

А 1196

А 1196

ВЫСОЧАЙШЕ

УЧРЕЖДЕННАЯ КОММИССИЯ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА

ВЪ РОССІИ.

«25» Августа 1882 г.

№ 421

Объ утвержденіи общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ДѢЛА. ~~8582~~

69650

22-го Іюля 1876 года, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, въ Божѣ почивающему Государю Императору благоугодно было учредить подъ моимъ предсѣдательствомъ Коммисію для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи изъ представителей: Министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Юстиціи, Военнаго и Государственныхъ Имуществъ, а также Государственнаго Контроля и бывшаго Второго Отдѣленія Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи.

Испрашивая учрежденіе сей Коммисіи, Генераль-Адъютантъ Посѣтъ повергъ на Высочайшее Государя Императора усмотрѣніе обнаруженное Министерствомъ Путей Сообщенія крайне неудовлетворительное, во всѣхъ отношеніяхъ, состояніе рельсовыхъ путей Имперіи, причины котораго онъ находилъ, какъ въ нынѣшней системѣ завѣдыванія желѣзными дорогами, такъ равно: въ незначительномъ вліяніи Правительства по отношенію къ желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ, въ совершенномъ отсутствіи точно опредѣленныхъ законовъ, регулирующихъ отношенія желѣзныхъ дорогъ къ Правительству и обществу, и, наконецъ, въ разрозненности дѣйствій всѣхъ остальныхъ вѣдомствъ и въ недостаточно прочномъ сосредоточеніи правительственныхъ силъ въ дѣлѣ охраненія государственныхъ и общественныхъ интересовъ, соприкасающихся съ интересами частной предприимчивости.

Въ виду этого и признавая невозможнымъ устранить всѣ причины неудовлетворительнаго состоянія желѣзныхъ дорогъ силами одного Министерства Путей Сообщенія, Генераль-Адъютантъ Посѣтъ испрашивалъ Высочайшее соизволеніе на обсужденіе сего важнаго вопроса въ особомъ учрежденіи съ участіемъ представителей всѣхъ тѣхъ Министерствъ, дѣятельность коихъ болѣе или менѣе касается желѣзнодорожнаго дѣла.

Вмѣстѣ съ этимъ Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, повергъ на Высочайшее усмотрѣніе удостоенную одобренія Его Императорскаго Величества программу занятій Коммисіи.

По полученіи отъ Министра Путей Сообщенія означенныхъ Высочайшаго повелѣнія 22-го Іюля 1876 года и программы и по сношеніи съ вышеназванными вѣдомствами, мною былъ представленъ на Высочайшее благоусмотрѣніе всеподданнѣйшій докладъ объ общемъ планѣ дѣйствій Коммисіи и о мѣрахъ, признававшихся мною необходимыми для успѣшности ея дѣйствій.

Въ этомъ докладѣ я находилъ безусловно необходимымъ представленіе Коммисіи всѣхъ средствъ для изслѣдованія истиннаго положенія дѣла, съ тѣмъ, однако, чтобы изслѣдованіе это не имѣло ха-

Въ Государственный Советъ.

рактера слѣдствія, назначеннаго для раскрытія отдѣльных злоупотребленій. Въ этихъ видахъ и по связи желѣзнодорожнаго дѣла съ многочисленными интересами страны, я полагалъ полезнымъ основать всѣ работы Коммисіи преимущественно на свѣдѣніяхъ, добытыхъ на мѣстѣ, путемъ спроса заинтересованныхъ въ дѣлѣ лицъ и изслѣдованія специалистовъ.

Для достиженія всего этого, по всеподданнѣйшему докладу моему, было Высочайше учреждено, 22-го Декабря 1876 года, семь подкоммисій, составленныхъ изъ инженеровъ, специалистовъ службы движенія и лицъ, знакомыхъ съ финансовой стороною желѣзнодорожнаго дѣла или извѣстныхъ учеными статистическими и политикоэкономическими трудами.

Такой планъ изслѣдованія имѣлъ цѣлю, во первыхъ, предоставить всѣмъ, заинтересованнымъ въ устройствѣ рельсовыхъ путей, полную возможность указать недостатки желѣзнодорожнаго дѣла и заявить о своихъ нуждахъ и, во вторыхъ, убѣдить общество въ твердомъ намѣреніи Правительства измѣнить къ лучшему состояніе этого дѣла, такъ какъ только при этомъ важномъ условіи можно было ожидать полной искренности въ показаніяхъ и готовности сообщить всѣ необходимыя Коммисіи свѣдѣнія.

Вслѣдъ за этимъ приступлено было къ разработкѣ общей программы изслѣдованія, сформированію подкоммисій, распредѣленію между ними раіоновъ желѣзныхъ дорогъ, снабженію подлежащими инструкціями и, наконецъ, къ собиранію статистическихъ, техническихъ, судебныхъ и административныхъ данныхъ, которыя могли бы, по возможности, облегчить работы подкоммисій. Но наступившая вскорѣ восточная война прервала дѣятельность Коммисіи.

Затѣмъ, по окончаніи войны, когда торговля и промышленность вошли въ нормальное состояніе, 19-го Января 1879 года Высочайше повелѣно приступить къ изслѣдованію на мѣстахъ, которое и было потомъ окончено подкоммисіями въ теченіи одного года.

Изслѣдованіе это произведено съ возможною тщательностію, причемъ спрошено значительное число лицъ, указавшихъ, какъ на неудобства, которыя они терпятъ отъ нестройства желѣзныхъ дорогъ, такъ и на тѣ требованія, выполненіе коихъ необходимо, по ихъ мнѣнію для обезпеченія правильнаго и безопаснаго движенія по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ въ отношеніи цѣлости грузовъ.

До послѣдняго времени неудовлетворительное состояніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ приписывалось, большею частью, случайнымъ причинамъ, легко устранимымъ нѣкоторыми улучшеніями путей, или же переменами въ личномъ составѣ ихъ управленій. Но изслѣдованіе подкоммисій собрало достаточный матеріаль въ подтвержденіе того, что причины недостатковъ желѣзнодорожнаго дѣла заключаются главнымъ образомъ: а) въ неудовлетворительномъ изученіи экономическихъ условій

мѣстностей, чрезъ которыя проводились нѣкоторыя желѣзныя дороги, и техническихъ условій ихъ постройки, обуславливающихъ дальнѣйшую эксплуатацію; б) въ недостаточной строгости принятія вновь построенныхъ дорогъ, имѣвшей послѣдствіемъ постоянную достройку ихъ за счетъ особыхъ ссудъ и эксплуатаціи, и в) въ недостаточной провозоспособности многихъ линій.

Что же касается неудовлетворительности эксплуатаціи дорогъ, то ее слѣдуетъ искать не только въ личномъ составѣ, но и въ полномъ отсутствіи какъ законодательной организаціи дѣла, такъ и систематическаго правительственнаго контроля за дѣйствіями желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Познакомившись съ дѣломъ на мѣстахъ, подкомисіи вполне убѣдились: во 1-хъ, въ томъ, что ни переменами личностей въ управленіи дорогъ, никакими административными распоряженіями, ни даже правительственными субсидіями, нельзя существенно и основательно исправить настоящее положеніе нашего желѣзнодорожнаго дѣла, и, во 2-хъ, что цѣль эта можетъ быть достигнута лишь изданіемъ желѣзнодорожнаго закона, ограждающаго интересы публики и желѣзныхъ дорогъ и учрежденіемъ помянутаго надзора за желѣзнодорожными Обществами.

Въ виду этого, подкомисіи признали безусловно необходимымъ принятіе ряда мѣръ законодательнаго характера, которыя бы могли охватить, по возможности, всю желѣзнодорожную дѣятельность, сущность которой слагается изъ отношеній желѣзныхъ дорогъ: къ лицамъ, пользующимся ихъ услугами, къ государству и взаимныхъ между собою.

Разсматривая эти основные виды желѣзнодорожной дѣятельности, подкомисіи нашли, что отношенія желѣзныхъ дорогъ къ лицамъ, пользующимся ихъ услугами, составляютъ главную область, въ которой возбуждалось наиболѣе неудовольствій.

Общія жалобы, идущія изъ разныхъ мѣстностей Россіи и притомъ отъ цѣлыхъ сословій, занятыхъ тою или другою отраслью хозяйственной или промышленной дѣятельности, при самыхъ разнообразныхъ условіяхъ, служатъ удостовѣреніемъ того, что въ этомъ отношеніи зло дѣйствительно велико и настоятельно требуетъ соотвѣтствующихъ мѣропріятій законодательнаго характера.

До сихъ поръ у насъ еще не существуетъ спеціальныхъ желѣзнодорожныхъ законовъ, такъ какъ законоположенія, заключающіяся въ Сводѣ Законовъ (т. X, ч. I, т. XI, ч. II и т. XII, ч. II) и служащія нынѣ, въ связи съ кассационною практикою Правительствующаго Сената, для разрѣшенія желѣзнодорожныхъ дѣлъ, относятся къ тому времени, когда въ Имперіи существовали только Царскосельская и Николаевская дороги, когда желѣзнодорожное дѣло и за границей было еще въ самомъ зародышѣ и когда, слѣдовательно, не могли быть выяснены всѣ сложныя юридическія и экономическія отношенія, опредѣлившіяся теперь гораздо точнѣе и у насъ и въ Западной Европѣ.

Въ настоящее время у насъ всѣ отношенія желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ опредѣляются лишь постановленіями такъ называемыхъ «условій перевозки», которыя служатъ единственнымъ регуляторомъ правъ грузоотправителей и пассажировъ и обязанностей желѣзныхъ дорогъ.

Но эти условія, утвержденныя Министерствомъ Путей Сообщенія только для нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, не могутъ служить серьезной гарантіей, такъ какъ даже сами желѣзныя дороги не всегда считаютъ ихъ для себя обязательными.

Вслѣдствіе такого ненормальнаго положенія дѣла, интересы товароотправителей и пассажировъ часто нарушаются въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ они сталкиваются съ интересами желѣзныхъ дорогъ. Поэтому фактическое безправіе товароотправителей составляло общее впечатлѣніе, вынесенное подкоммисіями, какъ изъ непосредственнаго наблюденія и изслѣдованія, такъ и изъ разбора громаднаго количества переданныхъ имъ заявленій и претензій.

Оказалось, что товароотправители почти нисколько не обезпечены относительно цѣлости и срочности доставки грузовъ по назначенію, такъ какъ желѣзнодорожная администрація освобождаетъ себя отъ всякой на этотъ счетъ отвѣтственности извѣстными «подписками обезпеченія», отбираемыми у товарохозяевъ при сдачѣ ими грузовъ къ отправленію.

Кромѣ того желѣзныя дороги не несутъ никакой отвѣтственности ни за порчу товара, ни за его цѣлость въ промежутокъ времени отъ ввоза груза на станцію до выдачи квитанціи въ пріемъ его къ отправкѣ. Между тѣмъ такой промежутокъ длится иногда недѣли и мѣсяцы, въ теченіи которыхъ товаръ лежитъ на станціи преимущественно подъ открытымъ небомъ и гніетъ или расхищается совершенно безнаказанно.

