александром III, орденом Святого Станислава.

Когда летом 1914 г. кайзеровская Германия напала на нашу Родину, на экстренном заседании Госсовета, посвященном этому событию, Мирза Ассадулаев выступил с заявлением: «Накормить и напоить, одеть и обувь защитницу нашей родины Российскую армию — моя задача».

Численность вооруженных сил в военное время всегда превышала 5 миллионов человек, доходила до 6 и более. Если на цели, названные в заявлении Мирзы Ассадулаева, требовалось по 30—40 копеек на каждого военнослужащего в день, и то он ежедневно должен был расходовать около 1,5 млн золотых рублей. Мирза Ассадулаев выполнял свои добровольные обязательства перед Россией с августа 1914 года до февральской буржуазно-демократической революции 1917 года (т.е. 900 дней). Если считать ежедневные расходы М. Ассадулаева на содержание русской армии минимум в 1,4 млн руб., и то получается, что он израсходовал с августа 1914 по конец февраля 1917 года около 1,3 млрд золотых рублей (что эквивалентно 39 млрд долларов).

Хочется назвать эту цифру не просто ради демонстрации ее величины, а для того, чтобы дать читателям возможность объективно оценить гражданскую позицию миллионера-патриота. Мирза Ассадулаев тратил свое состояние не на приобретение островов, водных и воздушных лайнеров, футбольных команд, а на защиту своей Родины от агрессора, своих сограждан от порабощения. Его пример должен заставить нынешних олигархов задуматься и, возможно, скорректировать свои взгляды на истинные и ложные ценности.

Замалчивание имени Мирзы Ассадулаева в истории России, а он был далеко не единственным «забытым», — это преступление перед подрастающими поколениями. Молодые имеют право изучать исто-

рию Родины, отображающую события прошлого как можно объективнее, а, следовательно, передавать ее без фальши — обязанность историков. Парадоксально, что при всех заслугах перед Родиной, дальнейшая судьба Мирзы Ассадулаева схожа с судьбой двух миллионов граждан России, вынужденных покинуть страну, эмигрировав во время революции 1917 года. Мирза Ассадулаев — человек с большой буквы, человек слова, большого человеческого достоинства, ответственный перед своими согражданами; патриот, отдавший своей Родине, своему народу все, чем обладал. Он должен найти свое место в нашей истории, а на его родине, в Азербайджане, должен стоять памятник ему. Памятник ему должен стоять и в столице нашей Родины — Москве.

Сравнивая богатых людей, предпринимателей начала прошлого столетия, с нынешними олигархами и недавними коммунистическими боссами, анализируя документы и историческую литературу, приходишь к самым неутешительным выводам. На основе этого анализа можно утверждать, что Мирза Ассадулаев по соблюдению в своей повседневной жизни коммунистической морали был недотягиваем даже для некоторых генеральных секретарей ЦК КПСС.

В одной из центральных газет мне встретилась анекдотичная информация о том, что супруга одного из генеральных секретарей ЦК КПСС после его кончины обратилась в Президиум Верховного Совета СССР с просьбой освободить ее квартиру от побрякушек — Золотых Звезд Героя. «Уборка» квартиры вдовы генсека выявила, что из-за «забывчивости» угодников, приносивших «Герою» очередную новую звезду взамен старой, в излишке оказалось 32 (!) высших награды Родины...

В 1913 году Бей-Булат Датиев ушел в отставку и переехал в Москву, где его сразу пригласили в Совет управления Северных железных дорог, помня, что в свое время эта дорога была выведена им в число доходных.

Проживал он по адресу: Москва, Черногрязская, 11 (по визитной карточке), Москва, Садовая-Черногрязская, 11, кв. 12 (по телефонному справочнику 1914 года). Сохранился и номер домашнего телефона: 3—01—66..

В 1914 году Бей-Булат Долатмурзаевич составил свое духовное завещание, которому не суждено было исполниться.

Сегодняшняя Российская Федерация является правопреемницей Союза ССР после его развала. Руководство Российской Федерации учло ошибки Советского Союза, когда его руководство категорически отказалось признать долги царской России после 1917 года, из-за чего Советская Россия оказалась в изоляции, создав тем самым тяжелейшие условия для восстановления и дальнейшего развития своего народного хозяйства.

Российская Федерация признала долги Советского Союза и начала их выплачивать, что, естественно, способствовало признанию ее

мировым сообществом. Сегодня у нашего государства нет ни одного спорного вопроса в этом плане, и мы никому ничего не должны. А это главное условие для нормального развития государства.

Сегодня наше государство экономически настолько крепкое, что Госдума Российской Федерации могла бы принять закон «О компенсации неснижаемых капиталов, вложенных гражданами Российской империи в Государственный банк до 1917 года в пользу соотечественников», описав для примера отдельные пункты из завещания Б.Д. Датиева. Для этой цели потребуется не более тысячной доли процента от суммы выплаченных нашей Родиной советских долгов.

Итак, три пункта завещания:

1. *«...После смерти всех лиц, указанных в пункте 4, весь вложенный на вечные времена в Государственный банк неприкосновенный капитал поступает в ведение Министерства народного просвещения или того учебного округа, в который будет входить Терская область с осетинским населением для следующего назначения: из процентов этого капитала образуется 4 равные стипендии: одна – имени отца моего Долатмурзы Датиева; другая – имени генерала Инуса Датиева; третья – имени брата моего, Кавдына Датиева; четвертая – моего имени, инженера путей сообщения, действительного статского советника.*

2. *«...Проценты через каждые пятьдесят лет употреблять на цели: постройку школ, общежитий, храмов и тому подобное в селении Салугардан, городе Владикавказе и обязательно в селении Верхнее Карца».*

А вот пункт, раскрывающий сущность Б.Д. Датиева как человека, патриота Осетии.

3. *«Замужнюю дочь Тамару Ассадулаеву люблю не менее других детей, с ее согласия ничего ей не завещаю ввиду хорошей обеспеченности мужа ее.*

Если моя дочь Фатимат также выйдет замуж за богатого человека, то прошу не брать доли капитала, доходов и образовать из них стипендии».

Между мартом 1914 года (когда составлялось завещание) и февралем 1917 года (когда произошла российская буржуазно-демократическая революция), дочь Бей-Булата Долатмурзаевича Фатимат вышла замуж за достаточно богатого человека, генерал-губернатора одной из северо-западных губерний России, а единственный сын Ибрагим умер. Я уверен, что доля капиталов и доходов, предназначенных для них в завещании отца, была бы перенацелена на благополучие осетинского народа.

Следовательно, весь капитал, вложенный Бей-Булатом Долатмурзаевичем в Российский государственный банк, предназначался для приобщения нашего народа к образованию, науке, прогрессу. Суще-

ствовавший в дореволюционной России закон о помещении в государственный банк капитала на вечные времена с назначением на него процентов, на которые можно было через определенные сроки строить школы, храмы, общежития, а также назначать именные стипендии, заслуживает, по моему мнению, повторения в Российской Федерации.

Если по инициативе Парламента РСО—Алания Госдумой Российской Федерации будет принят закон «О компенсации вкладов, капиталов, вложенных в пользу общин до 1917 года», это будет способствовать участию порядочных и состоятельных граждан Российской Федерации в решении проблем соотечественников. А у нас в республике появится возможность устанавливать именные стипендии для особо одаренных юношей и девушек, направляемых на учебу за границу и в лучшие вузы России. Пусть благодаря заботе нашего славного старшего Бей-Булата Долатмурзаевича Датиева эта категория одаренной молодежи не чувствует ограничений в раскрытии своего таланта из-за недостатка материальных средств.

А этот закон послужит основанием для принятия Государственной Думой Российской Федерации закона «О неснижаемых вкладах капиталов в Государственный банк Российской Федерации в пользу общин», что, в свою очередь, будет способствовать участию порядочных и благородных граждан Российской Федерации в развитии прогресса всего нашего общества.

В завещании Б.Д. Датиева есть и такой пункт: «После моей смерти коренным бедным жителям родины моей — селения Салугардан — раздать 2 тысячи рублей». На эту сумму в то время можно было приобрести 350—400 голов крупного рогатого скота.

Я убежден, что правопреемница Советского Союза Российская Федерация, выплатившая многомиллиардные долги Советского Союза и принявшая закон «О компенсации неснижаемых, неприкосновенных капиталов, вложенных в Государственный банк гражданами России до 1917 года в пользу соотечественников», компенсирует и вклады, вложенные гражданами дореволюционной России в Российский государственный банк для такой благородной цели.

В связи с этим предлагаю:

Главе РСО—Алания выступить с ходатайством перед правительством Российской Федерации о выделении главе администрации Алагирского района 5 млн рублей (в счет 2 тысяч золотых рублей, завещанных Б.Д. Датиевым салугарданцам). А главу администрации Алагирского района обязать привести салугарданское кладбище в порядок, обнести его забором и установить на нем памятник (бюст) Бей-Булату Датиеву. Думаю, что человек, любивший своих соотечественников так, как Бей-Булат Долатмурзаевич, заслуживает того, чтобы его памятник находился на кладбище родного села.

Бей-Булат Долатмурзаевич был похоронен на мусульманском кладбище Москвы 18 августа 1919 года, но до сих пор мы, его потомки,

не смогли найти его могилу. Уверен, что справедливость восторжествует, если на салугарданском кладбище, недалеко от могилы его родителей и брата, благодарные салугарданцы установят бюст Бей-Булата Долатмурзаевича. Не его вина, что изменившиеся реалии, от которых пострадали, в числе многих, Бей-Булат и его семья, не дали возможности его землякам воспользоваться завещанными денежными средствами. Пусть деньги, завещанные Бей-Булатом Датиевым и не послужившие живым салугарданцам, теперь послужат их памяти! А заодно и памяти самого автора завещания.

Считаю, что на доме, где родился Бей-Булат Долатмурзаевич (г. Алагир, ул. Маркуса, 4), следует установить мемориальную доску с информацией о жизни и деятельности братьев Бей-Булата и Кавдына Датиевых; улицу, на которой стоит этот дом, переименовать в улицу братьев Датиевых; Владикавказский техникум железнодорожного транспорта назвать именем Бей-Булата Долатмурзаевича Датиева, установить стипендию имени Б. Датиева для особо одаренной молодежи, направляемой на учебу за границу и в вузы России.

Главное из моих предложений: Северо-Осетинскому институту гуманитарных и социальных исследований (СОИГСИ) представить в научно-редакционный Совет издательства «Большая Российская Энциклопедия» материал об авторе книги «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» Б.Д. Датиеве, снабдив его рецензией руководства Северо-Кавказской железной дороги или Ростовского института путей сообщения, с тем, чтобы в БЭС поместили информационную статью о Бей-Булате Долатмурзаевиче Датиеве.

В книге Датиева «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» по 35 вопросам деятельности российских железных дорог, протяженность которых в то время составляла 80 тысяч километров, дается объективная характеристика их состояния, предлагаются способы усовершенствования каждого из них с определением конкретного экономического эффекта.

Читая книгу, невольно поражаешься глубокой эрудиции автора, его способности излагать свои указания в доходчивой форме и умению убеждать читателя в своей правоте. А читателями его были коллеги по деятельности Госсовета Российской империи, коллективы Министерств путей сообщения и финансов, начальники дорог, профессорско-преподавательские составы вузов путей сообщения и финансов, студенты этих вузов и, возможно, сам российский царь.

Когда я обратился к руководителю СОИГСИ Залине Владимировне Кануковой с просьбой об организации 150-летнего юбилея автора книги «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» Бей-Булата Долатмурзаевича Датиева, который состоялся 15 октября 2006 года, она посоветовала издать книгу о жизни и деятельности нашего славного соотечественника, а также переиздать его книгу, чтобы подрастающее поколение имело

возможность пользоваться для изучения своей истории достоверными материалами.

Реализация указаний, изложенных в этой книге, сократила бы дефицитность казенных железных дорог на 40—43 млн рублей (26—29%), а если прибавить к ним экономию от частично освещенного вопроса «Об уменьшении расхода по телеграфу», указанная дефицитность сократилась бы еще на 9,5—12 млн рублей.

Таким образом, практическая реализация данных в книге рекомендаций сократила бы дефицитность казенных железных дорог России на 49—54 млн рублей, что составляло более 1/3 дефицитности казенных железных дорог, о которой информировал Госсовет Российской империи статс-секретарь С.В. Рухлов при вступлении на должность министра путей сообщения России 3 февраля 1909 года. Реализация остальных тридцати вопросов книги и внедрение 27 преимуществ, замеченных автором на «финляндских, германских и французских железных дорогах», естественно, немало способствовали бы выводу российских дорог из категории убыточных.

К революции оба брата отнеслись спокойно. Вкратце их мысли о ней сводились к следующему: «Не могут десятки миллионов людей добровольно взяться за оружие». Они были уверены, что для революции причин достаточно.

Бей-Булат Долатмурзаевич был всесторонне образованным человеком, судьба сводила его со многими людьми, которые были личностями в самом высоком смысле этого слова. Среди них был и единственный теоретик марксизма в русском революционном движении — Георгий Валентинович Плеханов. Из окружения Г.В. Плеханова он был знаком с Архангельским, состоял в родстве с самым молодым политиком из плехановского окружения — Ахматом (Ахмедом) Тембулатовичем Цаликовым, в котором признавал самого эрудированного и последовательного после самого Плеханова марксиста.

Между Бей-Булатом Датиевым и Ахматом Цаликовым существовало родство. Дело в том, что его единственный брат Кавдын, о котором шло повествование выше, приходился Цаликову зятем, был женат на его сестре Фатимат Тембулатовне, а Кавдын Долатмурзаевич и Фатимат Тембулатовна были моими дедушкой и бабушкой.

К буржуазно-демократической революции Бей-Булат Датиев отнесся как к явлению, исторически повторяющемуся. А что касается социалистической революции, он не был уверен, что кровь прольется не напрасно. Бей-Булат Долатмурзаевич владел основами марксизма и твердо знал, что государство, которое готовится к социалистической революции, должно находиться на определенной ступени социально-экономического развития. Из-за низкого уровня социально-экономического развития России в тот период, а также низкого уровня науки, образования, культуры и, главное, производства, Датиев, как и Плеханов и Цаликов, сомневались, что призыв В.И. Ленина о перерастании буржуазно-демократической революции в социалисти-

ческую является научно обоснованным. Более того, они считали этот призыв противоречащим научному марксизму.

Как крупный государственный деятель, Бей-Булат Долатмурзаевич старался быть в курсе всего нового в науке, поэтому с учением Маркса был знаком и во многом согласен. Немаловажную роль в этом сыграла статья А.Т. Цаликова «Памяти великого борца», вышедшая в 1913 году и посвященная 30-летию со дня смерти Карла Маркса.

Бей-Булат Долатмурзаевич считал Ахмата одним из самых эрудированных марксистов в русском революционном движении. Об этом свидетельствовало и то, что руководство РСДРП в 1905 году поручило двадцатитрехлетнему члену РСДРП А.Т. Цаликову координировать деятельность Северо-Кавказского и Терско-Дагестанского союзов, Кубанского, Армавирского и Владикавказского комитетов РСДРП.

В 2002 году, в год юбилея А.Т. Цаликова, общественность нашей республики узнала правду об этом поэте-самородке, публицисте, писателе, общественном и государственном деятеле, великом революционере, настоящем марксисте. В честь 120-летия со дня рождения Ахмата Тембулатовича Цаликова на его родине, в Осетии, была издана книга «Ахмед Цаликов. Избранное». По этой книге мы смогли оценить нашего соотечественника как личность, как политика с большой буквы: высоко эрудированного, последовательного, принципиального и честного.

7 января 1918 года на предложение Владимира Ильича Ленина примкнуть к советской власти он ответил делегатам: «Передайте Владимиру Ильичу, что государственный переворот под названием «социалистическая революция», совершенный вами, есть антинаучное действие, авантюра, сопряженная с очень большими человеческими жертвами и колоссальными потерями материальных ценностей, обреченная на провал! А то, что вы вчера разогнали всенародно избранное учреждение, Учредительное собрание, а сегодня «узаконили» этот разгон декретом ВЦИК, — это узаконивание (без кавычек) беззакония в Российском государстве, пока вы будете во власти. Я марксист и, естественно, не имею права на участие в аванюре и беззаконии!».

Благодаря постоянному общению Бей-Булата Долатмурзаевича Датиева с Цаликовым, который проживал в его московском доме с марта 1917 по май 1918 года, событие, произошедшее 7 января 1918 г. в Таврическом дворце, стало известно моему деду, Кавдыну Долатмурзаевичу, который рассказал мне об этом осенью 1952 года.

Морально-психологический климат в нашем государстве в этот период отличался большим всеобщим подъемом: чувство гордости за победу в Великой Отечественной войне, за успехи в восстановлении народного хозяйства, за признание нашей Родины, СССР, всем миром... и вдруг такое сообщение. Я, как и, по меньшей мере, 99% населения СССР, был уверен, что ничего более устойчивого, прочного, чем наше общество, нет и быть не может...

Призывы В.И. Ленина о переходе от буржуазно-демократической революции к социалистической, реакция на эти призывы со стороны населения России, события, происходившие в государстве, способствовали эмиграции дочерей Б. Датиева с семьями, с ними уехала и супруга Бей-Булата Долатмурзаевича. На их уговоры ехать вместе Бей-Булат Долатмурзаевич отвечал: «Я свой век прожил, не совершив ни одного поступка, за который бы пришлось краснеть. Родина мне дала возможность реализовать себя полностью. Я считаю, что мой долг перед Родиной — разделить ее судьбу. Это последнее, что я могу сделать для нее. Вы молоды, но уже сегодня сильнее меня, вашего родителя. Надеюсь, что ваши действия за границей будут способствовать стабилизации жизненных условий на Родине. Из мужчин ты, Мирза, старше и опытнее. Поэтому к тебе мое главное слово. Держи честь кавказца, россиянина высоко! Твои действия в Госсовете всегда вызывали у меня чувство гордости, и за это тебе спасибо. Еще большее спасибо тебе за то, что слово твое — мужское. Это дало тебе уважение Родины. Перед ней ты свой долг выполнил. А это удается очень немногим.

Пути Господни неисповедимы, говорят русские. Вряд ли они дадут нам свидеться еще. Счастливого пути вам!».

Так Бей-Булат Долатмурзаевич расстался со своими близкими в 1917 году. Его одиночество в огромном городе — Москве — скрашивало присутствие Ахмата Цаликова, который находился в гуще революционных событий, происходивших в России, и играл в них одну из главных ролей. Являясь председателем мусульманской фракции IV Государственной Думы, он решал вопросы, связанные с судьбой 40-миллионного мусульманского населения Российской империи. Вместе со своими соратниками по бюро мусульманской фракции IV Государственной Думы А.Т. Цаликов сразу после февральской буржуазно-демократической революции начал подготовку I съезда мусульманских народов России в Москве. В связи с этими мероприятиями Ахмат Тембулатович в основном жил в Москве, и по приглашению Бей-Булата Долатмурзаевича останавливался в его доме. Так наши соотечественники в силу создавшихся условий стали постоянно общаться друг с другом.

На подготовку I съезда мусульман России ушло более 1,5 месяца. Работа была проделана грандиозная — организация выборов делегатов, обеспечение их официальной документацией, удостоверяющей их полномочия; организация приезда в Москву делегатов с мест выборов (в основном, с фронтов); размещение делегатов (их было около 1000 человек) минимум на две недели; поиск помещения для работы съезда на такой же срок; организация работы по возвращению делегатов в места проживания. И эту титаническую работу нужно было проводить в условиях революционной ситуации...

В.И. Ленин, вошедший в общественное сознание как революционер-марксист, в отличие от основоположников марксистского учения

Карла Маркса и Фридриха Энгельса, видимо, считал, что социалистическую революцию нужно совершать одновременно с буржуазно-демократической, и делать это можно даже в таком слаборазвитом государстве, как Россия, где за каждый кусок хлеба приходилось проливать кровь соотечественников.

Ошибочность этих взглядов подтверждается тем, что Георгий Валентинович Плеханов, единственный теоретик марксизма в российском революционном движении, был отстранен от происходивших в России событий, связанных с так называемой «социалистической революцией». Игнорирование В.И. Лениным мнения Г.В. Плеханова, физическое состояние Георгия Валентиновича (в конце мая следующего, 1918 года, он скончался) способствовали изоляции самой колоритной фигуры в международном коммунистическом движении при совершении «социалистической революции» на его родине.

1 мая 1917 года в Москве открылся Всероссийский мусульманский съезд. Организатор съезда А.Т. Цаликов и Б.Д. Датиев приехали на открытие вместе. Бей-Булата Долатмурзаевича пригласили в президиум съезда, но он отказался и сидел в зале. Доклад, сделанный Ахматом Тембулатовичем, был аргументированным, изложенным простым языком, доходил до сердца каждого делегата. Отдельные термины доклада приходилось объяснять по ходу изложения, т.к. большинство делегатов составляли люди «из окопов» — солдаты и нижние чины, а также крестьяне и рабочие.

Бей-Булата Долатмурзаевича удивил морально-психологический климат этой огромной аудитории, состоящей из людей, живших более чем в дюжине регионов огромной России, никогда не подозревавших, что судьба сведет их под одной крышей для решения проблем, связанных с их будущим. Эта атмосфера общности была заложена уже во время открытия съезда, с первого же слова организатора съезда Ахмата Тембулатовича Цаликова. В ходе выступления Ахмат Тембулатович все больше и больше завладевал вниманием аудитории. Удивляло то, что в этой огромной аудитории безразличных людей не было.

Слушая доклад Ахмата Цаликова, Бей-Булат Долатмурзаевич мысленно перенесся на заседания Госсовета в Санкт-Петербург, где его зять Мирза Ассадулаев привлекал внимание всего состава Госсовета своими выступлениями, как сегодня вниманием тысячной аудитории съезда владеет Ахмат Тембулатович. Это сравнение дало ему возможность сделать чисто земное, осетинское заключение: «Не зря я жил на Земле, если у меня такие младшие, как Кавдын, Ахмат и Мирза».

Доклад А.Т. Цаликова был посвящен национально-государственному устройству России после свержения в ней монархии. Ахмат Тембулатович отклонил принцип конфедерации и федерации на основе территориальных автономий, выразил уверенность в том, что мусульмане страны не захотят отделиться от России, что единственно приемлемой формой национального самоуправления мусульман Рос-

сии является национально-культурная автономия мусульман. Он утверждал:

- Россия должна представлять децентрализованную парламентскую республику.

- Культурно-национальная автономия мусульман России должна быть гарантирована конституцией страны как публично-правовой институт.

Говоря об отношении мусульман к войне, Ахмат Тембулатович предложил резолюцию о том, что мусульмане протестуют «против империалистической политики, где бы и в чем бы она не выразилась...», выступают за мир без аннексий и контрибуций, утверждал, что должны быть опубликованы договоры и соглашения, заключенные Россией с союзниками, и немедленно аннулированы те из них, которые предусматривают аннексии территорий», что «необходимо защитить Россию от всяких вражеских посягательств»... «во имя войны за свободу нести в жертву все наши силы и все наше состояние».

Эта резолюция была принята съездом единогласно под бурные аплодисменты.

Все одиннадцать дней работы I съезда мусульман России Датиев участвовал в нем, что активизировало деятельность Бей-Булата Долатмурзаевича и на ниве эксплуатации железнодорожного транспорта государства в условиях революционных потрясений. Ему почти удалось реанимировать дореволюционный режим эксплуатации подвижного состава Северных железных дорог. Он почувствовал, что может положительно влиять на события, происходящие на одной из железных дорог Москвы.

Решение I съезда мусульман России о создании Всероссийского совета мусульман «Милли Шуро» для координации действий мусульманских народов во главе с исполнительным комитетом, председателем которого избрали Ахмата Цаликова, представителя немногочисленной мусульманской прослойки небольшого осетинского народа, — факт, свидетельствующий о том, что Ахмат Тембулатович обладал качествами истинного вождя (хотя сам никогда бы о себе такого не сказал).

40 миллионов мусульман, проживавших более чем в дюжине регионов, доверили ему руководство съездом, а когда они узнали, что Ахмат Тембулатович — поэт, публицист и писатель, попросили его редактировать газету «Известия Всероссийского мусульманского совета».

14 месяцев активного общения с Ахматом Цаликовым дали Бей-Булату Долатмурзаевичу возможность принести много добра, пользы людям, обществу и, в конечном счете, — Родине. Нормальное функционирование Северных железных дорог с марта по ноябрь 1917 года — тому свидетельство.

Участие в подготовке и проведении I Всероссийского мусульманского съезда, а также удовлетворение его решениями, участие в подготовке II съезда мусульманских народов России и I съезда мусульман-

ского духовенства, проводимых Ахматом Тембулатовичем в Москве и реализованных в Казани с 21 июля по 2 августа 1917 года, принятые в результате решения – все это способствовало возвращению Бей-Булата Долатмурзаевича к активному образу жизни.

Энергия и оперативность Ахмата Цаликова поражают. За неполных шесть месяцев «Милли Шуру» под руководством А.Т. Цаликова провел еще один съезд мусульманских народов, съезд мусульманского духовенства, создал государственное образование «Национально-культурная автономия мусульман Внутренней России и Сибири», в которой был избран парламент «Милли Меджлис», функционировавший с 20 ноября 1917 года. На этом же заседании «Милли Меджлис» по указанию Ахмата Тембулатовича было принято решение об установлении контактов с центральным советским правительством.

Кроме вышеназванного, «Милли Шуру» проектировал подобные государственные образования:

- Национально-культурная автономия мусульман Поволжья.
- Национально-культурная автономия мусульман Нижнего Урала.
- Туркестанская национально-культурная автономия мусульман.

Бей-Булат Долатмурзаевич был приятно удивлен такими масштабными успехами той категории населения, которую в российском обществе принято было считать более отсталой. Он так втянулся в роль руководителя эксплуатации подвижного состава Северных железных дорог, так прочно адаптировался в послеволюционной атмосфере, так увлекся деятельностью «Милли Шуру», руководимой Ахматом Цаликовым, что был просто потрясен известием об октябрьском перевороте.

После этого переворота в квартире Бей-Булата Долатмурзаевича появилась группа охранников, объявившая хозяину, что он находится под домашним арестом и установившая наблюдение за каждым, кто посещал его, обыскивая и допрашивая посетителей. Самым оскорбительным для Бей-Булата Долатмурзаевича было запрещение заниматься проблемами железной дороги, в связи с чем его домашний телефон отключили.

Активный по натуре, Бей-Булат Датиев, конечно же, страдал от вынужденного бездействия. Атмосфера преследования удручала и сказывалась на его здоровье. Конец 1917 года стал для Бей-Булата Долатмурзаевича началом затяжной, быстро прогрессирующей болезни. Особенно плохо ему бывало, когда Ахмат Тембулатович уезжал в Санкт-Петербург и Казань (с целью организации съездов и проведения выборов в Учредительное собрание).

С началом 1918 года связано начало трагедии российских народов – гражданской войны. Она унесла до 13 млн человеческих жизней, а если к ним прибавить численность эмигрировавших россиян, то цифра людских потерь возрастет до 15 млн человек. Материальных ценностей за это время было уничтожено на 50 млрд золотых рублей, что составляло 1,5 трлн долларов; промышленное производ-

ство сократилось на 96—80%; сельскохозяйственное производство сократилось вдвое.

Одновременно с гражданской войной страна занималась революционными проблемами, основной из которых была подготовка выборов в Учредительное собрание, проходивших по всей необъятной России с ноября 1917 до начала 1918 года. Ахмат Тембулатович был избран членом Учредительного собрания от Симбирской губернии. Он много ездил и многое видел, анализировал увиденное и услышанное, о чем информировал остававшегося под домашним арестом Бей-Булата Датиева:

Для более полного освещения деятельности Ахмата Тембулатовича Цаликова надо описать события 1 декабря 1917 года в Смольном.

Ахмат Тембулатович Цаликов, председатель Всероссийского мусульманского совета «Милли Шуру», был приглашен Наркомнацем РСФСР Иосифом Виссарионовичем Сталиным в Смольный с целью обсуждения регламента взаимоотношений между советской властью и мусульманскими народами России численностью 40 млн человек, проживающих в Средней Азии и Южном Урале, Закавказье и Северном Кавказе, Поволжье, Крыму и других регионах.

Известно, что с марта по сентябрь 1917 г. названные народы определились в русском революционном движении в мощное и самостоятельное течение, достигнув не менее значительных результатов, о которых было сказано выше.

Так как численность населения, входящего в это течение, составляла 1/4 населения дореволюционной России, а эта масса людей не участвовала в свержении Временного правительства 25 октября 1917 года, естественно, Совнарком РСФСР вынужден был придать этому государственному перевороту форму революции, причем революции «социалистической».

Эту задачу должен был решить И. В. Сталин, который по заданию В. И. Ленина пригласил А. Т. Цаликова в Смольный, где между нашими соотечественниками состоялся серьезный разговор. Иосиф Виссарионович предложил Ахмату Тембулатовичу возглавить наркомат по мусульманским вопросам, который обещал создать при наркомнаце РСФСР с условием, что последний даст согласие на расформирование Всероссийского мусульманского совета «Милли Шуру». На это предложение Ахмат Тембулатович отвечал: «Как председатель «Милли Шуру» я имею большие полномочия, но полномочий расформировать органы, созданные на основе решений съездов мусульманских народов, у меня нет! А злоупотреблять своим положением и превышать свои полномочия — преступление, поэтому заявляю: Всероссийским мусульманским советом «Милли Шуру» руководит исполнительный комитет и, как председатель этого комитета, я доведу до его сведения содержание вашего предложения, и пусть принимает по нему решение. Кроме того, считаю уместным информировать вас о том, что с 20 ноября в государственном образовании «Национально-куль-

турная автономия мусульман Внутренней России и Сибири» функционирует парламент, «Милли Меджлис», который тоже будет участвовать в обсуждении вашего предложения и принятии по нему решения. Заверяю вас, что ваше предложение будет обсуждено нами самым серьезным образом и по нему будет принято решение в течение недели, о чем вы будете информированы сразу.

Однако уместно напомнить: Февральскую демократическую революцию мы совершали для того, чтобы избавить российское общество от навязывания ему единоличных решений, даже если они назывались монаршими!

После свержения Временного правительства 25 октября, которое вами названо «социалистической революцией», вы показали всему миру, что попираете науку. И не просто науку, а науку, касающуюся строительства социалистического государства. Единственный теоретик марксизма в русском революционном движении Георгий Валентинович Плеханов, узнав в апреле о призыве вашего лидера о перерастании буржуазно-демократической революции в социалистическую, с риском для жизни сумел встретиться с Лениным, чтобы напомнить ему об условиях, при наличии которых возможно строить социалистическое общество в том или ином государстве.

Георгий Валентинович напомнил Ленину, что в России в силу низкого уровня науки, техники, образования, культуры, производства... отсутствует та степень социально-экономического развития, которая, согласно учению Маркса, является основой строительства социалистического общества. Следовательно, призыв о перерастании буржуазно-демократической революции в социалистическую является преждевременным, антинаучным...

Вместо того, чтобы привлечь корифея марксистского учения на свою сторону, чтобы пользоваться его эрудицией при строительстве социализма, ваш лидер к высказываниям Георгия Валентиновича отнесся, выражаясь современной терминологией, «как матрос к Временному правительству, пренебрегши им полностью, не посоветовавшись ни с кем даже из вас, ближайшего своего окружения.

Получился парадокс: в феврале свергли монарха России, чтобы избавить общество от единоличных решений, а в апреле в стране появился человек, который присваивает себе права супермонарха: игнорируя всех, не советуясь ни с кем, нарушая законы науки и международное право, совершает государственный переворот 25 октября, свержая Временное правительство, и называет это «социалистической революцией». Эта «социалистическая революция» совершается в государстве, которое истощено четырехлетней империалистической войной, с населением голодным, раздетым, разутым, изнуренным, где разрушено все народное хозяйство, и о социализме можно мечтать в лучшем случае через полвека...».

5 (18) января 1918 года состоялось первое заседание Учредительного собрания, на которое приехало 410 депутатов из 715, выбран-

ных на территории нашей необъятной родины. Среди прибывших был и наш соотечественник. Выступая на этом заседании, Ахмат Тембулатович озвучил декларацию, вскрывавшую все «болячки» революционной России и дающую рекомендации по их преодолению.

В.И. Ленин, выслушав декларацию А.Т. Цаликова, по достоинству оценил ее, что стало причиной делегирования к нему двух членов Учредительного собрания Вахитова и Манатова с предложением примкнуть к советской власти. Ахмат Тембулатович, выслушав Вахитова и Манатова, передавших слова В.И. Ленина, отказался от его предложения, сказав, что Октябрьский переворот — это авантюра, обреченная на провал, что узаконивание разгона Учредительного собрания декретом ВЦИК — это беззаконие. Когда Ахмат вернулся в Москву и рассказал обо всем Бей-Булату Долатмурзаевичу, тот был удивлен настолько, что долго не мог прийти в себя. Он не мог предположить, что вместо монарха (которого в России было принято считать посланником Господа Бога), свергнутого революцией, главой России становится человек, совершивший государственный переворот.

Таким образом, А. Т. Цаликова приглашали примкнуть к руководящим органам советской власти И. В. Сталин (1 декабря 1917 г.) и В.И. Ленин (7 января 1918 г.). Он отказал обоим из-за несогласия с методом совершения революции.

Появившаяся в связи с деятельностью Милли Шура надежда на возможность нормального функционирования российской государственности после революции сменилось разочарованием из-за разгона Учредительного собрания. Бей-Булат Долатмурзаевич был озадачен событиями, происшедшими в Таврическом дворце Петрограда 5–7 января 1918 года. Он рассуждал: «Пороки монарха — это несчастье для народа государства, но с перспективой замены его монархом без пороков. Пороки выбранного руководителя государства, попирающего науку и международные нормы закона — это несчастье для народа государства надолго и всерьез».

До конца мая 1918 года, благодаря присутствию Ахмата Цаликова, Бей-Булат Долатмурзаевич крепился, но когда декретом Наркомнаца РСФСР (22.05.1918) был распущен «Милли Шура», а вслед за этим последовала весть о смерти Георгия Валентиновича Плеханова (29.05.1918), жизнь наших соотечественников резко изменилась.

После роспуска любимого детища, «Милли Шура», благодаря которому 40 миллионов мусульман России впервые в своей истории почувствовали себя способными решать глобальные вопросы вплоть до создания государственных образований, похоронив своего учителя и наставника Г.В. Плеханова, Цаликов уехал на родину, в Осетию.

Именно в это время Бей-Булат Датиев занялся описанием всего того, что произошло в его жизни с середины марта 1917 до конца мая 1918 года. Эти записи он передал брату Кавдыну Долатмурзаевичу, когда тот приезжал к нему в конце 1918 года. Цель записей:

познакомить общественность с деятельностью Всероссийского мусульманского совета «Милли Шуро», о котором автор был очень высоко-го мнения.

Летом 1919 года Бей-Булату Долатмурзаевичу стало очень плохо, он телеграфировал брату. Кавдын выехал немедленно, благодаря чему последние дни жизни Бей-Булата Долатмурзаевича братья провели вместе. Второй приезд Кавдына Долатмурзаевича оставил в его памяти очень тяжкие воспоминания. Здоровье Бей-Булата Долатмурзаевича резко ухудшилось, не на что было приобретать продукты и лекарства. Из квартиры исчезли драгоценности, вещи. Единственная вещь, которую он сумел сохранить, — это обручальное кольцо. Бей-Булат хотел передать его детям, на возвращение которых из эмиграции он надеялся. На просьбу к начальнику охраны разрешить передать кольцо Бей-Булат Долатмурзаевич получил категорический отказ. «Скажите спасибо, что вам дают умереть в собственной постели», — сказали ему.

17 августа 1919 года скончался Бей-Булат Долатмурзаевич Датиев, единственный осетин — действительный статский советник из гражданских чинов, единственный член Госсовета Российской империи из наших соотечественников, единственный автор книги на техническую тему. Похоронили его 18 августа на мусульманском кладбище Москвы с помощью знакомых и сестры его второй супруги. На его могиле был установлен временный деревянный памятник, который за то время, пока мы, внуки его брата, повзрослели и занялись поисками могилы, сгнил, так что мы не сумели разыскать никаких следов захоронения.

19 августа домовладение Датиева со всем, что в нем содержалось, было конфисковано, брату домовладельца даже запретили в нем переночевать.

Вообще, термины, бытовавшие в те годы, поражают своим несоответствием реальности: конфискация, раскулачивание, трудовой народ, национализация, «коммунизм (социализм) — это, прежде всего, учет»... А что делалось на практике? От имени «трудового народа» конфисковали домовладение с имуществом Бей-Булата Долатмурзаевича, а в архивах нигде и следов этого нет.

И это случалось повсеместно. Не случайно я в начале своего повествования подробно остановился на факте раскулачивания моего деда Дзахо Медоева в селении Урсдон. Его дом и скот конфисковали также от имени «трудового народа», но фамилия его даже не занесена в список раскулаченных, а в архивах нет сведений о конфискации его имущества. 28 десятин земли (31 га), приобретенных за 50 лет дедом у помещика Туганова, национализированы, а в архиве нет никаких сведений и об этом.

Возвращаясь к концу жизни Бей-Булата Датиева, можно с горечью констатировать, что он стал одной из жертв революции, что большой патриот России, принявший решение разделить судьбу своей

Родины независимо от ее государственно-политического устройства, после Октябрьского переворота оказался не у дел. Он понимал необходимость перемен, считая, что они должны принести людям свободу, образование, материальный достаток. Он ждал, что его опыт и знания будут востребованы народом, вместо этого «народ» отстранил специалиста такого уровня от дела его жизни, обрек на полную изоляцию, которая и привела к разочарованию, обиде и, в итоге, к тяжелой болезни и ранней смерти.

Так Бей-Булат Датиев — один из немногих наших соотечественников — государственных деятелей России дореволюционного периода, относившийся к своим землякам как к братьям и сестрам, вложивший в Государственный банк России неснижаемый капитал на вечные времена, на проценты от которого через каждые пятьдесят лет должны были строить школы, храмы, общежития и другие объекты во Владикавказе, Салугардане и Верхнем Карца, а также устанавливать именные стипендии для студентов республики, оказался в положении неизвестного. Произошло это по многим причинам, в том числе, и из-за элементарного отсутствия памятника на его могиле. Уход из жизни Бей-Булата Датиева, его смерть — сначала моральная, вызванная отстранением его от активного и естественного течения жизни, а потом и физическая, ставшая результатом всех предшествующих событий, — большая потеря для осетинского народа.

Считаю, что пришла пора оценить этого человека прежде всего нам, осетинам, воздать ему почести, которых он достоин, восстановить историческую и, в том числе, экономическую справедливость, ведь экономические законы — самые объективные.

Кавдын Датиев, 18 августа 1919 года похоронив в Москве своего брата, самого любимого и уважаемого для него человека, с помощью знакомых и друзей брата сумел рассчитаться «с сиделкой, доктором, за лекарства, за стирку белья, харчи сиделке» (в такой последовательности они изложены на сохранившемся с того времени листке бумаги), вернулся в город Сновск (в последующем Щорс) на Украине, где он жил с семьей. Смерть брата он переживал очень тяжело, долго не мог прийти в себя.

В 1920 году Кавдын Долатмурзаевич решил вернуться на родину, в селение Салугардан. Для этой цели городские власти выделили ему вагон. Когда вагон для семьи Кавдына Датиева был загружен, на платформе к нему подошел сослуживец, родом из Армавира, который пожаловался: «А я никак не могу уехать на родину. На все мои просьбы получаю ответ: «Нет возможности».

Кавдын Долатмурзаевич ответил:

— Ничего, земляк, если быстро соберешься, то поедем вместе. Освобожу часть вагона, куда сможешь загрузить свои вещи.

Сделав это, Кавдын Долатмурзаевич в последний раз оказал внимание подчиненному, будучи инженером на железной дороге. Когда

об этом стало известно в Салугардане, Кавдына Долатмурзаевича упрекнули:

— Зачем ты выгрузил из вагона и оставил на платформе свои персидские ковры, мебель и дорогие вещи, дав сослуживцу загрузить, по сути, тряпки? Отдал бы эти ценности ему же.

Кавдын Долатмурзаевич ответил:

— Тряпки, по которым босыми ногами бегали его дети, для него дороже, чем чужие ковры. Оказать человеку уважение возможностью приехать на родину, а потом оскорбить его таким предложением... мне это непонятно.

По отношению к труду Кавдын Долатмурзаевич был зеркальным отражением своего брата. Он говорил: «Из утверждения, что человек произошел от обезьяны, а труд из него сделал человека, я не согласен с первой частью. А то, что труд может сделать человеком любое создание, нет сомнения».

Он с удовольствием трудился в подворном хозяйстве, в колхозе, на общественных мероприятиях. Сад-огород его двора всегда находился в образцовом состоянии. В нем росли грецкий орех, яблони семи сортов, груши четырех—пяти сортов, почти все косточковые, в том числе, слива размером с большое яблоко со вкусом ананаса, целая аллея айвы, облепиха, смородина, малина и тутовник.

Орошение дедушкой сада-огорода стало моим первым знакомством с орошаемым способом земледелия (и не только моим, но и других жителей Салугардана). В тридцатых, сороковых и пятидесятых годах прошлого века на улицах Салугардана по специальным канавам текла вода. Вдоль них жители села сажали деревья и кустарники, благодаря которым село имело неповторимый ухоженный вид. Из такой канавы дед и орошал свой огород.

Соседи и односельчане уважительно называли деда: «Наш Мичурин» (своей седой клинообразной бородой он и внешне чем-то его напоминал, хотя был намного привлекательнее). По-мичурински относился он и к работе в колхозе. Подворное хозяйство Датиевых располагалось на территории колхоза «Сельмаш», в котором функционировала бригада «Садоводческая». В ней и трудился Кавдын Долатмурзаевич со своим другом Бабли Габеевым. Наблюдая за их работой, люди получали удовлетворение. Спустя много лет их современники по состоянию деревьев узнавали, кто их изначально обрабатывал. Если деревья выше остальных, крона шире и плоды на них крупнее, то это заслуга двух друзей: Бабли Габеева и Кавдына Датиева.

Трудолюбивые люди вызывали уважение Кавдына Датиева. Вредные привычки — курение, злоупотребление спиртными напитками — вызывали его протест. Он говорил: «Курящий или пьющий мужчина не может быть хорошим воспитателем, так как пример — лучший метод воспитания». Сам дед употреблял настойку в строго дозированных количествах: по поводу веселья — три, по скорбному поводу — две рюмки.

Кавдын Долатмурзаевич всегда находился в курсе событий, происходивших в стране и мире. Был постоянным подписчиком на газету «Социалистическая Осетия», от начала до конца знал содержание конституции страны. Все происходящее переживал по-настоящему, всей душой.

В 1937 году, когда политические репрессии в СССР достигли своего пика, Кавдын Долатмурзаевич написал письмо И.В. Сталину, упаковал его в конверт, наклеил нужное количество марок, сходил на главпочтамт и отправил заказным письмом (в 1935 году из двух половинок, Салугардана и Крупса, был образон город Алагир). Спустя несколько дней после отправки письма И.В. Сталину к нам пришел работник райкома партии, наш родственник. Дедушка и бабушка встретили его тремя пирогами, графином наливки и курицей. Я оказался в роли прислуживающего за столом.

После первого тоста о Всевышнем гость взял на себя функции старшего и повел разговор о И.В. Сталине, на что дедушка заметил: «Мы еще не произнесли тост за Святого Георгия, а ты завел разговор о земных людях». Тут гость извлек из кармана пиджака письмо, которое дедушка узнал с первого взгляда. Кавдын разозлился — его возмутила бесцеремонность чинуш из райкома партии. Гость же начал наставлять дедушку, что И.В. Сталин занят судьбой всего советского народа, так что не следует его отвлекать и прочее...

Дедушка ему в ответ говорит: «А разве весь советский народ, о котором ты говоришь, состоит не из таких граждан-единиц, как я и ты? По конституции каждый из нас имеет право на переписку с любым органом государства, на свободу слова, а, следовательно, действия райкома партии в данном случае являются незаконными, антиконституционными».

Видя, что они увлеклись спором, я незаметно вынес письмо в соседнюю комнату и прочитал его:

«Дорогой Иосиф Виссарионович, здравствуйте!

Мы очень горды тем, что Вы руководите таким мощным государством. Желаем Вам крепкого здоровья на благо советского народа.

Я знаю, что Вы заняты решением задач государственного значения, связанных с благополучием советских людей и обороной нашей Родины от внешнего посягательства. Однако, Иосиф Виссарионович, считаю своим долгом побеспокоить Вас и сказать следующее. Государство под названием «рабоче-крестьянское» не может иметь столько врагов, как у нас объявлено. Я уверен, что Вас дезинформируют. Проверьте достоверность поступающей информации. Если признаете, что дезинформация отсутствует, то не побрезгуйте моим советом: измените что-то в политике государства, чтобы врагов стало меньше...».

Прочитав письмо, я незаметно положил его на место.

Второе письмо И.В. Сталину дедушка написал в 1940 году, когда успехи в производстве как промышленных, так и сельскохозяйственных товаров были впечатляющими, повысился материальный уро-

вень жизни советских людей, соответственно, улучшился и морально-психологический климат в обществе. В этом письме Кавдын Долатмурзаевич предлагал руководителю государства пригласить в Советский Союз представителей других государств, чтобы ознакомить их с нашими успехами, достижениями, образом жизни. Но и второе письмо постигла участь первого.

Третье и четвертое письма Кавдын Долатмурзаевич писал И.В. Сталину после войны. Дело в том, что в Великой Отечественной войне старшая дочь Кавдына Долатмурзаевича Дзанатхан потеряла супруга и двух сыновей, а наша семья — отца. Видя, как нам тяжело живется, дедушка решил обратиться к руководителю государства, чтобы Верховный Совет Союза ССР разработал закон о льготах для семей, кормильцы которых сложили головы на фронте, защищая Родину. Эти письма после перехвата были переданы другому родственнику (рангом выше, чем первый), который ограничился их хранением.

Описанные мной случаи характеризуют особенности кадров, занятых в то время реализацией государственной политики на местах. С 1937 года, когда работник Алагирского райкома партии (наш родственник) приносил к нам письмо моего деда И.В.Сталину, перехваченное райкомом, я (ученик 2 класса) стал думать о судьбе людей, зависимых от действий должностных лиц, занимавших государственные посты благодаря таким качествам, как подхалимаж, пресмыкательство, угодничество...

И вот с такими кадрами Иосиф Виссарионович построил социализм, с такими кадрами уничтожил фашизм, создав державу, которой восхищались и друзья, и враги. Распад Союза ССР, по моему твердому убеждению, начался 5 марта 1953 года, когда Иосиф Виссарионович Сталин, вызвавший к себе ненависть со стороны своего окружения, так как решениями XIX съезда переводил их из положения «руководителей» в положение «реализаторов» решений съезда, был ими устранен. Смерть его развязала руки всем нечистоплотным чиновникам, начиная с политбюро и кончая райкомами, в итоге такая сверхдержава, как СССР, в 1991 году распалась на «самостоятельные» государства.

Кавдын Долатмурзаевич очень высоко ценил деятельность Иосифа Виссарионовича, считая его руководителем от Бога, называл его «выпрямителем», имея в виду электрический преобразователь переменного тока в постоянный.

Я убежден, что Октябрьская революция была совершена не по Марксу, вопреки науке, а, следовательно, после нее во главе государства должен был стоять человек со способностями Иосифа Виссарионовича — с его умом, проницательностью, дальновидностью, силой характера. Гражданская война, последовавшая за революцией, лишила Россию даже того шаткого социально-экономического уровня, которым она обладала до 1917 года. Почему надо было разрушить все до основания, а затем на обломках разрушенного строить свое светлое будущее.

Живой человек должен потреблять пищу, а ее не было, поэтому власти вынуждены были ввести для себя так называемые «наркомовские пайки», которые в видоизмененном состоянии существовали и в дальнейшем.

Вспоминается эпизод, о котором слышал в детстве. В Дальневосточной республике одним из наркомов был наш соотечественник, по моему, его звали Хаджиумар Цереков. Утром он ушел на работу голодным. Вернувшись вечером, уже в подъезде почувствовал запах съестного, напомнивший ему дореволюционный период. Он был поражен, мысли унеслись в счастливое прошлое... У кого может быть такое богатство? Зашел домой, и оказалось: запах из его кухни.

— Откуда такое богатство? — спросил Хаджиумар.

— Принесли наркомовский паек, — ответила супруга.

Узнав, что это за паек, Хаджумар запретил жене впредь брать его, а полученный заставил раздать бедным.

Что касается дочерей Бей-Булата Долатмурзаевича, то они так и не вернулись из эмиграции. Мало что удалось выяснить из их дальнейшей судьбы. В 1993 году в Осетию на I съезд осетинского народа приезжала председатель осетинской диаспоры в Париже Тереза Битарова-Наскидашвили, с которой я встретился на съезде, рассказал о дочерях Б. Д. Датиева и попросил навести о них справки.

Вскоре я получил от Терезы письмо, в котором она писала: «Разыскивая кого-то из оставшихся родственников Бей-Булата Датиева, я узнала, что внучка его, ставшая французской писательницей и сменившая фамилию, уже в преклонных годах, находится в больнице, буквально на смертном одре. Пошла ее проведать, но не успела — та уже скончалась». Тереза участвовала в похоронных мероприятиях, представляя ее родственников по матери, то есть нас.

Об остальных потомках Тамары Бей-Булатовны и Фатимат Бей-Булатовны нет никаких сведений. Специально поехать во Францию для их поиска у нас никогда не было возможности. Если бы наш дедушка, Кавдын Долатмурзаевич, а после его смерти его дочь Замира Кавдыновна не сохранили книгу «Практические указания...», то имя нашего славного соотечественника затерялось бы, и наш народ так никогда бы и не узнал, что на державном уровне его представляла такая незаурядная личность.

Более человеческого завещания, чем завещание Бей-Булата Долатмурзаевича, я никогда не встречал. О более человеческом поступке, чем поступок Кавдына Долатмурзаевича, освободившего половину вагона для переезда знакомого сослуживца, я не слышал. Оба они были людьми верующими и считали, что верующий человек никогда не пойдет на подлость.

Еще один случай характеризует моего деда и людей такой же морали, как у братьев Датиевых. В 1881 году, когда Кавдын Долатмурзаевич получил вызов к старшему брату, он пошел в Суадаг к родственнику, чтобы взять у него займы червонец. Тот ему отказал,

хотя, по убеждению Кавдына Долатмурзаевича, деньги у него были.

Кавдын Долатмурзаевич оттуда пришел на Святой куст Хетага с молитвой: «Я сегодня просил 10 рублей у человека, и он мне не дал. Помогите мне, Святой Хетаг, сделай так, чтобы когда-нибудь он у меня попросил 100 рублей и чтобы я смог удовлетворить его просьбу!». Придя домой, он застал извещение на денежный перевод в сумме 100 рублей от брата.

* * *

Ниже публикуется репринтное издание книги Бей-Булата Долатмурзаевича Датиева, которая, надеюсь, войдет в научный оборот, будет служить учебным пособием для студентов железнодорожных техникумов и вузов, а также поможет сделать прибыльными современные железные дороги.

Чтобы поместить статью о Бей-Булате Долатмурзаевиче Датиеве в Большой энциклопедический словарь, требовались: оригинал книги «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» и рецензия на нее компетентного государственного органа.

Когда директор Северо-Осетинского института гуманитарных и социальных исследований Залина Владимировна Канукова спустя 94 года после первого издания книги решала эту проблему, судьба свела ее с директором железнодорожного техникума Мурзабеком Казбековичем Чеджемовым, по рекомендации которого она обратилась к ректору Ростовского государственного университета путей сообщения Владимиру Ивановичу Колесникову с необычной просьбой: дать отзыв на книгу Бей-Булата Долатмурзаевича Датиева «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» издания 1913 года.

Работники университета не посчитались с дополнительной нагрузкой, изучили содержание книги нашего соотечественника и написали научную рецензию на нее. Это были доктора технических и экономических наук, профессора Грицык В.И., Шагинян С.Г., Гиоев З.Г. под руководством проректора по научной работе и информации Гуда А.Н.

Чтобы включить статью о Бей-Булате Долатмурзаевиче Датиеве в Большой энциклопедический словарь, директор СОИГСИ З. В. Канукова направила письмо председателю Научно-редакционного совета издательства «Большая Российская Энциклопедия».

Ниже приводятся копии указанных документов.

К.Д. Медоев

Уважаемый Владимир Иванович!

Обращаемся к Вам с необычной просьбой – дать отзыв на книгу «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» Б.Д. Датиева, изданной товариществом «С.П. Яковлева» в конце 1913 года в Москве.

В последние годы легализировалось несколько ярких имен в республике, которые должны войти в историю нашей Родины...

По мнению некоторых авторитетных соотечественников, имя Бей-Булата Долатмурзаевича Датиева должно найти место в Большом энциклопедическом словаре. А для этой цели необходим отзыв авторитетного учреждения, как Ваш университет.

Кратко об авторе указанной книги: окончив Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения в 1880 году, прошел почти все инженерные ступени в Ливано-Роменской железной дороге, став начальником ее, действительным статским советником, обеспечив ей выход из «дефицитных» в «доходные», а затем по предложению министра путей сообщения возглавил Северные железные дороги, пребывавшие также в числе «дефицитных». За 3 года они стали доходными. После этого последовало приглашение в Министерство путей сообщения, а затем Министерство финансов. В 1908 г. был делегирован в Госсовет России для решения проблем, связанных с Министерствами путей сообщения и финансов. 3 февраля 1909 г. при представлении статс-секретаря С.В. Рухлова в качестве министра путей сообщения, он информировал Госсовет России, что дефицит, приносимый казенными железными дорогами нашей Родины достигает 150 млн руб. (рублю, разумеется, золотые)... Здесь Бей-Булат Долатмурзаевич принял решение: написать и издать книгу, с помощью которой наше государство должно было избавиться от названного дефицита.

Свое решение Б.Д. Датиев выполнил уже в августе 1912 года, когда ему пришлось ехать в гор. Виши (Франция) в командировку.

Бей-Булат Долатмурзаевич по дороге от Петербурга до Виши увиденное на железной дороге и заслуживающее внедрения в наши железные дороги описал на 11 страницах и включил их в свою переработанную книгу отдельным разделом «Краткие заметки о финляндских и заграничных дорогах».

Таким образом, к 33 вопросам, по которым автор книги приводил указания (рекомендации), добавилось 26 преимуществ финляндских, немецких и французских железных дорог. Как о человеке-патриоте о Б. Датиеве можно прочитать в ксерокопии публикации газеты «Владикавказ» (прилагается к письму).

Приложение: ксерокопия книги Б.Д. Датиева «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» на 96 страницах.

Директор СОИГСИ

З.В. Канукова

Российская Академия Наук
Правительство Республики Северная Осетия—Алания
ВЛАДИКАВКАЗСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР

**Председателю Научно-редакционного совета издательства
«Большая Российская Энциклопедия»**

В 2004 году нами представлялся материал для включения в Большой энциклопедический словарь статьи об авторе книги «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог», датированной 1913 годом, Бей-Булате Долатмурзаевиче Датиеве, инженере путей сообщения, действительном статском советнике, члене Госсовета России.

Материал был Вами возвращен из-за отсутствия в нем профессионального отзыва на упомянутую книгу.

Направляем Вам отзыв, составленный группой ученых Российского государственного университета путей сообщения и просим включить в БЭС статью в следующей редакции «Датиев Бей-Булат Долатмурзаевич (1856–1919 гг.) – инженер путей сообщения, действительный статский советник, член Госсовета России, автор книги «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» (М., 1913).

Приложение: отзыв на книгу Б.Д. Датиева «Практические указания для удешевления эксплуатации и постройки железных дорог» на двух листах.

*Директор СОИГСИ
д.и.н., проф.*

З.В. Канукова

**Отзыв на книгу Бей-Булата Датиева
«Практические указания для удешевления эксплуатации и
постройки железных дорог»**

Проблема, в книге 1913 года издания актуальна и сегодня, – «...устранить убыточность наших дорог...» (с.1). Вот почему интерес к мнению инженера путей сообщения, начальника дорог (Либаво-Роменская и Северные), члена Госсовета России по вопросам Министерства путей сообщения и финансов России особенно интересен в посткризисной экономике современной России.

Это не просто практические указания, это серьезные и глубокие мысли настоящего хозяйственника-руководителя, который знает проблемы железной дороги, пережил их и ищет не только инструменты решения, но и видит направления совершенствования и экономико-управленческого механизма функционирования.

Изучение книги постоянно вызывает восторг перед автором и ак-

туальностью его мыслей даже спустя 94 года: «малая доходность» железных дорог, убыточность пассажирских перевозок, необоснованность тарифных льгот, в т.ч. на съезды железнодорожников (25 тыс. руб. ежегодно!), рост непроизводственных расходов, отставание во внедрении научных достижений, обременительность расходов на «всякого рода... общественные нужды», расходы, не связанные с эксплуатацией, кадровое обеспечение, эффективность работы, изучение опыта зарубежных железных дорог (лично «проеханные» автором Швеция, Дания, Германия, Бельгия, Франция, Испания)...

Поражает логика книги: автор скрупулезно движется по элементам эксплуатационных расходов и их составляющим. Опыт и хозяйственная хватка позволяет Б. Датиеву проводить практический экономический анализ с выходом на обобщение проблем, определение управленческих решений и путей их реализации. Некоторые рекомендации могут показаться излишне детализированными, но они еще раз подтверждают хозяйственный подход руководителя, знающего свое дело и железную дорогу до мелочей.

Следует подчеркнуть еще одну удивительную сторону практического исследования — дух предпринимательства руководителя казенной железной дороги. Он осознает, что железнодорожный транспорт — это не только средство передвижения и обеспечения национальной безопасности, но и капитал, который должен возрасти, принося новые источники развития и благосостояния железнодорожников и всего населения России.

В заключение хочется ответить автору книги, который скромно пишет: «Если та небольшая частица опыта, которой я делюсь в изложении, принесет хоть какую-либо пользу делу упорядочения нашего железнодорожного хозяйства, то я буду вполне удовлетворен ...». Уважаемый Б. Датиев, Ваши «Практические указания» и сегодня могут служить настольной книгой всем руководителям железных дорог, преподавателям и студентам вузов путей сообщения.

*Доктор технических наук, профессор кафедры «Путь и
путевое хозяйство» В.И. Грицык*

*Доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой
«Экономика транспорта» С.Г. Шагинян*

*Доктор технических наук, профессор кафедры «Элект-
рические машины и аппараты» З.Г. Гиоев*

БОЖІЕЮ МИЛОСТІЮ

И МЫ, АЛЕКСАНДРЪ ТРЕТІЙ,

ИМПЕРАТОРЪ И САМОДЕРЖЕЦЪ ВСЕРОССИЙСКІЙ,

ЦАРЬ ПОЛЬСКІЙ, ВЕЛИКІЙ КНЯЗЬ ФИНЛЯНДСКІЙ,

И ПРОЧАЯ, И ПРОЧАЯ, И ПРОЧАЯ.

Нашему Коллежскому Ассессору,
составившему по Министерству Турецкихъ соо-
щений и сношеній Иностранцевъ III класса,
исполняющему обязанности Главархивника
урастка службы турции Польскихъ импе-
риалъ дорогъ, Иностранцевъ Турецкихъ соо-
щений,
Бейдрисагу Давидову.

По засвидѣтельствуванію. Намъ
стѣва объ отличной усердной службѣ и
особенно трудныхъ вашихъ, согласно
удостоенію Комитета Министровъ,
Всемилостивѣйше пожаловали Мы
вамъ, Указомъ, въ 15-ю часть Октября 1888 года
© Капитану даннаго, Кавалера и т. д.
Императорскаго и Царскаго Ордена
Нашего Святого Станислава первой степени.

Грамоту сію во свидѣтельство подписать,
Орденскою печатью укрѣпить и знаки Ор-
денскіе препроводить къ в. кн. Повелѣн. Мы
Капитану Россійскихъ Императорскихъ
и Марскихъ Орденовъ.

Дана въ Санктпетербургѣ въ 20 день
Января 1888 года.

Управляющій делами
Капитана Орденовъ Мамонтовъ

Директоръ-производитель Канцеляріи
Капитана Орденовъ Владимиръ

Указ о награжденіи Б.Д. Датиева орденом Св. Станислава III ст.

**ОБЩЕСТВО
ТАВРИЗСКОЙ ДОРОГИ**

**ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕРЪ
ПО СООРУЖЕНІЮ ДОРОГИ.**

Г. ТАВРИЗЪ (Персія.)

Марта 5 1904 г.

№ 784

М.Г.

При семъ препровождается къ Вамъ фирманъ
съ точнымъ русскимъ переводомъ, на пожалованіе
Вамъ ЕГО ВЪСОЧЕСТВОМЪ НАСЛЕДНИКОМЪ ПЕРСІДСКАГО
ПРЕСТОЛА ханскаго званія за усердную ^{Ваму} службу.

Главный Инженеръ
Г. Тавризской

В. В. В. В.

А. А. А. А.

Его Благородію

К. Д. Датіеву.

Такъ какъ много повторяема достоинство, умѣлость въ
дѣлѣ донесены ЕГО ВЪСОЧЕСТВУ чрезъ Шапшала - ханъ ~~Али~~
ус-Бултана, учителя и переводчика ЕГО ВЪСОЧЕСТВА,
пожаловали МЕНЕ́ ему, Кавдынъ Датіеву, ханское званіе,
для того чтобы онъ отличался между товарищами и боль-
ше прежняго старался въ своей службѣ.

На подлинномъ рукою ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЪСОЧЕСТВА
ПОДПИСАНО: БАЛТАУТЪ.

Переводилъ: *Мирза Расул-хана Бадони Ризалва*

Указ о пожаловании К.Д. Датиеву ханского звания

ПРАКТИЧЕСКІЯ
УКАЗАНІЯ ДЛЯ УДЕШЕВЛЕНІЯ ЭКСПЛУАТАЦІИ
И ПОСТРОЙКИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Инженеръ Путей Сообщенія
Бей-Булатъ Датіевъ.

Неудовлетворительное состояніе нашего желѣзнодорожнаго хозяйства все чаще останавливаетъ на себѣ вниманіе общества и печати и становится предметомъ спеціальныхъ изслѣдованій.

Само Правительство не разъ пыталось устранить причины убыточности нашихъ дорогъ, съ каковою цѣлью учреждало различныя комиссіи. Изъ нихъ можно назвать Барановскую комиссію, выполнившую задачу несомнѣнно огромной важности—это созданіе Устава Россійскихъ ж. д. Труды другой комиссіи Иващенко, къ сожалѣнію, остались безрезультатными и, наконецъ, третья, такъ называемая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи работаетъ и по сей день, успѣвъ за 4 года своего существованія издать по желѣзнодорожнымъ вопросамъ свыше 84 печатныхъ трудовъ.

Однако, ни одна изъ названныхъ Комиссій не затронула многихъ вопросовъ, о коихъ я говорю ниже.

Многіе старые дефекты остаются неустраненными попрежнему, а отчетами Министерства Путей Сообщенія отмѣчается „малодоходность“ нашихъ желѣзныхъ дорогъ*).

На этой же „малой доходности“ не разъ останавливались многіе Государственные дѣятели, указывавшіе какъ на причину ея, на рядъ существующихъ у насъ льготъ, какъ-то: бесплатную перевозку почты и арестантовъ, огромное количество лицъ, пользующихся бесплатнымъ проѣздомъ по служебному положенію, льготный проѣздъ чиновъ военнаго вѣдомства, большія льготы по перевозкѣ переселенцевъ и т. д. и т. д.

*) Здѣсь, кстати, можно отмѣтить, что статскій-секретарь С. В. Рухловъ указывалъ при вступленіи на Министерскій постъ, что дефицитъ, привносимый ж. д., достигаетъ 150 милліоновъ руб., а уже въ 1910 году отчетъ Упр. ж. д. фиксируетъ чистый доходъ 216 милліоновъ руб. Однако, этотъ чистый доходъ получился лишь потому, что не были уплачены проценты на строительный капиталъ въ 6 милліардовъ рублей.

Справедливости всёхъ этихъ указаній нельзя отрицать, какъ нельзя не согласиться и съ указаніями компетентныхъ лицъ, что желѣзнодорожный бюджетъ *обремененъ непомерно большими штатомъ служащихъ*, на что было обращено вниманіе и народнаго представительства. Однако существуетъ еще пѣтый рядъ, на первый взглядъ, *мелкихъ дефектовъ, которые настолько обыденны и повседневны*, что часто даже техники, близко стоящіе къ ж.-д. хозяйству, будучи обременены своими служебными обязанностями, продолжаютъ дѣйствовать по разъ заведенному шаблону. Такая рутинная въ веденіи ж. д. хозяйства съ давняго времени ведетъ къ непроизводительнымъ расходамъ почти по всёмъ службамъ *на десятки милліоновъ рублей ежегодно*.

Считаю уместнымъ привести здѣсь для иллюстраціи нѣсколько примѣровъ, на которыхъ въ дальнѣйшемъ изложеніи останавливаюсь болѣе подробно.

До сихъ поръ, къ сожалѣнію, еще на многихъ нашихъ желѣзныхъ дорогахъ продолжается совершенно абсурдная обмотка соломенными канатами и войлокомъ гидравлическихъ колоннъ, рукавовъ и отошленіе этихъ колоннъ особыми печами при нихъ, а также устройство наружной конденсироческой чугуновой стѣнки этихъ колоннъ. Не менѣе абсурдно обматываніе всевозможныхъ водоразборныхъ крановъ и устройство при нихъ на нѣкоторыхъ дорогахъ специальныхъ будокъ съ печами. Въ настоящее время при среднемъ ежегодномъ расходѣ на все это для одной колонны не менѣе 30 руб. при сложныхъ пяти процентахъ за 76 лѣтъ существованія въ Россіи желѣзныхъ дорогъ *совершенно непроизводительно загубленъ капиталъ въ суммѣ 23.857 руб., а на всѣ колонны — десятки милліоновъ р.*

Между тѣмъ, уже тринадцать лѣтъ тому назадъ въ „Желѣзнодорожномъ дѣлѣ“, издаваемомъ Императорскимъ техническимъ обществомъ въ С.-Петербургѣ, *была жною фактически безспорно доказана вся абсурдность вышеуказанныхъ расходовъ* (смотри стр. 51).

Такіе же непроизводительные расходы произведены въ суммѣ 36000 руб. на устройство сходней лишь при восьми мостахъ между Вильной и Ново-Вилейскомъ (смотри стр. 54) и масса другихъ подобныхъ же расходовъ.

Вотъ эти-то обстоятельства въ связи съ призывомъ Г. Министра Путей Сообщенія С. В. Рухлова, который въ программной рѣчи 3 февраля 1909 г. сказалъ, что *встрѣтитъ съ особой благодарностью всѣ указанія къ лучшему достиженію цѣлей упорядоченія нашего желѣзнодорожнаго хозяйства*, а также въ связи съ указаніями народныхъ представителей въ Государственной Думѣ (напр., въ лицѣ инженера

Н. Л. Маркова I, бывш. Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ), обратившихъ вниманіе на „безсистемность веденія нашего желѣзнодорожнаго хозяйства“, явились побудительной причиной появленія въ печати настоящихъ замѣтокъ.

При выясненіи причинъ убыточности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, на первыхъ порахъ вниманіе наблюдателя несомнѣнно поразить то обстоятельство, что на бюджетъ ихъ ложится огромная масса расходовъ, которые не связаны съ эксплуатацией желѣзныхъ дорогъ.

Вообще Министерство Путей Сообщенія чрезмѣрно обременѣно расходами по всякаго рода культурно-общественнымъ нуждамъ. Можно сказать, что нѣтъ другого вѣдомства, которое оказывало бы такую массу благотворительной помощи, иначе нельзя назвать всякаго рода перевозки по уменьшенному тарифу матеріаловъ для погорѣльцевъ и голодающихъ, строящихся церквей, перевозку экскурсій учащихся, потѣшныхъ, иностранныхъ депутацій, выставочныхъ экспонативъ и т. д.

Помимо этого возобновленіе воинскихъ запасовъ, складовъ для нихъ и ихъ охрана, нужно думать, относятся къ прямымъ обязанностямъ военнаго вѣдомства, а постройка различныхъ учебныхъ заведеній и содержаніе специальныхъ курсовъ составляютъ задачу Министерства Народнаго Просвѣщенія, равно какъ и доставка дѣтей въ учебныя заведенія, а между тѣмъ существуютъ на всѣхъ дорогахъ спеціальныя, такъ называемыя ученическія поѣзда, стоимость которыхъ отдѣльно въ центральныхъ органахъ Министерства Путей Сообщенія не учитываютъ, такъ какъ эти поѣзда въ расходахъ дорогъ показываются по сметамъ въ разрядѣ служебныхъ. На этихъ поѣздахъ и въ вагонахъ, прицѣпляемыхъ къ разнымъ поѣздамъ, доставляются ученики съ линіи въ школы и обратно. *Дѣтъ пары такихъ поѣздовъ на одномъ только перегонѣ Вильна-Нововилейскъ Л.-Р. ж. д. дѣлаютъ 36 поѣздовъ* ежедневно (расходъ не менѣе 40 руб.), не говоря уже о массѣ подобныхъ поѣздовъ на всѣхъ казенныхъ ж. д., какъ то съ ближайшихъ станцій для подвозки рабочихъ къ желѣзнодорожнымъ мастерскимъ съ обратною доставкой ихъ, служащихъ къ желѣзнодорожнымъ поселкамъ, купальнямъ и въ праздничныя дни къ церквямъ, воды по линіи для служащихъ цѣлыми поѣздами или прицѣпкой цистернъ къ проходящимъ поѣздамъ и проч. *Для правильнаго учета всѣхъ такихъ расходовъ слѣдуетъ проводить отдѣльно по годовымъ сметамъ и отчетамъ.*

Переходя къ условіямъ работы нашихъ казенныхъ ж. д., приходится прежде всего отмѣтить, что эти условія крайне ненормальны.

Будучи выкуплены по повышенной оцѣнкѣ, такъ какъ стоимость дорогъ капитализировалась по искусственно поднятой, путемъ продажи стараго матеріала и ненужнаго инвентаря, доходности предвыкупныхъ лѣтъ, а также искусственно пониженныхъ расходовъ на ремонтъ пути, зданій и т. д., казенныя желѣзныя дороги должны давать доходъ на капиталъ, превышающій ихъ действительную стоимость. Тоже впрочемъ относится и къ дорогамъ, строившимся самой казною, такъ какъ, при реализаціи облигаціи на 10% ниже ихъ номинальной стоимости, постройка желѣзныхъ дорогъ обходилась казнѣ очень дорого.

Если къ сказанному добавить еще, что безусловно убыточными являются стратегическія дороги, то этимъ будетъ исчерпана часть условій, понижающихъ доходность казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (см. Финансовое обозрѣніе 1911 г. № 24).

Помимо указаннаго, пониженіе доходности дорогъ зависитъ иногда отъ такихъ причинъ, какъ, наприм., погашеніе строительнаго капитала изъ доходовъ по эксплуатаціи, что практиковалось при выкупѣ 19 подъездныхъ вѣтвей протяженіемъ 322 версты и стоимостью до 10 милліоновъ рублей.

Желѣзнодорожное хозяйство во всѣхъ его отрасляхъ настолько обширно, что въ такомъ скромномъ трудѣ нѣтъ возможности охватить всѣ его стороны, всѣ службы и всѣ нужды, но я счелъ все же полезнымъ остановиться на перечисленныхъ ниже дефектахъ, въ виду того, что устраненіе хотя бы этихъ, кажущихся на первый взглядъ мелочными, значительно сократило бы расходы не только по эксплуатаціи, но и по постройкѣ новыхъ дорогъ.

Здѣсь же считаю нужнымъ указать, что на граничныхъ жел. дор. (см. стр. 74) всѣ эти мелкіе дефекты давно уже устранены; у насъ же на основаніи долгаго опыта нашихъ западныхъ сосѣдей немедленное устраненіе ихъ нисколько не нарушитъ правилъ безопасности движенія поездовъ, интересовъ пассажировъ и грузоотправителей.

Конечно, вопросъ о систематизаціи веденія всего желѣзнодорожнаго хозяйства—основной вопросъ будущихъ реформъ, для чего необходимо глубоко изучить желѣзнодорожное дѣло, поручивъ это знакамъ и специалистамъ. И въ этомъ случаѣ не должно ограничиваться только нашимъ собственнымъ опытомъ, а поучиться у нашихъ западныхъ сосѣдей, у которыхъ мы учились не разъ. До сихъ поръ мы посылали туда пре-

имущественно знающих иностранные языки наших молодых инженеров для изучения отдельных отраслей железнодорожного дѣла, а теперь, если опытъ собственной 75-лѣтней практики не далъ намъ умѣнія быть практичными и экономными въ важномъ дѣлѣ отечественнаго железнодорожнаго хозяйства, то не лишне послать *за границу опытныхъ и наблюдательныхъ инженеровъ*, чтобы они привезли намъ секретъ достиженія наивысшихъ результатовъ, при наименьшей затратѣ энергіи и капиталовъ.

Для насъ, русскихъ, это въ особенности важно теперь, когда у насъ предстоитъ большое железнодорожное строительство, чтобы не повторять прежнихъ ошибокъ, ошибокъ, которыя въ теченіе трехъ четвертей вѣка стоили намъ огромныхъ денежныхъ затратъ. А что намъ дѣйствительно предстоитъ крупное железнодорожное строительство, объ этомъ можно судить, хотя бы изъ прилагаемой ниже выборки, въ которой указано, сколько километровъ желѣзныхъ дорогъ приходилось на 10.000 жителей и на 100 квадратныхъ километровъ въ различныхъ государствахъ ¹⁾ къ концу 1907 г. Эта таблица ясно показываетъ намъ нашу поразительную отсталость въ железнодорожномъ строительствѣ.

Переходя къ изложенію отдельныхъ пунктовъ настоящаго небольшого труда, я считалъ бы вполне умѣстнымъ сдѣлать еще одно предварительное замѣчаніе.

Въ своихъ замѣткахъ я останавливаюсь чаще всего на Либаво-Роменской и Сѣверныхъ ж. д., такъ какъ положеніе вещей на этихъ дорогахъ мнѣ болѣе извѣстно. Однако считаю умѣстнымъ заявить, что въ общемъ порядки на этихъ дорогахъ не только не хуже, чѣмъ на другихъ, но, наоборотъ, объ дороги считаются наиболѣе благоустроенными и доходными.

Если та небольшая частица опыта, которымъ я дѣлюсь въ дальнѣйшемъ изложеніи, принесетъ хоть какую-либо пользу дѣлу упорядоченія нашего железнодорожнаго хозяйства, то я буду вполне удовлетворенъ,—значить трудъ мой не пропадетъ даромъ.

¹⁾ Смотрите приложение № 1.

Излишенъ за-
пасныхъ пу-
тей на 20 мил-
лионовъ руб.
и отсутствіе
планомѣрно-
сти въ про-
изводствѣ
работъ.

Какъ существуетъ излишняя роскошь въ гражданскихъ сооруженіяхъ на однихъ дорогахъ и запущенность ихъ на другихъ, точно также и въ отношеніи запасныхъ путей на станціяхъ различныя дороги поставлены не въ одинаковыя условія. И въ этомъ отношеніи приходится отмѣтить большой процентъ запасныхъ путей на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ то время какъ частныя дороги умѣютъ обойтись при значительно меньшемъ количествѣ запасныхъ путей, не смотря на то, что по интенсивности движенія послѣднія не уступаютъ первымъ.

Колебаніе процента запасныхъ путей къ длинѣ колеи главныхъ путей на *болѣе важныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ* также чрезвычайно большое, такъ въ 1903 году запасныхъ путей было: на Либаво-Роменской ж. д. 41%, Московско-Курской и Нижегородской 36%, Полтвскихъ и Риги-Орловской ж. д. по 27,5%, Привислинскихъ 36,6%, Сызрано-Вяземской и Харьковско-Николаевской по 35,6%, Юго-Западной 24,1%, на остальныхъ всѣхъ меньше, исключая Николаевской, гдѣ почему-то на двухпутной дорогѣ 46,4%, хотя при прокладкѣ вторыхъ путей на техническихъ развѣздахъ запасныя пути разбираются.

На частной ж. д. Московско-Казанской 21% и на Киево-Воронежской 16,2%. Въ общемъ средній % на казенныхъ дорогахъ 28%, а на частныхъ дорогахъ средній % станціонныхъ путей 24% ¹⁾. Однако, несмотря на лучшее оборудованіе казенныхъ дорогъ станціонными путями, частныя дороги, по заявленію инженера Кульжинскаго, имѣли лучшую утилизацію вагоновъ. Существующій на каз. дорогахъ десятокъ лѣтъ излишекъ станціонныхъ путей въ настоящее время еще увеличился, такъ на Либ.-Ром. вмѣсто 41% къ 1910/11 г. было 46% станціонныхъ путей, Сѣверо-Западныхъ вмѣсто 25% имѣется 43%, Сызрано-Вяземской безъ измѣненія

¹⁾ См. книгу Кульжинскаго: „Вагонное Хозяйство Русскихъ ж. д.“ табл. № 14, стр. 33 и 36; ошибочно вмѣсто 4% говорится, что на казенныхъ дорогахъ на 14% больше станціонныхъ путей.

остались 35, 8%, Самаро-Златоустовской вмѣсто 24, 2%, имѣется теперь 40%, на Рязно-Орловской % уменьшился съ 27, 5% до 23% вслѣдствіе, конечно, того, что вторыхъ путей за это время прибавилось (1460—707)=753 в., а станціонныя увеличились лишь съ 600 на 661 вер. За это же время на частной Моск.-Казанск. % увеличился съ 21 до 27, 01%, а на Кіево-Воронеж. съ 16, 2 до 22, 22%, и на Екатерин. вмѣсто 34, 6%, имѣется 100%. Такимъ образомъ, на сѣти казенныхъ ж. д., при общей длинѣ главной линіи 51000 вер. излишекъ станціонныхъ путей противъ частныхъ дорогъ *составитъ не менѣе 3000 вер. стоимостью около 30.000.000 р.*, считая со всѣмъ накладными расходами стоимость для одной версты запасныхъ путей рельсъ, скрѣпленій, стрѣлокъ, переводныхъ брусевъ, шпаль мостовыхъ сооружений и проч. около 7000 руб. безъ современной цѣны занятыхъ земель. Ныпѣ, при распространяющейся тенденціи *премировать маневровыя работы*, нѣкоторые агенты дорогъ будутъ настаивать еще на увеличеніи станціонныхъ путей. Несомнѣнно, въ настоящее время, на многихъ казен. дорогъ. излишекъ станціонныхъ развѣздныхъ путей должепъ значительно увеличиться вслѣдствіе объединенія узловыхъ станцій, постройки въ Москвѣ Окружной дороги и многихъ новыхъ дорогъ, которыя ослабили работу нѣкоторыхъ участковъ каз. жж. дд. Поэтому теперь же необходимо рѣшить вопросъ—не выгоды ли разобрать рельсы, скрѣпленія, переводные брусья, стрѣлки и шпалы на сумму болѣе 20.000.000 р. и впредь по ежегоднымъ смѣтамъ не отпускать болѣе кредитовъ до *одного милліона руб.* на поддержаніе этихъ путей въ исправности (рельсъ, шпаль, переводныхъ брусевъ, ремонтныхъ рабочихъ по нормѣ $\frac{1}{4}$ челвѣка на версту, путевыхъ сторожей, балласта и прочихъ расходовъ). Для цѣлесообразнаго рѣшенія этого вопроса Особая Высшая Комиссія могла бы дать свое заключеніе, не ограничиваясь лишь однимъ замѣчаніемъ въ своихъ докладахъ о чрезмѣрномъ развитіи станцій—Бологое, Любань, Клинь и Обухово. Къ сожалѣнію, и въ солидномъ трудѣ инженера Кульжинскаго нѣтъ никакихъ указаній объ излишнихъ станціонныхъ путяхъ. Въ частности по поводу огромнаго излишка такихъ путей на Николаевской и Либано-Роменской ж. д., я, между прочимъ, укажу на излишнюю длину каждаго тупиковаго пути Николаевской дор., въ общемъ отъ 3 до 5 саж. ¹⁾, прикрытыхъ землею, балластомъ или щебнемъ передъ каждымъ упоромъ, что при 1060 упорахъ на дорогѣ даетъ свыше 10

¹⁾ По циркуляру Управл. ж. дор. отъ 24 іюня 1909 г. требовалось лишь на *преимыхъ тупикахъ дѣлать* присыпку предъ упорами, поэтому, казалось бы, у путей отправления предъ упорами не слѣдуетъ дѣлать присыпокъ.

верст излишних запасных путей; только излишек земли, занятой тремя упорами у пассажирского здания г. ст. Москва и девятью упорами на ст. Петербургъ съ платформами при нихъ составить не менѣе 150 кв. с., на сумму болѣе 50000 р. Такихъ присыпокъ на большинство другихъ нашихъ дорогъ не дѣлается, а на заграничныхъ ихъ совѣтъ не дѣлають, какъ въ Парижѣ при всѣхъ вокзалахъ и въ Біаррицѣ, гдѣ пути уложены даже въ уровнѣ второго этажа.

На Либаво-Роменской ж. д. съ постройкой второго пути на уч. Гомель-Бахмачъ, сортировочной, ст. въ Гомелѣ, развитіемъ большихъ станцій Бахмачъ и Жлобинь, введеніемъ премій за поѣзда дальняго слѣдованія при перевозкахъ на дорогѣ, главнымъ образомъ транзитныхъ, несомнѣнно изъ теперешнихъ 46% станціонныхъ путей многіе должны оказаться совершенно излишними, вдобавокъ съ двумя коммерческими развѣздами между Минскомъ и Ново-Вилейскомъ, которые болѣе 12 лѣтъ ни разу не открывались и не будутъ открыты вслѣдствіе паденія движенія на участкѣ отъ Жлобина до Ново-Вилейска, послѣ постройки линіи Витебскъ-Жлобинь.

Указанныя нами несоразмѣрности въ запасныхъ путяхъ главнымъ образомъ происходятъ и произошли отъ того, что въ мѣстныхъ комиссіяхъ вопреки § 40 Времен. Инст. Мѣстн. Упр. ж. д. не участвуютъ объединяющіе органы—представители Главной инспекціи и Упр. ж. д. Если бы эти учрежденія ежегодно командировали энергичныхъ и наблюдательныхъ своихъ представителей для участія въ мѣстныхъ смѣтныхъ комиссіяхъ, то несомнѣнно всѣ кредиты могли бы назначаться болѣе сообразно дѣйствительной потребности дорогъ.

Для устраненія въ будущемъ подобнаго рода дефектовъ Управленію ж. д. необходимо между прочимъ имѣть въ доности всѣмъ запаснымъ путямъ по дорогамъ и послужные списки значительныхъ мостовъ съ металлическими фермами. Имѣя такія данныя несомнѣнно на такой важнѣйшей магистралі, какъ Московско-Курская ж. д., металлическія фермы мостовъ на семь милліоновъ руб. были бы усилены или замѣнены новыми фермами несравненно раньше, чѣмъ на Либаво-Роменской ж. д., гдѣ мосты выстроены лѣтъ на десять позже и уже лѣтъ десять какъ замѣнены новыми на 4 мил. руб. Вообще Московско-Курская и Нижегородская ж. д. должна была бы быть оборудована несравненно раньше Либаво-Роменской и другихъ ж. д. во всѣхъ отношеніяхъ, какъ-то: по перестройкѣ мостовъ, смягченію весьма большихъ уклоновъ, замѣнѣ пучинистыхъ грунтовъ, улучшенію балластнаго слоя и всего верхняго строенія пути и проч. для достиженія болѣе дешеваго способа эксплуатаціи на такой важной магн-

страли, гдѣ продольный профиль имѣет массу кривыхъ малаго радиуса (до 150 саж.) много пучинистыхъ мѣстъ и крутые уклоны, достигающіе 0,012.

И это мнѣніе основано на нижеприведенныхъ интересныхъ данныхъ за 1898 г. ¹⁾ Либаво-Роменская ж. д. имѣетъ движеніе гораздо менѣе интенсивное, чѣмъ Московско-Курская, которая пропускаетъ въ два раза большее число поѣздовъ. Именно Московско-Курская въ среднемъ пропускаетъ въ обѣ стороны 34 поѣзда, въ то время, какъ Либаво-Роменская пропускаетъ ихъ только 16,6 въ сутки.

Данныя за 1908 годъ.

Наименованіе дорогъ.	Пробѣгъ пассаж. и грузовъ въ тысячахъ пудоверстахъ.		Среднее суточное число поѣздовъ обоихъ направленийъ.	Средній годовой пробѣгъ одного наличнаго паровоза.
	Багажа.	Прочихъ грузовъ всякаго рода.		
Моск.-Курская и Нижег. д....	336765	111962208	34	32494 пар. вер.
Либаво-Роменская ж. д.	140893	75554831	16,6	24246
Сѣверо-Запад. (Варшав.)....	759633	74802085	22,8	31261

Уменьшеніе оборотнаго капитала, размѣръ коего на 1 января 1914 г. опредѣляется для всѣхъ казенныхъ ж. д. въ 116.439.000 р. по Высочайше утвержденному закону 3 июня 1911 г., диктуется необходимостью болѣе цѣлесообразнаго веденія желѣзнодорожнаго хозяйства. Изъ трудовъ Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи (см. записку Н. Гофмана, стр. 21, вып. IX) видно, что наличіе матеріаловъ и издѣлій въ складахъ казенныхъ ж. дорогъ на 1 января 1908 г. оцѣнивалось въ 140.597.181 р. 49 к.