Поддержанію и даже развитію такой неурядицы много содѣйствовало то обстоятельство, что при рѣшеніи въ судахъ споровъ между желѣзными дорогами и лицами, пользующимися ихъ услугами, въ различныхъ частяхъ Имперіи высказываются различные взгляды на помянутыя «условія перевозки», вслѣдствіе отсутствія спеціальнаго желѣзнодорожнаго законодательства.

Такъ, напр., въ судебныхъ мѣстахъ губерній бывшаго Царства Польскаго грузоотправителямъ гораздо удобнѣе искать съ желѣзныхъ дорогъ, потому что тамъ, какъ показало разсмотрѣніе рѣшеній мѣстныхъ судовъ, «условія перевозки» или совершенно не признаются, или же признаются по стольку, поскольку непротиворѣчатъ дѣйствующимъ гражданскимъ законамъ (Торговый Кодексъ 1809 г. и Гражданское Уложеніе 1825 г.), которые служатъ постояннымъ основаніемъ для разрѣшенія споровъ, возникающихъ изъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Что же касается судебныхъ учрежденій остальныхъ губерній Имперіи, то въ большей ихъ части «условія перевозки» то признаются, то отрицаются, вслѣдствіе чего тяжущіеся лишены всякой возможности усвоить себѣ какое нибудь положительное представленіе о практикѣ судовъ по такому общему и весьма важному вопросу.

Въ этомъ отношеніи и кассационная практика Правительствующаго Сената не составляла исключенія, такъ какъ и въ ней высказывались относительно «условія перевозки» иногда діаметрально противоположные взгляды, вслѣдствіе чего судебныя учрежденія, обязанныя по закону руководствоваться кассационными рѣшеніями, имѣли полную возможность принимать въ свое соображеніе то или другое воззрѣніе кассационной инстанціи.

Независимо отъ этого желѣзнодорожные безпорядки обусловливаются еще и существующею нынѣ въ уставахъ дорогъ и въ судопроизводственныхъ законоположеніяхъ ограниченою подсудностью исковъ, которая, при незначительности большей части исковыхъ требованій, ставитъ желѣзныя дороги какъ бы внѣ дѣйствующаго у насъ права.

Исчисленныя явленія убѣдили подкомисіи прежде всего въ неотложной необходимости изданія спеціальныхъ желѣзнодорожныхъ законовъ, которые бы установили: а) начала равноправности всѣхъ грузоотправителей и пассажировъ предъ желѣзнодорожными Обществами; б) гражданскую и уголовную отвѣтственность за всякій вредъ, какъ имущественный, такъ и личный, причиненный грузоотправителю или пассажиру; в) опредѣленіе случаевъ, въ которыхъ тяжесть доказательства лежитъ на желѣзнодорожныхъ Обществахъ и въ какихъ — на лицахъ, пользующихся ихъ услугами; г) отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за дѣйствія всѣхъ ихъ агентовъ съ предоставленіемъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ права искать съ послѣднихъ; д) право предьявленія иска со стороны грузоотправителя, грузополучателя или пассажира, какъ по мѣсту нахождения правленія или управленія, такъ и по мѣсту нахождения станцій отправленія или назначенія; е) давность исковъ и порядокъ взысканія долговъ и иныхъ суммъ съ желѣзнодорожныхъ Обществъ; ж) отвѣтственность пассажировъ, грузоотправителей, грузополучателей и иныхъ лицъ за нарушеніе желѣзнодорожныхъ правилъ, и з) огражденіе желѣзнодорожныхъ Обществъ отъ неправильныхъ притязаній грузоотправителей и пассажировъ.

Такими, въ самыхъ общихъ чертахъ, представляются тѣ начала, которыя вызываются желѣзнодорожною практикою и которыя могутъ служить для установленія правильныхъ отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ.

Но одними законодательными мѣропріятіями, очевидно, не можетъ быть исчерпана вся задача, такъ какъ и при ясныхъ законахъ и при доступности судовъ, могущихъ до извѣстной степени обезпечивать грузоотправителей, останутся еще очень многочисленные случаи, въ коихъ судебное разбирательство будетъ непримѣнимо, а интересы грузоотправителей потребуютъ должной охраны. Такіе случаи могутъ касаться, напр., правильности вѣсовъ, соблюденія очередей, устройства частныхъ складовъ и амбаровъ, разрѣшенія споровъ о качествѣ тары грузовъ, разнаго рода экспертизъ и т. п., что, по мнѣнію подкомисій, можетъ осуществляться лишь особыми мѣстными учрежденіями, съ участіемъ лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ. Эта потребность, до извѣстной степени, чувствуется уже самими желѣзными дорогами, которыя, напр., предоставляли иногда грузоотправителямъ распредѣлять между собою

очереди. Поэтому введеніе такого рода учрежденій, съ участіемъ общественныхъ элементовъ, представляется весьма необходимымъ въ числѣ другихъ мѣръ, направляемыхъ къ установленію болѣе или менѣе правильныхъ отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ.

Не менѣе вредно отозвалось отсутствіе желѣзнодорожныхъ законовъ и на взаимныхъ отношеніяхъ желѣзныхъ дорогъ, потому что, въ силу преслѣдованія каждою желѣзною дорогою преимущественно своихъ частныхъ интересовъ, никакая мѣра, какъ бы она ни была цѣлесообразна съ точки зрѣнія пользы государства или цѣлой группы желѣзныхъ дорогъ, не могла и не можетъ осуществиться, если тому воспротивится хоть одна изъ заинтересованныхъ дорогъ. Такимъ образомъ частный интересъ одной дороги нерѣдко становится препятствіемъ къ осуществленію какой либо важной, съ точки зрѣнія общаго интереса, мѣры, на которую соглашается большинство дорогъ.

Чтобы составить нѣкоторое представленіе о взаимныхъ отношеніяхъ дорогъ, необходимо обратиться прежде всего къ происхожденію дѣятельности частныхъ и общихъ сѣздовъ желѣзнодорожныхъ представителей.

Русскія желѣзныя дороги, въ началѣ своего существованія, не вступали между собою въ соглашенія относительно принятія тѣхъ или другихъ общихъ правилъ, но ограничивали свою дѣятельность исключительно распоряженіями въ предѣлахъ своихъ линій, вслѣдствіе чего, перевозка грузовъ на дальнія разстоянія сопровождалась значительными неудобствами и затрудненіями, нерѣдко совершенно останавливалась и обходилась очень дорого.

Нѣкоторыя дороги, сознавая всѣ эти неудобства и желая устраненія ихъ, входили между собою въ частныя соглашенія на счетъ взаимной передачи грузовъ безъ участія товарохозяевъ. Но такъ какъ условія эти касались лишь передачи грузовъ посредствомъ перегрузки изъ вагоновъ одной дороги въ вагоны другой, смежной съ нею, то такими условіями вышеприведенныя неудобства устранялись неполнѣ. Въ концѣ концовъ на многихъ дорогахъ образовались громадныя залежи неотправленныхъ грузовъ.

Такъ, напр., въ 1868 году, на линіяхъ отъ Моршанска и Воронежа къ Москвѣ, задержка въ движеніи грузовъ достигла размѣровъ, вызвавшихъ командировку туда, по Высочайшему повелѣнію, Свиты Его Императорскаго Величества Генераль-Маіора Графа Бобринскаго 2-го для изысканія общихъ мѣръ къ устраненію обнаруженныхъ затрудненій въ перевозкѣ товаровъ.

Исполняя это порученіе, Графъ Бобринскій призналъ полезнымъ созвать для совѣщанія управляющихъ желѣзными дорогами Моршанско-Московской линіи, и это *первое* совѣщаніе послужило началомъ установившихся съ того времени *общихъ сѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ*, по примѣру сѣздовъ, существующихъ за границею.

Эти сѣзды были вызваны необходимостью установленія прямыхъ между дорогами сообщеній, которыя бы давали возможность производить перевозку пассажировъ и грузовъ не только между станціями од-

ной какой либо дороги, но и между станціями разныхъ дорогъ, по прямымъ билетамъ и грузовымъ вѣдомостямъ.

Но такъ какъ компетенціей общаго сѣзда не могли быть вполнѣ исчерпаны всѣ вопросы прямыхъ сообщеній, вытекающіе, напр., изъ мѣстныхъ условій даннаго раіона желѣзнодорожной сѣти, т. е. не имѣющихъ значенія для всѣхъ дорогъ, вмѣстѣ взятыхъ, то поэтому въ 1870 году были образованы еще частные сѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ по группамъ.

Тогда Министерство Путей Сообщенія, сознавая несомнѣнную пользу періодическихъ взаимныхъ совѣщаній желѣзнодорожныхъ представителей, предполагало дать имъ опредѣленное значеніе и правильную организацію, вслѣдствіе чего и предложило общему сѣзду 1870 года опредѣлить свой характеръ и значеніе постановленій его для желѣзныхъ дорогъ, а также порядокъ разрѣшенія имъ всякаго рода вопросовъ.

На этомъ основаніи сѣздъ единогласнымъ рѣшеніемъ опредѣлилъ, между прочимъ, что онъ имѣетъ значеніе совѣщательнаго учрежденія и что всѣ разсматриваемые имъ общіе вопросы могутъ быть обязательными для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ лишь при единогласномъ ихъ принятіи.

Такимъ постановленіемъ общій сѣздъ значительно стѣснилъ свои дѣйствія и сократилъ число рѣшеній, которыя къ тому же не исполнялись не только отдѣльными дорогами, но даже и группами дорогъ.

Вмѣстѣ съ этимъ общій сѣздъ сталъ въ ненормальныя отношенія и къ частнымъ сѣздамъ, вслѣдствіе того, что въ постановленіи объ учрежденіи послѣднихъ не сдѣлалъ точнаго опредѣленія отношеній ихъ къ общему сѣзду. На этомъ основаніи частные сѣзды не считали себя связанными чѣмъ либо съ общимъ и потому не стѣснялись относительно измѣненія, по своему усмотрѣнію, постановленій этого сѣзда.

Такъ значеніе общихъ сѣздовъ падало все болѣе и болѣе и дошло до того, что въ 1878 году Министерство прекратило даже назначеніе отъ себя предсѣдателя, предоставивъ сѣзду выбирать его изъ своей среды.

Вслѣдствіе всего этого, на бывшихъ общихъ сѣздахъ достигнуто очень мало положительныхъ результатовъ относительно устройства эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и органъ этотъ оказался несостоятельнымъ выработать какое либо положеніе даже для регулированія отношеній желѣзныхъ дорогъ между собою.