„Въ этомъ числѣ: матеріаловъ и издѣлій, остающихся безъ движенія, имѣется на сумму 4.587.770 р. 75 к., не считая дорогъ Закавказской, Ташкентской, Юго-Западныхъ и Южныхъ, отъ которыхъ свѣдѣній не получено, и стараго и не-

Объ уменьшеніи оборотнаго капитала и производственныхъ переаготовскъ.

¹⁾ См. отчет. Упр. ж. д. за 1910 г.

годваго имущества на сумму 10.520.906 р. 9 к., не считая дороги Забайкальской, отъ которой свѣдѣніи также не получено“.

Десять съ лишнимъ милліоновъ руб. стараго негоднаго матеріала обременяють склады желѣзныхъ дор., вызывая излишніе расходы на помѣщеніе и храненіе. Врядъ ли такое положеніе вещей можетъ считаться нормальнымъ.

На обстоятельство это уже обращалось вниманіе отдѣльныхъ изслѣдователей нашего желѣзнодорожнаго хозяйства. Къ сожалѣнію, изслѣдованія эти далеко не полны и оказывались не въ достаточной степени всесторонними и тщательно провѣренными цифровыми матеріалами. Такъ, въ трудѣ инженера К. Ходоровскаго (изданнаго Особой Высшей Комиссіей LXIV о нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ жел. д. 1911 г.) есть, между прочимъ, *крупные недочеты. Какъ сказано ниже въ отдѣлѣ о рельсахъ, на запасъ рельсъ совершенно неправильно по оборотному капиталу ассигнуется нынѣ болѣе двухъ милліоновъ руб. Къ сожалѣнію, инженеръ К. Ходоровскій придерживается въ данномъ случаѣ отжившаго свой вѣкъ циркуляра Упр. ж. д. отъ 29 января 1900 г. за № 4482, по которому дороги помимо доверстныхъ запасовъ должны имѣть рельсы въ складахъ отъ 1½ до трехъ верстъ.*

Далѣе въ трудѣ К. Ходоровскаго говорится, что валютіе старыхъ матеріаловъ вмѣстѣ съ рельсами къ 1 января 1909 г. по вѣсму казеннымъ ж. д. было всего на 11 милліоновъ руб., *тогда какъ однихъ старыхъ рельсъ и скрѣпленій нужно считать на нѣсколько десятковъ милліоновъ руб.*, при ежегодной сплошной смѣнѣ *болѣе 2000 верстъ на казен. ж. д.* Насколько въ этомъ отношеніи цифры, приводимыя г. Ходоровскимъ, не точны, можно судить, напр., по свѣдѣніямъ, приведеннымъ въ концѣ его труда (стр. 248). Относительно старыхъ матеріаловъ на Либаво-Роменской ж. д. г. Ходоровскій говоритъ, что наличіе старыхъ матеріаловъ этой дороги къ 1-му января 1909 г. составляло на 72000 руб., тогда какъ только старыхъ рельсъ къ этому времени на Либаво-Роменской ж. д. находилось 1.144.333 пуд., стоимостью не менѣе 600.000 р., считая даже не по установленной для того времени Упр. ж. д. стоимости одного пуда старыхъ рельсъ въ одинъ руб.

Неточныя свѣдѣнія, приводимыя г. Ходоровскимъ относительно стараго матеріала, объясняются тѣмъ, что г. Ходоровскій не зналъ о томъ, что рельсы на Либаво-Роменской ж. д. числятся безъ цѣны. Вѣроятно, также и на многихъ другихъ дорогахъ старые рельсы числятся безъ цѣны. Что это такъ, видно хотя бы изъ того, что въ томъ же трудѣ г. Ходоровскаго на многихъ дорогахъ, какъ напр. на Закавказ-

ской и Самаро-Златоустовской старых рельсъ *совсѣмъ не* показано, тогда какъ въ 1908 г. на Закавказской сплошь смѣнено 100 верстъ и на Самаро-Златоустовской 70 верстъ рельсъ, а на *Либаво-Роменской ж. д.* показано всего на 7.846 р. 20 к.

На Либаво-Роменской ж. д. многіе матеріалы были запасы на десятки лѣтъ, и это вело къ тому, что, между прочимъ, комплекты переводныхъ брусевъ загнивали и проч. Въ такихъ случаяхъ необходимо *хотя бы часть убытковъ казны относить за счетъ виндынахъ.*

Что же касается всего излишняго матеріала, нынѣ имѣющагося въ складахъ, то его необходимо *немедленно переоценить* такъ, чтобы подлежащія службы на имѣющіеся кредиты употребили его въ дѣло, въ противномъ случаѣ; если и другимъ дорогамъ нельзя передать, то продать этотъ матеріалъ съ торговъ.

Если таково должно быть мѣропріятіе по отношенію къ матеріалу, уже нынѣ находящемуся въ складахъ, то на будущее время, казалось, болѣе цѣлесообразнымъ проводить въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ тенденцію къ наивозможно большому сокращенію оборотнаго капитала. А этого можно достигнуть, сдавая болѣе крупныя работы подрядчикамъ съ ихъ матеріаломъ. Этотъ методъ практикуется уже на нѣкоторыхъ нашихъ желѣзн. дорогахъ и является обычнымъ на германскихъ. Кромѣ того съ указанной цѣлью весьма полезно было бы поставку цемента, желѣза и пр. матеріаловъ сдавать заводамъ на сроки болѣе одного года.

Говоря объ уменьшеніи оборотнаго капитала, кстати коснуться *обмундировочнаго вопроса.* Ежегодно на обмундированіе агентовъ желѣзн. дор. *ассимируются миллионы руб.* Всеи Россіи извѣстны злополучные процессы интендантовъ и тѣ злоупотребленія, которыя оказались обнаруженными въ дѣлѣ обмундированія войскъ. Такія же злоупотребленія возможны и въ дѣлѣ обмундированія желѣзнодорожныхъ агентовъ. Не лучше ли, слѣдуя примѣру германскихъ ж. д., предоставлять служащимъ право получать обмундировку натурой или деньгами. Такимъ образомъ, казна была бы гарантирована отъ злоупотребленій и отъ значительныхъ расходовъ по храненію обмундированія, въ особенности подвергающихся порчѣ цѣнныхъ мѣховыхъ вещей.

Что же касается той или другой формы выдачи обмундировочныхъ денегъ, то болѣе удачной формой ея является выдача этихъ денегъ частями въ видѣ опредѣленнаго пѣвса къ жалованью служащаго, поступившаго на желѣзную дорогу.

Такимъ образомъ, каждый, желающій поступить на желѣзную дорогу, *обязанъ былъ бы имѣть установленную форму*, стоимость которой, съ начисленіемъ даже отъ 10 до 15% въ теченіе перваго же года службы, *ему возвращалась бы*. И такое начисленіе %/о казнѣ все же выгоднѣе, чѣмъ содержаніе обмундировочныхъ складовъ со всѣми накладными расходами.

Вмѣстѣ съ тѣмъ падаетъ и главное возраженіе противъ выдачъ обмундировочныхъ денегъ, которыя, якобы, могутъ пойти чѣ по прямому назначенію, если ихъ выдать служащимъ изъ руки. Что же касается того возраженія, что нѣкоторыя желѣзнодорожные агенты будутъ ходить оборванцами, то оно не состоятельно уже по одному тому, что каждый желѣзнодорожный служащій будетъ тщательнѣе беречь свое собственное обмундированіе, чѣмъ казенное. Въ этомъ случаѣ у насъ привьется то обыкновеніе, которое замѣчается на германскихъ дор., гдѣ служащіе въ установленной формѣ только при исполненіи служебныхъ обязанностей.

Вообще указанный порядокъ болѣе выгоденъ и для казны и для служащихъ, такъ какъ казна избавится отъ излишнихъ обременительныхъ расходовъ, а служащіе могутъ получить отъ казны въ видѣ извѣстной прибавки все то, что казной будетъ сбережено при избавленіи ея отъ накладныхъ расходовъ: въ видѣ вызова конкуренціи, расходовъ на пріемочныя комиссіи, развозки по линіи обмундировочныхъ предметовъ съ подрядчикомъ для примѣрки служащимъ, охраны ихъ и т. д. Такая прибавка *служащимъ* была бы вполне справедлива, въ виду постепеннаго здорожанія предметовъ обмундирования.

Объ уменшеніи служебныхъ перевозокъ на 5 мил. рублей.

При покупкѣ главнѣйшихъ матеріаловъ: дровъ, нефти, угля, шпаль, камня, кирпича, цемента, мостовыхъ и перевозныхъ брусевъ и проч. необходимо принимать въ расчетъ стоимость доставки этихъ предметовъ къ мѣстамъ работъ и потребленія. Для правильнаго выполненія этого условія необходимо имѣть передъ заказами точныя смѣты по работамъ и данныя объ остаткахъ главнѣйшихъ матеріаловъ по мѣсту ихъ нахожденія.

У насъ на казенныхъ ж. д. при покупкѣ указанныхъ матеріаловъ очень рѣдко принимается въ расчетъ стоимость служебной перевозки, поэтому одна доставка ихъ (матеріаловъ) обходится на Европейскихъ каз. ж. д. болѣе 10.000.000 р.— несравненно дороже, чѣмъ на частныхъ. Иллюстраціей данаго положенія могутъ являться цифры, приводимыя Предсѣда-

телем Особой Высшей Комиссіи професс. Н. П. Петровымъ въ таблицахъ №№ 7 и 8 (см. выпускъ XLIII Причины дефицита русск. желѣзнодорож. сѣти въ первые годы XX-го вѣка, стр. 27, 28—29).

Проф. Н. П. Петровъ сличаетъ нормы *расходовъ на версту экспл.* длины или на 10.000 вагонныхъ осе-верствъ, относящіяся къ разнымъ каз. дорогамъ, взявъ цифры изъ статистическаго сборника Министерства Путей Сообщенія за 1903 г.

По министерскимъ даннымъ расходы на 1 в. эксплоат. длины имѣютъ колебаніе на каз. ж. д. отъ 793 р. (Курско-Харьково-Севаст.) до 220 р. (Полѣвскія)—въ среднемъ 486 р. въ Европейской Россіи и на Азиатскихъ дорогахъ отъ 1023 (Сибирская) до 331 р. (Уссурійская). Одновременно тѣ же нормы расходовъ на частныхъ дорогахъ опредѣляются цифрами 454 р. (Варшаво-Вѣнская) до 127 р. (Московско-Кіево-Воронежская)—въ среднемъ 255 руб.

На основаніи этихъ данныхъ Г. Предсѣдатель Высшей Комиссіи приходитъ къ заключенію, что вслѣдствіе неудовлетворительной постановки хозяйственныхъ перевозокъ казна по сравненію съ частными ж. д. несетъ около 5 миллионѣвъ рублей убытку.

На необходимость сокращенія служебныхъ перевозокъ на Либаво-Роменской ж. д. мною подробно указывалось еще въ 1907 г. Подробный докладъ мой по сему вопросу, кстати сказать, былъ разсмотрѣнъ въ Совѣтѣ дороги только черезъ 2 года, т.-е. въ 1909 году по журн. № 74; при этомъ по затронутымъ мною вопросамъ *не было вынесено исчерпывающихъ рѣшеній и постановленій.* Въ докладѣ этомъ я между прочимъ писалъ:

1) Снѣжные поѣзда съ отнесеніемъ на IX Отдѣлъ фактуруются сл. Пути неправильно, такъ какъ вѣсъ снѣга на платформѣ объемомъ около $3/4$ куб. саж. принимается въ 600 пуд., тогда какъ вѣсъ одной куб. саж. снѣга составляетъ 58 пуд.

2) При однопутной дорогѣ рабочій поѣздъ приходится очень часто подавать подъ нагрузку со станціи на перегонъ два-три раза, при этомъ подается на перегонъ весь поѣздъ, тогда какъ цѣлесообразнѣе было-бы часто, въ зависимости отъ станціонныхъ путей и хода работъ, часть поѣзда порожняго или груженаго оставлять на соотвѣтственной станціи, такимъ образомъ значительно сократился бы непроизводительный пробѣгъ подвижнаго состава и

3) Подвижной составъ въ рабочихъ поѣздахъ очень часто нагружается далеко не до полной подъемной силы.

Вслѣдствіе вышеуказанныхъ причинъ расходъ по отд. IX на Либаво-Роменской дорогѣ достигаетъ значительныхъ

размѣровъ и даже превышаетъ соответственный расходъ другихъ дорогъ:

	На Либ.-Ром. д.	Полѣсс. д.	Никол. д.	Влад. д.
1901 г.	591000 р.	315624 р.	658695 р.	въ среднемъ
1902 г.	772860 "	248288 "	445047 "	за три года
1903 г.	540828 "	210000 "	434937 "	644000 руб.

Необходимо при этомъ замѣтить, что Владикавказская дорога (длина главной линіи 2714 вер. и 2-го пути 368 вер., а Либаво-Роменская-главной линіи 1250 вер. и 2-го пути 183 вер.) въ своихъ отчетахъ совершенно правильно показываетъ по отд. IX (по смѣтѣ Глушинскаго) отдѣльно расходы на перевозку: а) топлива, б) балласта и земли, в) шпаль, г) рельсъ и скрѣпленій, д) телеграфныхъ столбовъ, е) разныхъ строительныхъ матеріаловъ и проч. предметовъ.

Между тѣмъ на Либаво-Роменской дорогѣ, къ сожалѣнію, этого не дѣлается и потому службы-потребительницы, въ силу установившихся на дорогѣ порядковъ, мало интересуются интенсивностью рабочихъ поѣздовъ, заботясь, главнымъ образомъ, *при хозяйственныхъ работахъ объ экономіи лишь въ расходахъ на рабочую силу.*

Вслѣдствіе такихъ непорядковъ одна только перевозка на ст. Минскъ одной куб. саж. дровъ по служебному тарифу въ $\frac{1}{200}$ съ пудо-версты въ прежніе годы при хозяйственныхъ работахъ *обходилась болѣе 5 р.*, при средней нагрузкѣ около $1\frac{1}{4}$ куб. саж. въ вагонѣ

Между прочимъ 21 декабря 1906 г. на одной изъ большихъ станцій дороги вывозка снѣга специальными снѣжными поѣздами обходилась чрезвычайно дорого: за цѣлый день 60 солдатъ (по 50 коп.) при одномъ старшемъ рабочемъ и составѣ въ 28 платформъ выгрузили въ предѣлахъ станціи всего три поѣзда снѣгу, изъ коихъ одинъ поѣздъ былъ нагруженъ еще наканунѣ. При нагрузкѣ снѣга на платформы вслѣдствіе изобилія его между путями маневровъ произвѣдить не приходилось, между тѣмъ паровозъ все время стоялъ при поѣздѣ и сдѣлалъ за день не болѣе 6 верстъ ¹⁾. Естественно,

¹⁾ Между тѣмъ, согласно приказу № 93, вмѣсто дѣйствительныхъ шести верстъ пробѣгу, будетъ исчислено 45 верстъ, считая по 5 верстъ въ 9 рабочихъ часовъ, т.-е. на 650% болѣе и вмѣсто дѣйствительно сдѣланныхъ груженыхъ вагоно-верстъ $252 = (28 \times 3 \times 3)$ и столько же порожнихъ будетъ исчислено 630 груженыхъ и столько-же порожнихъ, т.-е. на 150% болѣе; въсѣ же вывезеннаго снѣга въ пудо-верстахъ вмѣсто 14616 $= (3 \times 84 \times 58)$ будетъ 378000 $= (630 \times 600)$, т.-е. на 2500% болѣе. Принимая во вниманіе всѣ вышеуказанныя неправомерности и что 21 декабря 1906 г. на всей дорогѣ работало 11 специальныхъ снѣжныхъ поѣздовъ, заранѣе можно съ увѣренностью предвидѣть при теоретической снѣжной зимѣ, на какое огромное количество будутъ фактивно преувеличены служебныя перевозки и расходы, связанные съ ними.

работу эту целесообразнѣе было бы производить однимъ изъ четырехъ станціонныхъ маневровыхъ паровозовъ, или вторымъ паровозомъ, работавшимъ на этой же станціи съ другимъ спѣжнымъ поѣздомъ. Такимъ образомъ при нѣкоторой распорядительности, продуктивность работы могла бы быть иная, и вывозка одной куб. саж. снѣга обошлась бы дорогѣ вмѣсто 1 руб. всего лишь 30—35 к.

Вообще относительно снѣжныхъ поѣздовъ болѣе правильнымъ было бы всѣ расходы въ совокупности относить на очер. № 125 смѣты, и тогда служба Пути несомнѣнно производила бы вывозку снѣга болѣе расчетливо.

Здѣсь кстаи укажу па интересный случай изъ моей практики: какъ начальнику участка пути, по распоряженію начальства, мнѣ пришлось отправить на двухъ платформахъ строительныя доски на разстояніи 500 верстъ другому начальнику участка, который возвратилъ мнѣ ихъ обратно, вслѣдствіе якобы чрезмѣрно высокой цѣны досокъ. Такое нехозяйственное дѣйствіе его объясняется тѣмъ, что молодые начальники участковъ не сразу привыкають учитывать расходы по безденежнымъ хозяйственнымъ перевозкамъ. Къ сожалѣнію, *многіе, даже стирслужашіе, и понявѣ, вслѣдствіе недостаточнаго знакомства съ доходными и расходными смѣтами, не даютъ себѣ яснаго отчета о безденежныхъ служебныхъ перевозкахъ.*

Выводъ изъ сказаннаго ясенъ: необходимо упорядочить служебныя перевозки, и, какъ одну изъ мѣръ въ этомъ направленіи, я укажу на желательность *исчисленія по смѣтамъ стоимости всякаго рода служебныхъ перевозокъ, хотя бы безденежно, но съ обычной отвѣтственностью за перерасходы, какъ бы денежныя.*

Обращаясь къ вопросу о сокращеніи штатовъ служащихъ, считаю долгомъ процитировать слова Министра путей сообщения Сергѣя Васильевича Рухлова, сказанныя имъ во вступительной рѣчи 3 февраля 1909 г. чинамъ вѣдомства Путей Сообщенія.

Сокращеніе штата служащихъ и увеличеніе окладовъ.

„Каждому изъ насъ, проѣзжавшему много разъ по желѣзнымъ дорогамъ, приходится видѣть такія станціи, на которыхъ, въ сущности говоря, нѣтъ никакого движенія. Есть станціи, мимо которыхъ проходитъ одна-двѣ пары поѣздовъ въ сутки, а, между прочимъ, на нихъ вы встрѣчаете массу служащихъ, которые, очевидно, не имѣють опредѣленнаго дѣла, а только существуютъ потому, что существуютъ такія нормы, которыя ни одинъ начальникъ отдѣльной части собственной властью отмѣнить не можетъ. И въ концѣ концовъ все это отражается на ростѣ расходовъ. И вотъ, мнѣ кажется,

что если мы обратимся къ пересмотру штатовъ на началахъ не общихъ нормъ и положеній, а на началахъ близкаго знакомства съ дѣломъ, то мы тѣмъ самымъ могли бы сократить не мало должностей и въ этомъ сокращеніи могли бы найти средства для улучшенія матеріальнаго блага служащихъ...“

Несмотря на это, штаты до сихъ поръ въ теченіе трехъ лѣтъ почти никакому сокращенію *не подвергались*.

На Либаво-Роменской ж. д., напр., особенно преувеличенъ штатъ помощниковъ нач. станціи, кондукторовъ, составителей поѣздовъ, выводчиковъ паровозовъ, сигналистовъ предстанціонныхъ блокпостовъ (Гомель и Сновскъ), разныхъ сторожей—въ особенности при Гомельскихъ мастерскихъ, резервуарщиковъ-водоливовъ, телеграфистовъ и стрѣлочниковъ трехсмѣннаго дежурства и проч. Такихъ штатовъ, не говоря уже о частныхъ дорогахъ, на многихъ казенныхъ не имѣется: помощниковъ начальниковъ станціи на большинствѣ даже маленькихъ станціи по три, тогда какъ на частныхъ въ подобныхъ случаяхъ и на казенной Сѣверной по два помощника, стрѣлочниковъ почти на всѣхъ малыхъ станціяхъ по 5 человѣкъ, тогда какъ на Сѣверныхъ и Владикавказской при болѣе значительномъ движеніи по четыре, на двухпутномъ участкѣ Владикавказской ж. д. на многихъ станціяхъ по 3 стрѣлочника, а на Либаво-Роменской ж. д. на двухпутномъ участкѣ Гомель-Бахмачъ не менѣе 5 стрѣлочниковъ по всѣмъ станціямъ.

Новый экономный начальникъ дороги¹⁾ обратилъ серьезное вниманіе на преувеличенность линейныхъ служащихъ по нѣкоторымъ категоріямъ; на первыхъ же порахъ онъ призналъ вполне возможнымъ ввести на ст. Гомель для стрѣлочниковъ 2 1/2 дежурство, вмѣсто трехсмѣннаго, завоеваннаго многими станціями во время, такъ называемаго, освободительнаго движенія. Посыпались жалобы г. Министру Путей сообщенія со стороны гомельскихъ стрѣлочниковъ, вслѣдствіе чего было командированъ въ Гомель самъ г. Начальникъ Управленія жж. дд. Къ сожалѣнію, благія начинанія новаго начальника дороги въ отношеніи сокращенія штатовъ потерпѣли полное фіаско.

По моему мнѣнію, во избѣжаніе ропота со стороны служащихъ во многихъ случаяхъ выгоднѣе для казны дать служащимъ, подлежащимъ увольненію, одновременно полугодовой и даже годовой окладъ. Что касается старшихъ агентовъ, вполне возможно сокращеніе одного изъ трехъ на-

¹⁾ При немъ коэффициентъ эксплуатаціи за 1911 г. весьма повысился и равенъ 49,68 р. при выручкѣ въ 23.000.000 р., а въ 1908 г. былъ 66,66 при выручкѣ въ 16.500.000 руб.

чальниковъ отдѣленій по службѣ Движенія Либаво-Роменской ж. д., назначивъ ему пенсію въ 1800 р., а изъ остальной части его жалованья дать остальнымъ двумъ начальникамъ отдѣленія хотя бы по 600 р. Въ данномъ случаѣ, при окладѣ г. Начальника отдѣленія болѣе 4000 р. безъ расходовъ на конторщиковъ и писмоводителя, казна ежегодно еще при жизни самого пенсіонера можетъ сберечь болѣе 2000 р. Затѣмъ при отличномъ состояніи службы пути полагаю вполне возможнымъ безъ ущерба для дѣла сократить должность одного изъ двухъ помощниковъ начальника пути, тѣмъ болѣе что по цѣлымъ годамъ одинъ изъ нихъ вмѣстѣ съ начальникомъ технического отдѣла числился большими и дорога обходилась безъ замѣстителей.

Мнѣ казалось бы, что на той же Либаво-Роменской ж. д., въ виду блестящаго состоянія дороги, вполне возможно упразднить должность помощника начальника дороги, замѣнивъ его вторымъ болѣе энергичнымъ инженеромъ для особыхъ порученій при пач. дороги. Относительно помощниковъ начальниковъ дороги нужно замѣтить, что число ихъ по различнымъ дорогамъ распределяется неравномерно отъ 1 до 3¹⁾.

Кромѣ того, нахожу вполне возможнымъ совсѣмъ сократить нижеуказанный расходъ въ 6000 руб.

Болѣе 20 лѣтъ всѣ поѣзда Либаво-Роменской ж. д. между ст. Нововилейскъ и Кошедарами сопровождаются особымъ кондукторомъ Сѣверо-Западныхъ ж. д., кромѣ бригадъ Либ.-Ром. ж. д. При совершенно аналогичныхъ случаяхъ поѣзда Полѣвскихъ ж. д. между ст. Гомель и Новобѣлица по Либаво-Роменской, отъ ст. Обухово до Петербур. Сѣверныхъ дорогъ по Николаевской, отъ Ворожбы до Бахмача Южныхъ по Кіево-Воронежской и отъ Баладжары до Баку Владикавказской по Закавказскимъ не сопровождаются особыми кондукторами. Поэтому, въ виду общихъ правилъ технической эксплуатаціи для желѣзныхъ дорогъ, допускающихъ слѣдованіе поѣздовъ одной дороги по другимъ безъ сопровожденія особымъ агентомъ на паровозѣ собственницы дороги, пора бы въ интересахъ казны отмѣнить порядокъ, практикуемый между ст. Нововилейскъ и Кошедары, стоившій казнѣ со сложными процентами *болѣе 200.000 руб.* при ежегодномъ расходѣ *не менѣе 6000 руб.* (считая жалованье, обмундировку, расходы на дежурныя комнаты и пр.), идущихъ на содержаніе особыхъ кондукторовъ-ветерановъ Сѣверо-Западныхъ ж. д.

¹⁾ На частной Владикавказской совсѣмъ нѣтъ помощника.

Уменьшение
путевой и
перевозной
страхи.

У нас замѣчается нѣсколько индифферентное отношеніе къ опыту и практикѣ нашихъ западно-европейскихъ сосѣдей. А этотъ опытъ могъ бы насъ поучить многому крайне полезному.

Въ силу такого отношенія къ западно-европейской практикѣ у насъ проходятъ *незамѣченными и дѣльными указанія тѣхъ или другихъ инженеровъ въ отдельныхъ отрасляхъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства*, инженеровъ, болѣе или менѣе слѣдящихъ за новѣйшими улучшениями въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

У насъ до сихъ поръ на основаніи устарѣлыхъ правилъ технической эксплуатаціи идегъ увеличеніе числа путевыхъ сторожей и связанныхъ съ этимъ громадныхъ расходовъ на ихъ содержаніе.

А, между тѣмъ, это увеличеніе не оправдывается стремленіемъ къ постановкѣ „охраны пути“ на „должную“ высоту.

Еще на Миланскомъ международномъ конгрессѣ 1887 г. разсматривался между прочими вопросъ „объ охранѣ пути“, и тогда конгрессъ констатировалъ на основаніи собранныхъ свѣдѣній, что на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ особыхъ путевыхъ сторожей не имѣется и путь осматривается ремонтными рабочими при выходѣ на работу и при возвращеніи съ работы; исключеніе составляютъ особые случаи, когда путь требуетъ спеціальнаго надзора (напримѣръ: при обвалахъ, сплывахъ и т. п.). Кромѣ того, замѣчается стремленіе къ сокращенію числа осмотровъ.

На IV международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ 1892 г., бывшемъ въ Петербургѣ, вопросъ этотъ обсуждался снова, при чемъ конгрессъ констатировалъ, что основанія, которыми руководствуется „большинство дорогъ въ Европѣ въ отношеніи организаціи охраны пути, могутъ быть формулированы слѣдующимъ образомъ:

а) стремленіе къ упраздненію спеціальныхъ путевыхъ сторожей, обязанныхъ осматривать путь, при чемъ эта послѣдняя обязанность возлагается на артель ремонтныхъ рабочихъ;

б) сокращеніе числа обходовъ до двухъ, а иногда и до одного въ сутки, при чемъ первый обходъ производится утромъ, или передъ началомъ работъ ремонтной артели или на нѣкоторыхъ линіяхъ, передъ проходомъ перваго утренняго поѣзда, послѣдній же обходъ производится почти повсюду при окончаніи работъ ремонтной артели или, въ видѣ исключенія, по проходѣ послѣдняго поѣзда;

в) упраздненіе почти повсюду ночныхъ обходовъ пути и

г) бесполезность специального осмотра клиньевъ на линияхъ, гдѣ путь уложенъ изъ двухголовыхъ рельсовъ“.

Хотя на послѣдующихъ двухъ конгрессахъ, V въ Лондонѣ (1895 г.) и VI въ Парижѣ (1900 г.), вопросъ объ охранѣ пути не обсуждался, но, насколько мнѣ извѣстно, стремление къ упраздненію специальныхъ путевыхъ сторожей съ возложеніемъ осмотра пути на обыкновенный составъ ремонтныхъ артелей, отмѣченное на прежнихъ конгрессахъ, осталось неизмѣненнымъ. Къ этому слѣдуетъ прибавить, что и въ Америкѣ также на большинствѣ главныхъ линий путевыхъ сторожей нѣтъ и путь осматривается ремонтными рабочими.

Въ Россіи вопросъ объ охранѣ пути поставленъ наиболѣе строго и на всѣхъ линияхъ имѣются специальные путевые сторожа, при чемъ число обходовъ пути поставлено въ зависимости отъ интенсивности движенія.

Итакъ, можно замѣтить, что на заграничныхъ дорогахъ, гдѣ и движеніе гораздо интенсивнѣе и скорость движенія значительно превосходитъ скорость русскихъ поѣздовъ, отсутствіе путевыхъ сторожей не вызываетъ практически замѣтныхъ неудобствъ, тѣмъ болѣе, казалось бы, и на нашихъ дорогахъ вопросъ объ охранѣ пути можно было бы значительно упростить и тѣмъ достигнуть большей экономіи. Въ дѣйствительности, однако, на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ охрана пути производится особыми путевыми сторожами и число осмотровъ пути въ сутки на дорогахъ со среднимъ движеніемъ бываетъ обыкновенно *не меньше четырехъ*.

Въ вопросѣ объ охранѣ пути нельзя не замѣтить, что если нужно предохранить путь отъ обычныхъ, такъ сказать, естественныхъ его поврежденій, то при нормальныхъ условіяхъ для этого совершенно достаточенъ тотъ порядокъ охраны, который принятъ на большинствѣ заграничныхъ дорогъ, а именно: осмотръ пути ремонтно. Что же касается злоумышленія, то въ виду весьма незначительнаго промежутка времени, потребнаго для производства порчи пути, достаточной для крушенія поѣзда, добавка нѣсколькихъ осмотровъ пути не въ состояніи еще гарантировать отъ возможности злоумышленія. Зная время періодическихъ осмотровъ пути путевыми сторожами (что узнать не трудно), злоумышленникъ въ ночное время, въ промежутокъ между двумя осмотрами пути, съ полною для себя безопасностью, будетъ имѣть возможность произвести необходимую для его цѣли порчу пути (напр.: разболтить звено и вытащить костыли).

Итакъ, по моему мнѣнію, отбросивъ случаи, гдѣ можно ожидать злоумышленій, пресѣченіе коихъ, казалось бы, должно относиться къ обязанностямъ полиціи, а не желѣз-

нодорожного персонала, охранение пути при нормальных условиях на русских желѣзныхъ дорогахъ можетъ подлежать вообще значительному облегченію безъ всякаго ущерба для безопасности движенія, но само собою разумѣется, это не касается участковъ пути, находящихся въ исключительныхъ условияхъ, напр., подверженныхъ размывамъ, обваламъ, съ особо слабыми рельсами и т. п., гдѣ охрана должна быть организована на особыхъ началахъ ¹⁾.

Пишущему настоящія строки приходилось неоднократно высказываться противъ ничѣмъ неоправдываемой тенденціи къ увеличенію числа путевой стражи.

Проектировалось по смѣтѣ 1912 г. увеличеніе путевыхъ сторожей на 110 человекъ на участкѣ Обухово-Череповецъ Сѣверныхъ ж. д. въ 436 верстъ, для чего испрашивался особый кредитъ въ суммѣ 32.218 р.

Мною было заявлено слѣдующее особое мнѣніе: „Не возражая противъ увеличенія окладовъ переѣзда и путевой стражи, вмѣстѣ съ тѣмъ относительно увеличенія числа путевыхъ сторожей на 110 человекъ, не безполезнымъ считаю замѣтить, что на многихъ заграничныхъ ж. д. при тяжелыхъ паровозахъ съ болѣе значительнымъ движеніемъ поѣздовъ, путевыхъ сторожей со-всѣмъ нѣтъ или содержатся въ ограниченномъ количествѣ и что зимою на нашихъ ж. д. при заносахъ, метеляхъ и сильныхъ вѣтрахъ нерѣдко путевая стража, при усиленномъ появленіи пучинъ *по цѣлымъ суткамъ не имѣетъ возможности совершать даже по одному обходу*, несмотря на это цѣлые десятки поѣздовъ благополучно слѣдуютъ по такимъ участкамъ; при такихъ фактахъ неволью возникаетъ вопросъ: не преувеличены ли требованія устарѣлыхъ правилъ технической эксплуатаціи о суточномъ числѣ обходовъ путевыхъ сторожей, вдобавокъ послѣ значительнаго усиленія въ послѣдніе годы верхняго строенія пути со значительнымъ расходомъ на вѣсѣ болѣе длинныхъ рельсъ 6-дырными накладками, тяжелыми трехдырными подкладками, усиленными шпалами и проч.? По мнѣнію многихъ весьма компетентныхъ русскихъ инженеровъ службы Пути, вполне достаточно для безопасности движенія поѣздовъ при 12 парахъ *четыре обхода въ сутки*; поэтому было бы весьма полезно теперь же вновь пересмотрѣть правила технической эксплуатаціи съ цѣлью

¹⁾ Иногда желѣзнодорожная стража даже и безсильна предпринять должныя мѣры къ охранѣ пути. Это бываетъ во время весенней распутицы, наводненій и т. п. Эти случаи должны быть особо предусмотрѣны и особо урегулированы закономъ.

не только увеличивать миллионные расходы ¹⁾ на содержание путевой стражи на сѣти нашихъ ж.ж. дд., а по возможности сократить ихъ при стремленіи *Министерства Путей Сообщенія* охотно идти навстрѣчу пожеланіямъ Государ. Думы относительно рациональныхъ сокращеній расходовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Съ своей стороны полагалъ бы, что на основаніи изложеннаго, вполне возможно, почти безъ особаго риска для безопасности движенія поѣздовъ, не увеличивать штатъ путевыхъ сторожей на 110 человекъ на участкѣ Обухово-Череповецъ при ежегодномъ расходѣ на ихъ содержаніе 32218 р. Теперь на этомъ участкѣ путевые сторожа свои участки обходятъ (вѣрнѣе, должны обходить) по четыре раза, дѣлая въ сутки по 16 верстъ; если же признается необходимымъ большее число обходовъ, то выгоднѣе было бы еще два обхода возложить на ремонтныхъ рабочихъ предъ выходомъ на работы и по окончаніи оныхъ, хотя бы даже за дополнительное вознагражденіе и, наконецъ, еще два обхода возложить на артельныхъ старшихъ рабочихъ) при еженедѣльномъ осмотрѣ околотка дорожнымъ мастеромъ не менѣе одного раза“.

Вопросъ перешелъ на разрѣшеніе смѣтной коммиссіи при Комитетѣ управ. ж. д., а въ виду разногласій въ Комитетѣ разсмотрѣніе этого вопроса перешло къ генеральному совѣщанію, которое уже отказало въ требуемомъ увеличеніи стражи на 110 чел. Независимо отъ даннаго случая, весьма полезно было бы изданіе общаго распоряженія г. Министра Путей Сообщенія, въ коемъ указывалось бы на необходимость стремиться не къ увеличенію путевой стражи, а къ ея уменьшенію.

Что одного простаго частнаго указація на необходимость сокращенія расходовъ на путевую стражу недостаточно, видно хотя бы только потому, что въ свое время была помѣщена по данному вопросу весьма содержательная статья инженеромъ С. П. Бачмановымъ въ „Желѣзнодорожномъ Дѣлѣ“, № 10, 1905 г. и, однако, эта статья соответствующихъ полезныхъ практическихъ результатовъ не возмѣла.

Помимо сокращенія расходовъ на путевую стражу, слѣдовало бы позаботиться и о сокращеніи расходовъ на перѣздную стражу.

Нельзя не замѣтить, что культурный уровень населенія за десятки лѣтъ существованія желѣзныхъ дорогъ сильно

¹⁾ Ассигнованіе по смѣтѣ 1910 г. по № 94 для путевой стражи на слѣдующихъ восьми дорогахъ составляетъ 1.620.000 р., Сѣверная ж. д. — 132000 р., Сѣверо-Зап. — 237000 р., Южная — 337000 р., Юго-Западная — 219000 р., Привислск. ж. д. — 180000 р., Моск.-Курская ж. д. — 155000 р., Николаевская ж. д. — 259000 р., Моск.-Брест. — 102000 р.

поднялся и что опека надъ населеніемъ въ нѣкоторыхъ доляхъ уже становится излишней. Жители научились въ значительной степени сознавать опасность неосторожной ѣзды черезъ переѣзды, а лошади свыклись съ паровозными свистками. Въ то же время колоссальное развитие трамвайнаго и автомобильнаго движенія также сыграло и играетъ постоянно огромную воспитательную роль.

Принимая вышеуказанное во вниманіе, можно было бы полагать, что Министерство Путей Сообщенія учтетъ означенныя обстоятельства и сократитъ расходъ на охраняемые переѣзды, обративъ часть ихъ въ неохраняемые или же переведетъ нѣкоторые изъ охраняемыхъ переѣздовъ высшаго разряда въ низшіе; между тѣмъ, на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ почему то за послѣднее время замѣчается, къ сожалѣнію, обратная тенденція; по приказу М. П. С. за № 97 отъ 1907 г., многіе неохраняемые переѣзды обращаются въ охраняемые, а охраняемые переѣзды низшихъ разрядовъ— въ высшіе. По приказу же за № 83 отъ 14 іюля 1912 г. нѣкоторые охраняемые переѣзды возможно перевести въ разрядъ неохраняемыхъ; хотя, къ сожалѣнію, дороги въ этомъ направленіи пока никакихъ мѣръ не принимаютъ.

Кромѣ того, у всѣхъ почти станцій имѣются переѣзды у входныхъ стрѣлокъ; охрану такихъ переѣздовъ на небольшихъ станціяхъ смѣло можно бы поручить стрѣлочникамъ, встрѣчающимъ и провожающимъ всѣ поѣзда у входныхъ стрѣлокъ. Въ такомъ случаѣ освободились бы нѣкоторыя сторожевыя будки, въ которыхъ, обыкновенно, по близости отъ станціи, въ ужасной тѣсотѣ, живутъ по нѣскольку семействъ. Кстати, для удобства служащихъ на большихъ станціяхъ, гдѣ по нѣсколько агентовъ одноименныхъ должностей, весьма цѣлесообразно строить въ новыхъ домахъ квартиры для семейныхъ и холостыхъ не одинаковаго размѣра. Между тѣмъ въ новыхъ домахъ одной станціи казенной ж. д. рѣшено строить квартиры для шести помощниковъ начальника станціи совершенно одинаковыхъ размѣровъ всего по 8,78 кв. саж. и т. п.

Однако, въ дѣйствительности, какъ замѣчено выше, вмѣсто тенденціи къ сокращенію расходовъ на путевыхъ и переѣздныхъ сторожей, видно обратное стремленіе. На Либаво-Роменской ж. д. въ 1901 г. по № 95 смѣты вся сумма расходовъ на 141 переѣзднаго сторожа и 953 сторожихи равнялась 57636 руб., что на версту дороги даетъ 46 руб. расхода, а въ 1911 г. вся сумма расходовъ на 157 сторожей и 992 сторожихи составляла 90136 руб., что на версту дороги составляетъ на переѣздную стражу расходъ въ размѣрѣ 70 рублей. За эти десять лѣтъ длина дороги увеличилась Осиповической

вѣткой на 27 версть и вновь открываемой Верейцовой вѣткой на 50 версть.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что длина дороги увеличилась на $6\frac{1}{2}\%$, количество сторожей на $11\frac{1}{2}\%$, сторожихъ 4% , общая сумма расходовъ на сторожей 56% , а эти цифры съ одной стороны показываютъ тенденцію къ увеличенію переѣздной стражи, съ другой стороны стремленіе къ переводу переѣздовъ изъ низшаго разряда въ высшій.

Указанные выводы изъ цифровыхъ данныхъ станутъ еще характернѣе, если обратимъ вниманіе на то, что новая вѣтка (77 версть) не требуютъ такой же усиленной охраны, какъ главная линія.

Между прочимъ, считаю вполне возможнымъ на той же Либаво-Роменской дорогѣ болѣе половины охраняемыхъ переѣздовъ обратить въ неохраемые и многіе переѣзды вышшаго разряда обратить въ низшіе. *Можно думать, что таково же положеніе вещей и на другихъ казенныхъ дорогахъ.* Отсюда ясно, сколько сотенъ тысячъ рублей непродуительно тратится на нашихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ на излишній персоналъ путевыхъ и переѣздныхъ сторожей.

Въ заключеніе не мѣшало бы остановиться на такъ называемыхъ виадукахъ и путепроводахъ, въ широкихъ размѣрахъ практикуемыхъ за границей, гдѣ избѣгаютъ устраивать переѣзды въ уровень рельсъ; устройство наилучшей системы виадуковъ и путепроводовъ ¹⁾ одновременно увеличивало бы расходы, но въ будущемъ оно несомнѣнно дало бы значительныя выгоды дорогамъ, избавивъ ихъ отъ расходовъ на переѣздную стражу и платежей за увѣче и т. п. Устройство этихъ виадуковъ и путепроводовъ имѣло бы благотворное значеніе не только на переѣздахъ нѣкоторыхъ старыхъ желѣзн. д., но въ особенности ихъ нужно было бы имѣть въ виду при постройкѣ новыхъ жж. дд.

Въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ весьма многое зависитъ отъ личныхъ качествъ начальника дороги. И дѣйствительно, личный служебный опытъ въ качествѣ члена Совѣта Либаво-Роменской ж. д. убѣдилъ меня въ этомъ. За 14 лѣтъ на моихъ глазахъ проходила дѣятельность четырехъ начальниковъ этой дороги. И какъ много можетъ сдѣлать одинъ человекъ, умѣло руководящій дѣломъ,—можно судить на примѣръ по дѣятельности, хотя бы, одного изъ нихъ, инженера М. Онъ впервые использовалъ бесполезный пробѣгъ подвижнаго состава (около 60%), возвращающагося изъ Ли-

Начальникъ
Дорогъ.

¹⁾ Въ устройствѣ путепроводовъ на станціяхъ разныхъ дорогъ замѣчается ничѣмъ необъяснимая громадная разниця въ конструкціи и цѣнѣ.

бавы къ югу. Безполезный пробѣгъ, имѣвшій мѣсто въ теченіе 35 лѣтъ, былъ, использованъ для подвозки прекраснаго балласта изъ Койдановскаго карьера для Роменскаго участка на разстояніе 800-900 верстъ, на которомъ, вслѣдствіе отсутствія хорошаго балласта, приходилось сплошь мѣнять шпалы черезъ три и даже *два года*. При немъ прикладъ дровъ былъ доведенъ съ 4 до 9%, что давало казнѣ сбереженій до 50000 р., при ежегодномъ расходѣ дровъ около 60000 куб. саж. по тогдашней цѣнѣ отъ 13 до 15 руб.

До него приѣмка бутоваго камня производилась въ штабеляхъ высотой въ 0,55 саж. съ оплатой какъ за высоту 0,50 с., и на кубическ. саж. бутовой кладки изъ мѣстнаго гранитнаго камня по смѣтамъ расходовалось 1,25 куб. саж.; онъ же уменьшилъ этотъ расходъ до 1,15 к. с. Такимъ образомъ казна имѣла экономіи около 20%, что при ежегодномъ расходѣ отъ 3000 до 8000 куб. саж. составитъ экономію около 100000 р.

Далѣе инженеръ М. весьма упорядочилъ спальное и рельсовое хозяйство, сберегая ежегодно не менѣе 70000 шпаль. Въ одинъ годъ, не въ примѣръ другимъ, имѣлъ гражданское мужество отказаться даже отъ 10 верстъ сплошной смѣны рельсъ изъ назначенныхъ Управленіемъ ж. д. д. 60 верстъ. Увеличилъ составы поѣздовъ и нагрѣзку на ось, при этомъ уменьшилъ бесполезные пробѣги двойной тягой, доведя ихъ съ 6% до 1,8%, при общемъ ежегодномъ пробѣгѣ болѣе 11 миллион. паровозоверстъ. Такимъ образомъ, ежегодныя сбереженія только отъ уменьшенія пробѣга двойной тягой составляютъ *сотни тысячъ рублей*.

Здѣсь кстати замѣчу, что пробѣги двойной тягой паровозовъ иногда произвольно увеличивались, такъ какъ въ увеличеніи пробѣга каждаго паровоза были заинтересованы нѣкоторые агенты службы Тяги, получая 500 р. за совершеніе 200.000 верстъ между капитальными ремонтами. При чемъ и назначеніе двойной тяги зависѣло отъ тѣхъ же агентовъ. Такъ какъ не всякій паровозъ былъ въ состояніи сдѣлать такой пробѣгъ, то изношенные паровозы пускали двойной тягой даже при обычныхъ поѣздахъ, не требующихъ по вѣсу и составу двухъ паровозовъ. Сказанное легко объясняется *необычайный случай пробѣга однимъ* товаро-пассажирскимъ паровозомъ—*10311 паровозоверстѣ* (изъ нихъ 5363 паровозоверстѣ двойной тягой) въ теченіе одного мѣсяца. Этотъ необыкновенный случай, впервые замѣченный Членомъ Совѣта отъ Министерства Финансовъ, объясняется тѣмъ, что для полученія премій необходимо было, чтобы, передъ сдѣчей паровоза въ капитальный ремонтъ, онъ сдѣлалъ оставшіяся

до премируемой нормы пробѣгъ. Вообще при существующей теперь тенденціи премировать всѣ работы нужно быть очень осторожнымъ, въ особенности, съ введеніемъ премій, распространяемыхъ и на высшихъ чиновъ мѣстныхъ управленій. На Либ.-Ром. ж. д., благодаря указанной преміи за пробѣги паровозовъ нѣкоторые начальники участковъ Тяги получали въ годъ вмѣстѣ съ жалованіемъ около 6000 рублей, такъ что въ 1910 г. начальникъ Сл. Тяги, настаивавшій на увеличенномъ размѣрѣ нѣкоторыхъ премій, къ концу года самъ вошелъ въ Совѣтъ съ докладомъ объ уменьшеніи таковыхъ. На многихъ жел. дор. въ премію за сбереженіе топлива на паровозы выдаютъ половину стоимости сбереженій дровъ или нефтяныхъ остатковъ. Однако, имѣя въ виду теперешнее значительное вздорожаніе дровъ и нефтяныхъ остатковъ,—представляется несоотвѣтственной и даже несправедливой выдача премій въ большей суммѣ въ зависимости только отъ случайныхъ повышеній цѣнъ на дрова и нефтяные остатки, вдобавокъ при одинаковой расходной нормѣ. Вѣдь повышение цѣнъ на дрова, каменный уголь и нефтяные остатки является въ большинствѣ случаевъ результатомъ забастовокъ, пожаровъ и др. бѣдствій,—но едва ли справедливо и даже допустимо для служащихъ извлекать изъ этихъ бѣдствій какую бы то ни было для себя выгоду; для агентовъ дороги самымъ правильнымъ было бы установленіе фиксированной и притомъ минимальной денежной преміи, тѣмъ болѣе, что и техническія условія на топливо съ каждымъ годомъ повышаются. Вообще на жел. дорогахъ можетъ быть много подобныхъ случаевъ, когда даже хорошая и полезная идея можетъ принести вредъ, какъ, напримѣръ, въ приведенномъ выше случаѣ съ премированіемъ исправнаго содержанія паровоза. И во всѣхъ такихъ случаяхъ наибольшую пользу можетъ принести личная инициатива высшихъ агентовъ и прежде всего, конечно, начальника дороги, личная опытность и чуткость котораго могутъ всегда гарантировать раціональное веденіе желѣзнодорожнаго дѣла.

До вышеуказаннаго нами начальника дороги деревянные сторожевые дома, казармы и жилые дома по десятку лѣтъ оставались почти безъ всякаго ремонта; ежегодно часть ихъ замѣнялась кирпичными,—онъ же такія званія началъ поддерживать капитальнымъ ремонтомъ, сберегая такимъ образомъ казнѣ ежегодно огромныя суммы.

Въ заслугу этому начальнику дороги нужно поставить и своевременную заготовку всѣхъ главнѣйшихъ матеріаловъ, чѣмъ устранялась возможность столь обычной переплаты.

Благодаря такому внимательному отношенію инженера М. къ своимъ обязанностямъ, при немъ дорога перестала давать тѣ огромные сверхсметные перерасходы, которые были обычными на Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ. И, конечно, этотъ начальникъ дорогъ встрѣчалъ полное содѣйствіе со стороны членовъ Совѣта отъ Контроля и Министерства Финансовъ.

При создавшемся положеніи на нашихъ казенныхъ дорогахъ желательно испытать слѣдующую мѣру, которая несомнѣнно можетъ способствовать скорѣйшему упорядоченію веденія желѣзнодорожнаго хозяйства: кандидатъ изъ начальниковъ службъ до назначенія его нач. дороги *долженъ, но крайней мѣрѣ, хотя бы разъ защитить самостоятельно годовыя сметы дороги предъ Комитетомъ Управленія ж. д. дорогъ и бюджетной комиссіей Государственной Думы.* Нынѣ, къ сожалѣнію, многіе пачальники дорогъ при защитѣ своихъ годовыхъ сметъ въ Комитетѣ Управленія ж. д. берутъ съ собой часто *всѣхъ начальниковъ службъ и главнаго бухгалтера.*

Многочисленные затраты на излишній запас прочности въ желѣзнодорожных мостахъ и прочихъ сооруженияхъ.

За послѣднія 10 лѣтъ на Л.-Р. ж. д. на большихъ рѣкахъ Двѣпръ, Десна, Сновъ, Сожъ и Вила выстроены *совершенно* новые мосты на разстояніи до 20 саженей по теченію рѣкъ ниже старыхъ мостовъ. Постройки эти вызваны, якобы, необходимостью замѣнить старыя слабыя мостовыя желѣзныя фермы болѣе прочными для пропуска тяжелыхъ паровозовъ. Мосты эти, стоимостью въ вѣскольکو миллионовъ рублей, по моему мнѣнію, выстроены преждевременно, вдобавокъ съ огромными излишними затратами, поэтому, *во избѣжаніе повторенія подобныхъ случаевъ на другихъ ж. д., заслуживаютъ* особаго вниманія техниковъ. Одна изъ казенныхъ ж. д. для пропуска тяжелыхъ паровоз. опредѣлила въ 1911 г. общую стоимость перестройки четырехъ старыхъ сорокалѣтнихъ мостовъ въ 155000 руб., испрашивая предварительно на приступъ къ этимъ работамъ 30000 руб., но затѣмъ черезъ полгода, вслѣдствіе разныхъ запросовъ Управл. ж. д., мѣстное Управленіе дороги уже всю сумму для перестройки этихъ же мостовъ опредѣляетъ въ 300000 руб., т.-е. на 100% болѣе. Изъ этого факга и описаній въ нижеприведенномъ примѣчаніи о перестройкѣ 105 саж. моста на р. Березина Либ.-Ром. ж. д. при первоначальныхъ требованіяхъ на эту работу въ 650000 р., а впослѣдствіи уменьшенныхъ до 270000 руб., ясно для cadaго, до какой степени сильно расходятся взгляды техниковъ по такимъ капитальнымъ вопросамъ.

Вопросъ о глубинѣ закладки фундамента мостовъ, при дороговизнѣ этой работы, представляется весьма важнымъ, какъ въ этомъ можетъ убѣдиться читатель изъ помѣщеннаго ниже примѣчанія ¹⁾. Поэтому я приведу одинъ выдающійся примѣръ устойчивости мостовъ при даже поверхностной закладкѣ фундамента. На 253 вер. Роменск. уч. Либ. - Ром. ж. д. на р. Талька существуетъ перестроенный однопролетный восьмисаженный мостъ на десятисаженномъ въ два пролета по 5 саж. *Подшва быка его посреди рѣки заложена на насыпномъ изъ булыжныхъ камней грунтѣ*

¹⁾ Подшвы фундаментовъ опоръ (устоевъ и быковъ) при одинаковомъ грунтѣ и всѣхъ прочихъ одинаковыхъ условияхъ для новыхъ мостовъ заложены на много глубже старыхъ.

Такъ, на р. Сожъ новый мостъ въ три пролета по 35,8 саж., подшвы быковъ его заложены въ грунтъ на 7,44 саж. ниже два рѣки,—на 1,74 саж. глубже, чѣмъ у существующаго стараго моста; на р. Десятъ мостъ въ 4 пролета по 35,8 саж., подшвы новыхъ быковъ въ грунтъ ниже два рѣки на 6,34 саж., глубже старыхъ на 1 саж.; на р. Дятлѣ мостъ въ три пролета по 35,8 саж., подшвы новыхъ быковъ ниже два рѣки на 6,5 саж., глубже старыхъ на 1,82 саж.; на р. Вяля въ два пролета по 35,14 саж., новый мостъ на кессонѣ и подшва его быка въ грунтъ ниже два рѣки на 7,77 саж., а подшва стараго моста на ростеркѣ выше два рѣки на 0,5 саж. Быкъ новаго моста, обоедшагося на 40000 руб. дороже стараго, построенъ на кессонѣ, въ то время какъ быкъ стараго моста построенъ извѣстными своими солидными работами инженеромъ Кологривымъ, какъ сказано выше, на сваяхъ. И высоке устои и быкъ моста въ теченіе сорока лѣтъ безъ подмывовъ лонныя сохранились въ прекрасномъ видѣ, равно какъ и *опоры вышеприведенныхъ всѣхъ мостовъ.*

Взамѣнъ указавшихъ мостовъ, по моему мнѣнію, новые мосты преждевременно были выстроены, такъ какъ на той же дорогѣ наблюдается слѣдующій интересный случай: болѣе 20 лѣтъ тому назадъ были усилены металлическія фермы моста на р. Сожъ близъ ст. Гомель съ расходомъ не болѣе 40000 руб.; тогда по этому мосту по настоящее время производится поѣздами Польскихъ в Л.-Р. ж. д. благополучно безъ предупреденій о тихой ѣздѣ, между тѣмъ, совершенно съ такими же металлическими фермами и пролетами мосты на рр. Дятлѣ, Снови и Десятъ (одновременно выстроенные съ мостомъ на р. Сожъ) перестроены вслѣдствіе, якобы, слабости мостовыхъ фермъ для пропуска теперешнихъ тяжелыхъ паровозовъ. На постройку взамѣнъ этихъ мостовъ за послѣднія 10 лѣтъ *запачено болѣе 2 миллионъ руб.*, тогда какъ, по моему мнѣнію, по примѣру Сожскаго моста, вполне возможно было усилить фермы этихъ мостовъ, сохранивъ казпѣ не менѣе 2.000.000 руб.

Здѣсь, кстати, считаю нужнымъ привести мое мнѣніе къ журн. Совѣта за № 337 отъ 29—30 апрѣля 1910 г. относительно перестройки моста на р. Березинѣ: «Относительно постройки новаго моста отв. 103 саж. на рѣкѣ Березинѣ долженъ замѣтить, что съ 1903 г. ведется переконка, и взгляды техниковъ все время по этому дѣлу мѣнялись; еще въ пояснительной запискѣ о современныхъ потребностяхъ казенныхъ жѣлѣзныхъ дорогъ и проч. на 1910 г.—приложение № 71а къ смѣтѣ расходовъ § 9 ст. I, стр. 70 требовалось на эту работу 630000 руб., а теперь всего для этой работы *нужно 270000 руб.* Имѣя же въ виду, что старый мостъ на р. Березинѣ совершенно одинаковой системы со старымъ мостомъ на р. Сожъ, фермы коего въ 1889—1890 г. *безъ перерыва движенія были усилены* за сумму

выше два рѣки почти на цѣлый аршинъ. Обращаю на это удивительное сооруженіе особенное вниманіе строителей мостовъ какъ на чудо, существующее уже болѣе десяти лѣтъ и прекрасно сохранившееся повныѣ вопреки требованіямъ техники и вдобавокъ за все время служенія оказавшееся безъ поврежденій. Казалось бы, прочность новыхъ мостовъ съ глубоко заложеными фундаментами, какъ въ вышеописанныхъ мостахъ, заслуживаетъ безусловнаго предпочтенія, а, между тѣмъ, практика наводитъ невольно на мысль, что не соответствующая мѣстнымъ условіямъ прочность, сопряженная съ большими расходами, можетъ оказаться попросту неразумной расточительностью. А на такую расточительность врядъ ли имѣетъ право даже самая богатая государственная казна; поэтому слѣдуетъ компетентнымъ техникамъ высказаться относительно того, насколько необходима съ технической точки зрѣнія указанная мною глубокая и дорого стоющая закладка фундаментовъ мостовъ. Это особенно важно для насъ именно сейчасъ, въ виду предстоящаго усилен-

не болѣе 30000 руб.—10000 руб. (отчетовъ въ Управленіи дороги не нашлось), казалось бы, представляется вполнѣ возможнымъ ограничиться усиленіемъ фермъ моста на р. Березина по способу усиленія ровесника его на р. Сожъ, тѣмъ болѣе, что по старому мосту на р. Сожъ съ усиленными фермами болѣе 20 лѣтъ безъ предупрежденія о тихой ѣздѣ благополучно ходятъ поѣзда Либаво-Роменской и Полтвскихъ ж. д. съ тяжелыми 8-ми колесными паровозами. За это время никто не возбуждалъ вопроса о ненадежности этого моста, поэтому, въ интересахъ казны, не признано ли бюджетъ возможнымъ, вмѣсто затратъ 270000 руб., ограничиться расходомъ не болѣе 40000 руб. на усиленіе *этого моста*". Такое усиленіе вполнѣ оправдывается и постановленіями послѣдняго Бернскаго Международн. желѣзнодорожн. конгресса, признавашаго усиленіе мостовъ при хорошихъ техническихъ условіяхъ вполнѣ удовлетворительнымъ рѣшеніемъ вопроса съ точки зрѣнія безопасности движенія.

Изъ переписки по этому мосту видно, что въ Техническомъ Совѣщаніи Управленія ж. дорогъ по Техническому Отдѣлу 11 іюня 1905 г. за № 132 указывается на постройку этого моста въ 1870—72 г. по типу мостовъ на рр. Сожъ, Десна, Сновъ и Днѣпръ, кои за невозможностью *имѣть усиленія* *имѣли* новыми, на основаніи журналовъ Техническаго Совѣщанія 27 февраля 1897 г. № 955; какъ видно *въ этихъ журналахъ* *ошиблась* *ошибка* относительно возможности усиленія фермъ моста на р. Сожъ. Въ усиленіи моста отказано было въ предположеніи построить новый подъ два пути, теперь же предполагаютъ подъ одинъ путь за 270000 руб., поэтому мотивъ въ отказѣ усиленія какъ бы отпадаетъ. Несомнѣнно, всѣ вѣд. мосты выстроены одновременно изъ одинаковаго матеріала и потому нельзя игнорировать прекраснаго опыта усиленія фермъ моста на р. Сожъ. Интересно было бы знать судьбу такихъ мостовъ на другихъ жел. дорогахъ, въ особенности частныхъ жел. дор.; кажется, мосты Киевской и Ростовской на Дону такіе же.

При этомъ счѣтаю долгомъ присовокупить, что около пяти лѣтъ тому назадъ на Березинскомъ мосту сдѣланы усилія пробѣжей части деревянными шпирелками на сумму около 9—10 тысячъ рублей, и по смѣтѣ на 1909 г. ассигновано для этого моста 150000 руб., изъ которыхъ ничего еще не расходовалось до настоящаго года.

наго желѣзнодорожнаго строительства, такъ какъ компетентный приговоръ техниковъ можетъ предупредить миллионныя непроизводительныя затраты. Лично мнѣ эти расходы на чрезмерно глубокую закладку фундаментовъ кажутся совершенно нераціональными. Въ этомъ я убѣдился изъ долгаго опыта и позволю остановить вниманіе читателя еще на одномъ примѣрѣ.

Въ мартѣ мѣсяцѣ 1885 г. на Полѣскихъ ж. д. на ввѣренномъ мнѣ участкѣ первыми же весенними водами послѣ открытія движенія были сильно повреждены, кромѣ размыва нѣсколькихъ мостовъ малыхъ отверстій, значительные мосты ¹⁾ на рѣкахъ Случѣ отверстіемъ въ три пролета по 25 саж.: и на Горныи въ четыре пролета по 25 саж. У послѣдняго моста рѣчной быкъ № 1 съ одной стороны былъ подмытъ ниже ножа кессона (подошвы фундамента), такъ что рельсовая колея на немъ замѣтно сдвинулась въ сторону. Быкъ этотъ мною былъ обсыпанъ 50 куб. саж. булыжнаго камня и 10.000 мѣшками съ землею; до сихъ поръ ѣзда по этому мосту совершается благополучно.

Изъ этого видно, насколько отъ подмывовъ можно защитить опоры мостовъ каменными отсыпями. Какъ мнѣ извѣстно, за границей, особенно, въ Германіи, очень часто обходятся при постройкѣ даже большихъ мостовъ безъ глубокихъ кессонныхъ заложений опоръ мостовъ, прибѣгая къ болѣе дешевымъ сооруженіямъ—каменнымъ отсыпямъ и устройству гюфяковъ.

Тутъ же, кстати, считаю весьма небезполезнымъ отмѣтить, что *при опредѣленіи отверстій мостовъ слѣдуетъ принимать во вниманіе направленіе теченія рѣкъ въ отношеніи странъ свѣта.* У насъ для сѣвернаго полушарія отверстія мостовъ черезъ рѣки, имѣющія теченіе къ сѣверу, при всѣхъ прочихъ одинаковыхъ условіяхъ, *нужно дѣлать больше, чѣмъ для мостовъ черезъ рѣки обратнаго направленія,* такъ какъ на первыхъ вскрытіи и ледоходѣ начинаются раньше въ верховьяхъ, поэтому у мостовъ при значительномъ ледоходѣ образуются зажоры, способствующіе увеличенію опасныхъ подмывовъ и проч. *Насколько мнѣ извѣстно, на это обстоятельство, къ сожалѣнію, до сихъ поръ техники въ Россіи при расчетахъ отверстій мостовъ не обращали вниманія.* Кромѣ того, замерзаніе этихъ рѣкъ въ ту

¹⁾ Хвостовая стѣнка Виленскаго устоя на Случѣ массивъ въ 20 куб. с. опрокинулась и на Горныи Ровенскій устой съ 25 саж. фермами тоже были опрокинуты.

зиму произошло при сравнительно высокомъ горизонтѣ водъ (что обыкновенно бываетъ во время позднихъ осеннихъ паводковъ), поэтому, когда по всему разливу рѣки Случь вдоль дамбы, длиною около 2—3 вер., вся мѣстность была покрыта льдомъ, толщиною болѣе аршина, то ледъ этотъ при спадѣ водъ *примерзъ къ бурьяну, камышу и кустарникамъ*. Ниже моста безъ прорубей или какихъ-либо другихъ предупредительныхъ мѣръ ледъ не могъ тронуться, пока предъ мостомъ не образовался разрушительный зажоръ при значительномъ подпорѣ. Наблюдая съ моста, еще за нѣсколько часовъ до катастрофы видно было какъ въ разныхъ пунктахъ извилинаго берега меженихъ водъ и резервовъ, образовавшихся при постройкѣ, *появились огромные фонтаны*, такъ какъ высокія весеннія воды ниже моста не могли вмѣститься въ межениемъ руслѣ рѣки. Въ подобныхъ случаяхъ для болѣе безопасности моста слѣдуетъ съ обѣихъ сторонъ моста дѣлать проруби по льду, взрывая его передъ прохождомъ весеннихъ водъ въ разныхъ мѣстахъ динамитомъ, и проч.

Возвращаясь къ основной темѣ настоящаго пункта, т.-е. къ вопросу о техническихъ условіяхъ постройки мостовъ, приходится сказать, что слишкомъ строгія техническія требованія, чрезмѣрно повышая стоимость мостовъ, не всегда оправдываются наличной потребностью. Какъ на примѣръ, доказывающій мою мысль, я укажу еще на сборку мостовъ на рр. Случь и Горынь, когда подрядчикомъ сборка новыхъ мостовыхъ фермъ производилась чрезвычайно скверно: употреблялись свинцовыя заклепки, несходимость дыръ для заклепокъ, проходящихъ черезъ нѣсколько листовъ поясовъ, раскосовъ и проч., доходила *до цѣлаго диаметра заклепокъ*, и поэтому развѣтывались рядомъ новыя дыры, тогда какъ по правиламъ того времени несходимость дыръ не должна была превосходить $1/32$ диаметра заклепки, а по новѣйшимъ правиламъ эта несходимость дыръ уже *допускается до $1/20$ диаметра заклепки*. Между тѣмъ, несходимость эта по направленію силъ могла бы быть допущена въ большихъ размѣрахъ, по усмотрѣнію производителя работъ въ каждомъ данномъ случаѣ. Изъ двойныхъ плоскихъ раскосовъ, въ особенности на Горыни, *нѣкоторые совсѣмъ при испытаніи фермъ не работали на растяженіе, и для отвода глазъ между такими раскосами были забиты прокладки*; подъемъ фермы на Горыни былъ при сборкѣ на клѣткахъ чрезвычайно великъ—около семи дюймовъ, но когда клѣтки были убраны и фермы въ 29 саж. спущены на подушки, то подъемъ этотъ отъ собственнаго вѣса фермъ уменьшился на три дюйма. Несомнѣнно, это обстоятельство и неправильная сборка при кривизнѣ многихъ частей вызвали неправильную

работу раскосовъ и искривленныхъ стоекъ ¹⁾). Однако, несмотря на *такіе серьезные недостатки этихъ мостовъ, по нимъ по сіе время въ теченіе 27 лѣтъ безъ смѣны раскосовъ и проч. производится ѣзда безъ предупрежденія даже о тизомъ ходѣ поѣздовъ*. Такимъ образомъ, мы видимъ, что, несмотря на несоблюденіе техническихъ условій, мосты оказались пригодными въ теченіе многихъ лѣтъ, а, между тѣмъ, если предполагать, что нѣкоторыя части мостовыхъ фермъ имѣютъ излишній вѣсъ болѣе 50%, какъ видно изъ вышеприведеннаго примѣра о раскосахъ, то, судя по вѣсу всѣхъ желѣзныхъ мостовыхъ фермъ на Сѣверныхъ и Либаво-Роменской ж. д., равняющемуся 1.750.000 пудамъ, считая пудъ желѣза по 4 р., будемъ имѣть только на этихъ двухъ дорогахъ на излишній вѣсъ потерю около 3.000.000 руб.

Послѣ сказаннаго напрашивается вполне основательный выводъ, что техническія условія постройки мостовъ у насъ слишкомъ высоки. Къ этому же выводу пришелъ VIII Бернскій 1910 г. международный желѣзнодорожный конгрессъ, на которомъ выяснилось (см. „Извѣстія Имп. Моск. Инженер. училища“ часть II, выпускъ V, сентябрь 1911 г., статьи инженера Каменцева), что коэффициентъ запаса прочности для русскихъ мостовъ превышаетъ таковой же другихъ государствъ *въ среднемъ на 20%* ²⁾. Необходимо ли такой огромный запасъ прочности, если принять во вниманіе, что наши паровозы и вагоны въ общемъ имѣютъ меньшій вѣсъ и скорость движенія у насъ значительно менѣе, чѣмъ на Западѣ? Излишняя прочность мостовъ въ предвидѣніи будущаго увеличенія вѣса подвижнаго состава и скорости движенія также не всегда можетъ имѣть оправданіе, такъ какъ, по вычисленіямъ инженера Каменцева, автора указанной выше статьи, проценты на излишне затраченный капиталъ могутъ оказаться настолько высокими, что было бы выгоднѣе замѣнить старый, болѣе легкаго типа мостъ новымъ. При нашихъ облигаціонныхъ займахъ изъ 6% и 5½%, говоритъ г. Каменцевъ, капиталъ, отданный въ ростъ по сложнымъ процентамъ, утраивается черезъ 19—21 годъ и учетверяется черезъ 24—26 лѣтъ; поэтому нѣтъ основаній затрачиваться на постройку дорогихъ мостовъ, если условія даннаго времени не измѣнятся ранѣе указанныхъ лѣтъ.

1) Кстати замѣтить, къ истории перестройки этихъ мостовъ, что вслѣдствіе моихъ протестовъ противъ допущенныхъ крупныхъ уущеній неоднократно пріѣзжали равныя комиссія подъ предсѣдательствомъ извѣстныхъ профессоровъ и инженеровъ. Въ концѣ концовъ мосты были приняты. Недостатки же мостовыхъ фермъ были подѣлены на исправимые и неисправимые; за послѣдніе сдѣланы удержки изъ платежей; а первые подрядчикъ долженъ былъ исправить за свой счетъ. Дѣйствія мои центральнымъ управленіемъ были признаны совершенно правильными, о

Въ заключеніе, останавливаясь еще на постройкѣ новыхъ мостовъ, считаю полезнымъ обратить также вниманіе на убыточность устройства мостовыхъ опоръ на два пути въ тѣхъ случаяхъ, когда укладка второго пути предполагается не скоро. Такъ, на Калкунскомъ участкѣ Л.-Р. ж. д. болѣе ста деревянныхъ мостовъ за послѣднія десять лѣтъ замѣнены каменными при устояхъ на одинъ и на два пути по личному усмотрѣнію гг. начальниковъ дорогъ. Одинъ изъ начальниковъ дороги строилъ устой на два пути, а другой охотно согласился строить на одинъ путь, тѣмъ болѣе, что на этомъ участкѣ въ ближайшемъ будущемъ не предполагается строить второго пути. Подобныя явленія, несомнѣнно, имѣютъ мѣсто и на другихъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда строятся опоры мостовъ подъ два пути, по моему мнѣнію, для удешевленія постройки и сокращенія преждевременныхъ расходовъ *нужно каменные части устоевъ мостовъ подъ будущій второй путь, примѣрно, возводить только на четверть сажени выше горизонта самыхъ высокиихъ водъ*; то же самое часто можно дѣлать съ нѣкоторыми быками.

Менѣе крупной, но также нецѣлесообразной тратой я считаю расходъ на досчатый настилъ и слиткомъ длинныя мостовыя брусья, которые при наибольшей длинѣ спаль 1,25 саж. можно укоротить до 1,30 саж. вмѣсто существующей длины въ 1,5 саж. для самыхъ короткихъ брусевъ. Въ то же время считаю необходимымъ прекратить окраску этихъ брусевъ масляной краской, такъ какъ гніеніе брусевъ обычно начинается въ мѣстахъ пришивки къ нимъ рельсъ и окраска, вызывая лишь непроизводительный расходъ, не сохраняетъ мостовыхъ брусевъ, а, напротивъ, способствуетъ скорѣйшему гніенію ихъ при окраскѣ съ торцовъ. Такимъ образомъ можно было бы съэкономить ежегодно болѣе 100,000 р. На Л.-Р. ж. д. окраска брусевъ масляною краскою практикуется послѣднія пять лѣтъ.

Здѣсь, кстати, бесполезнымъ считаю сослаться на опытъ германскихъ техниковъ по поводу достиженія большей *прочности* брусевъ и досокъ въ *особенности машинной пилки*, рекомендуется остружка ихъ до употребленія въ дѣло, такъ какъ поверхность ихъ при машинной пилкѣ вслѣдствіе, въ-

темъ даже упоминается въ высочайшемъ докладѣ государственнаго контролера, доложенномъ Его Императорскому Величеству во Всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1887 г. (стр. 125).

2) Настоящій листъ былъ уже отпечатанъ, когда пришель № 21 отъ 9 іюня п/г. „Извѣстій Собр. Инж. II С.“, въ которомъ инж. Л. Ф. Шухтанъ также констатируетъ излишній запасъ прочности нашихъ мостовъ.

роятно, развиваемой значительной теплоты ослабѣваетъ и способствуетъ преждевременному *гниенію*; для достиженія болѣе продолжительной службы досокъ, употребляемыхъ ежегодно на *несколько миллионовъ руб.* для настиловъ половъ, всевозможныхъ платформъ, мостовъ, въ особенности для экипажной бѣды и проч., слѣдуетъ класть доски *выизъ поверхностью, ближайшею къ сердцевинѣ*. Несмотря на то, что каждый техникъ знаетъ, какая сторона доски менѣе прочна, тѣмъ не менѣе, къ сожалѣнію, читатель можетъ убѣдиться *даже на столичныхъ станціонныхъ платформахъ въ томъ*, что большинство досокъ обращено кверху менѣе прочною поверхностью, которая гораздо быстрѣе *разрушается*. Все это объясняется недостаточнымъ надзоромъ за плотниками, которымъ много легче строгать съ болѣе слабой древесинной сторону доски. Такой недосмотръ вѣдомству Путей Сообщенія стоитъ громадныхъ суммъ, не говоря уже о другихъ вѣдомствахъ.

Вообще нужно замѣтить, что досчатые настилы на разныхъ дорогахъ дѣлаются крайне разнообразно, вызывая очень часто совершенно излишніе расходы; поэтому не бесполезно было бы издать новыя правила о досчатыхъ настилахъ на мостахъ, при чемъ въ виду сильнаго вздорюванія лѣсныхъ матеріаловъ слѣдовало бы разрѣшить укладывать на часто уложенныхъ мостовыхъ брусьяхъ доски посрединѣ рельсовой колеи шириною 8 дюймовъ и толщиной около $1\frac{1}{2}$ дюйма (вмѣсто установленныхъ размѣровъ $10'' \times 2\frac{1}{2}''$), тѣмъ болѣе, что доски приходятъ въ негодность не *отъ ходьбы по желѣзнодорожнымъ мостамъ*, а главнымъ образомъ отъ времени. При огромномъ расходѣ такихъ досокъ слѣдовало бы допустить и *еловыя и съ суками, исключая табачныя*.

Вообще въ обширномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ можно найти массу излишнихъ частей или части съ излишними размѣрами, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ непримѣтными, но вслѣдствіе того, что въ этой области нашего государственнаго хозяйства всякія величины выражаются въ огромныхъ цифрахъ и даже въ милліонахъ, неудивительно, что даже самый маленькій перерасходъ въ каждой отдѣльной части можетъ дать колоссальныя убытки. Вотъ простой примѣръ: запасныя цѣпи вагоновъ просуществовали 75 лѣтъ и теперь только, наконецъ, признаны ненужными. Только для товарнаго парка вагоновъ въ 320.000 штукъ они стоили государству не менѣе $320.000 \times 4 \times 4 = 5.120.000$ руб. или напр., въ теченіе 20 съ лишнимъ лѣтъ на крестовинахъ стрѣлокъ почти всѣхъ дорогъ устанавливались распорки изъ старыхъ рельсъ и это стоило въ общей сложности не менѣе одного милліона рублей. Нынѣ же распорки эти приз-

наны ненужными и на многих дорогах снимаются. А увеличение подъемной силы товарных вагоновъ съ 750 до 900 пудовъ, надъ которымъ техники долгое время колебались, пока бывший министръ Путей Сообщенія инженеръ К. С. Немѣшовъ не рѣшилъ разрубить гордиевъ узелъ однимъ росчеркомъ пера, дало увеличеніе подъемной силы парка почти безъ всякихъ передѣлокъ на 20% или на 60.000 вагоновъ, что сохранило государству въ общемъ не менѣе 72.000.000 руб. Такимъ же примѣромъ является и преждевременная смѣна рельсъ. Въ то время, какъ на Владикавказской жел. дор. 22½ фут. рельсы при 1.450 шпалахъ на верстѣ выдерживаютъ экспрессы въ теченіе 20 лѣтъ, на Либаво-Роменской ж. д. такіе же рельсы съ 1.700 шпалами на верстѣ мѣняютъ сплошь послѣ ихъ службы 5—6 лѣтъ (смотри отдѣлъ о рельсахъ). Каковы должны быть убытки отъ этого, можетъ судить самъ читатель.

Мѣры къ
уменьшенію
расходовъ
по шпаламъ
и перевод-
нымъ брусь-
ямъ.

При введеніи *впервые на дорогахъ* пропитанныхъ шпаль, къ сожалѣнію, предварительно не составляются планы ихъ смѣны; поэтому до сихъ поръ производится не вполне правильная сплошная смѣна пропитанныхъ шпаль. При такихъ условіяхъ для введенія правильнаго графика смѣны шпаль нерѣдко приходится преждевременно мѣнять здоровыя пропитанныя шпалы за 2—4 года до истеченія срока ихъ службы. Такой фактъ можно наблюдать на Либаво-Роменской ж. д., гдѣ въ 1903 г. при сплошной смѣнѣ пропитанныхъ шпаль уложили 165.000 шпаль, а въ 1904 г.—372.000 шпаль, въ 1905 г. 524.000 шпаль и въ 1906 г. 303.000 штукъ.

Тогда какъ слѣдовало ежегодно при сплошной смѣнѣ укладывать не болѣе 300.000 пропитанныхъ шпаль, т.-е. $\frac{1}{8}$ всѣхъ шпаль, такъ какъ фирма общества Рюдгерсъ *гарантировала 8-лѣтній срокъ службы пропитанныхъ шпаль, что и на практикѣ вполне оправдала*, такъ какъ по смѣтѣ на 1911 г. изъ 165.000 штукъ укладки 1903 г. на *сверхсрочную службу остается въ пути 57.500 шпаль—почти 35%*.

Для перехода къ правильному графику смѣны непропитанныхъ шпаль, переводныхъ и мостовыхъ брусьевъ послѣ постройки дороги слѣдуетъ во время самой постройки допустить 2—3 типа этихъ предметовъ, такъ чтобы болѣе слабыя типы можно было смѣнить послѣ 2—3 лѣтъ службы. Такимъ образомъ удобнѣе постепенно перейти къ правильному графику смѣны шпаль и проч.

Вслѣдствіе указанной нами непланомѣрной укладки шпаль Либаво-Роменская ж. д. принуждена была прибѣгнуть въ послѣдніе 2—3 года на многихъ верстахъ къ весьма убыточной преждевременной сплошной смѣнѣ пропитанныхъ шпаль.

Вообще надо замѣтить, что преимущества пропитанных шпаль на нашихъ дорогахъ использованы еще не въ полной мѣрѣ, хотя вина въ этомъ неиспользованіи не всегда можетъ падать на дороги. Такъ, напримѣръ, по циркулярному распоряженію Управленія ж. д. требуется для пропитанных шпаль обязательно имѣть рельсовые подкладки, между тѣмъ соотвѣтственныхъ кредитовъ на подкладки въ достаточной мѣрѣ не всегда имѣется. Такъ, напр., по смѣтѣ 1911 г. на Сѣверныхъ дор. для 500.000 пропитанных шпаль имѣлся кредитъ на подкладки всего для 165.000 шпаль. Естественно дороги въ такихъ случаяхъ бывають поставлены въ невозможность выполнить циркуляры, которые иногда не соотвѣтствуютъ кредитамъ, потребнымъ для ихъ выполненія.

Въ частности такое положеніе вещей вызываетъ укладку пропитанных шпаль безъ подкладокъ, при чемъ приходится дѣлать затеску въ томъ мѣстѣ, гдѣ пришивается рельсъ. Такая затеска, лишая шпалы *забронированнаго пропитаннаго слоя*, вызываетъ преждевременное гніеніе шпаль, вслѣдствіе застоя воды и механическаго износа.

Такимъ образомъ, пропитанныя хлористымъ цинкомъ шпалы, при затратѣ на пропитку каждой свыше 23 к., а креозотомъ болѣе 45 к. съ накладными расходами, служатъ вмѣсто 8—14 лѣтъ только 6—8. Для избѣжанія констатируемаго зла слѣдуетъ укладывать ежегодно лишь столько пропитанных шпаль, сколько имѣется для нихъ подкладокъ. Кстати, скажу здѣсь о подкладкахъ: прочныя новыя трехдырныя съ ребордой рельсовые подкладки, къ сожалѣнію, не соотвѣтствуютъ размѣрамъ верхнихъ постелей нѣкоторыхъ утвержденныхъ Министерствомъ типовъ шпаль. Поэтому часть подкладокъ остается на вѣсу или приходится дѣлать врубки на горизонтальной поверхности шпаль. Въ первомъ случаѣ остается неиспользованною въ полной мѣрѣ тяжелая *трехдырная подкладка съ уклономъ $\frac{1}{20}$* ¹⁾ на десяти миллионѣ руб., а во второмъ—врубка лишаетъ шпалы пропитанной поверхности, что способствуетъ преждевременному гніенію шпаль. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда употребляются пластинныя шпалы, не всегда возможно дѣлать врубки достаточной глубины, такъ какъ костыли могутъ пройти насквозь.

1) Иалинная часть подкладки, находящаяся на вѣсу, около двухъ фунтовъ, поэтому при 50% всѣхъ шпаль съ поверхностью шириною менѣе $3\frac{1}{2}$ вершковъ стоимость иалишка вѣса всѣхъ подкладокъ только для 65.000 вер. со вторыми путями составитъ около десяти миллионѣ рублей.

$$\frac{65.000 \times 1.500 \times 2 \times 2 \times 2}{2 \times 40}$$

Такимъ образомъ указанная нами подкладки соотвѣтствуютъ только брусчатымъ шпаламъ типа № 1, имѣющимъ ширину верхней постели въ $3\frac{1}{2}$ вер., равной ширинѣ подкладки, и не соотвѣтствуютъ остальнымъ типамъ, также употребляющимся до 50% на казенныхъ ж. д., но имѣющимъ ширину постели $2\frac{1}{2}$ — $2\frac{3}{4}$ вер.

Фактъ этотъ ясно показываетъ, что тотъ, кто проектировать новыя дорогія подкладки, упустилъ изъ виду, что по хозяйственнымъ соображеніямъ, почти на всѣхъ дорогахъ употребляются всѣ типы шпаль.

Здѣсь же считаю нужнымъ указать, что, по моему мнѣнію, можно было бы, даже при теперешней бессистемности, все же нѣсколько оградить казенные интересы, укладывая шпалы съ подкладками на участкахъ, наиболее удаленныхъ отъ шпалопропиточныхъ заводовъ, дабы дорожке обходящейся при дальней перевозкѣ шпалы могли и дольше прослужить.

Характернымъ показателемъ бессистемности въ шпальномъ хозяйствѣ можетъ служить слѣдующій примѣръ:

На Либаво-Роменской ж. д. ежегодно сплошь мѣнялись версты со службою шпаль въ 2—3—4—5—6 лѣтъ. И шпаль этихъ мѣнялось болѣе 500.000 штукъ съ постояннымъ перерасходомъ, хотя по министерскимъ правиламъ по шпаламъ перерасхода не допускается. Несмотря на это, въ 1899 г. сверхъ смѣты израсходовано 29060 шпаль. Внѣшдѣствіи, при новомъ начальникѣ дорогъ, инженерѣ М. шпальное хозяйство сразу измѣнилось и ежегодный расходъ шпаль постепенно уменьшился до 376.000 штукъ, при сбереженіи противъ смѣты болѣе 70.000 шпаль, что въ общемъ составляетъ болѣе 15% .

Думаю, что и на многихъ другихъ казенныхъ ж. д. ежегодно можно было бы по шпаламъ сдѣлать сбереженій отъ 10 до 15% . Въ этомъ легко убѣдиться, обративъ вниманіе на смѣненные шпалы по Николаевской, Сѣверо-Западной, Московско-Брестской, Либаво-Роменской, Полтвскимъ и прочимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Почти такія же сбереженія можно сдѣлать и по переводнымъ брускамъ. Кромѣ того, и длину этихъ брусковъ, по моему мнѣнію, безъ ущерба для дѣла, можно укоротить отъ 0,05—0,10 саж.

На Либаво-Роменской ж. д. для стрѣлокъ типа $22\frac{1}{2}$ фунта 54 брусковъ, длиною въ общемъ въ 86,80 п. с. по цѣнѣ около 90 р. за комплектъ, а для стрѣлокъ типа $24\frac{1}{2}$ фунта—57 брусковъ, длиною въ общемъ 93,90 пог. саж. по цѣнѣ около 125 р. за комплектъ.

Такимъ образомъ, при укороченіи каждый комплектъ будетъ на 5 рублей дешевле, а въ общемъ для одной Либаво-

Роменской ж. д. при 2536 стрѣлкахъ и среднемъ срокъ службы 8 лѣтъ, ежегодное разумное сбереженіе можетъ составить не менѣе $\frac{2536 \times 5}{8} = 1585$ руб., не говоря уже

о возможныхъ сбереженіяхъ, которыя получатся при установленіи, по примѣру Либаво-Роменской ж. д., толщивы брусьевъ въ $3\frac{1}{2}$ вершка, вмѣсто практикуемой четырехвершковой толщины на многихъ дорогахъ. Такимъ образомъ, только на одной Либаво-Роменской ж. д. допускаемая толщина переводныхъ брусьевъ въ $3\frac{1}{2}$ верш. даетъ казнѣ ежегодно экономіи болѣе 5000 руб. Для увеличенія срока службы брусьевъ слѣдуетъ переводы, хотя бы болѣе дѣятельные, укладывать на щепѣ.

Возвращаясь къ вопросу о возможныхъ сбереженіяхъ на шпалахъ, не могу не провести параллели между казенными и частными дорогами.

Въ то время, какъ на казенныхъ ж. д. шпалы часто мѣняются по личному усмотрѣнію мѣстной администраціи, на частныхъ дорогахъ ихъ мѣняютъ по дѣйствительной потребности. Происходить то, что на многихъ казенныхъ ж. д. смѣняемая шпала смѣло могли бы служить еще одинъ-два года, что при 4—5-лѣтнемъ срокъ службы новыхъ шпалъ дало бы экономіи болѣе 20%. При преждевременной же смѣнѣ пропитанныхъ шпалъ, хотя бы на одинъ годъ раньше—убытокъ тоже будетъ значительный, ибо пропитанныя шпалы съ двойной развозкой, нагрузкой и выгрузкой стоятъ, по крайней мѣрѣ, на 35—40% дорожке непропитанныхъ.