Не смотря на все это, примѣры иностранныхъ государствъ вполнѣ убѣждаютъ въ совершенной цѣлесообразности и даже необходимости подобнаго рода учрежденій, но только подъ условіемъ иной организаціи. Въ справедливости всего этого убѣдились даже многія изъ желѣзныхъ дорогъ, признавшія настоятельную необходимость точнаго опредѣленія законодательнымъ порядкомъ взаимныхъ отношеній желѣзныхъ дорогъ всей Имперіи.

Не болѣе удовлетворительными найдены Коммисіею и отношенія желѣзныхъ дорогъ къ государству, не смотря на то, что всѣ дороги построены почти исключительно на суммы, отпущенныя или гарантированныя Правительствомъ.

Общая сумма основных капиталовъ, употребленныхъ на сооруженіе существующей сѣти желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ распоряженіи частныхъ обществъ, достигаетъ (къ 1 Января 1880 года) 1,651,525,033 кред. руб., или среднимъ числомъ 78,200 кред. руб. на версту. Но къ этой суммѣ необходимо прибавить еще: а) за переданный желѣзнодорожнымъ Обществамъ подвижной составъ и желѣзнодорожныя принадлежности, съ обязательствомъ приобрѣсти ихъ въ собственность Обществъ — 16,035,285 кред. руб.; б) по выданнымъ Обществамъ ссудамъ и авансамъ въ счетъ предполагаемыхъ къ выпуску облигацій 100,000,000 кред. руб.

Такимъ образомъ весь капиталъ, затраченный и гарантированный Правительствомъ на сооруженіе, развитіе и поддержаніе существующей сѣти желѣзныхъ дорогъ, равняется 1,767,560,318 кред. руб.

Въ виду такихъ значительныхъ затратъ Правительства на желѣзные дороги, рѣчь можетъ идти теперь лишь о характерѣ и предѣлахъ правительственнаго вмѣшательства въ дѣла желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Безопасность дорогъ не можетъ не быть предметомъ особаго попеченія Правительства, а потому оно должно имѣть прежде всего надзоръ за соблюденіемъ надлежащихъ техническихъ условій, обеспечивающихъ эту безопасность какъ при сооруженіи дорогъ, такъ и во время ихъ эксплуатаціи.

Засимъ, хотя желѣзные дороги, повидимому и суть предпріятія до нѣкоторой степени монопольныя, однако начало соперничества, представляющее главный регуляторъ частной предпріимчивости, въ примѣненіи къ нимъ не исключается совершенно, тѣмъ не менѣе всетаки желѣзнодорожныя предпріятія, сами по себѣ, настолько сильны, что часто пользующимся ихъ услугами становится неподсилу бороться съ ними при наличности существующихъ условій.

Въ виду такого положенія дѣла и вообще съ цѣлью наивозможно полнаго огражденія интересовъ народнаго хозяйства, для Правительства необходимо удержать за собою право руководства, въ извѣстныхъ случаяхъ, отношеніями желѣзныхъ дорогъ: какъ къ государственнымъ, такъ и къ частнымъ интересамъ.

Отдавая эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ въ частныя руки, Правительство обязано не только принимать необходимыя мѣры къ огражденію общественныхъ польсъ отъ произвола частныхъ распорядителей желѣзными дорогами, но еще и наблюдать за исполненіемъ требованій закона со стороны желѣзнодорожной эксплуатаціи. Судъ можетъ преслѣдовать только частныя правонарушенія отдѣльныхъ лицъ, а въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ существуетъ масса такихъ распорядительныхъ дѣйствій, которыя ускользаютъ отъ суда и относительно которыхъ административный контроль Правительства является положительною необходимостію.

Кромѣ того, Правительство весьма заинтересовано въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ еще и вслѣдствіе вышеуказаннаго значительнаго участія государственнаго казначейства въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ. Въ этомъ случаѣ финансовая успѣшность желѣзнодорожной эксплуатаціи непосредственно затрогиваетъ интересы государственнаго казначейства и

потому, естественно, вызываетъ необходимость финансоваго надзора, цѣль котораго должна заключаться въ предохраненіи казны отъ излишнихъ расходовъ по желѣзнодорожному дѣлу.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисіей констатированъ тотъ приводящій къ крайнему удивленію фактъ, что наши желѣзнодорожныя Общества не всѣ одинаково внимательно относятся къ своимъ собственнымъ интересамъ. Исслѣдованія этого явленія показываютъ, что во многихъ нашихъ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ царитъ полнѣйшая безхозяйственность и имъ совершенно чужды побужденія личной выгоды.

Линіи такихъ Обществъ, пролегая по раіонамъ съ незначительно развитою промышленностью, не могутъ, безъ особыхъ усилій со стороны ихъ правленій, получить къ перевозкѣ такое количество грузовъ, которое подходило бы къ максимуму годовой ихъ провозоспособности. Слѣдовательно такія линіи находятся пока еще въ состояніи преобладанія предложенія своихъ услугъ предъ ихъ спросомъ. Казалось бы, что Общества, линіи которыхъ находятся въ такомъ состояніи, должны бы были стремиться къ наивозможно большому развитію доходныхъ перевозокъ посредствомъ созиданія новыхъ грузовъ, иначе говоря, они должны бы были соотвѣтствующими мѣрами вызвать къ перевозкѣ такіе предметы, которые находятся еще въ состояніи неподвижности, и такимъ образомъ развивать свой доходъ.

Въ дѣйствительности Коммисія ничего такого не замѣтила и полагаеть, что подобную бездѣятельность въ нѣкоторыхъ случаяхъ остается приписать только тому, что доходность затраченныхъ Обществами капиталовъ на устройство принадлежащихъ имъ линій обезпечена гарантированнымъ Правительствомъ слишкомъ высокимъ процентомъ сравнительно съ тѣмъ, котораго можно достигнуть въ настоящее время путемъ развитія болѣе или менѣе выгодной перевозки грузовъ до наивозможнаго максимума и уменьшенія до минимума расходовъ эксплуатаціи. Нѣтъ сомнѣнія, что обезпеченный высокій противъ дѣйствительности доходъ не можетъ возбуждать въ сихъ Обществахъ желаніе вести дѣло такъ, какъ ведутся дѣла частной предпріимчивости, доходность которыхъ обезпечивается энергіей администрацій, возбуждаемой и поддерживаемой личными выгодами.

И такъ, вышеизложенное показываетъ, что наши желѣзнодорожныя предпріятія должны бы подлежать со стороны Правительства тройкому контролю: техническому, административно-хозяйственному и финансовому, вытекающему изъ особыхъ отношеній государственной казны къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ. Но всѣ эти виды правительственнаго надзора оказались по изслѣдованію въ положеніи, далеко не отвѣчающемъ вышеуказаннымъ цѣлямъ.

Надзоръ Правительства въ техническомъ отношеніи, принадлежа обширному спеціальному вѣдомству, повидимому самый полный и самый всесторонній, но, въ дѣйствительности, онъ лишь стѣсняетъ, безъ особой пользы, дѣятельность желѣзнодорожныхъ управленій, которыя жалуются на излишнюю регламентацію, доходящую до самыхъ мелкихъ подробностей. Число циркулярныхъ предписаній такъ значительно, что многія остаются неисполненными по невозможности исполненія.

Въ административно-хозяйственномъ отношеніи дѣло контроля находится еще въ болѣе неудовлетворительномъ положеніи, такъ какъ у насъ не существуетъ ни желѣзнодорожнаго законодательства, ни даже правительственнаго органа, который бы былъ обязанъ наблюдать за исполненіемъ желѣзными дорогами хотя тѣхъ постановленій, которыя заключаются въ условіяхъ перевозки.

Что же касается, наконецъ, финансоваго контроля, то его можно подраздѣлить на контроль смѣтный и контроль отчетный.

Смѣты нѣкоторыхъ дорогъ, т. е. основаніе всей финансовой стороны дѣла, по существующимъ положеніямъ, должны быть утверждаемы Правительствомъ, которое, такимъ образомъ, обладаетъ повидимому возможностью производить необходимый контроль. Но для того, чтобы онъ былъ дѣйствителенъ, необходимо, чтобы смѣта, до ея утвержденія, подвергалась серьезному разсмотрѣнію; при существующемъ же порядкѣ это фактически невозможно.

Относительно утвержденія годовыхъ смѣтъ имѣются въ уставахъ постановленія, въ силу коихъ смѣты большинства Обществъ, гарантированныхъ въ чистомъ доходѣ, подлежатъ утвержденію Министра Путей Сообщенія во все время, пока за Обществомъ числится долгъ Правительству по гарантіи.

Постановленія эти, хотя и даютъ Правительству возможность контролировать финансовую сторону дѣла на дорогахъ, но, въ дѣйствительности, дѣло происходитъ слѣдующимъ образомъ: смѣта составляется управленіемъ дороги, которое обыкновенно оканчиваетъ ее во второй половинѣ года; затѣмъ она поступаетъ на разсмотрѣніе правленія, послѣ чего представляется на утвержденіе Правительства. Это происходитъ такъ поздно (въ Ноябрь), что остается только или подвергнуть смѣту самому поверхностному разсмотрѣнію (что и дѣлается), или же задержать исполненіе смѣты утвержденіемъ ея въ слѣдующемъ году, т. е. въ такое время, когда суммы, ассигнуемыя смѣтой, бываютъ въ значительной части уже израсходованы. Поэтому единственно рациональной системой была бы своевременная провѣрка смѣты во время ея составленія агентами Правительства, которыми могли бы быть инспекторы желѣзныхъ дорогъ и существующіе директоры правленій отъ Правительства.

Министерство Путей Сообщенія вполне сознавало важность этой системы и потому предписывало, въ 1877 году, чтобы смѣты и приложения къ нимъ представлялись въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ вмѣстѣ съ заключеніями инспекторовъ дорогъ.

Если бы это предписаніе было приведено въ исполненіе, то разсмотрѣніе смѣтъ могло бы имѣть дѣйствительно серьезный характеръ; но къ сожалѣнію означенное предписаніе должно оставаться мертвою буквою до тѣхъ поръ, пока инспекторы будутъ находиться въ настоящемъ своемъ положеніи, совершенно несоотвѣтствующемъ цѣли ихъ назначенія. Что же касается дѣятельности существующихъ правительственныхъ членовъ правленій, то она совершенно не замѣтна, вслѣдствіе неопредѣленности ихъ положенія и отсутствія законодательнаго опредѣленія обязанностей ихъ и степени отвѣтственности.

Относительно ревизіи годовой отчетности имѣется почти во всѣхъ уставахъ, гарантированныхъ и негарантированныхъ Обществъ, постановленіе о томъ, что всѣ книги, счета и балансъ правленія должны быть открыты правительственной комисіи, которая можетъ быть назначаема ежегодно для провѣрки отчета правленія и для опредѣленія дѣйствительнаго чистаго дохода Общества.