При разсмотрѣніи желѣзнодорожной смѣты 1909 г. Государственная Дума правильно учитывала необходимость сокращенія кредита на шпалы, но въ процентѣ сокращенія она сдѣлала промахъ. Она сократила всю сумму на шпалы 15.213.052 р., всего на 747.289 р., т.-е. на 5%, тогда можно было смѣло сократить эту сумму на 15%, т.-е. 2.230.000 руб.

Слѣдуетъ еще замѣтить, что много шпалъ портится при сплошной укладкѣ новыхъ рельсъ тяжелаго типа со специальными подкладками; экономнѣе было бы укладывать новые рельсы по возможности на верстахъ сплошной смѣны шпалъ, допуская даже въ данномъ случаѣ преждевременную сплошную смѣну шпалъ. На Либаво-Роменской ж. д. подъ рельсами типа $21\frac{1}{2}$ фунта въ погон. футѣ на верстѣ около 1450 шпалъ, а подъ рельсами— $22\frac{1}{2}$ фунта по 1700 шпалъ въ то время, какъ на многихъ дорогахъ не болѣе 1600 шпалъ и подъ рельсами 25 фунтовъ 1500 шпалъ. Поэтому, при замѣнѣ еще годныхъ $22\frac{1}{2}$ фунтовыхъ новыми 25 фунтовыми, приходится выбрасывать лишнихъ 200 шпалъ, съ разгонкою остальныхъ 1500 шпалъ, дѣлая на нихъ вновь врубки для специальныхъ

подкладокъ съ ребордами. При замѣнѣ же негодныхъ рельсъ 21 $\frac{3}{4}$ фун. годными 22 $\frac{1}{2}$ фун., необходимо добавлять до 250 шпаль на верстѣ. Всѣ эти манипуляціи сопровождаются массой непродвигательныхъ расходовъ и порчей шпаль, въ особенности, пропитанныхъ, безъ подкладокъ; нерѣдко для новыхъ врубокъ переворачиваютъ шпалы низомъ вверхъ.

Для удешевленія работъ и лучшаго состоянія пути необходимо смѣну шпаль начинать немедленно, при первой возможности, раннею весною и заканчивать ее возможно скорѣе. Нынѣ же часто на казенныхъ дорогахъ смѣна шпаль продолжается до поздней осени, что удорожаетъ производство самихъ работъ и продолжительность ѣзды поѣздовъ съ предупрежденіемъ о тихомъ ходѣ. Кроме того, балластный слой долго остается неприкрытымъ щебнемъ и пассажиры отравляются пылью, вредно отражающей и на ремонтъ подвижного состава.

На основаніи всего вышеизложеннаго по вопросу о сокращеніи непродвигательныхъ расходовъ по шпальному хозяйству, я прихожу къ слѣдующимъ выводамъ: 1) смѣну шпаль производить одиночную, по примѣру Владикавказской ж. д., въ предѣлахъ дѣйствительной потребности; 2) при сплошной смѣнѣ по-пикетно или по-верстно, необходимо развозить шпалы заблаговременно, въ количествахъ не болѣе $\frac{3}{4}$ всего количества, а остальную четверть—послѣ подробнаго-весенняго осмотра сомнительныхъ верствъ; въ противномъ случаѣ, нерѣдко, часть шпаль, развезенныхъ по линіи осенью и зимою предыдущаго года, приходится перевозить на другія версты или даже на шпалопротиточный заводъ для пропитки, какъ это бывало на Либаво-Роменской ж. д.; 3) пропитанныя и непропитанныя свѣжей рубки шпалы, до укладки ихъ въ путь, не должны лежать въ складахъ болѣе 1 $\frac{1}{2}$ года; на Либаво-Роменской ж. д., нерѣдко, новыя шпалы лежали въ складахъ дороги болѣе двухъ лѣтъ, вслѣдствіе чего послѣ укладки ихъ въ путь преждевременно сгнивали и сплошь мѣнялись даже черезъ два года; 4) зарубка шпаль должна производиться до пропитки и уже послѣ пропитки забронированный верхній горизонтальный слой не слѣдуетъ снимать; между тѣмъ, какъ я уже говорилъ, подкладокъ часто не хватаетъ для всѣхъ пропитанныхъ шпаль, поэтому, къ сожалѣнію, этотъ слой приходится снимать для врубки съ уклономъ въ $\frac{1}{20}$. Металлическія клейма, указывающія годъ пропитки, во избѣжаніе преждевременной порчи ихъ хлористымъ цинкомъ, слѣдуетъ забивать послѣ пропитки шпаль; 5) не слѣдуетъ укладывать въ путь пропитанныя шпалы безъ подкладокъ; 6) *слѣдуетъ, хотъ въ извѣстныхъ рамкахъ, для всѣхъ дорогъ имѣть общія техническія условія для шпаль; такимъ образомъ можно было бы съ пользою отправлять шпалы съ*

соседней дороги на другія, какъ, напр., Либаво-Роменск. ж. д., при своемъ шпалопропиточномъ заводѣ на ст. Осиповичи, могла бы ежегодно, приобретаемая попрежнему около 600.000 шпаль по болѣе дешевой цѣнѣ и употребляя изъ нихъ для своей потребности 300.000, остальные 300.000, какъ пропитанныя, такъ и непропитанныя, передавать на общія узловыхъ станціяхъ Сѣверо-Западныхъ, Московско-Брестской и Полѣвскихъ ж.ж. д.д., на которыхъ шпалы дорожке и расходуются въ большемъ количествѣ; 7) для меньшей порчи шпаль и сокращенія разныхъ непроизводительныхъ расходовъ, желательнo, по возможности, сплошную смѣну рельсъ участками въ нѣсколько верстъ, производить одновременно на шпалахъ сплошной смѣны, хотя бы даже иногда не выслужившихъ своего срока, при чемъ, конечно, можно будетъ избѣгать разгонки шпаль при переходѣ отъ 1700' на 1500 шпаль на верстѣ при новыхъ тяжелыхъ рельсахъ. Еще лучше, для совпаденія работъ, сплошную смѣну рельсъ откладывать на одинъ—два года, такъ какъ она, какъ я сказалъ выше, часто производится преждевременно; 8) для уменьшенія непроизводительныхъ расходовъ по разсыпкѣ и грохоченію щебеночнаго слоя, слѣдуетъ начинать покрытіе вновь щебнемъ тѣхъ верстъ, на которыхъ въ томъ же или въ ближайшіе годы произведена сплошная смѣна шпаль; 9) при установлении впервые срока службы пропитанныхъ шпаль на дорогахъ, слѣдуетъ обязательно руководствоваться сроками службы непропитанныхъ шпаль на разныхъ участкахъ дороги, въ связи съ разными типами шпаль, климатическими условіями, качествомъ лѣса и балластнаго слоя; для Либаво-Роменской ж. д. сроки службы непропитанныхъ шпаль на разныхъ участкахъ были отъ 2 до 6 лѣтъ, а для всѣхъ пропитанныхъ неправильно принять 8-лѣтній срокъ, независимо отъ разныхъ типовъ шпаль, между тѣмъ, какъ брусчатые шпалы, типа № 1, на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ служатъ до десяти лѣтъ; поэтому на многихъ казенныхъ дорогахъ слѣдуетъ обратить вниманіе на преждевременную сплошную смѣну этого типа шпаль; 10) не всегда выгодно доставлять шпалы для пропитки съ участковъ дороги, болѣе удаленныхъ отъ шпалопропиточнаго завода; такъ, напримѣръ, на Либаво-Роменской ж. д. съ Калкунскаго участка дороги, гдѣ непропитанные шпалы служили до 6 лѣтъ, невыгодно въ одинъ конецъ за 600 верстъ перевозить ихъ для пропитки на ст. Осиповичи; 11) при смѣнѣ шпаль не слѣдуетъ гнаться за дешевой работой въ ущербъ качеству ихъ. Обыкновенно рабочій во время сплошной смѣны мѣняетъ въ день около 15 шпаль, при кредитѣ, по смѣтѣ, по смѣну одной шпалы около 7—8 коп. Такимъ образомъ, при обыч-

ной поденной платѣ рабочему отъ 60 до 90 коп., избытокъ кредита составить болѣе 40%. При такой дешевой и поспѣшной работѣ, на первыхъ же порахъ, послѣ сплошной смѣны, дорожные мастера прибѣгаютъ къ излюбленной работѣ, перешивкѣ пути, вслѣдствіе суженія его, несмотря на то, что при смѣнѣ шпаль по шаблону допускается уширеніе на одну тысячную сажени болѣе. Во избѣжаніе значительной порчи новыхъ шпаль при перешивкѣ пути слѣдуетъ, при смѣнѣ шпаль, зарубку дѣлать точно, по шаблону и *подъ рельсы или подкладки на шпаль не оставлять совстьмъ песку и камешковъ*, которые вдавливаются въ шпалу при первомъ же проходѣ поѣзда и поэтому уклонъ рельса дѣлается болѣе $\frac{1}{10}$, отчего и происходитъ суженіе пути. Подъ личнымъ моимъ наблюденіемъ на нѣсколькихъ пикетахъ произведена была аккуратная смѣна шпаль, и цѣлый годъ никакой перешивки на этихъ пикетахъ дѣлать не требовалось, но за то работы обошлись гораздо дороже—каждый рабочій, вмѣсто обычныхъ 15 шпаль, смѣнилъ всего 10 шпаль; 12) необходимо также увеличить размѣръ шпаль, дабы новыя подкладки лежали всей поверхностью на шпалахъ, или же уменьшать ширину подкладокъ, такъ какъ излишняя ширина никакой пользы не приноситъ, кромѣ того для удешевленія шпаль, переводныхъ и мостовыхъ брусьевъ и проч. слѣдовало бы до 10 % допускать маломѣрокъ не только *по поперечнымъ размѣрамъ, но и по длине*, и 13) по моему мнѣнію, выгоднѣе для казны сдавать пропитку шпаль съ подряда солиднымъ фирмамъ, при гарантіи извѣстнаго срока службы шпаль, такъ какъ агенты дороги не только не могутъ гарантировать срока службы шпаль, а, напротивъ, часто преждевременно мнѣняютъ ихъ и, кромѣ того, сама пропитка, при производствѣ ея хозяйственнымъ способомъ, обходится не дешевле подряднаго способа, при чемъ, конечно, произвольной преждевременной смѣны шпаль не можетъ быть и, во всякомъ случаѣ, менѣе возможны злоупотребленія съ бракованными шпалами; тогда какъ при хозяйственномъ способѣ, нерѣдко, бракованныя шпалы поступаютъ въ пропитку, что также подтверждено сенаторскими ревизіями шпалопрпиточнаго завода на ст. „Красноярскъ“, Сибирской ж. д. (смотри „Русское Слово“ № 51, отъ 2 с. г., марта 1912 года).

Здѣсь, кстати, укажу на утилизацію разныхъ частей старыхъ металлическихъ мостовыхъ фермъ, замѣняемыхъ на огромныя суммы ежегодно новыми фермами; цѣна желѣза старыхъ фермъ отъ 20 до 30 коп. за пудъ, тогда какъ многія части этихъ фермъ съ выгодною можно употреблять на двухпутныхъ дорогахъ противъ угона рельсъ для связки стыковыхъ шпаль. На каждой дорогѣ противъ угона стыковъ

принимаются разные мѣры; на Николаевской ж. д., около ст. Клянь, концы стыковыхъ шпалъ врѣзаны за-подлицо въ особыя шпалы; способъ этотъ нахожу весьма дорогимъ; поэтому, по примѣру германскихъ ж. д., слѣдовало бы воспользоваться для этой цѣли болѣе соответственными частями вышеуказанныхъ старыхъ мостовыхъ фермъ.

Рельсовое хозяйство на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ находится вообще въ неудовлетворительномъ состояніи и въ области правильнаго веденія рельсоваго хозяйства казенныя дороги могли бы многое полезное позанмствовать у нашихъ частныхъ дорогъ, не говоря уже о заграничныхъ.

Рельсы,
снрѣпленія
стрѣлня.

Прежде всего на нашихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ количество рельсъ, отпускаемыхъ для сплошной смѣны, оказывается часто чрезмѣрнымъ. Эта чрезмѣрность ведетъ къ тому, что все количество рельсъ желѣзныя дороги не успеваютъ уложить въ тотъ же годъ; значительное количество рельсъ остается неуложеннымъ. Иногда это послѣднее происходитъ по винѣ заводовъ, которые несвоевременно доставляютъ рельсы, иногда вина падаетъ и на самыя дороги, не всегда аккуратно, своевременно производящія смѣну рельсъ, задерживающія ее на нѣсколько лѣтъ, несмотря на то, что соответствующіе кредиты полностью отпускаются ежегодно.

На Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ бывали случаи, когда въ годъ получки рельсъ послѣднихъ оставалось неуложенными *болѣе чѣмъ на 500,000 руб.*, хотя, какъ сказано выше, кредиты на укладку ихъ имѣлись.

Кромѣ того слѣдуетъ обратить вниманіе на непомѣрно большой запасъ рельсъ по дорогамъ; этотъ запасъ весьма убыточенъ казнѣ уже по одному тому, что это вызываетъ ежегодно увеличеніе расходовъ по смѣтамъ; запасные лишніе рельсы лежать у будокъ и казармъ безъ употребленія десятки лѣтъ, портятся отъ ржавчины и нерѣдко употребляются злоумышленниками для крушенія поѣздовъ.

Здѣсь не лишнее сказать и о храненіи рельсъ у каждой будки. Такое храненіе вызываетъ излишніе расходы, не являясь необходимою, такъ какъ испорченный рельсъ не можетъ быть замѣненъ безъ дорожнаго мастера, или старшаго рабочаго, живущихъ, обыкновенно, въ казармахъ или на станціяхъ, при коихъ только и слѣдовало бы хранить запасные рельсы для подвозки ихъ на вагонеткахъ къ мѣсту укладки. Самый запасъ при двухъ рельсахъ на версту или въ общемъ на дистанцію до 200 рельсъ не вызывается дѣйствительной потребностью, такъ какъ практика показала, что на однопутномъ участкѣ въ среднемъ количество лопнувшихъ,

на многихъ желѣзныхъ дорогахъ, ежегодно не болѣе 5—10 штукъ.

Дѣйствіе устарѣвшаго нынѣ циркуляра отъ 29 января 1900 г. за № 4482, установившаго минимальный двухрельсовый запасъ на версту, слѣдуетъ въ интересахъ казны отменить, тѣмъ болѣе, что за послѣдніе два десятка лѣтъ и типы рельсъ измѣнились къ лучшему въ смыслѣ ихъ прочности. Для сокращенія запаса новыхъ рельсъ необходимо принять въ расчетъ, что прежде, когда рельсы были длиной 15, 18 и 24 фута, для каждой версты одиночнаго пути держалось въ запасъ по два рельса, а двойного по четыре рельса; въ настоящее время при новыхъ болѣе прочныхъ, тяжелыхъ 42—49 футовой длины рельсахъ, т.-е. на 125% длиннѣе старыхъ, казалось бы, для каждой версты одиночнаго пути надо держать въ запасѣ менѣе одного рельса.

На основаніи изложеннаго можно смѣло сказать, что уже при рельсахъ типа 25 фунтовъ запасъ на нашихъ дорогахъ можно уменьшить на сумму болѣе 3.000.000 руб. Но такъ какъ на многихъ дорогахъ укладываются въ путь рельсы болѣе тяжелаго типа (28 $\frac{1}{2}$ —32 $\frac{1}{2}$ фунта), то и сумма эта еще болѣе увеличится. Помимо указаннаго преувеличеннаго поверстнаго запаса рельсъ, желѣзнымъ дорогамъ еще отпускаются совершенно непроизводительныя особые кредиты на запасъ рельсъ въ складахъ дорогъ: такъ на Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ при опредѣленіи размѣра оборотнаго капитала на 1 января 1914 года Хоз. Отд. Управленія ж. д. назначилъ еще въ 1908 г. по цѣнѣ новыхъ рельсъ въ запасъ 1 $\frac{1}{2}$ версты, увеличеніемъ оборотнаго капитала, въ то время, какъ на Либаво-Роменской ж. д. имѣлось и имѣется разнаго типа старыхъ годныхъ рельсъ на сотни верстъ, числящихся безъ цѣны и расходующихся нерасчетливо на всевозможныя второстепенныя нужды — на заборы, надолбы, упоры, переѣзды, перила, приставки для телеграфныхъ столбовъ и проч. На многихъ частныхъ дорогахъ и Варшаво-Вѣнской въ подобныхъ случаяхъ старые рельсы по хозяйственнымъ соображеніямъ избѣгаютъ употреблять, а за границей и вовсе не употребляютъ.

Подобныя увеличенія оборотнаго капитала общи для всѣхъ нашихъ дорогъ и составляютъ большія суммы, ассигнуемая и нынѣ, по примѣру прежнихъ лѣтъ, такъ лѣтъ, когда въ этихъ ассигнованіяхъ была дѣйствительная необходимость, такъ какъ тогда въ запасъ годныхъ рельсъ почти не бывало. По приблизительному подсчету сумма этихъ излишнихъ ассигнованій для оборотнаго капитала къ 1 января 1914 года составитъ болѣе двухъ милліоновъ рублей, при общей суммѣ оборотнаго капитала въ 116 милліоновъ рублей.

Съ другой стороны, нераціональныя траты производятся при возвратѣ заводамъ рельсъ, испорченныхъ до истеченія срока гарантіи. По договорамъ съ рельсопрокатными заводами, такіе рельсы должны доставляться на одну изъ станцій дороги по указанію завода. Для Либаво-Роменской желѣзной дороги такимъ станціею считается Бахмачъ. Этотъ порядокъ весьма убыточенъ для казны, такъ какъ часто доставка испорченныхъ или лопнувшихъ рельсъ на конечную станцію Бахмачъ съ 1300-верстной линіи должна обойтись несравненно дороже дѣйствительной стоимости ихъ, какъ лома за пудъ по цѣнѣ 40—45 коп. Поэтому освидѣтельствованіе заводомъ испорченныхъ рельсъ слѣдуетъ производить на мѣстахъ *порчи ихъ*.

Помимо сказаннаго, нахожу необходимымъ замѣтить, что при ежегодномъ отпускѣ въ избыткѣ новыхъ рельсъ для сплошной смѣны на той же Либаво-Роменской ж. д. не слѣдовало занимать обрѣзкой старыхъ на ст. Бахмачъ и устраивать еще новый рельсообрѣзочный заводъ на ст. Радзивилицки съ расходомъ въ нѣсколько тысячъ рублей; кстати сказать, заводъ этотъ совсѣмъ не функціонировалъ и закрытъ уже третій годъ новымъ начальникомъ дороги.

Считаю нужнымъ указать еще на весьма крупный дефектъ въ области рельсоваго хозяйства: это почти полное забвеніе судьбы старыхъ смѣненныхъ рельсъ, часто разбросанныхъ въ огромномъ количествѣ по всей дорогѣ и остающихся безъ употребленія многіе годы. Такихъ рельсъ и скрѣпленій ежегодно на всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ при сплошной смѣнѣ отъ 2000 до 2567 верстъ получается на сумму около *десяти милліоновъ рублей*.

Эти рельсы расходуются, какъ замѣчено выше, крайне нерасчетливо ¹⁾ на всевозможныя подѣлки въ особенности для приставокъ телеграфныхъ столбовъ (смотри отд. о телеграфѣ), въ то время какъ, по моему мнѣнію, болѣе кстати употреблять ихъ на мостахъ вмѣсто *охранныхъ деревянныхъ брусьевъ*, что, къ сожалѣнію, *дѣлается только на некоторыхъ дорогахъ*.

Такое положеніе вещей считается нормальнымъ не можетъ; необходимо обратить серьезное вниманіе на утилизацію такого огромнаго имущества. Съ своей стороны, полагаю бы цѣлесообразнымъ обязательно *по заранѣе составленному*

¹⁾ Вт. Москвѣ на шестисаженомъ Каланчевскомъ перѣздѣ устроены даже сплошной рельсовой настль, небезопасный для лошадей.

плану свозить всѣ рельсы въ опредѣленные пункты во время смѣны ихъ или послѣ работъ при болѣе слабomъ коммерческомъ движеніи на дорогахъ.

Для возобновленія стрѣлокъ кредиты по смѣтамъ слѣдуетъ испрашивать по дѣйствительной потребности, а не по гадательному тридцатилѣтнему сроку службы ихъ; при этомъ заводы должны своевременно доставлять стрѣлки на дороги, а не съ обычнымъ опозданіемъ на цѣлый годъ и болѣе.

Подводя итоги вышесказанному, мы должны намѣтить слѣдующіе пункты, устанавливающіе болѣе правильное веденіе рельсоваго хозяйства:

1) необходимо сплошную смѣну рельсъ производить по дѣйствительной потребности, а не по гадательному сроку службы ихъ. Это тѣмъ болѣе важно, что въ виду значительной разницы въ качествахъ стали новыхъ рельсъ трудно заранѣе установить срокъ ихъ службы на разныхъ желѣзныхъ дорогахъ, имѣя въ виду, что старые рельсы разныхъ заводовъ далеко не одинаково служатъ; на Либавскомъ участкѣ Либаво-Роменской ж. д. рельсы, напр., Бердовскаго завода на главномъ пути служатъ болѣе 30 лѣтъ. На Московско-Нижегородской ж. д. съ 1874 г. болѣе 36 лѣтъ служатъ на главныхъ путяхъ рельсы типа 24 $\frac{1}{2}$ фунта; ихъ теперь замѣняютъ такими же рельсами, прослужившими отъ 9—16 лѣтъ на Московско-Курской линіи. Слѣдовало бы на Московско-Нижегородскую ж. д. дать совершенно новые рельсы, а старые годные рельсы Московско-Курской ж. д. передать для постройки вновь строящихся дорогъ;

2) заводы заблаговременно должны снабжать дороги стрѣлками, рельсами, скрѣпленіями къ нимъ, шайбами и контргайками для болтовъ обязательно ко времени смѣны шпаль, дабы не задерживать смѣну шпаль въ связи со смѣной рельсъ, а то обыкновенно рельсы большею частью изъ заводовъ получаютъ поздно осенью, послѣ смѣны шпаль, и нерѣдко въ слѣдующіе годы перевозятся снова на другія мѣста дороги; кромѣ того, вслѣдствіе несвоевременной или неполной поставки съ новыми рельсами скрѣпленій, шайбъ или контргайекъ рельсы пришиваются къ шпаламъ двумя костылями и уже на слѣдующій годъ добавляется третій костыль; недостача же шайбъ или контргайекъ ведетъ къ тому, что излишняя длина болтовъ остается не только неиспользованною, но и вредною, такъ какъ при ходьбѣ на станціонныхъ путяхъ служащихъ представляетъ извѣстнаго рода опасность;

3) рельсы сплошь не должны мѣняться, пока они хороши; на частной Владикавказской ж. д. отъ Беслана до Баладжаръ рельсы типа 22 $\frac{1}{2}$ фунта въ погонномъ футѣ съ по-

стройки 1891 г., т.-е. служить около 20 лѣтъ при скорыхъ поѣздахъ, экспрессахъ, имѣя на верстѣ около 1500 шпаль, а на Либаво-Роменской ж. д. такіе же рельсы при 1700 шпалахъ на верстѣ и при поѣздахъ меньшей скорости мѣнялись непланомѣрно ¹⁾ сплошь *черезъ пять-шесть лѣтъ службы*. Въ свое время мною подробно и обстоятельно описаны были всѣ дефекты рельсоваго хозяйства на Либаво-Роменской ж. д. ²⁾; но Управленіе дороги, не соглашаясь съ моими доводами, между прочимъ, желая доказать выгодность укладки обрѣзанныхъ рельсъ на Калкунскомъ участкѣ, приводитъ совершенно ошибочный расчетъ: „*такимъ образомъ средний срокъ службы обрѣзанныхъ рельсъ уже въ настоящее время составляетъ 5 лѣтъ*. Если даже предположить, что всѣ эти рельсы подлежали бы смѣнѣ въ будущемъ 1907 г., чего отнюдь быть не можетъ, такъ какъ въ 1907 году предположено ихъ смѣнить 16%, то и тогда, при стоимости обрѣзки концовъ со всѣми накладными расходами 161 руб. на версту и стоимости укладки рельсъ въ путь 100 рублей, полный расходъ на версту составитъ на годъ службы рельсовъ $\frac{161 + 100}{5} = 52$ рубля.

Между тѣмъ, стоимость одного лишняго года службы рельсовъ можетъ быть высчитана по слѣдующимъ даннымъ: стоимость одной версты рельсовъ типа 21 $\frac{1}{2}$ фунта—4664 руб., принимая средний срокъ службы ихъ для Калкунскаго участка 30 лѣтъ, стоимость одной версты на одинъ годъ службы будетъ *155 рублей*.

А потому укладка обрѣзанныхъ рельсъ даетъ экономіи болѣе 100 рублей на версту въ годъ³⁾.

Таковы разсужденія Управленія. Ошибочность этихъ разсужденій заключается въ томъ, что при опредѣленіи стоимости года службы одной версты рельсъ типа 21 $\frac{1}{2}$ при тридцатилѣтнемъ срокѣ службы Управленіе полагаетъ, что *весь этотъ рельсъ со скрѣпленіями почему-то долженъ исчезнуть* и сами рельсы со скрѣпленіями должны потерять *всякую цѣнность*, тогда какъ цѣнность ихъ будетъ съ версты не менѣе 3500 рублей, слѣдовательно, годъ службы будетъ $\frac{4664 - 3500}{30}$ не болѣе *39 рублей*, а не 155 руб., какъ исчисляетъ Управленіе Либаво-Роменской желѣзной дороги. Также ошибоченъ подсчетъ года службы обрѣзанныхъ рельсъ, такъ

не болѣе 39 рублей, а не 155 руб., какъ исчисляетъ Управленіе Либаво-Роменской желѣзной дороги. Также ошибоченъ подсчетъ года службы обрѣзанныхъ рельсъ, такъ

¹⁾ Въ 1900 г. 147 верстъ, 1901 г. 250 вер., 1902 г. всего 27 вер., 1903 г. 114 вер., 1904 г. 112 вер., 1905 г. 71 вер., 1906 г. 46 вер., 1907 г. 49 вер., 1908 г. 46 вер., 1909 г. всего 9 вер., 1910 г. 109 вер. и 1911 г. 46 вер.

²⁾ Журналъ совѣта дороги 13/15-го июня 1906 г. по разсмотрѣнію смѣты на 1907 г.

какъ Управление, опредѣляя стоимость обрѣзки концовъ со всѣми накладными расходами *въ 161 рубль на версту*, не принимаетъ во вниманіе *крупные расходы по служебному тарифу* для сборки и развозки *этихъ рельсъ*.

Помимо того, опиленные рельсы типа 21 $\frac{2}{3}$ ф. подъ 8-ми колесными паровозами очень быстро портятся, такъ, напр., въ 1904 г. на 99 в. Калкунскаго участка уложено было 350 опиленныхъ (обрѣзанныхъ) рельсъ 21 $\frac{2}{3}$ ф. длиною 20 фут., и уже весной 1905 г. изъ нихъ пришлось смѣнить 100 штукъ, вслѣдствіе того, что головки ихъ въ стыкахъ поотломались.

Возвращаясь къ вопросу о смѣнѣ рельсъ, *долженъ замѣтить*, что не только на Либаво-Роменской ж. д., но и на другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ преждевременно и усиленно сплошь мѣняютъ рельсы. По сравненію съ Владикавказской ж. д. и другими частными желѣзными дорогами здѣсь ежегодно получается лишній расходъ на *милліоны рублей*.

Мало того, при преждевременной смѣнѣ рельсъ масса старыхъ скрѣпленій приходитъ въ негодность, *нерѣдко даже новыя скрѣпленія, особенно подкладки и накладки, на огромныя суммы лежатъ на открытомъ воздухѣ по десятку лѣтъ, какъ лежали онѣ въ складахъ Либаво-Роменской желѣзной дороги и портились отъ ржавчины, а затѣмъ продавались какъ ломъ*. На той же Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ новыя скрѣпленія обыкновенно съ заводовъ доставляются въ Минскій складъ, откуда рассылаются по дистанціямъ, *тогда какъ при правильно организованной заводской инспекціи въ интересахъ казны целесообразнѣе было бы прямо изъ заводовъ разсылать по нарядамъ на дистанціи*.

Такимъ образомъ, казна была бы избавлена отъ расходовъ на нагрузку и вторичную выгрузку, а также на перевозку этихъ предметовъ съ Минскаго склада въ обратномъ направленіи. Здѣсь также кстаи сказать и о доставкѣ изъ заводовъ стрѣлокъ, крестовинъ и проч. Съ переотправкой и этихъ предметовъ, къ сожалѣнію, повторяются такіе же непроизводительные расходы по многимъ дорогамъ.

Объ уменьшеніи расходовъ по телеграфу (телеграфные столбы).

Первымъ долгомъ надо признать существованіе въ дѣлѣ распоряженія телеграфомъ двухъ хозяевъ—явленіемъ ненормальнымъ. Для болѣе значительнаго удешевленія дѣла слѣдуетъ почтово-телеграфное вѣдомство совершенно избавить отъ заботы по содержанію телеграфа въ полосѣ отчужденія, поручивъ телеграфное дѣло всецѣло желѣзнымъ дорогамъ. Какъ говорятъ знатоки дѣла, въ такомъ случаѣ можно было бы получить экономію не менѣе 25%.

Эта мѣра касается внутренняго упорядоченія телеграфа. Но не мѣшаетъ остановиться и на упорядоченіи, такъ сказать, самаго телеграфнаго хозяйства.

Въ послѣдніе годы, въ виду избытка старыхъ рельсовъ, деревянные телеграфные столбы безъ всякой системы и расчета устанавливаются на рельсовыхъ приставкахъ, при чемъ передъ наблюдателемъ вырисовываются слѣдующія картины: подвѣзая изъ Севастополя къ Харьковѣ съ правой стороны, можно видѣть телеграфные столбы съ двойными рельсовыми приставками съ 18—19 проводами, а съ лѣвой стороны можно наблюдать короткіе столбы длиной до двухъ аршинъ, тоже съ двойными, но очень высокими рельсовыми приставками съ проводами отъ 2—3, тутъ же тянется третій рядъ новыхъ столбовъ безъ рельсовыхъ приставокъ съ 6-ю проводами. Въ Харьковѣ имѣются даже столбы съ тремя и четырьмя рельсовыми приставками и двумя высокими подкосами. Отъ Бѣлгорода съ лѣвой стороны можно видѣть по два столба, на однихъ по два, на другихъ по четыре провода, затѣмъ черезъ станцію по лѣвой сторонѣ на однихъ столбахъ по два провода, а на правой сторонѣ по два ряда столбовъ съ двойными рельсовыми приставками при 10 и 2—4 проводахъ. Второй рядъ установленъ въ 1909 г. и провода ихъ можно было подвѣсить на столбахъ старой линіи съ 10 проводами, такъ какъ на однихъ столбахъ смѣло можно было подвѣсить до 18—20 проводовъ.

Отсюда становится непонятнымъ, для чего понадобилось устанавливать новыя дубовыя столбы съ двойными рельсовыми приставками *длиною въ 20 ф. или въсомъ въ 22 пуд.*

Кстати замѣтить, что знатоками телеграфнаго дѣла указывается на ослабленіе силы тока при длинныхъ рельсовыхъ приставкахъ, при чемъ и ремонтъ телеграфа вслѣдствіе обрыва проводовъ обходится дороже.

Далѣе мы видимъ отъ Курска уже съ каждой стороны пути по одному ряду телеграфныхъ столбовъ съ девятью проводами каждый и безъ рельсовыхъ приставокъ.

Отъ Ростова до Таганрога дубовыя телеграфные столбы съ одной рельсовой приставкой при 8—11 проводахъ; отъ Таганрога къ сѣверу съ правой стороны дубовыя столбы 1902 г. съ одной рельсовой приставкой при 11 проводахъ, по лѣвой сторонѣ новыя дубовыя столбы съ 10 проводами при двойныхъ рельсовыхъ приставкахъ.

Въ осень 1911 г. при одиночной смѣнѣ столбовъ 1902 г. почему то добавляются вторыя рельсовыя приставки, хотя съ 1902 г. ихъ не было совсѣмъ.

На Владикавказской ж. д. столбы съ двойными рельсовыми приставками, длиною каждая около 1,25 саж. при наибольшемъ числѣ проводовъ на однихъ столбахъ 20, изъ коихъ два телефонныхъ (минераловодская линия).

На Варшаво-Вѣнсской ж. д. при 19 проводахъ столбы совершенно безъ подкосовъ и рельсовыхъ приставокъ, тогда какъ на многихъ каз. ж. дорогахъ столбы при 7—12 проводахъ большою частью съ излишними подкосами даже на хорошемъ грунтѣ и прямыхъ частяхъ дороги въ лѣсу имѣютъ по два подкоса (см. отъ Петербурга до Луга).

Итакъ изъ вышеизложеннаго видно, что на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ рельсъ для приставокъ расходуетъ гораздо больше, чѣмъ на частной Владикавказской желѣзной дорогѣ; разница на одинъ столбъ равна $\frac{(20 \times 2)}{7} - 1,25 \times 2 = 3,2$ п.

с. или на версту $\frac{3,2 \times 20 \times 7 \times 20}{40} = 224$ пуд., на сумму 224 р.,

при цѣнѣ въ одинъ руб. пуда старыхъ длинныхъ рельсовъ со всѣми накладными расходами, а стоимость же всѣхъ рельсовыхъ приставокъ для одной версты каз. ж. д. составитъ 400 руб., не считая на станціяхъ столбовъ съ 3—4 рельсовыми приставками. Стоимость же деревянныхъ столбовъ для одной версты обойдется не дороже 35—40 руб. при службѣ ихъ въ среднемъ около восьми лѣтъ. Изъ этихъ данныхъ каждый легко можетъ убѣдиться въ невыгодности расходаванія такого количества старыхъ рельсъ.

Къ числу слабыхъ мѣстъ въ нашемъ телеграфномъ хозяйствѣ слѣдуетъ отнести еще требованіе почтово-телеграфнаго вѣдомства относительно того, чтобы телеграфные столбы обязательно были *комлевые*.

Это требованіе уже давно пора отмѣнить. Въ прежнія времена, когда телеграфныхъ столбовъ требовалось мало, а лѣсовъ было много, то указанное выше требованіе не трудно было исполнить, теперь же при огромномъ ежегодномъ расходѣ телеграфныхъ столбовъ, въ то время какъ значительно уменьшилась площадь лѣсовъ, требованіе это ведетъ только къ дальнѣйшему хищническому истребленію лучшихъ лѣсовъ-молодыхъ, прямыхъ дубовыхъ и сосновыхъ деревьевъ.

Въ интересахъ народнаго хозяйства, въ цѣляхъ лѣсоохраненія слѣдовало бы требованіе это отмѣнить, допустивъ для телеграфныхъ столбовъ не комлевый лѣсъ, хотя бы въ отрубѣ на $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ вершка и большаго размѣра.

Комлевая часть дерева болѣе долговѣчна при установкѣ столба комлевою частью въ землю, а на воздухѣ установка столбовъ комлевою частью книзу особеннаго значенія не имѣетъ, напротивъ, по моему мнѣнію, полезнѣе при рельсо-

выхъ приставкахъ деревянные столбы обращать комлемъ вверхъ для большей прочности ихъ въ мѣстахъ прикрѣпленія къ нимъ крючьевъ и изоляторовъ.

Для болѣе продолжительной службы всякихъ деревянныхъ столбовъ слѣдуетъ придерживаться слѣдующаго способа—если часть столба зарытаго въ землю короче той, которая надъ землей, то комлемъ столбъ долженъ быть обращенъ книзу, а въ противномъ случаѣ кверху, такъ какъ гніеніе столбовъ и *свай мостовъ прежде* всего начинается на границѣ земли съ воздухомъ.

При среднемъ срокѣ службы дубовыхъ и сосновыхъ столбовъ—8 лѣтъ безъ пропитки при теперешней длинѣ ж. д. въ 75000 вер., считая по 20 столбовъ на версту безъ вѣтвей къ волокачкамъ и телефоновоу къ зданіямъ, потребуется $\frac{75000 \times 20}{8}$ столбовъ. Если же принять во вниманіе, что

многія дороги имѣютъ по 2—3—4 ряда столбовъ, въ общемъ этихъ столбовъ потребуется не менѣе 300000 штукъ, не считая правительственныхъ, городскихъ и частныхъ вѣтвей. Такимъ образомъ приходится ежегодно вырубать примерно около 500.000 столбовъ. По моему мнѣнію, на новыхъ дорогахъ въ виду незначительнаго числа проводовъ можно было бы допустить и столбы короче на $\frac{1}{2}$ —1 саж. Относительно траты денегъ на окраску вообще телеграфныхъ столбовъ, нужно сказать, что окраска нисколько не увеличиваетъ срока службы столбовъ, гніеніе коихъ прежде всего начинается у поверхности земли.

Не говоря уже о ремонтныхъ работахъ, всѣ новыя работы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ особенности крупныя, ведутся оцонь медленно. Многія дороги стремятся получить кредиты по смѣтѣ на такъ называемый „приступъ къ новымъ работамъ“ при увѣренности въ томъ, что на окончаніе ихъ рано или поздно кредиты будутъ даны; такъ, напр., на Ливаво-Роменской ж. д. постройка второго пути 183 вер. между Гомелемъ и Бахмачемъ продолжалась болѣе пяти лѣтъ, тогда какъ подобныя работы частная Владикавказская ж. д. успѣвала производить въ срокъ не болѣе двухъ лѣтъ, напр., отъ Кавказской къ ст. Минеральныя Воды; затѣмъ сортировочныя ст. въ Гомелѣ и Жлобинѣ стоимостью по одному милліону рублей строились тоже болѣе 6—9 лѣтъ, а работы по уменьшенію уклона съ постройкой новаго моста на р. Вилія продолжались около десяти лѣтъ, съ затратой на нихъ свыше милліона руб.

Мѣры противъ медленнаго производства новыхъ крупныхъ работъ.

Обыкновенно у насъ самыя незначительныя гражданскія сооруженія въ одинъ годъ не заканчиваются, между тѣмъ

частныя постройки, не только одноэтажныя, но даже многоэтажныя капитальныя кирпичныя зданія заканчиваются въ одинъ строительный сезонъ, и уже къ зимѣ занимаются жильцами: *Слѣдовало бы постройку некоторыхъ зданій закончить обязательно въ одинъ годъ, при чемъ получались бы значительныя сбереженія и по квартирнымъ деньгамъ.*

Для достиженія этого не слѣдуетъ приступать къ работамъ, пока установленнымъ порядкомъ на всю работу не будутъ утверждены проекты и сметы съ планомъ хода работъ. Для составленія же проектовъ по такимъ работамъ не безполезно было бы вызывать конкурсы. Если вся работа не можетъ быть закончена въ одинъ годъ, то необходимо ее подѣлить на очереди для постепеннаго производства въ опредѣленные сроки. При чемъ до полного окончанія всей работы весьма желательно не мѣнять производителя работъ, иначе въ особенности при разныхъ способахъ производства работъ, какъ-то: *хозяйственнымъ, съ подряда на материалъ казны или смѣшаннымъ способомъ, при новомъ начальникѣ дистанціи нарушается весь порядокъ и система производства работъ, начатыхъ предшественникомъ.* Отсюда происходятъ и ошибки и перерасходы. Для лучшей иллюстраціи высказаннаго положенія укажу на развитіе упомянутой выше ст. Жлобинъ Либ.-Ром. ж. д.

Работы на этой станціи начались въ 1902 г. въ связи съ примыканіемъ къ ней новой дороги Витебскъ-Жлобинъ и продолжались до 1911 г., поглотивъ свыше миллиона руб. За это время по четыре раза мѣнялись г.г. Министры Пут. С., Начальники управленія ж. д., Нач. дорогъ, Начальники пути, Начальники мѣстнаго технического отдѣла, три раза главные контролеры и, наконецъ, пять разъ мѣстный нач. дистанціи.

Въ результатъ работы произведены съ большими отступленіями отъ проектовъ и перерасходами, превысившими солидную цифру 50.000 руб. Только частой смѣной мѣстныхъ производителей работъ и можно объяснить чисто анекдотическій фактъ существованія на этой станціи подъ сортировочными и главнымъ путемъ трубы, которая состоитъ изъ разнородныхъ трехъ частей—съ напорной стороны—чугунная труба отверстіемъ 0,33 с., посрединѣ—деревянная часть длиною вмѣстѣ со старой чугунной 13 п. с. и третьей—каменной въ 10 п. с. съ отверстіемъ 0,5 с. Исторія этого удивительнаго сооруженія такова: когда понадобилось для вновь укладываемыхъ путей удлинить подъ насыпью главнаго пути старую чугунную трубу, то временно уложили деревянную, а затѣмъ уже слѣдующій производитель работъ въ 1906/7 г.г., видимо, неосвѣдомленный о ранѣ произведенной работѣ, оставилъ несмѣненной деревянную часть и

докончилъ удлиненіе трубы каменной частью. Такимъ образомъ, посреди каменной и чугунной частей трубы осталась деревянная часть, представляющая теперь большую опасность ¹⁾.

Интересно, что когда для окончанія работъ на ст. Жлобинъ былъ полученъ кредитъ въ 870000 руб., то на замѣну деревянной и чугунной частей этой трубы каменной былъ исчисленъ по смѣтѣ расходъ въ 4130 руб., но почему-то работы эти, крайне неотложныя, не были исполнены и не произведены до сихъ поръ; поэтому Управление дороги по необходимости испрашиваетъ на эту же работу кредитъ уже въ 8630 р., т.-е. на 100 съ лишнимъ процентовъ больше ранне исчисленной смѣтной суммы.

Вообще о работахъ по развитію ст. Жлобинъ нужно замѣтить, что допущена большая ошибка съ самаго начала тѣмъ, что, несмотря на то, что Упр. Л.-Р. ж. д. заранее отлично знало о строящейся дорогѣ Жлобинъ-Витебскъ, оно все же не приспособило названную станцію заблаговременно къ предстоящей ей дѣятельности узловой станціи. При рациональномъ и планомѣрномъ веденіи желѣзнодорожнаго хозяйства такое предвидѣніе естественно и даже обязательно, тѣмъ болѣе въ данномъ случаѣ, такъ какъ въ распоряженіе Л.-Ром. ж. д. заблаговременно были переведены Управленіемъ по сооруженію Вит.-Жлоб. дороги около 100.000 р. для указанной цѣли.

Какъ мыѣ извѣстно, подобныя ошибки и промахи, къ сожалѣнію, и понынѣ продолжаютъ на многихъ нашихъ дорогахъ, въ особенности, при болѣе крупныхъ работахъ вслѣдствіе несвоевременнаго приступа къ работамъ и частой смѣнѣ производителей работъ. Во избѣжаніе повторенія подобныхъ случаевъ, между прочимъ, весьма полезно было бы переводить производителя работъ на другія должности, пока имъ не будетъ закончена хотя бы извѣстная по плану часть работъ съ представленіемъ полнаго отчета о произведенныхъ и незаконченныхъ работахъ.

При этомъ не нужно забывать, что и самое производство работъ должно быть энергичнымъ и быстрымъ, а не затяжнымъ, чтобы затрачиваемый капиталъ не оставался мертвымъ, постройки и сооруженія скорѣе могли принести тѣ опредѣленныя полезности, ради которыхъ онѣ и строились. Для указанной цѣли, при огромныхъ ежегодныхъ затратахъ на новыя крупныя работы около 50 милліоновъ рублей, весьма полезно было бы учредить институтъ особыхъ мѣстныхъ инспекторовъ изъ опытныхъ энергичныхъ инженеровъ, съ

¹⁾ Съ исторіей этой трубы мыѣ по обязанности пришлось ознакомиться при выясненіи причинъ огромныхъ перерасходоѣ.

предоставленіемъ имъ права участвовать въ комиссіяхъ по составленію годовыхъ смѣтъ желѣзныхъ дорогъ. Каждый изъ такихъ инспекторовъ одновременно могъ бы наблюдать за правильнымъ ходомъ новыхъ работъ на двухъ-трехъ дорогахъ, дѣлая своевременно соотвѣтственные докладъ на посредственно г. Министру Путей Сообщенія. Въ случаѣ необходимости, они же могли бы съ успѣхомъ давать необходимыя объясненія бюджетной комиссіи Государственной Думы по вопросамъ дорогъ ихъ районовъ.

Зимю же въ періодъ строительнаго затишья на этихъ инспекторовъ можно было возложить наблюденія за правильной и разумной очисткой пути отъ снѣга и проч.

О бесполезной обмоткѣ гидравлическихъ колоннъ.

Велика сила традиціи не только въ нашемъ, но и въ заграничномъ желѣзнодорожномъ мірѣ. И ни въ чемъ сила *этой традиціи такъ не сказывается, какъ въ совершенно бесполезной обмоткѣ гидравлическихъ колоннъ, стоившей до сихъ поръ желѣзнымъ дорогамъ нѣсколько милліоновъ руб.*

Въ свое время по данному вопросу мною была помѣщена статья въ Желѣзнодорожномъ Дѣлѣ за 1901 г. № 12 подъ заглавіемъ *„Счастливая искра паровоза, уменьшающая напрасные расходы“*. Въ этой статьѣ я разсказывалъ о случаѣ, который навелъ меня на мысль о сокращеніи указанныхъ непроизводительныхъ расходовъ. Считаю полезнымъ процитировать помѣщенную мною въ Желѣзнодорожномъ Дѣлѣ статью, такъ какъ и до сихъ поръ еще указанный мною фактъ непроизводительныхъ расходовъ на обмотку гидравлическихъ колоннъ далеко не оказался общепризнаннымъ.

Слѣдуя разъ введенному порядку на желѣзныхъ дорогахъ, я, въ бытность мою въ теченіе 11 лѣтъ (1885—1895) начальникомъ участка пути, требовалъ отъ дорожныхъ мастеровъ тщательной обертки соломою колоннъ гидравлическихъ крановъ. Въ зиму 1894/5 г. на станціи моего мѣсто жительства, *отъ счастливой искры паровоза*, вся соломенная обмотка одной гидравлической колонны сгорѣла и дорожный мастеръ въ теченіе двухъ сутокъ при большихъ морозахъ не успѣлъ возобновить соломенную обмотку, водоснабженіе же за это время черезъ колонну производилось вполне исправно и безъ всякой топки печи. Такимъ образомъ, въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ зимы при значительныхъ морозахъ соломенная обмотка этой колонны по моему распоряженію не возобновлялась и топка печи тоже не производилась, а водоснабженіе попрежнему дѣйствовало исправно при высотѣ dna баба надъ головкой рельса въ 4 с и діаметрѣ разводящихъ трубъ 6".

Если рассмотреть внимательно конструкцию гидравлической колонны, то не трудно убедиться в действительной бесполезности расходов на обертку соломой и войлоком колонн съ рукавами ¹⁾. Черезъ дымовыя отверстія вверху колонны и топочныя дверцы внѣшній воздухъ имѣетъ свободный доступъ въ пространство между стѣнками двухъ концентрическихъ цилиндровъ; при морозахъ послѣ набора воды, на внутренней поверхности колонны, несомнѣнно, каждый разъ образуется самый тонкій слой льда, который при частомъ пользованіи краномъ и значительномъ напорѣ воды будетъ уничтожаться, почему, вѣроятно, рѣдко и приходится протапливать печи у колоннъ даже при сильныхъ морозахъ.

О моихъ замѣчаніяхъ по поводу непроизводительности расхода на обертку соломой и войлокомъ колоннъ гидравлическихъ крановъ и рукавовъ настѣнныхъ крановъ, я бесѣдовалъ за это время съ многими техниками и возраженій съ ихъ стороны не встрѣчалъ. Между тѣмъ, къ сожалѣнію, до сихъ поръ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, не исключая и Закавказской, производится значительная трата денегъ на тщательную и даже изящную обертку соломой и войлокомъ рукавовъ настѣнныхъ крановъ и колоннъ путевыхъ гидравлическихъ крановъ съ рукавами ихъ ²⁾.

Обертка колоннъ и рукавовъ на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ производится только соломенными канатами, а на другихъ однимъ войлокомъ; кромѣ того на многихъ желѣзныхъ дорогахъ поверхъ войлока вся колонна еще изящно обертывается соломенными канатами.

На обертку этой колонны войлоку тратится отъ 3 до 5 листовъ, по цѣнѣ отъ 60 до 80 к. за листъ, для рукава отъ

¹⁾ Въ самомъ дѣлѣ—какое значеніе можетъ имѣть, въ качествѣ предохранительнаго средства отъ замерзанія воды въ чугунной колоннѣ, обертка этой колонны соломой или канатомъ толщиной отъ одного до двухъ вершковъ, когда въ нашемъ климатѣ земля замерзаетъ на глубину одной сажени?

²⁾ Насколько въ этомъ отношеніи сильна слѣпая традиція, можетъ служить слѣдующій фактъ: въ 1909 г. лѣтомъ въ страшную жару мнѣ пришлось видѣть въ Италіи на ж. д. изящно обмотанныя соломенными канатами гидравлическія колонны.

Къ числу курьезовъ съ исторіей обмотки колоннъ на нашихъ дорогахъ можно отнести слѣдующіе факты: въ зиму 1911 г. на уловой ст. Молодечная колонны Николаевской дороги были тщательно обмотаны, а Либаво-Роменской—нѣтъ; въ началѣ 1912 г. на Варшаво-Вѣнской ж. д., начиная отъ Варшавы до Скерявѣцъ всѣ колонны были тщательно обмотаны соломенными канатами, а въ той же Варшавѣ на станціи другихъ казенныхъ ж. д. колонны безъ всякой обмотки. Въ началѣ 1913 г. даже на всѣхъ станціяхъ Минераловодской линіи Владикавказской ж. д. и на ст. Невинномысскъ, Вемель, Владикавказъ и др., а такъ же на Закавказской станціи Елизаветополь и др. обмотаны войлокомъ, какъ это дѣлалось и въ 1901 г.

1 до 2 листовъ и шпагату на 30 к., да, кромѣ того, соломы отъ 10 до 12 кулей по цѣнѣ отъ 4 до 10 к. за куль; на приготовленіе соломенныхъ канатовъ съ оберткой одной колонны съ рукавомъ требуется четыре рабочихъ по цѣнѣ 55 к. (большую часть эту работу производятъ болѣе опытные и дорогіе рабочіе при участіи артельныхъ старостъ и даже дорожныхъ мастеровъ); на уборку весною соломенныхъ канатовъ и войлока требуется не менѣе одного рабочаго по цѣнѣ 55 к.; вся же стоимость обертки войлокомъ и соломой одной колонны съ рукавомъ опредѣляется:

$$\left[\left(\frac{3+5}{2} + \frac{1+2}{2} \right) \times \left(\frac{60+80}{2} \right) + 30 \text{ к.} + \left(\frac{10+12}{2} \right) \times \left(\frac{4+10}{2} \right) + (4+1) \times 55 \right] = 7 \text{ р. } 67 \text{ к.}, \text{ а одними соломенными канатами } 3 \text{ р. } 52 \text{ к.}$$

Такимъ образомъ при сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 57.000 вер. ежегодный расходъ по обмоткѣ колоннъ и проч. по всѣмъ дорогамъ составлялъ не менѣе 30000 руб.

Нынѣ же съ отопленіемъ печей при сѣти дорогъ болѣе 75.000 верстъ ежегодный расходъ составитъ сотни тысячъ руб., считая тутъ же и, кромѣ стоимости обмотки, стоимость топлива для печей по нормѣ болѣе 1,5 кубической саж. дровъ за зиму на отопленіе одной колонны, расходъ рабочей силы, стоимость устройства печей при колоннахъ и особыхъ будокъ при разныхъ водоразборныхъ кранахъ.

Кстати замѣтить, что если бы до сихъ поръ было обращено должное вниманіе на указанную выше мою статью въ „Жел. Д.“, то съ 1901 г. по настоящее время не было бы *безцѣльно потрачено болѣе двухъ милліоновъ руб.*, считая только за десять лѣтъ по 30 руб. на каждую колонну или по 400 руб. при сложныхъ 5% для всѣхъ колоннъ на сѣти нашихъ жел. дор. въ количествѣ не менѣе 5000 штукъ на 6000 станціяхъ.

По моему глубокому убѣжденію не только расходъ на обмотку гидравлическихъ колоннъ излишенъ, но не нужно устраивать колонны съ печами, на отопленіе коихъ ежегодно отпускаются по смѣтамъ кредиты ¹⁾. Сами же колонны должны устраиваться, по упрощенному способу, безъ наружнаго концентрическаго кольца. Въ то же время считаю нужнымъ добавить, что лучше если эти колонны будутъ дѣлаться не изъ чугуна, а изъ болѣе дорогого и прочнаго

¹⁾ На Финляндскихъ ж. д. имѣются печи лишь для отопленія колодець подѣ гидравлическими колоннами; у насъ же по очер. № 166 смѣты одной казенной ж. дороги за послѣдніе годы отпускается на отопленіе одной колонны болѣе 1,5 куб. с. дровъ.

металла—желѣза, такъ какъ колонны изъ чугуна очень часто ломаются.

Къ числу непронзводительныхъ расходовъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ нужно отнести расходы на лѣстницы-сходни у мостовъ и другихъ искусственныхъ сооружений. Эта статья расхода поглотила уже и поглощаетъ ежегодно около ста тысячъ рублей.

Такъ, за 8 лѣтъ (съ 1902 по 1909 г.) на Либаво-Роменской ж. д. ежегодный расходъ по ремонту и возобновленію лѣстницъ сходней у искусственныхъ сооружений (по очер. №№ смѣты 109, 110, 111, 112 и 113) составляетъ болѣе 2000 р. безъ накладныхъ расходовъ. Судя по этому, ежегодный расходъ на лѣстницы по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ составитъ около 100.000 рублей при общей длинѣ всѣхъ дорогъ въ Россіи около 75000 вер., а Либаво-Роменской около 1260 верстъ. Первоначальная же стоимость всѣхъ лѣстницъ на дорогахъ составитъ около 500.000 руб. Устройство ихъ при мостахъ, каменныхъ трубахъ и чугунныхъ трубахъ по откосу насыпей требуется по своду распоряженій М. П. С. по службѣ Пути жел. дор. (см. § 9, изданіе 1900 г.).

Между прочимъ, въ 1909 г. мнѣ пришлось быть за границей и невольно обратить вниманіе, что на германскихъ, французскихъ и англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ сходней-лѣстницъ у искусственныхъ сооружений, за рѣдкими исключеніями (не болѣе 5%) совсѣмъ нѣтъ, имѣются лишь кое гдѣ земляныя ступеньки по откосу насыпей.

А въ прошломъ году, проѣзжая изъ Вильно до ст. Ново-Вилейскъ, я съ задней площадки вагона на протяженіи 8 верстъ насчиталъ 18 разныхъ искусственныхъ сооружений съ двумя лѣстницами при каждомъ, а одно даже съ четырьмя. Длинна всѣхъ лѣстницъ, вѣроятно, около 150—170 п. саж. при цѣнѣ не менѣе 5 руб. за погонную сажень со всѣми накладными расходами; считая средній срокъ службы ихъ 5—6 лѣтъ, возобновленіе ихъ должно стоить ежегодно не менѣе 150 руб., а за 50 лѣтъ существованія дороги при сложныхъ 5% не менѣе 36.000 руб.

Въ дѣствительности потребность на устройство лѣстницъ при искусственныхъ сооруженияхъ, кромѣ исключительныхъ случаевъ, ничѣмъ не оправдывается. Для осмотра сооруженій, чѣмъ мотивируется устройство этихъ лѣстницъ-сходней, часто гораздо удобнѣе спуститься по откосу насыпи у самаго сооруженія или за нѣсколько саженей отъ него при болѣе низкой насыпи.

Указанныя лѣстницы-сходни у насъ не только сооружаются безъ нужды въ нихъ, но и дѣлаются онѣ съ излишней роскошью изъ цѣннаго матеріала.

Непроизводительныя траты на устройство лѣстницъ у искусственныхъ сооружений.

Въ послѣднее же время замѣчается даже, что на многихъ желѣзныхъ дорогахъ начальники пути утверждаютъ особые типовые чертежи для устройства этихъ лѣстницъ-сходней изъ *старыхъ рельсъ и дымогарныхъ трубъ, а также бетонныхъ.*

Какъ мнѣ пришлось наблюдать за границей, а также на нѣкоторыхъ нашихъ дорогахъ, иногда вблизи сооруженій устраиваются спуски по откосу насыпи безъ всякой траты какого бы то ни было матеріала.

Итакъ, я категорически высказываюсь за то, что 90% ежегодныхъ расходовъ на ремонтъ и возобновленіе лѣстницъ можно смѣло сократить безъ какого-либо ущерба для дѣла.

Мѣры противъ миллионнаго убытка по прикладу дровъ.

Необходимо обратить особенное вниманіе на уменьшеніе и отсутствіе приклада дровъ на нѣкоторыхъ дорогахъ. Еще въ 1901 г. при рассмотрѣніи отчета *Либ.-Ром. ж. д. за 1899 г.* мною подробно выяснено было, что *отъ уменьшенія приклада* за послѣднія семь лѣтъ на этой дорогѣ казнѣ причиненъ убытокъ въ 300.000 руб. ¹⁾ Однако, при новомъ нач. дороги, инженеръ *Мошковъ прикладъ съ 4% возросъ до 8—9%*, и теперь держится на этой нормѣ. Для огражденія интересовъ казны, слѣдуетъ только отъ начальника Матеріальной Службы потребовать приклада дровъ не менѣе 8% и *онъ обязательно будетъ.* Имѣя въ виду, что на нѣкоторыхъ ж. д. совсѣмъ не получается приклада дровъ (какъ, напр., на Южныхъ), на Юго-западныхъ же для дровъ болѣе дорогихъ изъ смѣшанныхъ породъ прикладъ получается отъ 2—4%, а для *болѣе дешевыхъ осиновыхъ прикладъ получается болѣе 11,5%.* На Николаевской ж. д. 6%, на Либаво-Ром. до 8—9% и привѣсъ угля 5%.

На уменьшеніе приклада дровъ несомнѣнно вліяетъ и порча ихъ отъ несвоевременнаго употребленія въ дѣло; поэтому дрова послѣ приемки обязательно должны быть израсходованы не позже какъ черезъ 1½—2½ года, въ зависимости отъ климатическихъ условій и породы дровъ.

Кстати здѣсь замѣтить, что казна такимъ образомъ по дорогамъ ежегодно при общемъ расходѣ дровъ около 500.000 куб. с. вѣсомъ 150.000.000 пудовъ (см. в. XII „О хозяйств. Упр. каз. ж. д.“ Н. Петрова 1909 г. изд. Выс. Утв. Особой Комиссіи) теряетъ теперь болѣе 30000 куб. саж. дровъ, *стоимостью около миллиона руб.,* при цѣнѣ одной куб. сажени со всѣми накладными расходами около 30 руб.

¹⁾ Образованіе приклада объясняется главнымъ образомъ слѣдующими причинами: 1) добросовѣстной приемкой дровъ отъ подрядчиковъ; 2) скидкамъ, дѣлаемыми съ подрядчиковъ 2% на осадку, 4% на усушку и около 2,5% вслѣдствіе невведенія въ расчетъ по одной клѣткѣ въ каждой штабелѣ, длиною отъ 5 до 15 с. и, наконецъ, 3) невозможностью плотно укладывать дрова въ стакахъ при отпускѣ на паровозы безъ всякой усушки или надбавки.

Всѣ паровозы для уменьшенія непроизводительныхъ расходовъ по служебнымъ перевозкамъ должны брать полностью топливо въ складахъ, ближайшихъ къ пункту добычи топлива ¹⁾. На Либаво-Ромѣнской ж. д., участкѣ Минскъ—Ново-Вилейскъ въ 170 верст. часто паровозы Минскаго депо, возвращаясь изъ Ново-Вилейска въ Минскъ, берутъ около двухъ куб. саж. дровъ, тогда какъ дрова въ Ново-Вилейскъ подвозятся большею частью съ Осиповичской вѣтки или, во всякомъ случаѣ, съ пунктовъ южнѣе Минска. Для сокращенія служебныхъ перевозокъ въ Ново-Вилейскѣ паровозы, чтобы проѣхать 90 верстъ до депо ст. Залъсье, не должны брать дровъ болѣе одной куб. саж., забирая остальное количество въ Залъсьѣ, чтобы доѣхать до Минска. *На обратномъ же пути въ Минскъ слѣдуетъ брать столько, сколько можно безопасно помѣстить на тендеръ.* Имѣя въ виду, что подвозка на станціи по служебному тарифу одного куба дровъ обходилась болѣе 5 руб., нельзя не замѣтить, что при указанныхъ нами порядкахъ *по вѣзмъ дорогамъ ежегодно составлялись миллионныя убытки*, такъ какъ общій вѣсъ всякаго рода топлива для всѣхъ паровозовъ ежегодно составляетъ болѣе 500.000.000 пудовъ.

Наиболѣе выгодные пункты для набора топлива паровозами.

Указаннаго рода порядки объясняются главнымъ образомъ тѣмъ, что машинисты неохотно берутъ дрова худшаго качества, стараются выиграть во времени въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ живутъ ихъ семьи; такъ, напримѣръ, машинистамъ Минскаго депо по послѣднему мотиву выгоднѣе брать больше дровъ на ст. Ново-Вилейскъ; кромѣ того, иногда смотрители топлива сбываютъ накопившіяся избытокъ черезъ знакомыхъ машинистовъ. Кромѣ того для значительнаго сокращенія расходовъ по подвозкѣ дровъ къ деповскимъ станціямъ слѣдовало бы по возможности для товарныхъ ноѣздовъ набирать дровъ разрѣшить на малыхъ станціяхъ и даже развѣздахъ и мѣстахъ поставки дровъ. Для правильнаго же веденія *указанныхъ порядковъ* небезполезно было бы периодически доставлять данныя въ управленіе ж. дорогъ, такъ какъ мѣстныя управленія ж. д. не охотно измѣняютъ установившіяся порядки по сему вопросу.

Укладка снѣжныхъ щитовъ и кольевъ къ нимъ при уборкѣ не только на разныхъ желѣз. дор., но даже на одной и той же дѣлается разнo; поэтому, для лучшаго сохраненія ихъ отъ порчи, необходимо укладывать наилучшимъ спосо-

Объ уменьшеніи расходовъ на снѣжные щиты и очистку пути отъ снѣга.

¹⁾ Всѣ паровозы, идущіе изъ Петербурга или Москвы, должны брать всякаго рода топлива столько, сколько необходимо до перваго пункта набора топлива, а при слѣдованіи въ столицы прибывать съ наибольшимъ количествомъ топлива.

бомъ; затѣмъ относительно размѣра ихъ слѣдовало бы тоже установить образцы, дабы каждая дорога не дѣлала ихъ по усмотрѣнію г. Нач. Пути. За мою бытность на Либ.-Ром. ж. д. три раза измѣнялись размѣры и типы щитовъ, а также и кольевъ къ нимъ; до послѣдняго времени на этой дорогѣ колья были слабые, и на каждый щитъ нужно было два кола вмѣсто одного. Въ виду того, что щитовъ и кольевъ на желѣзныхъ дорогахъ имѣется *на нѣсколько милліоновъ рублей, необходимо* указываемую отрасль желѣзнодорожнаго хозяйства упорядочить, тѣмъ болѣе, что ежегодно приходится возобновлять щитовъ и колея отъ 5 до 10%. На Либ.-Ром. ж. д. ежегодный расходъ на этотъ предметъ составляетъ 20.000 руб. при 380.000 переносныхъ щитахъ, стоимостью около 160.000 р. и колея къ нимъ на сумму 7000 р.

Для сохранности щитовъ и кольевъ слѣдовало бы установить преміи по службѣ пути; тогда бы дорожные мастера ихъ во время устанавливали и убирали, а зимою своевременно предупреждали порчу ихъ отъ мятелей и вѣтровъ.

На первыхъ порахъ отъ 50% до 75% сбереженія противъ установившейся годовой нормы убыли щитовъ и кольевъ возможно было бы выдавать въ видѣ преміи подлежащимъ агентамъ службы пути.

Такимъ образомъ, можно было бы достигнуть извѣстной экономіи въ расходахъ на щиты и колья.

Очистка снѣга поглощаетъ ежегодно болѣе десяти милліоновъ рублей; поэтому не бесполезно было бы назначать на зиму *особыхъ ревизоровъ*, которые слѣдили бы за *правильною установкою снѣжныхъ щитовъ* на подлежащихъ мѣстахъ и за разумною очисткою пути зимою отъ снѣга и передъ приходомъ весеннихъ водъ.

Такой ревизоръ изъ опытныхъ инженеро-въ по службѣ пути могъ бы убѣдиться по дорогамъ въ избыткѣ щитовъ. На Либаво-Ромен. и другихъ дорогахъ во многихъ мѣстахъ *только по старой традиціи по десятку лѣтъ щиты ставятся безъ всякой надобности.*

При частыхъ объѣздахъ по дорогамъ такихъ ревизоровъ ежегодно можно было бы сберечь по очередному № 125 отъ 10 до 15%, т.-е. не менѣе одного милліона руб.

На частныхъ ж. д. очистка снѣга производится болѣе экономно, и даже *во времена чрезмѣрно требовательнаго генерала Вендриха г. управляющіе частныхъ жесл. дор. не стѣснялись слагать отвѣтственность за срочную доставку при мятеляхъ, тогда какъ нѣкоторые начальники каз. дорогъ такой отвѣтственности не слагали, и потому казенныя дороги при ген. Вендрихѣ понесли огромныя убытки за просрочку грузовъ и въ то же время на излишне-тщательную*

очистку пути отъ снѣга были затрачены весьма крупныя суммы.

Въ послѣднее время для уменьшенія ежегодныхъ десяти-миллионныхъ расходовъ на очистку пути отъ снѣга Г. Думою разрѣшено израсходовать около 900.000 руб. на приобретение снѣгоочистителей разныхъ системъ ¹⁾. Для правильнаго и однообразнаго учета работы снѣгоочистителей по дорогамъ необходимо немедленно издать общія правила. Правильнѣе всего было бы пробѣги паровозовъ со снѣгоочистителями относить на очер. № 125, иначе трудно будетъ учесть выгоду отъ снѣгоочистителей. До сихъ поръ пробѣги такіе, равно какъ и снѣжныхъ поѣздовъ, дороги относятъ на отд. /X-й смѣты.

При устройствѣ упоровъ на рельсовыхъ путяхъ второго бруса противъ буферовъ на нашей Варшаво-Вѣнской и заграничныхъ дорогахъ не употребляютъ и необходимости во второмъ брусье нѣтъ. Стоимость же такого бруса съ окраской и накладными расходами около 5 руб. На всѣхъ ж. д. излѣшній расходъ на эти брусья ежегодно составить при 7—10-лѣтнемъ даже срокѣ службы брусевъ не менѣе 10.000 р. (на Либ.-Ром. ж. д. всѣхъ упоровъ 500 шт., на Сѣверныхъ—670 шт., на Николаевской—1060 шт., а по всей сѣти ж. д., вѣроятно, около 18000 штукъ), къ сожалѣнію, многія дороги ни въ смѣтахъ, ни въ отчетахъ не показываютъ числа упоровъ.

О сокращеніи расходовъ на устройство упоровъ.

Вообще, относительно упоровъ должно замѣтить, что каждый нач. Службы Пути дѣлаетъ ихъ по своему усмотрѣнію, при чемъ съ громадной разницей въ количествѣ старыхъ рельсъ, употребляемыхъ на упоры. Кромѣ того, на нѣкоторыхъ дорогахъ имѣется даже *третій брусь* на рельсахъ предъ самымъ упоромъ; на Южныхъ дорогахъ пришлось видѣть около ст. Бѣлгородъ даже по 3 и 4 бруса. На Николаевской дорогѣ *вмѣсто брусевъ по 3 и 2 рельса на ст. Клинь*, а на ст. Москва и Петербургъ у пассажирскихъ зданій предъ такими упорами еще *сдѣлана земляная насыпка длиною до пяти саж.* Въ виду громадной стоимости каждой пог. саж. пути съ землею у пассажирскаго зданія Москва и Петербургъ рациональнѣе было бы устроить несокрушимые прочные упоры. Слѣдовало бы для всѣхъ ж. д. утвердить типы упоровъ. Съ своей стороны рекомендую несокрушимые и недорогіе французскіе упоры подобныя тѣмъ, которые устроены на ст. Марсель у пасс. зданія. При такихъ

¹⁾ По примѣру Фиянляндскихъ ж. д. весьма полезно устроить особые сараи для снѣгоочистителей.

упорахъ не могло бы быть случая съ поѣздомъ, каковой въ 1911 г. имѣлъ мѣсто на Ирйновской ж. д., гдѣ паровозъ сломалъ два упора и *слетѣлъ въ воду*.

Объ уменьшеніи расходовъ по ремонту печей.

Постройка и ремонтъ печей вызываетъ на нашихъ дорогахъ огромные расходы, а между тѣмъ эти расходы можно было бы значительно сократить, если только при постройкѣ печей принять во вниманіе рядъ небольшихъ указываемыхъ мною ниже практическихъ соображеній.

На Либаво-Ром. и многихъ другихъ дорогахъ очень часто въ новыхъ зданіяхъ даже дорого стояющія голландскія печи требуютъ перекладки въ первые же два-три года ихъ существованія. При хорошемъ матеріалѣ—глазироваанныхъ изразцахъ, огнеупорной глинѣ и кирпичѣ печь установленныхъ размѣровъ должна служить безъ ремонта нѣсколько десятковъ лѣтъ, если только она будетъ хорошо сложена и правильно отапливаема. На преждевременную порчу печей несомнѣнно вліяютъ герметическія дверцы, *дающія при правильной топкѣ экономію въ топливѣ*. Прислуга и сторожа для своего удобства, какъ только дрова разгорятся, сейчасъ же закрываютъ герметическія дверцы, а это ведетъ къ тому, что при сильномъ накаливаніи изразцы трескаются; лучше всего топочныя дверцы закрывать послѣ того, какъ не менѣе $\frac{2}{3}$ дровъ сгорятъ.

Что сторожа поступаютъ такимъ образомъ, это вполне понятно, такъ какъ они стараются поскорѣе избавиться отъ надзора во время топки печей.

Преждевременная порча печей вызываетъ лишніе расходы и на квартирныя деньги, въ особенности, когда одна печь обогреваетъ нѣсколько комнатъ. Между тѣмъ, эти расходы можно было бы уменьшить, устраивая печи съ герметическими дверцами только въ квартирахъ высшихъ агентовъ, при лучшемъ надзорѣ за топкой печей, а у младшихъ агентовъ и въ служебныхъ помѣщеніяхъ съ обыкновенными дверцами.

Какихъ результатовъ можно было бы достигнуть въ смыслѣ экономіи расходовъ на ремонтъ печей можетъ служить слѣдующій примѣръ изъ моей личной практики.

Подъ моимъ личнымъ наблюденіемъ въ столовой моей квартиры на ст. Лида Полтвскихъ дорогъ была сложена шестидесяти-рублевая печь съ *раздѣленіемъ дымохода, начинающа со свода на двѣ равныя части по длинѣ и попережнему стѣченію до входа ихъ въ коренную дымовую трубу*. Печь эта обслуживаетъ двѣ комнаты: столовую и спальню. Нынѣ по наведеннымъ мною справкамъ эта печь послѣ меня при пяти Начальникахъ дистанціи въ теченіе болѣе 20 лѣтъ

положительно никакого ремонта не потребовала ¹⁾, не нуждается она въ ремонтѣ и теперь. Въ той же квартирѣ одновременно съ первой была выстроена печь въ гостиной съ такими же результатами. Эти примѣры показываютъ, какихъ блестящихъ результатовъ можно достигнуть при правильной кладкѣ печей и при внимательномъ уходѣ за ними.

Кстати считаю нужнымъ замѣтить, что въ казармахъ и будкахъ, гдѣ обыкновенно живутъ служащіе въ крайней тѣснотѣ, гораздо цѣлесообразнѣе было бы устраивать *дымовыя трубы на самихъ печахъ*, какъ это сдѣлано въ нѣкоторыхъ зданіяхъ линіи Ярославль-Кострома Сѣверныхъ ж. д. и дѣлается въ частныхъ постройкахъ даже въ богатыхъ помѣщичьихъ домахъ. Я думаю, что при этомъ не только выигрывается въ площади помѣщенія, но и по расходамъ на устройство коренныхъ трубъ на особыхъ фундаментахъ.

Вообще же для улучшенія печного дѣла въ нашемъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ необходимо выдвинуть его въ качествѣ особой отрасли знанія въ *нашихъ высшихъ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ съ болшей полнотой и серьезностью, вплоть до представленія студентами дипломныхъ проектов по аппаратамъ отопленія разныхъ системъ*. По тому же положенію вещей, которое замѣчается мною теперь, приходится констатировать крайне слабое знакомство молодыхъ инженеровъ съ этой отраслью хозяйства, что, конечно, ведетъ къ цѣлому ряду существенныхъ упущеній въ постановкѣ печного дѣла. Нерѣдко можно видѣть, что въ капитальныхъ новыхъ цѣльныхъ зданіяхъ вскорѣ приходится мѣнять систему отопленія, что влечетъ за собой громадные непроизводительные расходы. Примѣромъ можетъ служить пассажирское зданіе на ст. Минскъ, гдѣ печное отопленіе (голландскими печами) было вскорѣ съ перерасходомъ въ 18.000 руб. замѣнено центральнымъ

Деревянныхъ и рельсовыхъ надолбовъ особенно много на ст. Жлобинъ и вообще на Либ.-Ром. ж. д., при этомъ они значительно длиннѣе, чѣмъ по дорогамъ отъ Курска до Севастополя. По моему мнѣнію на Либ.-Ром. Сѣв.-Запад. и Николаевской ж. д. болѣе 50% всѣхъ надолбовъ съ рельсовыми насадками на многихъ станціяхъ, перетѣздахъ и вдоль полотна дороги

Объ огромномъ излишнѣ надолбовъ на перетѣздахъ и о ненужныхъ при нихъ контррельсахъ.

¹⁾ Эта печь имѣетъ неопытными достоинства и представляетъ большія удобства для семейныхъ агентствъ. Топочныя герметическія дверцы въ ней устроены высоко, дабы объ нихъ не могли обжигаться малыя дѣти, надъ сводомъ устроенъ духовой шкафъ. А язякъ подъ подомъ использованъ дымоходами. За столь хорошую хозяйственную печь я недавно получилъ благодарственное письмо отъ семьи теперешняго начальника участка пути инженеръ Петрова и традиціонную ежегодную премию въ два пуда фрукты изъ разведеннаго мною сада на ст. Жидя.

слѣдуетъ *признать излишними*. Для сокращенія непроизводительныхъ расходовъ по установкѣ надолбовъ вдоль проѣзжихъ дорогъ вблизи полотна ж. д. и на пасыпныхъ переѣздахъ слѣдовало бы издать новыя правила. Нужно замѣтить, что у насъ на случай *самовольнаго открытія переѣзда проѣзжающими на переѣздахъ устанавливаются надолбы или столбы до шлагбаума съ насадками на протяженіи безопасной стоянки лошади съ телѣгой*. Подобнаго рода опека надъ проѣзжими и забота о нихъ *при нарушеніи ими желѣзнодорожныхъ правилъ и инструкцій* врядъ ли представляется въ настоящее время, послѣ 75-лѣтняго существованія нашихъ ж. д., столь необходимой, чтобы затрачивать на это милліоны. Необходимо освѣдомить черезъ полицію населеніе съ правилами переѣзда черезъ переѣзды ¹⁾.

За границей и на Варшаво-Вѣпской дорогѣ переѣзды почти безъ надолбовъ, и шлагбаумы устанавливаются вблизи рельсовой колеи по габариту. Пора и намъ брать теперь примѣръ съ заграничн. ж. д.; такимъ образомъ, при постепенномъ ремонтѣ переѣздовъ можно было бы болѣе чѣмъ на 1.000.000 руб. сдѣлать сбереженій, не возобновляя большую часть *указанныхъ деревянныхъ надолбовъ и изъ старыхъ рельсъ; что же касается переѣздовъ перваго разряда, то вышеуказанныя приспособленія для стоянки подвола совершенно ненужны*, такъ какъ эти переѣзды *закрываются* только передъ проходомъ поѣздовъ. Здѣсь, кстати замѣтить, что *подъемныхъ шлагбаумовъ изъ старыхъ рельсъ во избѣжаніе несчастныхъ случаевъ съ проѣзжающими не слѣдуетъ дѣлать* и кромѣ того по примѣру германскихъ дорогъ не слѣдуетъ укладывать контръ-рельсъ на переѣздахъ.

Объ удешевленіи постройки подъѣздныхъ дорогъ.

Ко многимъ ж. дорогамъ примыкаютъ вновь выстроенныя частными предпринимателями вѣтки на условіяхъ, такъ называемой, 70 верстной *Осиповичской вѣтки Либаво-Ром. ж. д.* Такія вѣтки по окончаніи постройки передаются въ собственность казны, и строительный капиталъ постепенно возвращается предпринимателю изъ разницы между платой провозной платы сверхъ $\frac{1}{125}$ коп. съ пудо-версты, *иначе говоря, окупается эксплуатационными средствами казенныхъ дорогъ*. На Либ.-Ром. ж. д., за мою бытность, двѣ такія вѣтви выстроены почти на два милліона руб. Въ общемъ, съ 1896 по 1911 г. такихъ вѣтокъ построено 19 протяженіемъ 332 вер. на сумму 6.210.038 руб. ²⁾.

¹⁾ Въ случаѣ нарушенія правилъ проѣзжающими рекомендуется открывать сперва второй (дальнѣйшій) шлагбаумъ, дабы избѣжать задержки и слѣдовательно опасности быть постигнутымъ поѣздомъ.

²⁾ Смотря вып. ВЛXI Высоч. учр. Особ. Высп. Комиссіи „Вѣтви общаго пользованія“, составленный П. Соловьевымъ подъ редакцію С. Кульжипскаго.

По моему мнѣнію, эти вѣтки обошлись казнѣ гораздо дороже, такъ какъ годные старые рельсы казенными дорогами отпускались строителямъ безъ цѣны, или же по смѣтамъ проводились по низкимъ цѣнамъ отъ 40 к. до 1 р. за пудъ.

Для такихъ вѣтокъ и даже новыхъ ж. д. значительнаго протяженія следовало бы отпускать годные старые рельсы, находящіеся на казенныхъ ж. д. въ избыткѣ, такъ какъ ежегодно сплошь мѣняется болѣе 2.000 верстъ и притомъ преждевременно, какъ я указывалъ въ отдѣлѣ о рельсахъ.

Владик. ж. д., а также и другія частныя дороги въ такихъ случаяхъ годные старые рельсы болѣе легкаго типа употребляютъ на новыя постройки, какъ напр. для Ставропольской вѣтки. Подражая такому хорошему практическому примѣру частныхъ дорогъ, нужно было также передавать на строящіяся дороги старые шестиколесные паровозы и болѣе старые пассажирскіе вагоны, такъ какъ отъ тяжелыхъ восьмиколесныхъ паровозовъ при временномъ движеніи *новые рельсы преждевременно портятся*. Подобнаго рода фактъ имѣетъ мѣсто при постройкѣ казною линіи Петербургъ-Вологда-Вятка въ 1155 верстъ, гдѣ уже 1910 г. пришлось исправлять цѣлыя версты новыхъ тяжелаго типа рельсъ (на 16 дистанцій такихъ рельсъ 30.000 пог. ф. искривленныхъ при временномъ движеніи, а на 1913 г. испрашивается кредитъ въ 50250 руб. на исправленіе 33500 искривленныхъ рельсъ, по 1 р. 50 к. на рельсъ), кромѣ того въ карьерныхъ путяхъ этой линіи находится по сіе время новыхъ рельсъ со скрѣпленіями и прочими матеріалами почти на 100.000 руб. Относительно этой линіи, вообще считаю нужнымъ замѣтить, что на ней при двухъ Начальникахъ работъ зданія отъ Обухова до Вологды и отъ Вологды до Вятки построены почему-то по разнымъ типамъ: между прочимъ пассажирскія зданія большихъ станцій съ высокими потолками при огромныхъ дверяхъ и окнахъ въ сѣверномъ климатѣ едва ли можно признать *практичными*, излишнею высотой ихъ вполне можно было бы воспользоваться для устройства второго этажа. Остекленные огромныхъ размѣровъ двери пассаж. зданій напоминаютъ собою ворота паровозныхъ зданій.

У насъ непроизводительно пропадаютъ огромныя количества земли, занятая, *такъ называемыми, Екатерининскими* трактами, достигающими въ иныхъ мѣстахъ ширины болѣе 25 саж. Въ настоящее время большая часть этихъ дорогъ *потеряла свое значеніе*. Ширина дорогъ достаточна отъ 3—5 саженой, кромѣ исключительныхъ случаевъ. Поэтому въ настоящее переселенческое время не бесполезно было бы подумать объ утилизациі лишнихъ земель

Объ утилизаціи лишнихъ земель, занятыхъ Екатерининскими трактами.

Екатерининскихъ трактовъ. Лучшей мѣрой къ использованию этихъ земель мнѣ казалась бы продажа излишка земли со- сѣднимъ владѣльцамъ за деньги или за *обязательство со- держать въ предѣлахъ своихъ участковъ тракты въ исправ- номъ видѣ.*

Такимъ образомъ, улучшатся во многихъ мѣстахъ подѣ- ѣзные пути къ желѣзнымъ дорогамъ, *что будетъ способ- ствовать удешевленію подвоза грузовъ, не говоря уже вообще объ удобствахъ проѣзжающихъ по этимъ трактамъ.*

Проектируемая мѣра тѣмъ болѣе цѣлесообразна, что земли эти представляютъ значительную цѣнность ¹⁾, содержа въ себѣ большое количество прекрасной земли, и эта мѣра вполне проводима въ жизнь; за границей у нашихъ сосѣдей грунтовая и шоссейная дороги *шириной не болѣе 3 саж.*

Эта узость шоссейныхъ дорогъ заставляеть за границей прибѣгать къ *остроумному способу укладки щебня по кра- ямъ дорогъ устеченными четырехгранными призмами длинной стороною параллельно пути.*

Уменьшеніе
расходовъ
по кровель-
ному желѣзу.

Почти на всѣхъ ж. дорогахъ въ Россіи, въ особенности на казенныхъ, крыши новыхъ зданій нерѣдко даютъ течіе, это происходитъ вслѣдствіе того, что обыкновенно кровли устраиваются поздно осенью въ морозъ, когда за кровель- щиками не бываетъ достаточнаго надзора; кромѣ того, кро- вельное желѣзо въ морозъ не успѣваютъ покрасить, вслѣд- ствіе чего оно преждевременно портится ржавчиной. На мно- гихъ дорогахъ только въ виду такой преждевременной порчи кровельнаго желѣза переходять на *12—13 фунтовое, вмѣсто 10—11 фунтового желѣза*, тогда какъ при надлежащей и своевременной окраскѣ крышъ не только 11 фунтовое, но и 10 фунтовое желѣзо вполне можетъ служить своему назна- ченію, поэтому можно было бы безъ ущерба для дѣла обой- тись безъ лишней траты на всѣ желѣза, *ежегодно погло- щающей сотни тысячъ руб.*

¹⁾ Напримѣръ около станціи Кострома арендная цѣна земли вдоль трактовъ на Ярославль (60 в.) и Нерехту (40 в.) равна 20 р. за $\frac{1}{10}$ деся- тины, при чемъ станція Кострома Сѣв. ж. д. стѣснена съ обѣихъ сторонъ Екатеринбургскими (по мѣстному Аракчеевскими) трактами, которые безъ пользы мѣшаютъ развитію станціи. Въ общей сложности изъ 500 десятинъ, занимаемыхъ этими трактами на протяженіи 60+40=100 вер., 400 десят. пропадаетъ даромъ. У насъ въ Россіи и грунтовая и шоссейная дороги занимаютъ излишнюю ширину, даже шоссе изъ Москвы до Богородска имѣетъ мѣстами болѣе, чѣмъ двойную ширину, и экипажная ѡада проиаво- дится по шоссе и обочинамъ его, тогда какъ на Кавказѣ и въ Крыму при огромной ѡадѣ всевозможными экипажами и автомобилями и кривыхъ малаго радіуса шоссе имѣють ширину не болѣе 2,5—5 саж. Интересно— сколько же такихъ земель пропадаетъ въ другихъ губерніяхъ и какую онѣ составляютъ цѣнность.

Приведу нѣкоторыя цифровыя данныя, характеризующія расходы желѣзныхъ дорогъ на кровельное желѣзо за 1910 г.; на Южныхъ дорогахъ израсходовано: 10 фунт. кров. жел.—30.000 пуд. 12 ф.—9.000; кромѣ того оцинкованнаго $10\frac{1}{4}$ — $11\frac{3}{4}$ фунт.—19.500 пуд.

На Николаевской ж. д. 10 фунт.—27.451 пуд. 13 фунт.—29.475 пуд., а 11 и 12 фун. совсѣмъ не расходовалось.

На Либаво-Ром. ж. д. 10 фун.—19.462 и 11—12 фун.—1.257 пуд.

Юго-Западн. ж. д. $10\frac{1}{2}$ —11 фун.—39168 пуд., другихъ сортавъ не употребляють.

На Сѣверныхъ дор. 10 фун. 17.751 и 12 фун.—7.199.

На Владикавказской жел. дор. для гражданскихъ зданій употребляется 10 фун.—оцинкованное.