Постановленія эти также даютъ возможность контролировать финансовую сторону эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Но отчетный контроль, даже если бы онъ производился совершенно своевременно, есть контроль уже произведенныхъ расходовъ, а потому и не можетъ замѣнить собою смѣтнаго контроля и предупредить неправильные расходы; онъ можетъ только, указывая на неправильность произведенныхъ расходовъ, выяснитъ тѣ мѣры, которыя полезно принять для избѣжанія подобныхъ неправильностей на будущее время. Но и эта скромная цѣль достигается далеко неполнѣ, не смотря на то, что для обревизованія отчетовъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ или для приведенія въ извѣстность финансоваго ихъ положенія, со стороны Министерства Путей Сообщенія назначаются по временамъ особыя комисіи, съ участіемъ членовъ отъ Государственнаго Контроля и Министерства Финансовъ.

Такимъ образомъ, на основаніи вышеприведеннаго, можно утверждать, что дѣйствительнаго правительственнаго надзора за дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ, а равно и руководства этою дѣятельностью въ моменты уклоненія ея въ сторону, противоположную интересамъ государства и народнаго хозяйства вообще, почти не существуетъ.

Между тѣмъ не только въ Россіи, гдѣ дороги почти полностью принадлежатъ государству, но и за границей сознано вполнѣ, что Правительство должно имѣть значительное вліяніе на желѣзныя дороги, какъ предприятия, имѣющія государственное значеніе.

Извѣстно, что въ Сѣверной Америкѣ желѣзныя дороги составляютъ исключительно частную собственность, но и тамъ общественное мнѣніе, — вообще сильно нерасположенное къ стѣсненію свободы дѣйствій частной предприимчивости, — пришло къ сознанію необходимости регулировать желѣзнодорожное дѣло законодательнымъ порядкомъ.

Остается пока открытымъ только вопросъ о формѣ вліянія государства на желѣзныя дороги, по которому существуютъ два мнѣнія.

Сторонники одного изъ нихъ рекомендуютъ сдѣлать желѣзныя дороги чисто государственными учрежденіями, по примѣру почты и телеграфа, для чего, по ихъ мнѣнію, слѣдуетъ выкупить всѣ желѣзныя дороги изъ рукъ частныхъ Обществъ и, затѣмъ, эксплуатировать ихъ самому государству. Этому мнѣнію, главнымъ образомъ, держатся въ Германіи, гдѣ отчасти и приступлено уже къ осуществленію его на самомъ дѣлѣ. Въ Англій также право государства на выкупъ дорогъ было установлено закономъ 1844 года, но до сихъ поръ государство имъ не пользовалось.

Сторонники другого мнѣнія настаиваютъ, что въ интересахъ промышленности вообще, а желѣзнодорожной — въ особенности слѣдуетъ оставить желѣзныя дороги въ рукахъ частныхъ предпринимателей и оказывать послѣднимъ, въ извѣстныхъ случаяхъ и въ подходящихъ формахъ, поддержку, отъ государства, подчинивъ ихъ одновременно съ тѣмъ, строгому правительственному надзору.

Постройка и эксплуатація желѣзныхъ дорогъ государствомъ въ болѣе широкихъ размѣрахъ производится въ Бельгii; но и здѣсь, рядомъ съ правительственною эксплуатаціею существуетъ и частная. Фактъ этотъ даетъ право предполагать, что и въ Бельгii, — гдѣ эксплуатація желѣзныхъ дорогъ государствомъ дала и продолжаетъ давать наиболѣе благопріятные результаты, чѣмъ гдѣ бы то ни было, — еще окончательно не признали правительственную эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ особенно полезною мѣрою.

Что же касается формъ эксплуатаціи собственно нашихъ желѣзныхъ дорогъ, то у насъ не было въ большихъ размѣрахъ какъ правительственной эксплуатаціи въ тѣсномъ ея значеніи, такъ равно и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ частными предпринимателями исключительно на собственный ихъ рискъ, вслѣдствіе чего по нашей желѣзнодорожной практикѣ еще нельзя судить о преимуществахъ одного способа эксплуатаціи предъ другимъ. Существующая же въ настоящее время эксплуатація нашихъ желѣзныхъ дорогъ частными предпринимателями съ усиленною и постоянною поддержкою государства, даетъ вообще далеко невыгодные результаты какъ для государства, такъ и для пользующихся желѣзнодорожными услугами.

Для наилучшаго разрѣшенія вопроса о формѣ вліянія государства на наши желѣзныя дороги, по мнѣнію Коммисіи, было бы желательно произвести болѣе или менѣе широкіе опыты правительственной эксплуатаціи части желѣзныхъ дорогъ. Остальныя же дороги оставить въ эксплуатаціи частныхъ предпринимателей, но непременно измѣнивъ данныя имъ привилегіи въ смыслѣ большаго заинтересованія предпринимателей въ финансовыхъ результатахъ эксплуатаціи, и подчинивъ ихъ дѣйствительному и строгому контролю и руководству со стороны Правительства.

Для достиженія этой послѣдней цѣли слѣдуетъ признать вполне подходящею мѣрою учрежденіе, въ дополненіе къ существующему правительственному спеціально-техническому органу, нижеуказанный особый, независимый отъ послѣдняго, правительственный органъ, на обязанность котораго былъ бы возложенъ высшій административно-хозяйственный надзоръ за желѣзнодорожнымъ дѣломъ.

Такими представляются, по собраннымъ подкоммисіями и Коммисіею матеріаламъ, отношенія существующей у насъ сѣти желѣзныхъ дорогъ къ лицамъ, пользующимся ихъ услугами, между собою и къ государству, положившему столь значительные капиталы въ дѣло проведенія рельсовыхъ путей.

Для того же, чтобы поставить наше желѣзнодорожное дѣло въ тѣ условія, при которыхъ оно могло бы приносить должную пользу, необходимо много мѣропріятій законодательнаго и административнаго

характера и достаточное количество времени для проведения ихъ въ жизнь.

Принять на себя всю эту многотрудную задачу, при чрезвычайной сложности желѣзнодорожнаго дѣла вообще, Коммисія, какъ учрежденіе временное, очевидно не можетъ, а потому и оставовилась на мысли предложить въ началѣ лишь тѣ мѣры, которыя представляются теперь особенно важными и безусловно неотложными, не входя затѣмъ въ разработку вопросовъ второстепенной важности, рѣшеніе которыхъ, при всемъ желаніи, не можетъ послѣдовать одновременно.

Относительно этого рода вопросовъ Коммисія предположила ограничиться лишь обработкой и систематизаціей собранныхъ матеріаловъ, могущихъ послужить съ особою пользою въ качествѣ исходной точки для предполагаемыхъ Коммисіею спеціальныхъ учрежденій, долженствующихъ въ послѣдствіи развивать и дополнять предпринятые ею работы.

На этомъ основаніи Коммисія выработала новую программу своей послѣдующей дѣятельности, разсмотрѣнную въ Комитетѣ Министровъ, положеніемъ котораго, Высочайше утвержденнымъ 20-го Іюня 1880 года, опредѣлено:

1) Въ виду общаго государственнаго значенія желѣзныхъ дорогъ, руководствовавшихся до сихъ поръ лишь положеніями своихъ уставовъ и «условіи перевозки», издать общій желѣзнодорожный законъ, опредѣляющій: а) обязанности и отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, какъ государственныхъ путей сообщенія, по отношеніямъ ихъ къ Правительству, между собою и къ публикѣ, т. е. къ грузоотправителямъ и пассажирамъ, и б) общія основанія для установленія тарифовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

2) Для обсужденія разныхъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ, за исключеніемъ технической части, учредить Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ, состоящій подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, изъ представителей разныхъ вѣдомствъ, желѣзныхъ дорогъ и лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ, съ сохраненіемъ общихъ и частныхъ желѣзнодорожныхъ сѣздовъ, но съ болѣе точнымъ опредѣленіемъ, какъ ихъ состава, такъ и ихъ отношеній къ Правительству.

3) Для надзора за сохранностью товара при нагрузкѣ и выгрузкѣ, за правильнымъ взвѣшиваніемъ его, за соблюденіемъ очереди и проч. учредить особые Мѣстные Комитеты изъ лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ, при участіи инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ.

4) Опредѣлить составъ общихъ и частныхъ сѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ и отношенія ихъ къ Правительству, а также предоставить этимъ сѣздамъ обсужденіе и рѣшеніе вопросовъ, касающихся всѣхъ или нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, на сколько эти вопросы не будутъ затрагивать непосредственно интересы Правительства, промышленности или третьихъ лицъ; и

5) Предоставить мнѣ право вносить въ Государственный Совѣтъ проекты вышеуказанныхъ законоположеній, по частямъ или вмѣстѣ, съ заключеніями Министра Путей Сообщенія и другихъ подлежащихъ вѣдомствъ, по принадлежности.

Приступивъ къ выполнению приведенной Высочайше утвержденной новой программы, Коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, при участіи специалистовъ гражданскаго, уголовнаго и торговаго правъ и желѣзнодорожнаго дѣла и представителей торговли и промышленности, выработала, на основаніи нижеприведенныхъ соображеній, проектъ общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, состоящій изъ пяти раздѣловъ, заключающихъ въ себѣ слѣдующія постановленія:

- I. Объ общихъ и частныхъ желѣзнодорожныхъ установленіяхъ.
- II. О пассажирскомъ и товарномъ движеніи.
- III. О подсудности и давности исковъ, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ, и о порядкѣ взысканія съ нихъ долговъ.
- IV. О желѣзнодорожномъ полицейскомъ надзорѣ; и
- V. О наказаніяхъ за нарушеніе желѣзнодорожныхъ правилъ и безопасности желѣзныхъ дорогъ.

СООБРАЖЕНІЯ.

I. ОБЪ ОБЩИХЪ И ЧАСТНЫХЪ ЖЕЛѢЗНО- ДОРОЖНЫХЪ УСТАНОВЛЕНІЯХЪ.

ОБЩІЯ УСТАНОВЛЕНІЯ.

A. Высшій и Мѣстные Желѣзнодорожные Совѣты и Желѣзнодорожные Коммисіи.

Благоустройство желѣзныхъ дорогъ, по обширности ихъ вліянія не только на экономическое положеніе государства, но и вообще на положеніе цѣлаго населенія страны, представляетъ въ настоящее время важный вопросъ, надлежащимъ разрѣшеніемъ котораго заняты правительства почти всѣхъ государствъ Европы и Америки. Тѣмъ не менѣе вопросъ этотъ нигдѣ еще не получилъ полнаго разрѣшенія и заставляетъ относиться весьма осторожно къ постановкѣ выводовъ изъ произведенныхъ изслѣдованій, а тѣмъ болѣе въ подборѣ окончательныхъ рѣшеній, соотвѣтственныхъ этимъ выводамъ. Осторожность эта, независимо отъ многочисленности точекъ соприкосновенія желѣзнодорожнаго дѣла съ интересами государства и частныхъ лицъ, вызывается главнымъ образомъ новизною эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, двойственностью ихъ значенія, какъ предприятий въ большинствѣ случаевъ частныхъ и, вмѣстѣ съ симъ, по характеру своихъ операцій, учрежденій государственныхъ, и, наконецъ, тѣмъ, что въ образовавшихся вѣками теоріяхъ о правовыхъ отношеніяхъ почти совсѣмъ не заключается необходимыхъ основаній для рѣшенія многихъ явленій, вытекающихъ изъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Желѣзнодорожное дѣло на столько еще ново, что, не смотря на весьма быстрое его развитіе, нигдѣ не достигло своего совершенства и едва-ли приблизилось къ нему въ значительной степени, вслѣдствіе чего

и въ виду вышеприведенныхъ соображеній, законодательная разработка всѣхъ многочисленныхъ второстепенныхъ вопросовъ, касающихся желѣзнодорожной эксплуатаціи, представляется до нѣкоторой степени преждевременною.