Въ общемъ, какъ видно, расходъ кровельнаго желѣза довольно значительный. Употребленіе того или другого сорта желѣза зависитъ отъ усмотрѣнія мѣстнаго Управленія дороги. Слѣдовало бы въ интересахъ казны по сему предмету руководствоваться какими-либо опредѣленными правилами, выработанными центральнымъ управленіемъ ж. д.

Въ то же время для предупрежденія преждевременной порчи крышъ, крытыхъ кровельнымъ желѣзомъ, слѣдовало бы обязывать подрядчиковъ заканчивать кровельныя работы до морозовъ.

Здѣсь, кстати сказать, о переходѣ на нѣкоторыхъ дорогахъ съ желѣзной на черепичную кровлю. По моему опыту, черепичныя кровли практичны для такихъ зданій, гдѣ безъ сплошной досчатой подшивки вѣтеръ не можетъ дѣйствовать на черепицу снизу. При обыкновенномъ устройствѣ крытыхъ платформъ и навѣсовъ черепичныя крыши совершенно не пригодны, такъ какъ черепицы легко срываются вѣтрами, поэтому на Либаво-Роменской ж. д. черепичныя кровли крытыхъ платформъ и навѣсовъ, въ особенности, въ Либавѣ замѣняются желѣзными; дома же въ городѣ Либавѣ всѣ покрыты черепицей.

Малыя работы на желѣзныхъ дорогахъ представляютъ важную статью расхода, а между тѣмъ при выполненіи малярныхъ работъ допускается большая небрежность. Устраненіе этой небрежности могло бы привести ежегодно казнѣ сбереженій на сотни тысячъ руб.

Уменьшеніе расходовъ по малярнымъ работамъ.

Часто окраска крышъ и стѣнъ зданій производится по время росы или на солнцепекѣ, отчего болѣе чѣмъ на 20% понижается срокъ службы окраски. То же самое пониженіе срока службы окраски происходитъ, если она (окраска) произведена при низкой температурѣ рано весною или поздно осенью.

Окраска желѣзныхъ кровель при такомъ способѣ болѣе 3—4 лѣтъ не служить, хотя въ частныхъ постройкахъ хорошая окраска желѣзнымъ сурикомъ, не говоря ужъ о мѣдянкѣ, служить пять лѣтъ и болѣе.

Яркимъ примѣромъ небрежности производства малярныхъ работъ можетъ служить случай, который мнѣ приходилось какъ-то наблюдать.

Возвращаясь однажды поздно осенью съ Кавказа, я былъ свидѣтелемъ, какъ на одной большой станціи Южныхъ дорогъ маляры красили одинъ скатъ крыши, а другой былъ покрытъ снѣгомъ.

Непростительной небрежностью является также *шпаклевка безъ предварительной грунтовки*, что очень часто дѣлается подрядчиками. Въ такихъ случаяхъ шпаклевка до высыханія при первомъ же дождѣ выпирается изъ трещинъ круглаго лѣса и проч. Необходимо также принять за правило при возобновленіи окраски крышъ и др. сооружений предварительно отпцать ихъ особыми щетками, а не просто закрашивать.

Кстати тутъ также замѣтить: не слѣдуетъ ли для разнообразія установить опредѣленные краски для известнаго рода зданій и сооружений по дорогамъ, а то по усмотрѣнію начальниковъ дистанцій и начальниковъ пути часто мѣняются не только колера окрасокъ, но и самыя краски при значительномъ колебаніи стоимости красокъ, при чемъ разница доходить до 50% и болѣе напр. желѣзный сурикъ или мѣдянка.

Принимая во вниманіе громадные расходы по малярнымъ работамъ и ихъ важность въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, возникаетъ вопросъ не целесообразнѣ ли имѣть на желѣзныхъ дорогахъ *особыхъ отвѣтственныхъ агентовъ* для правильного и своевременнаго производства этихъ работъ, тѣмъ болѣе, что начальникамъ дистанцій весьма затруднительно слѣдить за этими работами вслѣдствіе разбросанности ихъ по линіи.

О цементныхъ и желѣзобетонныхъ работахъ.

Цементныя и желѣзо-бетонныя работы на нашихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ производятся бессистемно, какъ и устройство почти на всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ пассажирскихъ и промежуточныхъ платформъ ¹⁾, требующихъ ежегодно громадныхъ расходовъ, а также частаго и дорогого ремонта при *излишней роскоши*, какъ, напр., на ст. *Молодеч-ня* и *Гомель*.

¹⁾ Кстати нужно замѣтить, что по примѣру заграничныхъ дорогъ для удобства пассажировъ слѣдовало бы спуски по концамъ платформъ *дѣлать* *плаными*, также и *противъ переходовъ до уровня рельсъ*.

Въ виду серьезности этой части расходовъ въ послѣднее время многія дороги стали настиль для платформъ дѣлать изъ дорогихъ цементныхъ плитокъ собственного производства. При чемъ тутъ верѣдки случаи, когда одинъ Начальникъ дороги открываетъ собственный заводъ для производства цементныхъ плитокъ, другой, смѣнившій его, немедленно заводъ этотъ упраздняетъ. Такъ, напр., на Л.-Ром. ж. д. плиточный заводъ, существовавшій нѣсколько лѣтъ на ст. Залѣсье, новымъ Начальникомъ дороги былъ закрытъ. Оказалось, что заводъ этотъ поставлялъ плитки не всегда удовлетворительнаго качества, къ тому же обнаружались крупныя злоупотребленія съ цементомъ; поэтому не бесполезно было бы издать общія правила для устройства пассажирскихъ и промежуточныхъ платформъ, принявъ во вниманіе климатическія условія и мѣстные матеріалы для этихъ работъ.

Одновременно съ этимъ необходимо также обратить вниманіе на произвольное употребленіе и производство цементныхъ и желѣзобетонныхъ трубъ для колодцевъ и взамятъ переѣздныхъ мостиковъ.

На многихъ участкахъ службы Пути имѣются свои мастерскія для изготовленія указанныхъ трубъ діаметромъ въ 0,5 саж. толщиной отъ 0,04—0,08 саж. при высотѣ звеньевъ отъ 0,25—0,5 саж.

Для однообразія и во избѣжаніе злоупотребленій съ цементомъ и лишннихъ расходовъ при переотправкѣ трубъ не выгодно ли заказывать ихъ цементнымъ заводамъ по извѣстнымъ рецептамъ и сообразно дѣйствительнымъ потребностямъ въ нихъ, дабы готовый матеріалъ не лежалъ по нѣскольку лѣтъ на разныхъ дистанціяхъ безъ употребленія въ дѣло.

Такимъ образомъ для урегулированія той отрасли желѣзнодорожнаго дѣла, которая связана съ цементнымъ и желѣзо-бетоннымъ дѣломъ, слѣдуетъ немедленно уничтожить существующій нынѣ произволъ въ дѣлѣ организациі цементныхъ и желѣзо-бетонныхъ работъ, или имѣть общіе заводы для нѣсколькихъ дорогъ въ опредѣленныхъ районахъ или же предоставлять производство цементныхъ и желѣзо-бетонныхъ работъ частнымъ заводамъ, точно согласуя заказы этимъ заводамъ съ дѣйствительными потребностями дорогъ.

Нельзя не замѣтить, что цементныя и желѣзо-бетонныя работы сильно развиваются у насъ въ послѣднее время почти на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ съ огромной быстротой, посему стѣсное урегулированіе этихъ работъ становится особенно необходимымъ, тѣмъ болѣе, что на многихъ дорогахъ онѣ премируются.

Неотложность своего временного текущего ремонта.

Каждому, кто проезжает по нашим казенным железным дорогам невольно бросается в глаза неряшливый и запущенный внешний вид так наз. железнодорожных гражданских построек, что обуславливается многолетним отсутствием мелкого текущего ремонта; оконные и дверные приборы в неисправности, в неисправности и кюветы, крыши часто даже больших пассажирских зданий дают течь, настенные водопроводные краны действуют не надлежащим образом, штукатурка потолков и стѣгъ от времени отваливается, побѣлка не производилась много лѣтъ, *стекла во многихъ зданіяхъ, въ особенности въ депо и мастерскихъ, разбиты*, также разбиты стекла и въ *слуховыхъ окнахъ зданій* и много лѣтъ не вставлены ¹⁾, окраска стѣнъ и крышъ своевременно не производится, даже и железныя мостовыя фермы по десятку лѣтъ не красятся, и это ведетъ къ тому, что зданія преждевременно портятся отъ дождя и снѣга, требуя значительныхъ суммъ на капитальный ремонтъ.

На Либаво-Роменской ж. д. до сихъ поръ еще сохранились съ досчатой обшивкой линейныя и станціонныя зданія, окраска коихъ съ переходомъ дороги въ казну въ 1901 г., *за 20 лѣтъ, не возобновлялась*, что, конечно, мыслимо только почти при полномъ отсутствіи за это время и текущего ремонта этихъ зданій. Между тѣмъ для сохраненія зданій безусловно необходимо возобновлять окраску стѣнъ и крышъ не позже какъ чрезъ каждыя 3—6 лѣтъ. Обыкновенно это дѣлается совмѣстно съ текущимъ ремонтомъ. Тоже самое, къ сожалѣнію, вблизи столицы на Москов. - Кур. и другихъ ж. д., гдѣ наружная окраска зданій дешевой краской мумією п сурикомъ 14 лѣтъ съ 1898 г. не возобновляется.

Для сохранности зданій на многіе годы указанныя мною неисправности по текущему ремонту *не могутъ быть терпимы*. Полагаю, что даже при недостаткѣ средствъ цѣлесообразнѣе отложить капитальный ремонтъ нѣкоторыхъ зданій, но текущій ремонтъ *всѣхъ зданій производить обязательно своевременно*.

Несовершенство техническихъ условий и отсутствіе однихъ по дорогамъ.

За 75-лѣтнее существованіе жел. дорогъ не выработаны техническихъ условія даже по приѣмкѣ дровъ, шпаль и вообще железныхъ матеріаловъ, расходующихся ежегодно дорогами болѣе чѣмъ *на 50 миллионновъ руб.*; условія эти очень часто на дорогахъ измѣняются, что побуждаетъ поставщиковъ къ повышенію цѣнъ; какъ мнѣ извѣстно, поставщики часто не

¹⁾ Для сохранности зданій необходимо, чтобы начальники депо и старшія не ожидали бурь и града для составленія актовъ о битыхъ стеклахъ, какъ это практикуется часто, а своевременно заботились о вставкѣ стеколъ, получая для этого соответствующія суммы отъ Службы Пути.

безъ ущерба для казны, въ виду указаннаго разнообразія техническихъ условій въ Московскомъ и Виленскомъ желѣзно-дорожныхъ узлахъ, бракованный матеріалъ на одной дорогѣ сдають другой.

Въ то же время желѣз. дорогамъ часто *предъявлялись невыполнимыя техническія условія*, напр., на Либаво-Роменской и Сѣверныхъ дорогахъ не только для службы Тяги, но и для службы Пути доски и брусья различныхъ размѣровъ *совсѣмъ не допускались съ сучьями на ребрахъ* (на кромкахъ).

До послѣднихъ ревизій сенаторскихъ и чиновъ Министерства Путей Сообщенія пріемочныя комиссіи, несмотря на указанныя техническія условія, принимали доски и брусья съ сучьями по краямъ, если они не вредили дѣлу. Затѣмъ, когда эти ревизіи *запугали пріемочныя комиссіи*, и тѣ стали слѣпо придерживаться техническихъ условій, то многіе поставщики оказались неисправными; нынѣ снова на обѣихъ указанныхъ дор. техническихъ условія измѣнены, и уже допускаются по краямъ досокъ и брусевъ сукъ, *„не вредные для дѣла*, и при этомъ за счетъ неисправныхъ поставщиковъ безъ особой необходимости заказываются по невыполнимымъ старымъ техническимъ условіямъ матеріалы на 50% дороже. Такимъ образомъ вслѣдствіе неисправности одного увеличивается группа неисправныхъ подрядчиковъ по поставкѣ одного и того же матеріала.

Несмотря на то, что за послѣднія 3—5 лѣтъ весьма успешно исключаются изъ инвентаря дорогъ старые шестиколесные паровозы, *тѣмъ не менѣе и восьми-колесныхъ болѣе новыхъ паровозовъ почти на всѣхъ казенныхъ ж. д. оказывается избытокъ*. На Сѣверныхъ ж. д., къ сожалѣнію, дѣльные десятки только что капитально отлично отремонтированныхъ паровозовъ *стоятъ подъ открытымъ небомъ во дворахъ Вологодскихъ мастерскихъ*, то же самое на Либаво-Роменской ж. д., гдѣ паровозы стоятъ подъ открытымъ небомъ, а также и въ свободныхъ стойлахъ депо. Избытокъ ¹⁾ паровозовъ объясняется лишнимъ заказомъ ихъ заводамъ и болѣе лучшей утилизаціею подвижного состава въ смыслѣ увеличенія состава поѣздовъ и пагрузки на ось. При такомъ положеніи паровознаго хозяйства слѣдуетъ рѣшить вопросъ — не выгоднѣ ли для казны оставлять лишніе паровозы безъ капитальнаго ремонта, тѣмъ болѣе, что лишніе паровозы по

Объ избыткѣ паровозовъ и товарныхъ вагоновъ.

¹⁾ Въ докладахъ Особой Высшей Комиссіи указывается между прочимъ лишшекъ паровозовъ на Юго-Западныхъ—404, Южныхъ—347, Екатеринбургской—387, Сѣверныхъ—77, Северо-Зап.—261, Московско-Брестской—236, Николаевской—363 паровоза и т. д.

годамъ стоять безъ дѣла и *портятся подь открытѣмъ небѣмъ* послѣ затраты на капитальный ремонтъ каждаго отъ семи до девяти тысячъ руб. Ремонтъ такихъ паровозовъ нужно производить только въ случаѣ предстоящей *въ нихъ* необходимости, или же въ то время, когда въ мастерскихъ не имѣется для штатныхъ рабочихъ достаточнаго количества работъ. Здѣсь кстати сказать о хранящихся въ складахъ дорогъ на огромныя суммы новыхъ и *годныхъ старыхъ запасныхъ частяхъ отъ старыхъ* исключаемыхъ изъ инвентаря *шести-колесныхъ паровозовъ*; на Либаво-Роменской ж. д. бывали такіе случаи, когда мѣстное Управленіе по хозяйственнымъ соображеніямъ признавало *выгоднымъ для дороги произвести капитальный ремонтъ такихъ паровозовъ съ затратой не больше 5000 рублей*, но центральное Управленіе ж. д. отклоняло такіа ходатайства.

Въ 1910 г. изъ инвентаря казен. ж. д. въ 15.200 паровозовъ исключено 480 старыхъ, послѣ того даже какъ по *смыслу испрошены были кредиты на ихъ капитальный ремонтъ*, а въ теченіе года на нѣкоторыхъ жел. дорогахъ были исключены до 28 такихъ паровозовъ. Новыхъ же болѣе мощныхъ паровозовъ за этотъ годъ казенныя дороги приобрѣли 309 штукъ (смотри отчетъ Управленія ж. д. за 1910 г.).

Принимая во вниманіе вышеизложенное и предстоящее вскорѣ открытіе движенія на новыхъ, спѣшно строящихся желѣзн. дорогахъ, слѣдовало бы этимъ дорогамъ съ выгодой для казны передать въ исправномъ видѣ всѣ лишніе паровозы 6 и 8-колесные *съ запасными къ нимъ частями*. Такимъ образомъ казна могла бы избавиться отъ миллионныхъ убытковъ. Кромѣ того шести-колесные паровозы, предполагаемые въ количествѣ около 2000 штукъ къ исключенію изъ инвентаря, съ пользой могли бы служить на вновь строящихся ж. д. для земляныхъ, балластныхъ и прочихъ работъ.

Результатомъ перехода отъ 610—750 пудовой нагрузки вагоновъ на 900—1000 пудовую, устройства Московской Окружной дороги и объединенія узловыхъ станцій казенныхъ ж. д. за послѣдніе три года замѣчается значительный избытокъ товарныхъ вагоновъ и теплушекъ, несмотря на то, что на многихъ дорогахъ употребляютъ вагоны подь жилье и пр. — безъ отнесенія посуточной стоимости ихъ на соотвѣтствующія службы и работы.

Послѣ объединенія узловыхъ станцій хозяиномъ товарныхъ операций является одна изъ дорогъ, такъ, напр., на ст. Муравьево, Калкуны, Кошедары, Ново-Вилейскъ, Жлобинъ и Ромны послѣ объединенія ихъ всѣми товарными операціями вѣдаютъ только Начальники ст. Либаво-Ром. ж. д.,

при чемъ, конечно, трата времени на передачу поѣздовъ *значительно сократилась*, вслѣдствіе чего оборотъ вагоновъ *замѣтно увеличился вмѣстѣ съ коммерческаго скоростью*.

Констатируемый нами избытокъ паровозовъ и вагоновъ дѣлаетъ легко осуществимымъ проектъ подъѣздныхъ дорогъ извѣстнаго желѣзнодорожнаго дѣятеля В. В. Максимова, такъ какъ этимъ избыткомъ вагоновъ и паровозовъ можно будетъ обслуживать проектируемые пути.

На многихъ ж. д. норма для 100 паровозовъ увеличивается пропорціонально числу вагоновъ въ поѣздѣ. На Либаво-Роменской ж. д. для товарныхъ поѣздовъ на одинъ паровозъ и 10 вагоновъ имѣется особая норма, сверхъ 10 вагоновъ норма увеличивается пропорціонально числу вагоновъ. Для пассажирскихъ же поѣздовъ на паровозъ и 6 вагоновъ другая норма, сверхъ 6 вагоновъ норма эта также увеличивается пропорціонально вагонамъ. Вслѣдствіе такой не совсѣмъ правильной нормы на Либаво-Роменской ж. д. при полномъ составѣ товарныхъ поѣздовъ машинисты зарабатывали одной преміи по топливу *163 руб.*, а всего въ мѣсяцъ 273 руб. Въ виду громадныхъ расходовъ на топливо паровозовъ слѣдовало бы спеціалистамъ выработать болѣе правильныя нормы для разныхъ паровозовъ въ зависимости отъ *времени года, виртуальной длины тяговыхъ участковъ и пудо-верстъ*. При поѣздахъ балластныхъ и рельсовыхъ, исключительно изъ платформъ, норму топлива слѣдуетъ уменьшить, ибо такіе поѣзда испытываютъ меньшее сопротивленіе *отъ вѣтровъ и воздуха*.

О нормѣ топлива для паровозовъ.

На Либаво-Ром. ж. д. нѣсколько штатныхъ вѣсовыхъ мастеровъ съ рабочими въ особыхъ вагонахъ съ мастерскими ѣздятъ по линіи для ремонта вѣсовъ по станціямъ. Ремонтъ же инвентаря всей линіи производится въ Минскѣ мѣстными подрядчиками, при чемъ далеко неудовлетворительно, поэтому пріемочныя Комиссіи одну и ту же партію неоднократно бракуютъ.

Мѣтры къ уменьшению стоимости ремонта вѣсовъ и инвентаря Службы Движенія.

На Сѣверныхъ дорогахъ девять вагоновъ-мастерскихъ съ вѣсовыми мастерами. Ремонтъ же инвентаря производится въ четырехъ пунктахъ дороги: Москвѣ, Вологдѣ, Вяткѣ и Петербургѣ. Во избѣжаніе безполезнаго пробѣга вагоновъ-мастерскихъ, *гораздо выгоднѣе было бы для казны передать ремонтъ вѣсовъ службѣ Тяги*. Въ такомъ случаѣ на большихъ станціяхъ, гдѣ имѣются мастерскія или депо, ремонтъ вѣсовъ не вызывалъ бы непродуцительнаго пробѣга вагоновъ-мастерскихъ съ вѣсовыми мастерами и рабочими, исключая малыхъ станцій, гдѣ машинисты водокачекъ не могутъ

справиться съ ремонтомъ. Такимъ образомъ при кредитѣ на 1911 г. около 20.000 р. на ремонтъ вѣсовъ могли бы получить сбереженія при условіи, чтобы служба Тяги не *начисляла на работы 60%* отъ рабочей силы. Имѣя въ виду, что служба Тяги свой инвентарь отлично ремонтируетъ, можно быть увѣреннымъ, что ремонтъ инвентаря службы движенія въ гораздо большихъ размѣрахъ и на болѣе значительныя суммы службой Тяги будетъ *производиться лучше и дешевле, чѣмъ черезъ посредство подрядчиковъ.* Имѣя въ виду, что часто въ мастерскихъ службы Тяги недостаточно бываетъ работъ даже для штатныхъ служащихъ, надо удивляться какъ до сихъ поръ на многихъ дорогахъ допускается такой порядокъ, когда въ службѣ Тяги имѣются свои мастерскія и всѣ средства для лучшаго и болѣе дешеваго производства этихъ работъ.

Рациональ-
ное устрой-
ство намен-
ныхъ мосто-
выхъ.

При устройствѣ мостовыхъ изъ каменныхъ кубиковъ или параллелепипедовъ слѣдуетъ швы располагать не перпендикулярно длинѣ улицы или направленію ѣзды экипажей, а примѣрно подъ угломъ 45°, такимъ образомъ кампи мостовой значительно меньше портятся и *изнашиваются отъ шпоровъ подковъ.* При этомъ, конечно, и экипажи меньше портятся. Въ послѣднее время устройство мостовыхъ все увеличивается; теперь уже ежегодно на это въ Россіи тратится вѣскольکو миллионъ рублей. Въ особенности много денегъ на мостовыя затрачивается въ Кіевѣ при цѣнѣ болѣе 50 руб. за кв. саж.

Всѣ новѣйшія мостовыя работы въ Либавѣ и Ригѣ производятся именно указаннымъ мною выше способомъ. Въ не-удовлетворительности перпендикулярнаго направленія швовъ легко убѣдиться на мостовой въ *Петербургѣ на углу Невскаго пр. и Екатерининской улицы.*

Мостовыя работы, производимыя въ значительномъ количествѣ вѣдомствомъ путей сообщенія, не производятся указаннымъ способомъ, а, между тѣмъ, этотъ способъ укладки гранитныхъ (каменныхъ) кубиковъ или параллелепипедовъ могъ бы дать казнѣ огромныя сбереженія.

Уничтоженіе
кладовыхъ
при участіи
нахъ или ди-
станціяхъ.

На тѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣются склады матеріальной службы, въ большинствѣ случаевъ для сокращенія расходовъ можно уничтожить безъ всякаго ущерба для дѣла дистанціонныя кладовыя; въ такихъ пунктахъ всѣ матеріалы, по примѣру начальниковъ участковъ Тяги, начальники дистанцій могутъ брать непосредственно изъ складовъ матеріальной службы. Насколько мнѣ извѣстно, на Либаво-Роменской дорогѣ *изъ двѣнадцати дистанціонныхъ кладовыхъ,* судя по расположенію складовъ матеріальной службы и

мастерских дистанцій, безъ ущерба для дѣла можно уничтожить дистанціонныя кладовыя на семи станціяхъ: Ромны, Сновскъ, Осиповичи, Залѣсье, Ново-Вилейскъ, Радзивиличи и Калкуны.

По примѣру заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ пора бы прекратить трату денегъ на устройство особыхъ огражденій — стѣнъ при входѣ въ отхожія мѣста на пассажирскихъ платформахъ, ограничиваясь видными надписями „для мужчинъ“ — „для женщинъ“, какъ это дѣлается на дверяхъ уборныхъ I-го и II-го классовъ. Безцѣльная затрата денегъ на устройство этихъ никому ненужныхъ заборовъ и стѣнъ при каждомъ отхожемъ мѣстѣ составитъ около 50 р. На окраску ихъ съ мелкимъ ремономъ черезъ каждыя пять лѣтъ потребуется не менѣе 5 руб. или ежегодно не менѣе шести тысячъ руб.

Ненужныя огражденія отхожихъ мѣстъ на 6000 станціяхъ и сборъ за пользованіе уборной.

Въ виду значительно возрастающихъ ежегодно расходовъ по очисткѣ отхожихъ мѣстъ вполне целесообразно было бы на нѣкоторыхъ станціяхъ, по примѣру заграничныхъ дорогъ, брать плату съ публики за пользованіе уборными.

На многихъ нашихъ дорогахъ весенніе поврежденія нередко вызываютъ миллионныя расходы; два года тому назадъ въ Европейской Россіи такія поврежденія стоили громадныхъ суммъ, напримѣръ, на одной Либ.-Ром. ж. д. болѣе 100.000 р. Для образца и болѣе прочнаго возобновленія поврежденныхъ сооружений *весьма полезно было бы командировать на мѣста, при первой возможности, наиболѣе опытнаго и экономнаго техника-инженера. Если бы подобный инженеръ-практикъ на мѣстѣ видѣлъ послѣднія поврежденія на Либ.-Ром. ж. д., то при его опытности, вѣроятно, многія работы не только были бы измѣнены, но и удешевлены, такъ какъ мѣстныя управленія обыкновенно не стѣсняются опредѣленіемъ размѣра суммъ на исправленіе весеннихъ поврежденій.*

Исправленіе поврежденій жел. дор.

По диагнозу одного изъ такихъ опытныхъ инженеровъ перестройка устоевъ моста на одной изъ дорогъ Московскаго узла была отмѣнена послѣ того, какъ уже по смѣтѣ управления дороги были ассигнованы 65000 р. для этихъ работъ. Но по вновь составленной смѣтѣ для исправленія поврежденій устоевъ этого моста по указанію инженера Домбровскаго потребовалось всего лишь 20000 руб.

Послѣ известной Кукуевской катастрофы было сдѣлано циркулярное распоряженіе (2 окбр. 1892 г. за № 953) объ устройствѣ передъ чугунными трубами загражденій (кринолиновъ) изъ рельсъ и деревянныхъ лотковъ съ изовой стороны. Всѣ эти сооруженія стоятъ не мало денегъ. Между тѣмъ, устройство загражденій и лотковъ производится

О криволиновѣхъ передъ трубами.

не всегда умѣстно, такъ какъ во многихъ мѣстахъ (на болотахъ и въ лѣсахъ) въ нихъ часто нѣтъ никакой удобности. На частныхъ жел. дорогахъ такія сооруженія устраиваются по дѣйствительной потребности. Не мѣшало бы и казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ придерживаться такой системы, тѣмъ болѣе, что и циркуляръ требуетъ особой заботливости при скоростяхъ воды болѣе 10 футъ въ секунду.

Необходимо урегулировать расцѣнки военныхъ запасовъ. По отчетамъ Либаво-Роменской ж. д. военныхъ запасовъ числится всего на 135000 руб.,—тогда какъ по теперешней цѣнѣ только сосновыхъ досокъ размѣра 2"×9"×9 аршинъ имѣется болѣе чѣмъ на эту сумму.

Для уменьшенія самаго большого по цѣнѣ материала изъ этихъ военныхъ запасовъ,—каковымъ являются доски, цѣлесообразно было бы количество послѣднихъ сократить настолько, сколько держать дороги запасу сосновыхъ и еловыхъ строительныхъ досокъ размѣромъ 2 1/2"×9"×9 арш., такъ какъ во время войны этими досками можно съ пользою замѣнить военскія доски, которыхъ обыкновенно на Либаво-Ром. ж. д. расходуется ежегодно не болѣе четвертой части всего воинскаго запаса, остальные же доски на открытомъ воздухѣ безъ употребленія въ дѣло за 3—5 лѣтъ портятся. Къ этому не мѣшаетъ добавить, что часть досокъ, вмѣсто девятиаршинной длины, для удешевленія ихъ вполне возможно было бы заказывать меньшей длины. Съ цѣлесообразностью предлагаемыхъ мѣръ согласны и г.г. завѣдывающіе передвиженіемъ войскъ.

II.

Краткія путевыя замѣтки о Финляндскихъ и заграничныхъ дорогахъ.

I.

Когда послѣдній листъ выходилъ изъ печати (въ августѣ 1912 г.) мнѣ по дорогѣ въ г. Виши (Франція), черезъ Стокгольмъ, Коппенгагенъ, Гамбургъ и Парижъ впервые пришлось проѣхать по Финляндскимъ желѣзнымъ дорогамъ отъ Петербурга до Гельсингфорса, гдѣ я обратилъ вниманіе на слѣдующія преимущества порядковъ на названныхъ дорогахъ:

1) Большинство зданій, а паровозныя почти все, аккуратно и хорошо покрыты толемъ. У насъ же при всевозможныхъ и ежегодно мѣняющихся покрытіяхъ паровозныхъ зданій, крыши даютъ течь и требуютъ огромныхъ расходовъ на ремонтъ. Съ своей стороны, на основаніи личнаго опыта и опыта заграничныхъ дорогъ, рекомендую для кровель паровозныхъ зданій *толь и черепицу*. Быстрое распространеніе у насъ дорогихъ *железобетонныхъ покрытій паровозныхъ зданій* (65 р. за кв. саж.) пока нельзя считать оправданнымъ: лично мнѣ пришлось видѣть на паровозномъ зданіи одной изъ дорогъ Московскаго узла желѣзобетонное покрытие съ недостаточнымъ скатомъ, на которомъ положенъ пробковый слой, прикрытый двойнымъ рядомъ толя. При ходьбѣ по этой крышѣ я убедился въ весьма неудовлетворительномъ способѣ прикрѣпленія толя гвоздями къ пробковой массѣ, толщиной около одного дюйма.

2) Мостовыя брусья на Фип. и заграничныхъ ж. д. меньшаго размѣра и уложены гораздо рѣже, чѣмъ на мостахъ нашихъ дорогъ, поэтому для сокращенія до 50% ежегодныхъ огромныхъ расходовъ по замѣнѣ мостовыхъ брусьевъ, какъ на заграничныхъ дорогахъ, слѣдуетъ *техникамъ немедленно детально обсудить этотъ вопросъ*. При осмотрѣхъ брусьевъ *вдобавокъ изъ новыхъ рельсъ на новомъ Ярославскомъ мосту прекрасныя брусья укладываются вдвое чаще, чѣмъ на заграничныхъ мостахъ, т.-е. на разстояніи всего отъ 6 до 8 дюймовъ*. Вопросъ этотъ, по мнѣнію профессора Блелюбскаго, слѣдуетъ спѣшно обсудить.

3) Переводные брусья изъ обыкновеннаго шпальнаго лѣса, отесаннаго или опиленаго на два канта, какъ мпнястерскіи типъ шпаль № 1, такіе переводные брусья на хорошемъ балластѣ или щебнѣ прослужать не менѣ нашихъ брусуцатыхъ на четыре канта и безъ обзола, приобрѣтаемыхъ по весьма строгимъ техническимъ условіямъ: *брусья должны быть безъ сучковъ по краямъ (на ребрахъ), а въ остальныхъ мѣстахъ допускаются сучки діаметромъ не болѣе двухъ дюймовъ и не чаще одного на каждомъ погонномъ аршинѣ; столь строгія требованія являются совершенно излишними.*

При теперешней дороговизнѣ лѣса слѣдуетъ безъ ущерба для дѣла допустить болѣе облегченныя техническія условія, и тогда приобрѣтеніе переводныхъ и мостовыхъ брусевъ обойдется значительно дешевле, т. е. ежегодно экономія по этой статьѣ расхода выразится въ суммѣ не менѣ одного милліона рублей. При этомъ надо имѣть въ виду, что дорожные сучки не вліяютъ на долговѣчность поперечныхъ мостовыхъ и переводныхъ брусевъ, почему ихъ слѣдуетъ допустить повсемѣстно, исключая иногда только тѣхъ мѣстъ, гдѣ пришивается рельсъ и гдѣ главнымъ образомъ начинается гніеніе брусевъ.

Помимо этого, разстояніе между переводными брусьями и шпалами на нѣкоторыхъ тупиковыхъ и запасныхъ путяхъ возможно увеличить, съ допущеніемъ брусевъ и шпаль для нихъ *второго сорта*; такой мѣрой можно было бы тоже безъ всякаго ущерба для дѣла достигнуть значительныхъ сбереженій.

Если держать на запасныхъ путяхъ на 1/15 меньше шпаль, чѣмъ на главномъ пути, то ежегодно можно сберечь болѣе 200.000 шпаль.

4) Пассажирскія платформы на вокзалахъ Фипландскихъ жж. дд. аккуратно вымощены мелкимъ булыжнымъ камнемъ, пе требующимъ почти никакого ремонта. Скаты платформъ весьма рационально устроены въ обѣ стороны отъ середины крыльца пассажирскихъ зданій вдоль и къ пути, такъ что дождевая вода не можетъ заливать нижняго вѣнца и сливной доски, тогда какъ у насъ на большинствѣ станцій нижней стѣнецъ и сливныя доски заливаются (вѣрнѣе затопляются) дождевою водою и вмѣстѣ съ прилегающими частями половъ зданій гніютъ преждевременно, вдобавокъ, отъ обычной неисправности или отсутствія подпольной вентиляціи.

Въ справедливости сказаннаго каждый легко можетъ убѣдиться на многихъ станціяхъ Сѣверныхъ жж. дд. и даже на новѣйшей линіи Петербургъ-Вятка и Савеловскомъ участкѣ, а также и на другихъ нашихъ дорогахъ.

5) На ст. Петербургъ я обратилъ вниманіе на досчатый настиль крытой платформы. Отличительной особенностью этого настила является то, что онъ уложенъ изъ досокъ шириною около 6 дюймовъ при обычныхъ щеляхъ около одного дюйма между ними. При такихъ узкихъ доскахъ квадратная сажень настила стоитъ значительно дешевле, чѣмъ при широкихъ 8—10 дюймовыхъ, употребляемыхъ для нашихъ платформъ.

6) Дрова на станціяхъ хранятся подъ навѣсами съ *досчатыми полами*, а на многихъ нашихъ дорогахъ часто въ развалившихся штабеляхъ на болотахъ (*въ особенности на Архангельской линіи Сѣверныхъ ж. д.*).

На первый взглядъ расходъ на навѣсы, пожалуй, можетъ показаться нераціональнымъ, однако практика показала, что паровозы отъ сырыхъ дровъ больше портятся, а главное, сухихъ дровъ на 100 паровозо-версть расходуется на 35% меньше, чѣмъ сырыхъ (по докладамъ Начальниковъ службы Тяги Либ.-Ром. и Сѣверныхъ жел. дорогъ, при объясненіи перерасходовъ по № 246). Такимъ образомъ по смѣтѣ на Сѣвер. жел. дорогахъ при годовомъ расходѣ дровъ по № 246 въ 1913 году 80000 куб. саж. вѣроятно не менѣе 5% можно сдѣлать сбереженіе, что составитъ сумму 88000 руб., считая со всеми накладными расходами по 22 руб. за куб. саж.; поэтому часть такихъ сбереженій весьма выгодно было бы ежегодно употреблять на устройство финляндскаго типа навѣсовъ для дровъ. Сухія дрова въ настоящее время дорогой приобретаются на 2 рубля дороже, чѣмъ за кубическую сажень сырыхъ.

7) Шпалы, весьма тщательно очищаемыя отъ коры, сложены въ правильныхъ штабеляхъ съ подкладками внизу и съ прокладками изъ жердей между всеми горизонтальными рядами; такими мѣрами несомненно прочность шпалъ значительно увеличивается, такъ какъ онѣ не соприкасаются, что важно, въ особенности, въ мѣстахъ пришивки къ нимъ рельсъ.

8) Багажные стойки (полки) въ багажныхъ отдѣленіяхъ устроены удобнѣе и на много ниже нашихъ.

9) На многихъ станціяхъ уложены на пассажирскихъ платформахъ вагонеточные рельсовые пути для успешной подвозки и выгрузки грузовъ большей скорости (въ особенности молочныхъ).

10) Мелочью на первый взглядъ покажутся свинцовыя пломбы съ пломбирочной веревкой, а между тѣмъ какой огромный расходъ ихъ на нашихъ дорогахъ! Мелочью и многія заграничныя пломбы употребляють меньшаго размера пломбы, при замѣнѣ дорогой веревки тонкой проволокой изъ трехпрядей, стоящей несравненно дешевле. Почему бы

такую систему не ввести у насъ при экономіи на одномъ свинцѣ для пломбъ не менѣе 75%_с. (На Сѣверныхъ дорогахъ въ 1911 г. израсходовано свинцу для пломбъ 4228 пуд.; по перешней цѣнѣ болѣе 4 руб. за пудъ, вся экономія на этой дорогѣ составить въ годъ до 10000 руб.).

11) Въ отношеніи личнаго состава служащихъ Финляндскія дороги также обставились много экономнѣе. При дровяномъ отопленіи у нихъ паровозъ обслуживается бригадой изъ двухъ лицъ—машиниста и его помощника,—а на нашихъ паровозахъ, кромѣ этихъ двухъ лицъ, работаетъ еще кочегаръ, составъ же кондукторскихъ бригадъ у нихъ менѣе нашихъ на 50%_с.

Изложенныя мимолетныя впечатлѣнія, конечно, не претендуютъ на исчерпывающую полноту, однако и они даютъ уже матеріалъ для сравнительнаго сужденія о *нѣкоторыхъ преимуществахъ желѣзнодорожныхъ порядковъ въ Финляндіи.*

II.

Еще болѣе поучительными для насъ являются германскія и французскія дороги.

Отъ города Виши, я проѣхалъ 50 верстъ по вновь образцово построенной узкоколейной ж. д. Несмотря на то, что дорога эта проходитъ по весьма населенной и пересѣченной мѣстности, движеніе по ней при четырехъ парахъ поѣздовъ происходитъ только днемъ—съ 5 ч. утра до 7 ч. вечера. *Перездной стражи на ней совсѣмъ нѣтъ, между Начальниками станцій есть женщины; поѣзда смѣшанные, съ классными вагонами прицѣпляются платформы и товарные вагоны; на перегонахъ въ карьерныхъ путяхъ отцѣпляются по двѣ—три платформы для погрузки облицовочнаго камня и проч. матеріаловъ, встрѣчный поѣздъ забираетъ съ грузомъ эти платформы, при чемъ маневры, безъ всякаго замѣшательства пассажировъ, производятся умѣло и быстро ограниченной поѣздной прислугой.* Такіе карьеры не обслуживаются особыми агентами.

Почему бы и у насъ не ограничиться однимъ дневнымъ движеніемъ на многихъ подъѣздныхъ дорогахъ, какъ, напримеръ, на 70-ти верстной Осиповической и 50-ти верстной Верейцовой вѣтвяхъ Ливаго-Роменской ж. д., что значительно удешевило бы эксплуатацію ихъ. То же самое можно дорогамъ, равно какъ *малоходнымъ* или малодоходнымъ на нихъ и женщинамъ въ должностяхъ Начальниковъ станцій и ихъ помощниковъ.

Вообще при теперешнемъ усиленномъ строительствѣ жж. дд., намъ весьма полезно было бы ознакомленіе съ заграничными порядками для *успѣшнаго изъ примѣненія у себя.*

Въ этомъ направленіи весьма многое можно сдѣлать для уменьшенія убыточности 600 вер. Архангельской узкоколейной линіи, выстроенной въ 1898 г. за 24.000.000 руб. нынѣ при двухъ парахъ поѣздовъ ежегодный убытокъ ея болѣе двухъ миллионъ руб.

Кромѣ того, по примѣру заграничныхъ дорогъ, на этой линіи, при весьма часто расположенныхъ мостовыхъ брусьяхъ (шпаль на верстѣ болѣе 1900 шт.) не слѣдуетъ укладывать досчатаго настила снаружи рельсъ, оставляя только двѣ доски по срединѣ пути.

Такихъ настиловъ на многихъ мостахъ въ Швеціи и Норвегіи совсѣмъ нѣтъ, а на двухпутныхъ дорогахъ досчатый настилъ у нѣкоторыхъ мостовъ имѣется *лишь на междупутьи.*

Обратилъ я вниманіе и на то, что: 1) стрѣлочныя будки на заграничныхъ дорогахъ безъ печей гораздо меньшаго размѣра, не больше существующихъ у насъ будокъ для постовъ военныхъ часовыхъ. Примѣръ экономіи, достойный подражанія, тѣмъ болѣе, что и стрѣлочники у насъ большею частью изъ военныхъ. Кромѣ того въ такихъ будкахъ на югѣ при трехмѣнномъ дежурствѣ и печей не слѣдуетъ строить; на нашихъ дорогахъ стрѣлочныя будки отличаются большимъ разнообразіемъ, наилучшія изъ нихъ фихверковыя на юго-зап. ж. д. (см. ст. Ровно). 2) По примѣру новыхъ французскихъ ж. д. отхожія мѣста при пассажирскихъ платформахъ на многихъ станціяхъ весьма рационально *строить вмѣстѣ съ ламповыми отдѣленіями.*

3) Телеграфныя столбы на заграничныхъ дорогахъ безъ рельсовыхъ приставокъ и много короче нашихъ, устанавливаются они ближе къ пути и даже на откосахъ насыпей. Нижній проводъ бываетъ отъ земли часто на разстояніи *не больше одной сажени,*—и для подвѣски на такомъ столбѣ возможно большаго числа проводовъ *французы прибѣгаютъ къ весьма остроумному способу,*—они располагаютъ крюки изоляторовъ разной длины другъ противъ друга, такъ что соедѣніе провода на одной сторонѣ столба находится въ *различныхъ вертикальныхъ плоскостяхъ.*

4) Близъ города Виши мнѣ пришлось видѣть на новыхъ металлическихъ мостовыхъ фермахъ *вмѣсто цѣльныхъ дорогихъ поперечныхъ мостовыхъ брусьевъ подъ каждымъ рельсомъ обрубки брусьевъ, длиною каждый не болѣе одного аршина,* прикрѣпленныхъ къ особымъ балкамъ фермъ на аршинномъ разстояніи между собой; на этомъ же мосту вмѣсто

досчатого настила имѣется желѣзный. При значительномъ и ежегодномъ вздорожаніи лѣса слѣдовало бы и у насъ постепенно *вводить такое прекрасное нововведеніе, тѣмъ болѣе, что два обрубка вмѣсто цѣльнаго мостового бруса обойдутся несравненно дешевле.*

5) Въ г. Стокгольмѣ при вѣрномъ паровозномъ зданіи я впервые увидѣлъ поворотный кругъ со сплошнымъ досчатымъ настиломъ, такое рациональное устройство стоитъ не дорого и даетъ возможность паровозной бригадѣ во время поворачиванія паровоза производить осмотръ частей машинны и кромѣ того предохраняетъ рабочихъ *отъ несчастныхъ случаевъ, а яму отъ снѣга и проч. По примѣру многихъ заграничныхъ дорогъ весьма полезно было бы постепенно и у насъ завести такіе настилы не только на поворотныхъ кругахъ для паровозовъ, но и на кругахъ для вагоновъ.*

6) Проѣзжая изъ Биарица въ Испанію до Санъ-Себастьяна, я обратилъ вниманіе на удобства вагона третьяго класса, въ которомъ я ѣхалъ. Вагонъ длиною въ 16 арш. имѣлъ 7 десятиимѣстныхъ купэ съ поперечными ходами, мягкія скамейки въ немъ были обиты клеенкой, *а снаружи вагонъ имѣлъ деревянную обшивку.* Такіе вагоны были бы весьма удобны на нашихъ дорогахъ, *гдѣ развито дачное движеніе.* На Сѣверныхъ дорогахъ такіе вагоны 1-го класса имѣютъ по 33 мѣста, а второго класса всего 44, несмотря на то, что въ періоды усиленнаго дачнаго движенія, особенно въ двухъ столицахъ нашихъ, пассажиры биткомъ заполняютъ вагоны не только внутри, но и на площадкахъ, что чрезвычайно затрудняетъ контроль билетовъ и *представляетъ большую опасность для самихъ пассажировъ при малѣйшемъ несчастномъ случаѣ.*

Много экономіе устроились заграничныя дороги и въ отношеніи вышнихъ классовъ. Одинъ и тотъ же вагонъ одновременно служитъ для пассажировъ I и II классовъ, при чемъ относительное удобство для пассажировъ того или другого класса достигается тѣмъ, что въ купэ помѣщаютъ днемъ 4, а ночью только двухъ пассажировъ 1-го класса, въ то время какъ пассажиры II класса допускаютъ въ такое же купэ соответственно 6 и 4.