Приведенныя соображенія заставляютъ склоняться къ тому, чтобы, при настоящемъ положеніи дѣла, издать лишь одну часть важнѣйшихъ законоположеній, могущихъ, такъ сказать, съ самаго ихъ опубликованія внести должный порядокъ въ отношенія желѣзнодорожныхъ Обществъ къ государству и обществу, пользующимся услугами желѣзныхъ дорогъ. Что же касается остальныхъ, менѣе настоятельныхъ мѣропріятій законодательнаго и бѣльшею частію административнаго характера, то такія, какъ выше уже и было указываемо, могли бы быть возложены на предполагаемое Коммисіею особое центральное установленіе.

Для уясненія такимъ образомъ вопроса необходимо обратиться отчасти къ существующему въ настоящее время руководству желѣзнодорожнымъ дѣломъ, находящемуся въ вѣдѣніи одного Министерства Путей Сообщенія, по преимуществу учрежденія техническаго.

При такомъ порядкѣ, всѣ другія вѣдомства, вмѣсто непосредственнаго руководства тѣми частями желѣзнодорожной эксплуатаціи, которыя составляютъ предметъ ихъ компетенціи, имѣютъ къ нимъ отношенія побочныя и, не стоя близко къ жизненной сторонѣ самаго дѣла, не всегда могутъ своевременно принимать какія либо мѣры къ правильной ихъ постановкѣ, тѣмъ болѣе, что означенныя вѣдомства обязаны дѣлать всѣ свои распоряженія, касающіяся благоустройства желѣзныхъ дорогъ, не иначе, какъ по соглашенію съ названнымъ Министерствомъ. Между тѣмъ такое соглашеніе затягиваетъ разрѣшеніе возбужденныхъ другими вѣдомствами вопросовъ до невѣроятности.

Вслѣдствіе этого, сосредоточеніе всего желѣзнодорожнаго дѣла почти въ исключительномъ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія можно считать одною изъ важнѣйшихъ причинъ неудовлетворительности его состоянія.

Дѣло это по существу своему раздѣляется на двѣ главныя части: техническую и эксплуатаціонную.

Первая изъ этихъ частей несомнѣнно обнимается компетенціею Министерства Путей Сообщенія, но, тѣмъ не менѣе, совершенство этой части, какъ показали изслѣдованія Коммисіи, заставляетъ желать еще весьма многого.

Что же касается эксплуатаціонной части, состоящей главнымъ образомъ изъ вопросовъ финансовыхъ, экономическихъ, юридическихъ и торговыхъ, то Министерство Путей Сообщенія не имѣетъ, во 1-хъ, необходимыхъ элементовъ для рѣшенія всѣхъ этихъ вопросовъ; во 2-хъ, отдавшись преимущественно технической сторонѣ дѣла, приноситъ эксплуатаціонную часть до известной степени въ жертву технической, вслѣдствіе чего развитіе и совершенствованіе первой, по скольку они не зависятъ отъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, почти вовсе не подвигаются и изъ весьма существенныхъ вопросовъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, многіе остаются неразрѣшенными, иные не возбуждаются совершенно, а рѣшеніе другихъ затрудняется до крайности.

Такъ, напримѣръ, извѣстно, что государственное казначейство ежегодно расходуетъ десятки милліоновъ рублей на покрытіе дефицитовъ по эксплуатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, но по вопросу удешевленія эксплуатаціи Министерство Путей Сообщенія не только не принимало какихъ-либо существенныхъ мѣръ, но даже само было источникомъ увеличенія эксплуатаціонныхъ расходовъ, потому что значительную часть распоряженій своихъ по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ дѣлало безъ достаточнаго соображенія съ экономическимъ ихъ состояніемъ.

Въ недавнее, напримѣръ, время Министерство потребовало общей замѣны нѣкоторыхъ существующихъ элементовъ устройства дорогъ новыми, болѣе усовершенствованными, хотя въ замѣнѣ старыхъ дѣйствительной надобности еще не предстояло и эксплуатация могла бы производиться при нихъ одинаково успѣшно, какъ и при новыхъ. Вмѣстѣ съ этимъ въ устройство дорогъ вводятся совершенно новые элементы, полезность которыхъ еще далеко не доказана; между тѣмъ иногда не требуется такихъ приспособленій, на необходимость которыхъ указываетъ практика.

Многія дороги могли бы продолжительное еще время успѣшно эксплуатироваться при желѣзныхъ рельсахъ, но Министерство, не смотря на затруднительное экономическое состояніе этихъ дорогъ, потребовало отъ нихъ сплошной замѣны желѣзныхъ рельсовъ стальными, постоянно побуждая дороги къ скорѣйшему исполненію этого требованія.

Другой, болѣе характерный, примѣръ можно видѣть въ распоряженіи Министерства о томъ, чтобы нѣкоторыя дороги имѣли на запасныхъ станціонныхъ путяхъ, даже на тѣхъ, по которымъ разъ въ годъ проходитъ паровозъ, совершенно исправные рельсы, а на отдѣляющихся отъ главнаго пути подъѣздныхъ путяхъ къ пассажирскимъ платформамъ, не иначе, какъ стальные, подобно тому какъ это требуется для магистральной линіи, внѣ предѣловъ станцій. Въ 1878 году потребовано было замѣнить существующіе на дорогахъ низкіе деревянные уклонные знаки новыми, вышиною въ 2 сажени и сдѣланными преимущественно изъ старыхъ рельсовъ; въ 1880 году указано разстояніе отъ ближайшаго рельса, на которомъ знаки эти должны быть установлены, и, вмѣстѣ съ этимъ, потребована переноска знаковъ на означенное разстояніе, если они установлены ближе.

Случаи введенія въ устройство дорогъ новыхъ элементовъ заключаются, напримѣръ, въ недавнихъ требованіяхъ Министерства:

1) Устроить на всѣхъ паровозахъ перильцы для огражденія площадокъ, имѣющихся вдоль паровозовъ по обѣимъ ихъ сторонамъ и около дымогарныхъ трубъ. Перильцами этими имѣлось въ виду устранить возможность паденія съ указанныхъ площадокъ паровозной прислуги во время осмотра и смазки паровозовъ на ходу поѣзда. По устройствѣ на нѣкоторыхъ паровозахъ перилецъ, случаи паденія при указанныхъ обстоятельствахъ паровозной прислуги также были, слѣдовательно цѣль не достигнута, а между тѣмъ устройство перилецъ

на всѣхъ паровогахъ русскихъ дорогъ обойдется послѣднимъ почти въ миллионъ рублей.

2) Установить на всѣхъ паровогахъ сигнальные колокола, для подачи посредствомъ ихъ предупредительныхъ сигналовъ при слѣдованіи по городскимъ вѣтвямъ и въ предѣлахъ станцій, а равно во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ подача такихъ сигналовъ обязательна. Расходъ на установку этихъ колоколовъ обойдется для всѣхъ дорогъ слишкомъ въ триста тысячъ рублей. Кромѣ приведенныхъ двухъ случаевъ, въ этомъ послѣднемъ родѣ были и другіе.

Очевидно, что подобныя требованія вызываютъ излишніе, нерѣдко непроизводительные и, во всякомъ случаѣ, несвоевременные расходы. Къ такимъ же излишнимъ и непроизводительнымъ расходамъ ведутъ и многія другія распоряженія, хотя бы, на примѣръ, объ установленіи для всѣхъ дорогъ, безъ отношенія къ суммѣ движенія на нихъ, одинаковыхъ нормъ числа служащихъ извѣстныхъ категорій. Одно изъ такихъ распоряженій обязываетъ и Николаевскую и Новоторжскую дороги одинаково распредѣлять стрѣлочные посты, не смотря на то, что разность въ суммѣ движенія по той и другой дорогѣ выражается отношеніемъ около 1:50. Неоспоримо, что при такой системѣ дѣйствій Министерства Путей Сообщенія въ вопросахъ экономическихъ Министерства Финансовъ, до котораго вопросы эти относятся преимущественно, не можетъ принять непосредственно отъ себя какихъ-либо мѣръ противъ указанныхъ расходовъ, тѣмъ болѣе, что они мотивируются условіями безопасности движенія.

Объясненное положеніе желѣзнодорожнаго дѣла приводитъ къ заключенію о неудовлетворительности существующаго нынѣ порядка руководства имъ и даже къ нѣкоторой увѣренности въ томъ, что дѣло это не приметъ надлежащаго направленія до тѣхъ поръ, пока непосредственное управленіе имъ не будетъ раздѣлено между всѣми вѣдомствами, имѣющими къ нему отношенія, соотвѣтственно компетенціи каждаго.

Признавая необходимымъ привлечь подлежащія вѣдомства къ непосредственному руководству желѣзнодорожнымъ дѣломъ, Комиссія полагаетъ, что цѣль эта можетъ быть достигнута путемъ отдѣленія уставной части желѣзнодорожнаго дѣла отъ административнаго руководства имъ, съ тѣмъ, чтобы послѣднее оставалось въ существующемъ порядкѣ, а уставная часть сосредоточивалась въ особомъ коллегіальномъ учрежденіи изъ представителей тѣхъ вѣдомствъ, которыя имѣютъ то или другое отношеніе къ желѣзнымъ дорогамъ (ст. 1 и 4—9).

Подобное учрежденіе представляется наиболѣе другихъ компетентнымъ для рѣшенія всѣхъ разнообразныхъ вопросовъ, вытекающихъ изъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, при томъ, конечно, условіи, что въ составъ новаго учрежденія, кромѣ силъ правительственныхъ, будутъ привлечены и представители другихъ сторонъ, заинтересованныхъ въ благоустройствѣ желѣзныхъ дорогъ.

Наши желѣзныя дороги выстроены на средства частныхъ обществъ при вышеуказанномъ содѣйствіи Правительства въ видѣ ссудъ, субсидій, гарантій и разнаго рода льготъ и привилегій. Государство съ каждымъ

отдѣльнымъ желѣзнодорожнымъ Обществомъ вошло въ особые договоры (концессіи и уставы), въ которыхъ заключаются разнообразныя условія и обязательства, данныя обѣими сторонами.

Многія изъ этихъ условій и обязательствъ оказываются въ настоящее время болѣе или менѣе вредными для государственныхъ и общественныхъ интересовъ, и, по меньшей мѣрѣ, нецѣлесообразными, вслѣдствіе чего они не имѣютъ права на существованіе, но, не смотря на это, нѣкоторыя изъ нихъ непосредственно касающіяся денежныхъ вопросовъ не могутъ быть измѣнены безъ согласія той стороны, въ пользу которой выговорены.

Несомнѣнно, что государство всегда можетъ поступиться условіями, выговоренными въ его пользу, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, оно, безъ нарушенія своего достоинства и авторитета, не можетъ измѣнить денежныхъ условій, выговоренныхъ въ пользу желѣзнодорожныхъ предпринимателей.

Это обстоятельство приводитъ къ необходимости, въ видахъ болѣе удобнаго выхода изъ настоящаго неудовлетворительнаго положенія, привлечь къ непосредственному участию въ желѣзнодорожной регламентаціи уполномоченныхъ представителей желѣзнодорожныхъ Обществъ, съ цѣлью согласенія объ ограниченіи однихъ и расширеніи другихъ привилегій сихъ Обществъ, для всеобщаго улучшенія желѣзнодорожнаго дѣла (ст. 9).

Помимо приведенной причины, желаніе привлечь къ участию въ регламентаціи желѣзнодорожнаго дѣла представителей его вызывается еще и тѣми соображеніями, что у насъ Правительство само почти не эксплуатируетъ желѣзныя дороги, а потому и всѣ результаты практики, на которыхъ только и могутъ быть основаны будущіе желѣзнодорожные регламенты, находятся въ рукахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Отъ включенія названныхъ представителей въ составъ учрежденія, предназначаемаго къ завѣдыванію уставною частью желѣзнодорожнаго дѣла, оно стало бы безспорно болѣе способнымъ къ разрѣшенію такихъ сложныхъ вопросовъ, какіе представляются этимъ дѣломъ; но, вмѣстѣ съ симъ, дѣятельность помянутаго учрежденія могла бы получить и нѣсколько одностороннее направленіе въ ущербъ интересамъ публики, пользующейся услугами желѣзныхъ дорогъ.

Такого явленія можно ожидать потому, что желѣзнодорожные представители освѣщали бы всѣ свои практическія показанія исключительно со стороны собственныхъ интересовъ, не всегда совмѣщаемыхъ съ интересами публики.

Хотя въ подобныхъ случаяхъ интересы публики могли бы найти защиту въ лицѣ членовъ отъ Правительства, но такая защита была бы слишкомъ недостаточна по невозможности требовать отъ сихъ членовъ обширныхъ познаній въ столь сложномъ и спеціальному дѣлѣ, какимъ представляется желѣзнодорожное.

Поэтому и такъ какъ члены отъ Правительства, при защитѣ интересовъ публики, не всегда могутъ располагать столь полными фактическими данными, какъ желѣзнодорожные представители при защитѣ своихъ интересовъ, то, для установленія въ этомъ отношеніи равновѣ-

сія, необходимо противопоставить желѣзнодорожнымъ представителямъ соотвѣтствующую силу въ лицѣ представителей публики, пользующейся услугами желѣзныхъ дорогъ (ст. 6—9).

Наконецъ, если принять въ соображеніе громадную степень вліянія желѣзныхъ дорогъ на частные интересы публики, то необходимость непосредственнаго участія представителей послѣдней въ направленіи желѣзнодорожнаго дѣла, едва-ли можетъ вызвать возраженіе. Остановившись такимъ образомъ на мысли ввести въ Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ представителей желѣзныхъ дорогъ и лицъ, пользующихся ихъ услугами, Коммисія признала необходимымъ, для пользы дѣла, обусловить такое вступленіе въ Совѣтъ выборныхъ членовъ, во 1-хъ, извѣстнымъ возрастомъ и подданствомъ Россіи (ст. 11) и, во 2-хъ, воспрещеніемъ избранія выборныхъ членовъ Совѣта, безъ ихъ согласія, до истеченія срока состоянія ихъ въ семь званій, въ какія бы то ни было городскія сословныя должности (ст. 18, примѣч.).

Это послѣднее условіе внесено въ Уставъ вслѣдствіе заявленій представителей торговли и промышленности, указывавшихъ на то, что избраніе ихъ въ означенныя должности одновременно съ состояніемъ въ званіи членовъ Совѣта можетъ породить значительныя препятствія къ должному исполненію ими служебныхъ обязанностей по Совѣту.

Такимъ коллегіальнымъ учрежденіемъ предполагается Коммисіею Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ, учрежденіе коего признано уже въ принципѣ Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ (ст. 1, 2 и 4—10).

При первоначальномъ обсужденіи организаціи Высшаго Совѣта Коммисія предполагала учредить его подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, но затѣмъ, впослѣдствіи, возбуждено было сомнѣніе въ томъ, не будетъ ли такое предсѣдательствованіе, указанное въ самомъ законѣ, лишать Совѣтъ должной самостоятельности, безъ которой онъ могъ бы стать въ положеніе лишь совѣщательнаго при Министрѣ Путей Сообщенія учрежденія, чего въ сущности Коммисія не предполагаетъ. вмѣстѣ съ этимъ было высказано желаніе, чтобы Высшій Совѣтъ былъ совершенно отдѣльнымъ отъ Министерства Путей Сообщенія и вполнѣ самостоятельнымъ учрежденіемъ, вродѣ существующаго тюремнаго управленія.

Вслѣдствіе такого сомнѣнія, Коммисія, въ большинствѣ, признала болѣе осторожнымъ опредѣлить въ Уставѣ (ст. 7), что Предсѣдатель и Вице-Предсѣдатель Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта назначаются особо Высочайшею Властію.

Такая редакція статьи 7-й представлялась, по мнѣнію Коммисіи, не исключяющей нисколько назначенія Предсѣдателемъ и Министра Путей Сообщенія, а Вице-Предсѣдателемъ—его Товарища, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, устраняющей возможность предположенія о томъ, что при избираемый Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ будетъ не болѣе, какъ совѣщательный органъ при Министрѣ Путей Сообщенія.

При дальнѣйшемъ разсмотрѣніи настоящаго Устава, вопросъ о Предсѣдателѣ и Вице-Предсѣдателѣ Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта былъ вновь подвергнутъ обсужденію въ средѣ Коммисіи, причемъ

нѣкоторые изъ членовъ нашли невозможнымъ принятіе приведенной редакціи статьи 7-й, въ виду того, главнымъ образомъ, что по характеру существующаго у насъ управленія желѣзными дорогами весьма трудно и даже положительно невозможно устранить Министра Путей Сообщенія и его Товарища отъ предсѣдательства въ Высшемъ Совѣтѣ. Прежде всего такое отдѣленіе Совѣта отъ Министерства породило бы, по мнѣнію нѣкоторыхъ членовъ, массу переписки, неизбежной при управленіи однимъ и тѣмъ же дѣломъ двумя вѣдомствами. Тогда ни одинъ вопросъ не могъ бы проходить съ крайне необходимою въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ быстротою.

При назначеніи Предсѣдателемъ Совѣта особаго лица, было бы, въ сущности, два министра желѣзныхъ дорогъ и слѣдовательно множество источниковъ неизбежныхъ въ такомъ случаѣ пререканій, въ виду совершенной невозможности точно и удобно разграничить дѣятельность обоихъ учрежденій въ одной и той же сферѣ. Поэтому предоставленіе предсѣдательства въ Совѣтѣ Министру Путей Сообщенія и его Товарищу признавалось безусловно необходимымъ въ видахъ предотвращения неизбежной, въ противномъ случаѣ, и весьма вредной двойственности управленія желѣзными дорогами. Что же касается сравненія проектируемаго Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта съ тюремнымъ управленіемъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, то оно признавалось невозможнымъ вслѣдствіе того, что въ послѣднемъ тюремная часть, по самому существу ея вѣдомства, рѣзко отграничена отъ прочихъ предметовъ вѣдѣнія Министерства, чего нельзя найти въ Министерствѣ Путей Сообщенія, управляющемъ всѣми способами передвиженія въ Имперіи. Такимъ образомъ если бы поставить Высшій Совѣтъ въ положеніе тюремнаго управленія, Министру Путей Сообщенія пришлось бы оставаться безъ всякаго дѣла относительно собственно желѣзныхъ дорогъ, чего, очевидно, допустить невозможно.

Независимо отъ этихъ соображеній, было обращено вниманіе еще и на то, что предполагаемая самостоятельность дѣйствій Высшаго Совѣта едва-ли можетъ быть нарушена предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, такъ какъ въ Совѣтѣ всѣ дѣла должны рѣшаться по большинству голосовъ (ст. 29). При этомъ условіи вліяніе Министра на ходъ дѣла въ Высшемъ Совѣтѣ можетъ быть нисколько не болѣе того, какое присуще всякому иному предсѣдателю, обязанному закономъ распорядиться о приведеніи въ исполненіе всякаго рѣшенія, хотя бы постановленнаго и несогласно съ его мнѣніемъ или предложеніемъ.

Въ виду вышеизложеннаго Коммисія признала необходимымъ возстановить первоначальную редакцію статьи 7-й, потому что предсѣдательство Министра Путей Сообщенія въ Высшемъ Совѣтѣ должно быть лишь полезнымъ для дѣла, такъ какъ Министръ можетъ не только устранять напрасную и вредную переписку, но еще и содѣйствовать имѣющимися въ его распоряженіи средствами дѣйствительному и точному исполненію постановленій Совѣта.

Вмѣстѣ съ этимъ Коммисія остановилась на мысли возложить и первоначальное осуществленіе всѣхъ предположеній выработаннаго

Коммисією Устава, а равно образованіе Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта также на Министра Путей Сообщенія, вѣдающаго нынѣ техническую и эксплуатаціонную части желѣзнодорожнаго дѣла и потому имѣющаго всѣ необходимыя къ этому средства, какъ въ соотвѣтствующихъ данныхъ и матеріалахъ, такъ и въ достаточномъ личномъ составѣ.

Такое сосредоточеніе въ Министерствѣ Путей Сообщенія всѣхъ распоряженій по введенію Устава въ дѣйствіе представлялось Коммисіи не только неизбѣжнымъ, въ виду того, что въ рукахъ сего Министерства находится нынѣ все желѣзнодорожное дѣло, но и крайне выгоднымъ, во 1-хъ, съ матеріальной точки зрѣнія, такъ какъ не потребуетъ никакихъ или почти никакихъ ассигнованій и, во 2-хъ, съ точки зрѣнія успѣха дѣла, вслѣдствіе того, что Министръ Путей Сообщенія, стоя во главѣ Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта, послужитъ лучшимъ залогомъ единенія интересовъ обоихъ учрежденій, обязанныхъ стремиться къ возможному развитію желѣзнодорожнаго дѣла въ Имперіи.