Упомянутые выше семидесятимѣстные вагоны несомнѣнно будутъ способствовать сокращенію числа поѣздовъ, а также уменьшенію числа безбилетныхъ пассажировъ. Вопросъ этотъ необходимо подробно обсудить, такъ какъ ежегодно число *спеціально дачныхъ вагоновъ безъ приборовъ отопленія на многихъ нашихъ дорогахъ увеличивается.* На первыхъ порахъ для опыта слѣдовало бы на нѣкоторыхъ дорогахъ организовать изъ такихъ вагоновъ по одному поѣзду. *Особенно*

удобны были бы такіе вагоны без продольныхъ проходовъ, на Минераловодской линіи Владикавказ. ж. д., гдѣ болѣе часто приходится въхать послѣ ванны и подвергаться опаснымъ простудамъ отъ сквозняковъ въ нашихъ обычнаго типа пассажирскихъ вагонахъ съ салонами.

Относительно наружной деревянной обшивки многихъ заграничныхъ классныхъ вагоновъ мнѣ еще хочется высказать певольно напрашивающуюся мысль. Отчего за границей при дороговизнѣ тамъ лѣса, часто доставляемаго изъ Россіи, находятъ выгоднымъ обшивать вагоны деревомъ, въ то время, какъ у насъ при несравнепной дешовизнѣ обшивочныхъ досокъ на ту же наружную обшивку вагоновъ употребляется желѣзо? ¹⁾

У насъ при огромномъ разнообразіи нашихъ климатическихъ условій деревянная обшивка особенно желательна, такъ какъ въ жару такіе вагоны будутъ гораздо меньше накаливаться, а въ морозъ менѣе охлаждаться, тѣмъ болѣе, что уже по нашимъ дорогамъ ходятъ лучшіе столовые и спальныя Международнаго Общества вагоны съ *наружной деревянной обшивкой*.

7) Въ устройствѣ печей наши западные сосѣди также выработали особенно рациональные способы. Такъ, — устройство дымоходовъ преимущественно въ капитальныхъ стѣнахъ. А трубы надъ крышами они строятъ изъ лучшаго кирпича, какъ часть, подверженную наибольшей порчѣ отъ атмосферныхъ вліяній. При этомъ стараются, что очень важно, дымовыя трубы располагать поближе и *короткой стороной параллельно коньку крыши*. Для красоты зданій трубы часто въ городахъ строятъ даже изъ облицовочнаго камня; у насъ же обыкновенно печи строятъ изъ худшаго кирпича, что вызываетъ излишніе расходы на частую побѣлку трубъ и проч.

8) Въ отдѣлѣ о рельсовомъ хозяйствѣ я уже говорилъ, что у насъ для одиночной смѣны рельсъ на случай порчи на каждой верстѣ одиночнаго пути хранится *въ запасъ по 2 и двойного пути по 4 новыхъ рельса*. На заграничныхъ дорогахъ запасныхъ рельсъ на перегонахъ совсѣмъ не имѣютъ, а сохраняютъ лишь выяснившееся изъ опыта необходимое количество новыхъ и годныхъ старыхъ для каждаго перегона *на соответственныхъ станціяхъ*. Порядокъ этотъ имѣетъ то огромное преимущество, что при немъ можно об-

¹⁾ На Архангельской линіи Сѣверныхъ ж. д. имѣется прекрасный суходостойный сосиновый лѣсъ, мелкослонный и съ плотною древесиною, въ настоящее время употребляется не только на постройки, но и для шпаль, кромѣ того въ качествѣ наилучшихъ дровъ идетъ на отопленіе паровозовъ. Почему бы такой прекрасный матеріалъ не примѣнить для обшивки вагоновъ, вмѣсто дорогихъ заграничныхъ породъ лѣса.

ходиться при значительно меньшемъ количествѣ запасныхъ рельсъ, и кромѣ того изъ такого склада запасные рельсы легче использовать въ случаѣ нужды для перегоновъ съ большимъ расходомъ рельсъ, тѣмъ болѣе, что на многихъ перегонахъ часто годами ни одного рельса не приходится мѣнять. Относительно доставки запасныхъ рельсъ на перегоны, для замѣны испорченныхъ, приходится сказать, что такая доставка легко возможна въ кратчайшій срокъ, при содѣйствіи линейныхъ телефоновъ, кромѣ того по сломанному рельсу безопасно можно пропустить десятки поѣздовъ, если къ нему пришить съ наружной стороны такого рельса къ шпаламъ кусокъ рельса.

При такой организаціи запасъ новыхъ рельсъ возможно уменьшить на нашихъ дорогахъ не меньше, какъ на три миллиона рублей, о чемъ я подробно трактовалъ въ отдѣлѣ о рельсахъ (см. стр. 40).

Слѣдуетъ немедленно на нашихъ дорогахъ въ этомъ отношеніи завести указанный порядокъ, дабы подобно тому, какъ на Николаевской дорогѣ запасные новые рельсы по 4 и болѣе штукъ на каждой верстѣ по десятку мѣтъ безъ употребленія въ дѣло не портились отъ ржавчины.

9) На большихъ узловыхъ станціяхъ заграничныхъ дорогъ издавна практикуется для нагона и уменьшенія опозданія скорыхъ поѣздовъ подталкиваніе поѣздовъ маневровыми паровозами. Такой дешевой способъ, между прочимъ, давнымъ давно слѣдовало бы ввести хотя бы въ предѣлахъ города для скорыхъ Севастопольскаго и проч. поѣздовъ со ст. Москва Московско-Курской ж. д. къ Петербургу по подъѣму 0,009 на протяженіи трехъ верстъ.

10) Для удобства пассажировъ на большихъ станціяхъ заграничныхъ дорогъ уже давно устроены весьма удобные навѣсы, подъ которые свободно помѣщаются экипажи и автомобили. У насъ же часто при излишней роскоши многихъ большихъ пассажирскихъ зданій (въ Москвѣ на Ярославскомъ вокзалѣ 13 колоннъ изъ лабрадора стоили по 1000 р.), при нихъ необходимыхъ навѣсовъ почти нигдѣ нѣтъ. Надо удивляться, какъ до сихъ поръ въ Москвѣ у Николаевскаго, Ярославскаго, Московско-Курскаго и Новаго Брестскаго вокзаловъ не устроены навѣсы по примѣру заграничныхъ дорогъ. Слѣдуетъ пассажирамъ предоставить удобства для сообщенія, хотя бы между двумя нашими столицами, въ особенности, когда для такихъ пассажировъ между столицами ходятъ весьма убыточные скорые поезда. Такіе навѣсы весьма полезно было бы и теперь построить на многихъ станціяхъ нашихъ дорогъ безъ значительныхъ расходовъ и порчи фасадовъ существующихъ вокзаловъ. Гораздо полезнѣе было бы,

напримѣръ, *вмѣсто нынѣ строящагося изящнаго навѣса* (стоимостью 17000 р.) *надъ промежуточной платформой предъ убогимъ пассажирскимъ зданіемъ на ст. Лосиноостровской Сѣверн. ж. д., построить необходимые навѣсы надъ подъѣздами къ пассажирскимъ зданіямъ Николаевскаго и Ярославскаго вокзаловъ, соединивъ ихъ удобными навѣсами для пѣшеходовъ надъ тротуарами* (длиною около 65 саж.). Указанной выше суммы вполне достаточно для постройки предлагаемыхъ навѣсовъ и притомъ *безъ порчи существующихъ фасадовъ вокзаловъ*. Кромѣ того по типу ст. Виши можно построить навѣсы у новаго Александровскаго вокзала, а при остальныхъ столичныхъ вокзалахъ по типу Парижскихъ вокзаловъ или Гамбурга. Здѣсь, кстати, не могу не замѣтить, что даже у новаго почтамта въ Москвѣ, несмотря на то, что передъ нимъ съ улицы имѣется достаточно мѣста, *удобнаго навѣса для публики не устроено*.

11) Въ настоящее время не мѣшало бы предъ постройкой новаго Казанскаго вокзала серьезно подумать объ удобствѣ пассажирскаго сообщенія между вокзалами Николаевскимъ и Рязанскимъ (новымъ Казанскимъ). *Между двумя такими столичными вокзалами за границей для удобства публики давнымъ давно былъ бы выстроенъ прекрасный туннель*.

Вообще въ отношеніи устройства туннелей при вокзалахъ мы неизмѣримо отстали отъ нашихъ европейскихъ сосѣдей.

Только черезъ 50 лѣтъ послѣ постройки Московско-Курской ж. д. у насъ рѣшили теперь по крайней необходимости построить туннель на Курскомъ вокзалѣ въ Москвѣ, тогда какъ постройка его при сооруженіи новаго вокзала въ 1896 г. *обоилась бы несравненно дешевле*.

При ежегодно увеличивающемся у насъ пассажирскомъ движеніи внутри страны и притокѣ иностранныхъ путешественниковъ, *особенно, когда будутъ облегчены паспортныя формальности*, естественно вопросъ о возможно быстромъ и безопасномъ сообщеніи на станціяхъ и между отдѣльными вокзалами становится *весьма важнымъ вопросомъ*. Наилучшимъ разрѣшеніемъ его является, какъ показалъ опытъ европейскихъ странъ, постройка туннелей. За границей на магистральныхъ линіяхъ почти на каждыя 100 верстъ приходится по вокзалу съ прекрасными туннелями. *И это обязательно нужно имѣть въ виду при перестройкѣ у насъ большихъ вокзаловъ и устройствъ новыхъ*.

12) При централизованныхъ стрѣлкахъ на многихъ заграничныхъ дорогахъ *совсѣмъ нѣтъ стрѣлочныхъ фонарей*, а для имѣющихся фонарей штанги низкія, тогда какъ у насъ

фонари установлены высоко, такъ что стрѣлочники должны, чтобы зажечь лампы въ нихъ, *взбираться по особой лѣстницѣ*, подвергаясь въ скверную погоду, въ дождь и въ гололедную опасности упасть съ нихъ (см. на многихъ станціяхъ М.-Курской ж. д.).

13) Въмѣсто предѣльныхъ столбиковъ у стрѣлокъ за границей употребляются фарфоровыя тумбы такой величины, какъ наши телеграфныя изоляторы, выкрашенные въ бѣлый и черный цвѣтъ, отлично видныя, несмотря на то, что онѣ устанавливаются не выше головки рельса. На тотъ же предметъ (для предѣльныхъ столбиковъ) употребляются также *подъемныя известкой старыя шпалы*, уложенныя поперекъ пути. Кромѣ дошевины своей эти предѣльные столбики имѣютъ предъ нашими то преимущество, что они не могутъ представлять *никакой опасности для служебнаго персонала*, между тѣмъ какъ у насъ на столбики изъ старыхъ рельсъ, торчащія надъ землей почти на аршинъ, *сплошь натикаются стрѣлочники и др. служащіе*. Мы могутъ указать, что у насъ глубокіе снѣга заставляють дѣлать такіе высокіе столбики, но такое возраженіе несостоятельно потому, что стрѣлки *тщательно должны быть очищаемы отъ снѣга*.

14) Передъ гидравлическими колоннами для стока воды на заграничныхъ дорогахъ имѣются чаны или *спеціальныя воронки*, въ которыя стекаетъ вода.

15) Много дешевле обходится постройка ливнейныхъ зданій, когда ихъ строить не отдѣльно, какъ у насъ, а соединяють въ одинъ двухъэтажный домъ. У насъ у одного и того же *перезѣда часто строятъ нѣсколько отдѣльныхъ будокъ*, вмѣсто того, чтобы соединить ихъ подъ одной крышей. На Варшаво-Вѣнской дорогѣ уже имѣются рекомендуемыя двухъэтажныя будки и казармы.

16) Нельзя также не позавидовать состоянію заграничныхъ грунтовыхъ и шоссеиныхъ дорогъ, которыя, къ сожалѣнію, по благоустроенности на много превосходятъ даже столичныя улицы Москвы (смотри улицы отъ Красной площади къ четыремъ ближайшимъ вокзаламъ).

Изложенныя краткія замѣтки, конечно, не могутъ претендовать, какъ я уже говорилъ, на исчерпывающую полноту. Подробное изученіе постановки ж. д. дѣла за границей должно быть задачей такого учрежденія, какъ Съѣздъ инженеровъ Сл. Пути, который существуетъ уже 30 лѣтъ и который при 100 участникахъ его обходится со всѣми расходами

около 25000 руб. ежегодно ¹⁾. Къ сожалѣнію, этотъ Сѣздъ, совершающій ежегодные объѣзды разныхъ нашихъ дорогъ, ни разу еще не посѣтилъ, хотя бы Финляндію ²⁾, не говоря уже о сосѣднихъ государствахъ. А между тѣмъ сколько полезнаго и поучительнаго можно было бы перенять у нашихъ западныхъ сосѣдей при значительно меньшихъ расходахъ на такіе Сѣзды, совершаемые хотя бы черезъ три-четыре года при участіи въ нихъ по три опытныхъ и наблюдательныхъ инженера отъ трехъ главныхъ службъ и двухъ представителей отъ Министерства Финансовъ.

Въ этомъ году мнѣ пришлось проѣхать по странамъ и государствамъ, какъ Швеція, Норвегія, Данія, Германія, Бельгія, Франція и Испанія съ различными климатическими и естественными особенностями, и я замѣтилъ, что въ нихъ во всѣхъ порядки и самое ж. д. хозяйство цѣлесообразно измѣняется въ зависимости отъ природныхъ условій въ то время, какъ въ нашемъ обширномъ отечествѣ съ многоразличными естественными условіями въ разныхъ концахъ его существуютъ для всѣхъ ж. дорогъ одинаковыя правила, общія положенія и циркуляры.

И въ этомъ случаѣ мы врядъ ли на правильномъ пути. Не слѣдуетъ ли и тутъ намъ поучиться у сосѣдей, природныя условія которыхъ ближе подходятъ къ таковымъ же у насъ въ различныхъ областяхъ.

Все эти вопросы представляютъ несомнѣнно большой практической интересъ и на нихъ нужно обратить должное вниманіе *возможно скорѣе*.

1) Между прочимъ въ 1891 г. такой Сѣздъ, въ которомъ пришлось участвовать и автору настоящихъ замѣтокъ, работалъ больше мѣсяца, осматривая Владикавказскую, Закавказскую и Закаспійскую ж. дд.

2) Въ октябрѣ п/г. въ г. Вильнѣ былъ уже XXX-й Сѣздъ. Въ этомъ случаѣ гор. Вильна и время года для такого сѣзда едва ли можно признать удачными.

Приложение № 1.

Выборки из приложения № 1 к статье С. Кульжинского „О развитии русской железнодорожной сети“.

№№ по порядку.	Страны.	Находилось въ экономиче- скихъ концъ 1907 года. Километры.	Въ странѣ было.			Къ концу 1907 г. приходилось же- лѣзныхъ дорогъ.	
			Площадь въ квадрат. километр.	Количество населенія.	На 100 кв. килом.	На 10.000 жителей.	
							Въ круглыхъ цифрахъ.
I. Европа.							
1	Германія	58.040	540.700	56.367.000	10,7	10,3	
2	Австро-Венгрія.....	41.605	676.500	47.118.000	6,2	8,8	
3	Великобрит. и Ирландія..	37.150	314.000	41.450.000	11,8	9,0	
4	Франція	47.623	536.400	38.962.000	8,8	12,3	
5	Европ. Россія съ Фин- ляндіей (3311 кл.)	58.385	5.390.000	105.542.000	1,1	5,5	
6	Италія	16.596	286.600	32.475.000	5,8	5,1	
7	Бельгія	7.844	29.500	6.694.000	26,6	11,7	
II. Америка.							
20	Канада	36.125	8.768.000	5.539.000	0,4	67,7	
21	Соед. Штаты Сѣв. Амер. съ Аляскою (579 кл.) ..	369.991	9.305.300	85.618.000	4,0	43,2	
III. А з і я.							
39	Русская Средняя Азія...	4.519	554.900	7.740.000	0,8	5,8	
43	Японія	6.067	417.400	46.542.000	1,9	1,7	
44	Британская Индія.....	48.106	5.068.300	294.905.000	0,9	1,6	
Общій сводъ.							
I.	Европа	320.810	9.761.300	391.507.000	3,3	8,2	
II.	Америка	487.506	—	—	—	—	
III.	Азія	90.577	—	—	—	—	
IV.	Африка	29.798	—	—	—	—	
V.	Австралія	28.592	7.985.000	4.942.000	0,4	57,8	
		—	—	—	—	—	

III.

За послѣднее время и въ печати и въ Государственной Думѣ ополчились противъ мѣстныхъ Совѣтовъ. Въ Госуд. Совѣтѣ противъ мѣстныхъ Совѣтовъ и въ частности противъ членовъ ихъ отъ Министерства Финансовъ высказался гр. С. Ю. Витте, который самъ же и вызвалъ къ жизни институтъ членовъ отъ Министерства Финансовъ. Однако, Госуд. Совѣтъ отнесся къ вопросу болѣе внимательно и глубже понялъ, что мѣстные Совѣты при дорогахъ уничтожить нельзя. На этой же точкѣ зрѣнія стоитъ и само Министерство Путей Сообщенія, которое, конечно, наиболѣе компетентно въ близкихъ ей вопросахъ веденія желѣзнодорожнаго хозяйства. И, дѣйствительно, разрѣшеніе крупныхъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ невозможно поручать одному лицу, которое, какъ бы ни было компетентно и какими бы личными качествами не обладало, *не будетъ никогда всесторонне въ курсъ многообразныхъ вопросовъ*. Коллегіальность рѣшенія крупныхъ вопросовъ всегда будетъ единственной гарантіей безпристрастности и наибольшей цѣлесообразности принятыхъ рѣшеній. Изъ этого положенія, видимо, исходило и М. П. С. при составленіи внесеннаго имъ на одобреніе Г. Думы законопроекта. Несмотря на это, противъ мѣстныхъ Совѣтовъ почему-то съ непонятной яростію возстали многія лица, напр., членъ Гос. Думы энергичный молодой инженеръ Герценвицъ¹⁾, который самъ достаточно съ дѣятельностью мѣстныхъ Совѣтовъ незнакомъ и судить объ ихъ пользѣ или вредѣ можетъ лишь чисто теоретически. Страстность того же г. Герценвица въ этомъ вопросѣ простирается такъ далеко, что онъ не останавливается даже передъ оспариваніемъ мнѣнія большинства членовъ организаціонной подкомиссіи при О. В. К.,

Мѣстные Совѣты при Управленіяхъ наз. ж. д.

¹⁾ Онъ уже третій годъ, за неимѣніемъ въ составѣ Г. Думы третьяго созыва достаточнаго числа энергичныхъ знатоковъ желѣзнодорожнаго дѣла, является единственнымъ докладчикомъ въ бюджетной комиссіи по разсмотрѣнію цѣлкомъ незабронированной пятисотмилліонной сметы жел. дор. и, къ сожалѣнію, имъ были допущены неправильныя сокращенія кредитовъ по разнымъ дорогамъ. Кстати сказать, по его же настоянію, между прочимъ, нѣкоторые начальники дорогъ издали циркуляры объ уничтоженіи много лѣтъ существовавшихъ *оранжерей* при нѣкоторыхъ дистанціяхъ. Ревне г. Герценвица къ этому направленію можно только объяснить тѣмъ, что онъ, видимо, недостаточно знакомъ съ тяжелыми условіями жизни начальниковъ дистанцій въ разныхъ труппахъ.

подъ его же председательствомъ высказавшихся за правительственный законопроектъ и въ частности за сохраненіе мѣстныхъ Совѣтовъ.

Главнымъ аргументомъ противъ мѣстныхъ Совѣтовъ является положеніе, что Совѣты лишаютъ самостоятельности начальниковъ дорогъ и тормозятъ желѣзнодорожное дѣло. Но чтобы судить о томъ, насколько правильно такое положеніе, необходимо ближе взглянуть на дѣятельность мѣстныхъ Совѣтовъ и на опытъ ихъ 16-лѣтняго существованія. Пишущій эти строки состоитъ въ теченіе 16 лѣтъ съ самаго основанія мѣстныхъ Совѣтовъ¹⁾ членомъ Совѣта отъ Министерства Финансовъ. Поэтому на основаніи личнаго опыта смѣло утверждать, что если когда-либо Совѣтъ и становился тормазомъ для начальника дороги, то только въ томъ случаѣ, когда самъ начальникъ дороги оказывался не на высотѣ своего положенія и не умѣлъ съ достаточной силой обосновать и защитить свою точку зрѣнія. Наоборотъ, умѣлый и знающій свое дѣло начальникъ дороги всегда находилъ только поддержку въ Совѣтѣ. Помимо этого опыта показалъ, что дѣятельность Совѣтовъ разрастается съ каждымъ годомъ и сами начальники дорогъ въ большинствѣ случаевъ охотно прибѣгаютъ къ санкціи Совѣтовъ. Такъ, на Либ.-Ром. ж. д. за три первые года съ 1898 по 31 мая 1901 г. въ Совѣтъ этой дороги было всего 1602 журн. постановленія, а уже въ Совѣтѣ Сѣверн. ж. д. за одинъ 1912 г. состоялось 2751 журн. постановленій. Къ помощи Совѣтовъ все чаще прибѣгаютъ и центральное управленіе, которое не можетъ во многихъ случаяхъ разрѣшить какой-либо мѣстный вопросъ. Въ междувѣдомственныхъ комиссіяхъ съ разногласіями и сами гг. Министры поручали мѣстнымъ Совѣтамъ дать свои заключенія. Наконецъ, не только ростъ числа дѣлъ, вносимыхъ на разрѣшеніе Совѣтовъ, но и наибольшая согласованность рѣшеній и уменьшеніе числа особыхъ мнѣній членовъ Совѣта отъ постороннихъ вѣдомствъ также указываетъ на то, что Совѣты все больше становятся органами, наиболѣе близко подходящими къ нуждамъ дорогъ и къ наиболѣе цѣлесообразному удовлетворенію послѣднихъ. Изъ указанныхъ выше 1602 журн. пост. 112²⁾ были съ особыми мнѣніями члена Совѣта отъ Минист. Финансовъ, при чемъ эти особые мнѣнія

1) Засѣдалъ въ Совѣтахъ шести желѣзныхъ дорогъ: Либаво-Роменской, Польскихъ, Юго-Западныхъ, Московско-Брестской, Московско-Курской и Сѣверныхъ.

2) Благодаря этимъ особымъ мнѣніямъ сбережено казѣн болѣе одного милліона руб., не говоря уже объ огромныхъ сокращеніяхъ по годовымъ смѣтамъ, о чемъ мною въ 1902 г. представленъ подробный докладъ по начальству.

не были согласованы Комитетомъ Управленія ж. д. только въ *двухъ случаяхъ*, а изъ 2239 журн. пост. на Сѣверныхъ ж. д. въ 1911 г. *только два были съ особыми мнѣніями и оба раза Комитетъ Управленія ж. дорогъ согласовалъ ихъ.* Изъ сказаннаго можно слѣлать еще и тотъ выводъ, что особыя мнѣнія эти члена Совѣта отъ Минист. Финансовъ были достаточно обоснованными и, слѣдовательно, принесли несомнѣнную пользу, измѣнивъ неправильныя постановленія. Переходя къ вопросу о компетенціи Совѣтовъ, я долженъ замѣтить, что глубоко ошибоченъ взглядъ, что достаточно сохранить этотъ институтъ, какъ совѣщательный органъ. Въ качествѣ послѣдняго мѣстные совѣты всегда будутъ лишь мертвыми учрежденіями и лишнимъ балластомъ въ желѣзнодорожномъ управленіи. Разъ особыя мнѣнія не будутъ задерживать разрѣшенія вопросовъ, такъ какъ послѣдніе должны будутъ рѣшаться въ Совѣтѣ большинствомъ голосовъ, и разъ начальникъ дороги имѣетъ право въ экстраординарныхъ случаяхъ поступать по собственному усмотрѣнію и за своей отвѣтственностью, то нѣтъ основаній опасаться, что Совѣтъ будетъ тормозить дѣло. Мнѣнія же представителей вѣдомствъ Г. Контроля и Финансовъ, не обладающихъ правомъ *рѣшающаго* голоса, всегда будутъ игнорироваться и не принесутъ дѣлу никакой пользы. Здѣсь же я отмѣчу, что Совѣтъ, составленный изъ начальниковъ отдѣльныхъ службъ, подчиненныхъ начальнику дороги, будетъ только фикціей, такъ какъ ни одинъ начальникъ службы не станетъ отстаивать свое мнѣніе, идущее въ разрѣзъ съ точкой зрѣнія начальника дороги. За 16 лѣтъ моей дѣятельности въ мѣстныхъ Совѣтахъ, я не помню ни одного случая, когда бы какой-либо начальникъ службы остался при особомъ мнѣніи, — даже въ томъ случаѣ, когда постановленія Совѣта выносились совершенно противоположныя тому, что защищалъ начальникъ подлежащей службы въ своемъ докладѣ. И какъ это не курьезно, но мнѣ не разъ приходилось излагать положеніе докладчика, какъ мое особое мнѣніе къ журнальному постановленію, въ то время, какъ самъ докладчикъ отказывался отъ своей позиціи. Исходя изъ сказаннаго, я полагаю, что только представители постороннихъ вѣдомствъ съ правомъ *рѣшающаго* голоса будутъ полевыми членами Совѣта и слѣлаютъ его жизнеспособнымъ органомъ.

Не менѣе важнымъ является еще личный составъ мѣстныхъ Совѣтовъ, и въ этомъ вопросѣ врядъ ли возможно оспаривать, что членами Совѣта должны быть лица, вполне знакомыя съ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ и притомъ предпочтительно съ техническимъ образованіемъ, такъ какъ только такія лица будутъ въ состояніи всегда вникнуть въ

сущность рассматриваемых технических вопросов въ связи съ денежными расходами. Въ противномъ случаѣ возможны такіе случаи: на одной дорогѣ при представительствѣ въ Совѣтъ отъ Министерства Финансовъ и Гос. Контроля лицъ безъ технического образованія былъ составленъ проектъ развитія одной станціи на сумму болѣе 2 милліоновъ руб. Смѣта и проектъ были утверждены Управленіемъ ж. д. и Инженернымъ Совѣтомъ и Государственной Думой и спѣшно начаты были работы, когда на дорогу былъ назначенъ представитель отъ М. Ф. съ техническимъ образованіемъ. Новый членъ Совѣта обратилъ вниманіе на нѣкоторые дефекты проекта указанныхъ работъ и благодаря этому удалось измѣнить проектъ къ лучшему и земляныя работы удешевить болѣе чѣмъ на 200.000 р., не говоря уже о другихъ огромныхъ сокращеніяхъ по четыремъ расцѣпнымъ вѣдомостямъ.

Лицамъ, которые сомнѣвались бы въ полезной дѣятельности института членовъ Совѣта отъ Министерства Финансовъ, не мѣшало бы ознакомиться съ двумя нижеуказанными особыми мнѣніями. Изъ этихъ особыхъ мнѣній каждый ясно увидѣлъ бы, какъ настойчиво члены Совѣтовъ отъ Министерства Финансовъ отстаиваютъ интересы казны въ связи съ общимъ упорядоченіемъ желѣзнодорожнаго хозяйства. Я обращаю вниманіе читателей на эти особые мнѣнія, одно, относящееся къ началу учрежденія Совѣтовъ 1901 г., другое—спустя почти десять лѣтъ.

Уже въ первомъ изъ нихъ¹⁾ было указано подробно относительно многихъ дефектовъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, которые теперь становятся злобой дня въ Государственной Думѣ, въ обществѣ и въ печати.

Изъ второго же мнѣнія, касающагося постройки 50-верстной Верейцовой линіи, ясно видно, что исключительно только, вслѣдствіе протеста члена Совѣта отъ Министерства Финансовъ, казна была избавлена отъ переплаты князю Р. болѣе 60.000 руб. при общей расцѣпкѣ вѣтки въ 687.000 р.

Такимъ образомъ, я рѣшительно высказываюсь за необходимость сохраненія мѣстныхъ Совѣтовъ и въ частности за сохраненіе членности члена Совѣта отъ Министерства Финансовъ. Это убѣжденіе является результатомъ моего личнаго участія въ Совѣтахъ шести ж. дорогъ.

Мнѣ хотѣлось бы отмѣтить еще одну сторону въ дѣятельности членовъ Совѣта отъ Министерства Финансовъ.

Какъ извѣстно, мѣстные представители управленій дорогъ и государственнаго контроля получаютъ добавочный кредитъ около 3% отъ новыхъ работъ, изъ которыхъ гг. На-

¹⁾ По рассмотрѣнію отчета дороги за 1899 г.

чальники дорогъ и выдаютъ до 50% добавочнаго содержанія нѣкоторымъ штатнымъ служащимъ на ряду съ содержаніемъ десятки лѣтъ за счетъ этихъ же процентовъ временнаго штата служащихъ. Отсюда ясно, что всякое уменьшеніе кредитовъ по новымъ работамъ должно сопровождаться лишеніемъ для нѣкоторыхъ служащихъ добавочнаго содержанія, иногда въ размѣрѣ болѣе тысячи рублей, а также сокращеніемъ штата временныхъ служащихъ. Это обстоятельство врядъ ли можетъ побуждать мѣстныхъ представителей Управленія дорогъ и Государственнаго Контроля къ уменьшенію новыхъ работъ рамками только неотложно-необходимыхъ, въ то время, какъ отъ подобнаго рода импульсовъ къ расширенію новыхъ работъ члены Совѣта отъ Министерства Финансовъ не только *совершенно свободны*, но, напротивъ, въ силу спеціально имъ преподанной инструкціи, обязаны соглашаться лишь на работы неотложныя.

Отмѣчая полезную дѣятельность мѣстныхъ Совѣтовъ и въ частности членовъ Совѣта отъ Министерства Финансовъ, нельзя не указать, что эта дѣятельность могла бы носить еще болѣе полезный характеръ при слѣдующихъ условіяхъ.

Необходимо, чтобы каждый членъ Совѣта за особое мнѣніе, если оно принесло ущербъ дѣлу, несъ немедленно отвѣтственность, равно какъ и начальники дороги за объясненія по особымъ мнѣніямъ, такъ какъ эти объясненія бывали часто неосновательны по существу, не говоря уже о не всегда корректной формѣ ихъ ¹⁾. Нужно было бы въ интересахъ дѣла, чтобы объясненія эти сообщались и членамъ Совѣта или же печатались вмѣстѣ съ особымъ мнѣніемъ въ журналѣ Совѣта.

Необходимо также, чтобы для большей продуктивности и болѣе скорого рѣшенія дѣлъ въ Совѣтахъ предсѣдательствовалъ самъ начальникъ дороги, когда онъ на мѣстѣ, а отъ Контроля присутствовалъ, какъ то требуется по инструкціи, главный контролеръ или его помощникъ. Это необходимо потому, что на практикѣ каждый разъ присылаются отъ Контроля по нѣсколько новыхъ чиновниковъ, съ каждымъ изъ этихъ чиновниковъ приходится тратить массу времени при дебатахъ, въ особенности, когда одно и то же дѣло рѣшается въ нѣсколькихъ засѣданіяхъ Совѣта.

¹⁾ Въ моей практикѣ былъ случай, когда начальникъ дороги получивъ требованіе изъ Управленія желѣзныхъ дорогъ дать по поводу одного моего особаго мнѣнія болѣе подробныя объясненія, сдѣлалъ слѣдующую резолюцію на предписаніи: *ожидать повтореній*. Покойный Мин. Пут. Сообщ. кн. Хилковъ былъ глубоко возмущенъ, узнавъ объ этой резолюціи.

Необходимо, чтобы Совѣты, согласно § 34 Временной Инструкціи для мѣстныхъ управленій, ежегодно болѣе крупныя работы принимали въ казну, свидѣтельствуя ихъ по особому журналу съ выясненіемъ причинъ перерасходовъ, если бы таковыя оказались, тѣхъ перерасходовъ, о которыхъ теперь нерѣдко отчеты въ Совѣтъ поступаютъ спустя болѣе года послѣ окончанія работъ. Такого рода освидѣтельствованіе работъ удобнѣе всего дѣлать при осеннемъ осмотрѣ дорогъ съ участіемъ представителя отъ Управленія ж. д. Теперь же, къ сожалѣнію, осенніе осмотры дорогъ мѣстными Совѣтами на нѣкоторыхъ дорогахъ совсѣмъ не дѣлаются.

Вообще нужно было бы признать весьма полезнымъ, чтобы время отъ времени наблюдательные и энергичные начальники дорогъ или особые агенты Министерства Путей Сообщенія со специалистами по разнымъ службамъ производили осмотръ дорогъ съ цѣлью уничтоженія дефектовъ, не только тѣхъ, на которыхъ я останавливаюсь въ своихъ замѣткахъ, но и многихъ другихъ.

Необходимо, чтобы возбуждаемые, согласно § 66 Вр. Инструкціи, членами Совѣта отъ Министерства Финансовъ вопросы разсматривались въ Совѣтахъ немедленно, а то бывали случаи, когда эти вопросы не подвергались полностью разсмотрѣнію въ теченіе двухъ лѣтъ.

Съ 1910 г. на членовъ Совѣта отъ Министерства Финансовъ возложены еще новыя обязанности: ежемѣсячно представлять разныя свѣдѣнія о работѣ дорогъ въ Департаментъ Государственнаго Казначейства. Въ виду того, что члены Совѣтовъ имѣютъ и безъ того сложныя служебныя обязанности, возрастающія изъ года въ годъ (напр., на Сѣверныхъ ж. д. за 1909 г. въ 137 дней было 1893 журнальныхъ постановленій Совѣта и за 1911 г. въ 142 дня 2239 журн. постановов. Совѣта, а на Либаво-Роменской ж. д. за 1909 г. въ 99 дней 1179 журнальныхъ постановленій Совѣта плюсъ объѣзды линій дорогъ и различныя командировки Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ), было бы исполнѣе умѣсто теперь для пользы дѣла предоставить въ распоряженіе члена Совѣта отъ Министерства Финансовъ секретаря съ годовымъ окладомъ не менѣе 1800 руб.

Таковы условія, при которыхъ дѣятельность мѣстныхъ Совѣтовъ могла бы принять еще болѣе полезный характеръ. Если бы, все-таки, Государственная Дума не отказалась отъ своего взгляда на мѣстные Совѣты, то было бы гораздо осмотрительнѣе вмѣсто упничтоженія института, просуществовав-

совъ по большинству голосовъ, дабы особое мнѣніе не тормозило осуществленія принятыхъ рѣшеній. на другихъ же Совѣтахъ уничтожить, при чемъ для полученія лучшихъ результатовъ опыта въ обоихъ случаяхъ взять дороги различныхъ протяженій и однообразнаго характера. Я глубоко убѣжденъ, что черезъ нѣсколько лѣтъ обнаружилась бы преимущества управленія дорогъ съ мѣстными Совѣтами.

О г л а в л е н і е .

I.

Введеніе	49
Издащеніе запасныхъ путей на 20 милліоновъ руб. и отсутствіе планомѣрности въ производствѣ работъ	54
Объ уменьшеніи оборотнаго капитала и непроезводительныхъ пере-заготовокъ	57
Объ уменьшеніи служебныхъ перевозокъ на 5 милліоновъ рублей.	60
Сокращеніе штата служащихъ и увеличеніе окладовъ	63
Уменьшеніе путевой и перевозной стражи	66
Начальники дорогъ	71
Многемилліонныя затраты на излишній запасъ прочности въ желѣзнодорожныхъ мостахъ и прочихъ сооруженіяхъ	74
Мѣры къ уменьшенію расходовъ по шпаламъ и переводнымъ брусьямъ	82
Гельсы, скрѣпленія и стрѣлки	89
Объ уменьшенія расходовъ по телеграфу (Телеграфные столбы) ..	94
Мѣры противъ медленнаго производства новыхъ крупныхъ работъ.	97
О бесполезной обмоткѣ гидравлическихъ коловнъ, крановъ и проч.	100
Непроизводительныя траты на устройство лѣстницъ у искусствен-ныхъ сооруженій	103
Мѣры противъ милліоннаго убытка по прикладу дровъ	104
Наиболѣе выгодные пункты для набора топлива паровозами	105
Объ уменьшеніи расходовъ на снѣжные щиты и очистку пути отъ снѣга	—
О сокращеніи расходовъ на устройство упоровъ	107
Объ уменьшеніи расходовъ по ремонту печей	108
Объ огромномъ излишкѣ надолбовъ на перевозахъ	109
Объ удешевленія постройки подъѣздныхъ дорогъ	110
Объ утилизациі лишнихъ земель, занятыхъ Екатеринбургскими трактами	111
Уменьшеніе расходовъ по кровельному желѣзу	112
Уменьшеніе расходовъ по малярнымъ работамъ	113
О цементныхъ и желѣзо-бетонныхъ работахъ	114
Неотложность своевременнаго текущаго ремонта	116

II

Несовершенство технических условий и отсутствие разнообразия въ нихъ по дорогамъ.....	—
Объ избыткѣ паровозовъ и товарныхъ вагоновъ	117
О нормѣ топлива для паровозовъ	119
Мѣры къ уменьшенію стоимости ремонта вагоновъ и инвентаря Службы Движенія.....	—
Рациональное устройство каменныхъ мостовыхъ.....	120
Уничтоженіе кладовыхъ при участкахъ или дистанціяхъ	—
Ненужныя огражденія отхожихъ мѣстъ на 6000 станціяхъ и сборъ за пользованіе уборными	121
Исправленіе поврежденій жел. дор.....	—
О криволинейныхъ передѣ трубами	—
Необходимо урегулировать расцѣпки воинскихъ запасовъ	122

II.

Краткія путевыя замѣтки о Фляндскихъ и заграничныхъ дорогахъ.	123
---	-----

III.

Мѣстные Совѣты при Управленіяхъ Каз. жел. дор	135
---	-----

— — —



A. Haupt

VILNA.

Родители Бей-Булата Долатмурзаевича с его супругой:
мать — Тита Дударовна, отец — Долатмурза Мисостович,
супруга — Аминат Шавлоховна



Слева направо: братья Бей-Булат Долатмурзаевич и
Кавдын Долатмурзаевич Датиевы



Бей-Булат Долатмурзаевич с детьми:
слева направо: Ибрагим, Тамара, Фатимат



Бей-Булат Долатмурзаевич и Кавдын Долатмурзаевич
с сослуживцем



1 — Бей-Булат Датиев; 2 — его супруга (вторая) Раиса Георгиевна; 3 — дочь Бей-Булата Долатмурзаевича Тамара, 4 — его дочь Фатима; 5 — его сын Ибрагим; 6 — Хаджибекир Иссаевич Датиев, будущий председатель адвокатской коллегии республики; 7 — Дзамболат Гапшоевич Датиев, будущий генерал; 8 — Тузар Иналыкович Датиев, двоюродный брат Бей-Булата Датиева



Коллежский ассессор Бей-Булат Датиев при награждении его царским орденом Святого Станислава



Бей-Булат Долатмурзаевич с супругой Раисой Георгиевной и детьми накануне революции



Бей-Булат Долатмурзаевич (1 ряд, второй справа) и Кавдын Долатмурзаевич (3 ряд, первый слева) с сотрудниками Министерства путей сообщения России



Кавдын Долатмурзаевич Датиев



Кавдын Долатмурзаевич Датиев



Кавдын Долатмурзаевич (сидит), его супруга
Фатимат Тембулатовна и Гацир Датиев



Супруга Кавдына Датиева Фатимат Тембулатовна с дочерьми
Дзыгида (слева) и Замират



Ахмат Тембулатович Цаликов,
брат супруги Кавдына Долатмурзаевича



Тамара Бей-Булатовна Асадулаева (вторая слева) с супругом Мирзой Асадулаевым и родственниками



Александр Григорьевич Дедуин, главный инженер общества
Таврической дороги



Бей-Булат Долатмурзаевич, его супруга Раиса Георгиевна и
Кавдын Долатмурзаевич (справа налево)

Научно-популярное издание

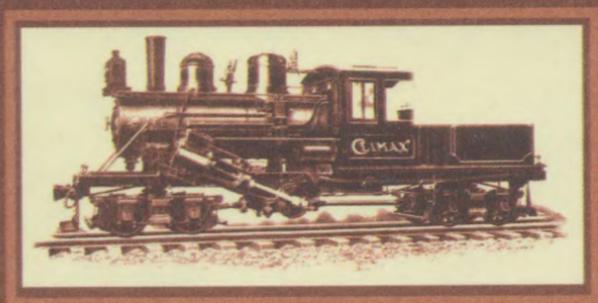
Составитель МЕДОЕВ КАЗБЕК ДМИТРИЕВИЧ

***Наследие действительного статского советника
Бей-Булата Датиева***

Редактор *А.У. Голиева*
Художник *В.С. Григорян*
Художественный редактор *Г.З. Чеджелты*
Технический редактор *А.В. Ядыкина*
Корректор *Г.Б. Карданова*
Компьютерная верстка *З.С. Мисиковой*

Сдано в набор 11.06.09. Подписано к печати 23.07.09. Формат бумаги 60x84¹/₁₆,
Бум. офс. № 1. Гарн. шрифта «Кудряшов». Печать офсетная. Усл.-п.л. 8,37+0,93
вкл. Учетно-изд. л. 7,56+0,72 вкл. Тираж 500 экз. Заказ № 1303. С 24.
Комитет Республики Северная Осетия–Алания по печати и информации.
ГУП РСО–Алания «Издательство «Ир», 362040, г. Владикавказ, проспект Мира,
25.

Отпечатано с готовых диапозитивов в ОАО «Издательско-полиграфическое пред-
приятие им. В.А. Гасиева», 362011, г. Владикавказ, ул. Тельмана, 16.



Благуйавкас
2009