Далѣе Коммисія нашла крайне полезнымъ, по приведеннымъ соображеніямъ и съ финансовой точки зрѣнія, возложить, хотя бы временно, въ видѣ опыта, исполненіе подлежащихъ постановленій Совѣта и Распорядительнаго при немъ Комитета и обязанностей Канцеляріи этихъ учрежденій на Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, Директоръ котораго можетъ быть членомъ — управляющимъ дѣлами Высшаго Совѣта и его докладчикомъ.

Въ этомъ предположеніи Коммисія видѣла чрезвычайно важное условіе для обезпеченія единства дѣйствій Министерства Путей Сообщенія и Высшаго Совѣта и подвѣдомственныхъ ему учреждений въ возможно правильномъ веденіи желѣзнодорожнаго дѣла съ технической и эксплуатаціонной точекъ зрѣнія, въ широкомъ смыслѣ слова.

Не менѣе важнымъ представлялось это предположеніе еще и съ финансовой точки зрѣнія.

Основанія для такого предположенія Коммисія видитъ въ томъ соображеніи, что и въ настоящее время въ Министерствѣ Путей Сообщенія производятся, въ соотвѣтствующей мѣрѣ, всѣ тѣ дѣла, которыя предполагается передать въ вѣдѣніе проектированнаго Высшаго Совѣта. Для веденія же этого рода дѣлъ существуетъ въ Министерствѣ и необходимый штатъ служащихъ, распределенный, быть можетъ, по соотвѣтствующимъ Департаментамъ и отдѣленіямъ и подлежащій, съ учрежденіемъ Высшаго Совѣта и Распорядительнаго Комитета, или упраздненію, или же переходу въ вѣдѣніе сихъ установленій.

Очевидно, въ виду этого, что при образованіи Высшаго Совѣта, отъ Министра Путей Сообщенія будетъ зависѣть вполне усиленіе Департамента Желѣзныхъ Дорогъ указаннымъ личнымъ составомъ, хотя на первое время, въ видѣ опыта, по указаніямъ котораго и при развитіи проектированныхъ учреждений, можетъ быть испрошенъ впослѣдствіи необходимый кредитъ на усиленіе средствъ помянутаго Департамента.

По мнѣнію Коммисіи такая мѣра вполне достижима, отвѣчаетъ дѣйствительному положенію дѣла въ Министерствѣ Путей Сообщенія и

вмѣстѣ съ тѣмъ представляется крайне желательной при настоящемъ затруднительномъ положеніи государственнаго казначейства.

Проектируемый такимъ образомъ, подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ, заключаая въ своемъ составѣ представителей всѣхъ заинтересованныхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ сторонъ, очевидно будетъ наиболѣе компетентнымъ для всесторонняго обсужденія и правильнаго рѣшенія, въ указанномъ порядкѣ (ст. 23—33), подлежащихъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ.

Но такъ какъ Высшій Совѣтъ, по Уставу, можетъ быть собираемъ лишь только въ очередныя и экстренныя сессіи, вызываемыя особыми нуждами, то для того, чтобы онъ былъ вполне правоспособнымъ въ предѣлахъ опредѣленной ему власти, необходимо придать ему такую организацію, которая бы сдѣлала его учрежденіемъ постоянно дѣйствующимъ. Съ этою цѣлью Высшій Совѣтъ долженъ избирать изъ среды своей нѣсколькихъ членовъ отъ Правительства и по выборамъ, которые бы составляли при немъ Распорядительный Комитетъ подъ предсѣдательствомъ Вице Предсѣдателя Высшаго Совѣта (ст. 5 и 10).

Кромѣ того Высшій Совѣтъ крайне важно связать съ дѣйствительною жизнью желѣзнодорожной эксплуатаціи и дать источники, изъ которыхъ бы стекались къ нему точныя свѣдѣнія объ истинномъ положеніи дѣла. Для этого, по мнѣнію Коммисіи, слѣдуетъ учредить предполагаемые ею особыя Мѣстные Желѣзнодорожные Совѣты при инспекціяхъ желѣзныхъ дорогъ, изъ представителей: Правительства, желѣзнодорожныхъ Обществъ и лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ (ст. 34—48).

Такіе Мѣстные Совѣты, въ виду цѣли ихъ учрежденія (ст. 40), должны быть подчинены непосредственно Высшему Совѣту и имѣть право, для усиленія способовъ своей наблюдательной дѣятельности, открывать на станціяхъ большаго товарнаго движенія, по требованію городскихъ думъ, земскихъ собраній и Комитетовъ Торговли и Мануфактуръ и Биржевыхъ, особыя коммисіи изъ представителей лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ, ограничивая роль этихъ коммисій, главнымъ образомъ, наблюденіемъ за правильнымъ исполненіемъ законоположеній, правилъ, инструкцій и наказовъ, относящихся до манипуляцій съ грузами во время нахождения ихъ на станціяхъ (ст. 49—59).

Исходя учрежденіе Высшаго и Мѣстныхъ Желѣзнодорожныхъ Совѣтовъ весьма необходимымъ для скорѣйшаго установленія надлежащаго руководства желѣзнодорожнымъ дѣломъ, Коммисія, составляя проектъ положенія о сихъ учрежденіяхъ, приняла въ основаніе его вышеизложенныя соображенія о цѣли проектируемыхъ учрежденій, а въ дальнѣйшемъ, т. е. относительно правъ и обязанностей предполагаемыхъ учрежденій, руководствовалась нижеслѣдующими разсужденіями.

Въ составъ Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта, какъ уже сказано ранѣе, должны входить представители разныхъ правительственныхъ учрежденій, имѣющихъ непосредственное отношеніе къ желѣзнымъ дорогамъ, причемъ, само собою разумѣется, по важности дѣлъ, подлежащихъ обсужденію Совѣта, таковыми представителями должны быть

начальствующіе этихъ учрежденій или ближайшіе ихъ помощники. Слѣдовательно всѣ члены отъ Правительства будутъ нести обязанности по Совѣту сверхъ тѣхъ, которыя лежатъ на нихъ по ихъ дѣйствительнымъ должностямъ. Въ такомъ же положеніи, безъ сомнѣнія, окажутся и нѣкоторые выборные члены Совѣта, которые будутъ, кромѣ того, болѣею частію иногородные и потому долговременное пребываніе въ Петербургѣ окажется для нихъ обременительнымъ.

Въ виду такого положенія членовъ, число сессій Совѣта, а также и время продолжительности послѣднихъ, придется ограничивать. Поэтому общее число засѣданій Совѣта въ теченіи года едва-ли можно считать свыше 50-ти дней.

Исходя изъ этихъ соображеній, Коммисія полагаетъ возможнымъ сосредоточить въ Высшемъ Желѣзнодорожномъ Совѣтѣ лишь нижеслѣдующіе предметы:

1) Уставную часть желѣзнодорожнаго дѣла, т. е. обсужденіе всѣхъ вообще проектовъ законоположеній, касающихся эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, относя сюда и условія выдачи желѣзнымъ дорогамъ пособій и ссудъ.

2) Разсмотрѣніе и представленіе на Высочайшее утвержденіе въ установленномъ порядкѣ составленныхъ подлежащими вѣдомствами уставовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, договоровъ о совмѣстной эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ линій, принадлежащихъ разнымъ Обществамъ, и т. п.

Порученіе Высшему Совѣту окончательнаго разсмотрѣнія уставовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ вызывается желаніемъ предупредить, посредствомъ этого пересмотра, хотя бы нѣкоторую часть встрѣчаемыхъ въ этихъ актахъ недостатковъ, сильно вредящихъ впослѣдствіи дѣлу.

Ожиданіе такого результата отъ пересмотра Совѣтомъ уставовъ основывается Коммисіею на составѣ его, который, совмѣщая въ себѣ представителей самыхъ разнообразныхъ интересовъ, сталкивающихся въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, всегда будетъ способенъ обнаружить тотъ или другой недостатокъ устава.

3) Разработку постановленій, имѣющихъ въ виду провозные желѣзнодорожные тарифы, и условій ихъ примѣненія къ экономическимъ потребностямъ, какъ цѣлаго государства, такъ и отдѣльныхъ его областей.

До сихъ поръ тарифное дѣло находится въ исключительной власти правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ и дѣйствія послѣднихъ ограничиваются только опредѣленными въ уставахъ максимальными ставками. Такое право, предоставленное желѣзнодорожнымъ Обществамъ, хотя и регулируется до нѣкоторой степени общими экономическими законами, которымъ и соотвѣтствуетъ часть дѣйствующихъ тарифовъ, но это соотвѣтствіе далеко не общее правило. Вслѣдствіе этого нѣкоторые желѣзнодорожные тарифы представляютъ такіе случаи, въ которыхъ, ради частныхъ интересовъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей, приносятся въ жертву государственные и общественные интересы.

Почти для всѣхъ нашихъ желѣзнодорожныхъ линій, оканчивающихся въ приморскихъ портахъ и на западной сухопутной границѣ,

ввозимые изъ заграницы товары составляютъ обратный грузъ и вотъ для этихъ-то грузовъ желѣзныя дороги, въ видахъ конкуренціи между собою, понижаютъ свои тарифы до крайнихъ размѣровъ, такъ что весьма часто высокая таможенная пошлина уравнивается пониженнымъ желѣзнодорожнымъ тарифомъ и такимъ образомъ не достигаетъ своей протекціонной цѣли.

Эти и многія подобныя имъ явленія, вызывающія жалобы со стороны торговли и промышленности, заставляютъ ограничить нѣсколько право издачія тарифовъ желѣзными дорогами и подчинить это дѣло нѣсколько болѣе активному руководству Правительства, въ чемъ, конечно, болѣе всѣхъ можетъ быть полезнымъ Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ.

Руководство это должно заключаться: во 1-хъ, въ издачіи соотвѣствующихъ времени и обстоятельствамъ положеній, касающихся правъ и порядка установленія провозныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ и условій ихъ примѣненія къ экономическимъ потребностямъ какъ цѣлаго государства, такъ и отдѣльныхъ его областей; во 2-хъ, въ постоянной провѣркѣ дѣйствующихъ или устанавливаемыхъ тарифовъ въ отношеніи согласованія ихъ съ существующими законоположеніями.

Разработка указанныхъ положеній возлагается на Высшій Совѣтъ (ст. 20, п. 4), а провѣрка тарифовъ—на Распорядительный Комитетъ (ст. 21, п. 4). Съ цѣлью же обезпеченія провѣрки каждаго тарифа, желѣзнымъ дорогамъ вмѣнено въ обязанность всѣ вообще тарифы и условія ихъ примѣненія представлять въ Распорядительный Комитетъ, ранѣе ихъ введенія въ дѣйствіе и публикаціи, и непременно въ сроки, установленныя Высшимъ Совѣтомъ (примѣч. къ п. 4 ст. 21), подъ опасеніемъ отвѣтственности членовъ правленій за неисполненіе этой обязанности (ст. 21, п. 4, примѣч.).

Наконецъ, чтобы провѣрка тарифовъ Распорядительнымъ Комитетомъ не была только формальностью и имѣла бы существенныя послѣдствія, проявляющіяся своевременно, Комитету предоставляется право немедленнаго пріостановленія дѣйствія тѣхъ тарифовъ и условій ихъ примѣненія, которые будутъ находиться въ противорѣчій съ дѣйствующими на этотъ предметъ законоположеніями (ст. 21, п. 4).

Вмѣстѣ съ этимъ Распорядительному Комитету предоставляется опредѣленіе сроковъ для начала дѣйствія и самаго дѣйствія опубликованныхъ тарифовъ и условій ихъ примѣненія, а также установленіе и введеніе въ дѣйствіе экстренныхъ временныхъ тарифовъ въ такихъ крайнихъ случаяхъ, какъ народныя бѣдствія и другія общественныя несчастія.

Само собою разумѣется, что Высшему Совѣту должно быть предоставлено право разрѣшать всѣ жалобы на дѣйствія подвѣдомственныхъ ему учрежденій, какъ-то: Распорядительнаго Комитета, Канцеляріи Совѣта и Мѣстныхъ Желѣзнодорожныхъ Совѣтовъ и Желѣзнодорожныхъ Коммисій (ст. 20, п. 7).

Засимъ Коммисія признала, что отъ Създовъ желѣзнодорожныхъ представителей нельзя отнять право обсужденія вопросовъ объ отношеніяхъ желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ и постановленія по такимъ

вопросамъ соотвѣтствующихъ рѣшеній, потому что часто подобныя сужденія и рѣшенія вызываются нуждами самой же публики.

Но такъ какъ рѣшенія съѣздовъ, въ указанной области ихъ дѣятельности, не всегда строго соразмѣряются даже съ важнѣйшими интересами публики, то является необходимымъ подвергнуть эту дѣятельность съѣздовъ контролю со стороны правительственныхъ учреждений, для чего наиболѣе полезнымъ можетъ быть Распорядительный Комитетъ, которому предоставлено право утвержденія всѣхъ означенныхъ постановленій (ст. 21, п. 6), съ ограниченіями, указанными въ проектѣ закона (ст. 80).

При опредѣленіи правъ и обязанностей проектируемыхъ учреждений, Коммисією имѣлось въ виду обратить всю ихъ дѣятельность исключительно на постоянное изслѣдованіе желѣзнодорожнаго дѣла и на установленіе въ ономъ, посредствомъ соотвѣтствующихъ законоположеній, правилъ, инструкцій и наказовъ, — такихъ порядковъ, которые бы вполне соотвѣтствовали современнымъ требованіямъ (ст. 20).

Для того же, чтобы всѣ явленія и факты, представляемые желѣзнодорожнымъ дѣломъ, разсматривались Высшимъ и Мѣстными Совѣтами лишь только съ указанною цѣлью, имъ не предоставляется права наложенія на правленія или управленія дорогъ какихъ либо взысканій, за исключеніемъ тѣхъ дисциплинарныхъ, которыя предоставлено Распорядительному Комитету (ст. 21, п. 4) налагать на членовъ правленій, виновныхъ въ неисполненіи требованія, изложеннаго въ примѣчаніи къ пункту 4 статьи 21.

II. ЧАСТНЫЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЯ УСТАНОВЛЕНІЯ.

A. Желѣзнодорожные съѣзды.

Желѣзныя дороги, представляя наиболѣе усовершенствованные пути сообщенія, какъ по быстротѣ, такъ и по удобствамъ движенія, тогда только могутъ выказать свое полное преимущество, когда онѣ, въ пунктахъ, служащихъ окончаніемъ для одной и началомъ для другой дороги, будутъ сомкнуты въ такомъ порядкѣ, при которомъ вся желѣзнодорожная сѣть представитъ изъ себя одинъ общій, непрерывный путь, такъ, чтобы пассажиры и кладь могли безпрепятственно слѣдовать между пунктами, лежащими при желѣзныхъ дорогахъ, безразлично, принадлежать ли пункты отправленія и назначенія одной или разнымъ дорогамъ.

Въ интересахъ торговли весьма важно, чтобы товарохозяева не привлекались дорогами къ участію въ передачѣ кладей съ одной дороги на другую, чтобы кладь на всемъ своемъ пути: во-первыхъ, слѣдовала при той же самой накладной, при которой была сдана станціи отправленія; во-вторыхъ, передавалась бы съ одной дороги на другую исключительнымъ распоряженіемъ дорогъ и, въ третьихъ, подвергалась бы возможно меньшему числу перегрузокъ.

Что же касается пассажировъ, то имъ должно быть предоставлено право возможно рѣже мѣнять въ продолженіи пути приобрѣтенные въ началѣ поѣздки билеты и багажныя квитанціи, а равно совершать путешествіе безъ частыхъ пересадокъ изъ однихъ вагоновъ въ другіе.

Во всемъ этомъ нужно видѣть не простыя удобства, а настоятельную для публики и торговли необходимость, признаваемую и самими желѣзными дорогами, которыя, какъ показало изслѣдованіе, устанавливали и устанавливають, по собственному почину, такъ называемыя прямыя пассажирскія и товарныя сообщенія, но лишь на столько, на сколько это вызывается ихъ собственными интересами. Поэтому нѣкоторыя дороги иногда или отказываются отъ участія въ прямыхъ сообщеніяхъ, или обставляютъ ихъ такими условіями, при которыхъ сообщенія эти теряютъ всякое значеніе.

Вообще же прямыя сообщенія, устанавливаемыя дорогами по собственному почину, безъ направленія этого дѣла соотвѣтствующею компетентною властію и при отсутствіи руководящихъ законоположеній, содержатъ въ себѣ весьма разнообразныя условія. Одни линіи прямыхъ сообщеній предоставляютъ публикѣ и торговлѣ почти всѣ необходимыя удобства, другія менѣе удобны и, наконецъ, третьи, хотя и открыты по чьему либо настоянію, но въ то же время искусственно затруднены: а) учрежденіемъ частыхъ перегрузокъ; б) увеличенными размѣрами дополнительныхъ сборовъ; в) требованіемъ передѣлки накладной въ пути; г) исключеніемъ многихъ предметовъ изъ прямого сообщенія; д) недопущеніемъ наложенныхъ платежей и т. п.

Такія неодинаковыя отношенія между дорогами, порождаемыя иногда возникающею между ними конкуренціею, ложатся всею своею тяжестью на интересы государства и публики и могутъ имѣть мѣсто, главнымъ образомъ, потому, что по разсматриваемому предмету до сихъ поръ закономъ не возложено на дороги никакихъ опредѣленныхъ обязательствъ. Послѣдовавшее по этому предмету, въ Августѣ 1879 года, вслѣдствіе представленія Министра Путей Сообщенія, Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ объ обязательномъ вступленіи желѣзныхъ дорогъ въ прямыя сообщенія, не содержитъ въ себѣ постановленій о главныхъ основаніяхъ этихъ сообщеній, и, кромѣ того, вслѣдствіе недостаточной ясности, не представляетъ собою общаго обязательства для дорогъ и можетъ быть примѣнено только къ смежнымъ двумъ дорогамъ и то лишь въ томъ случаѣ, когда о томъ будетъ выражено желаніе одной изъ нихъ или когда послѣдуетъ особое дополнительное специальное обязательство.

Въ виду такого значенія этого положенія, оно часто не достигаетъ предполагаемой цѣли, такъ какъ не дѣлаетъ непрерывную перевозку по линіи, состоящей не изъ двухъ а изъ бѣльшого числа дорогъ, безусловно обязательною и не исключаетъ привлеченія желѣзными дорогами товарохозяевъ къ участію въ передачѣ кладей съ одной дороги на другую.

Кромѣ непрерывности, въ перевозкѣ грузовъ на протяженіи, принадлежащемъ разнымъ дорогамъ, значительную роль играетъ еще и успѣшность, зависящая, главнымъ образомъ, отъ степени производитель-

ности пользованія перевозочными средствами, находящимися въ совокупномъ распоряженіи дорогъ, на каковую производительность вліяютъ въ значительной мѣрѣ условія взаимныхъ отношеній между дорогами.

Въ настоящее время желѣзныя дороги, установивъ взаимное пользованіе вагонами, обставили его, вслѣдствіе отсутствія полной солидарности интересовъ въ дѣйствіяхъ, многими неблагоприятными условіями, послѣдствіемъ коихъ являются задержки въ оборотѣ вагоновъ и, весьма не рѣдко, непроизводительный простой ихъ, вызываемый, между прочимъ, ограниченіемъ движенія вагоновъ той или другой дороги извѣстными предѣлами.

Главный же недостатокъ въ условіяхъ взаимныхъ отношеній дорогъ, оказывающій отрицательное вліяніе на степень производительности общей работы перевозочныхъ средствъ, находящихся въ совокупномъ распоряженіи дорогъ, заключается въ томъ, что рядомъ со взаимнымъ пользованіемъ вагонами, заключающимъ въ себѣ указанныя неудобства, не организована правильная взаимная помощь вагонами и паровозами въ моменты значительнаго наплыва грузовъ на которой либо изъ дорогъ въ то время, когда на другихъ дорогахъ происходитъ застой въ движеніи или имѣется излишекъ въ подвижномъ составѣ.

Отсутствіе сей послѣдней организаціи можно объяснить, во первыхъ, неимѣніемъ на этотъ предметъ закономъ установленныхъ обязательствъ и, во вторыхъ, тѣмъ, что частные интересы каждой желѣзной дороги, въ отдѣльности, не соотвѣтствуютъ общимъ интересамъ всей желѣзнодорожной сѣти.

Изложенное убѣждаетъ Коммисію въ томъ, что желѣзныя дороги, по собственной инициативѣ, врядъ ли скоро установятъ полную между собою непрерывность движенія на всемъ протяженіи сѣти и по всѣмъ ея направленіямъ.

Равнымъ образомъ Коммисія сомнѣвается въ томъ, что желѣзныя дороги будутъ входить въ соглашенія относительно взаимнаго пользованія постоянными сооружениями.

На этомъ основаніи и такъ какъ отъ недостатка поименованныхъ удобствъ, страдаютъ въ значительной мѣрѣ интересы государства, публики и самыхъ желѣзныхъ дорогъ, Коммисія полагаетъ безусловно необходимымъ, въ огражденіе всѣхъ означенныхъ интересовъ, возложить на желѣзныя дороги обязательства, изложенныя въ статьяхъ 135 — 137, 139 и 140 прилагаемаго у сего проекта.

Съ установленіемъ этихъ обязательствъ и при соотвѣтствующемъ направленіи Высшимъ Желѣзнодорожнымъ Совѣтомъ дѣятельности дорогъ, для лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ, не будетъ болѣе необходимости считаться съ раздѣленіемъ желѣзнодорожной сѣти между разными владѣльцами. Тогда вся сѣть будетъ представлять изъ себя одинъ непрерывный государственный путь, на протяженіи котораго будутъ совершаться однообразно и безостановочно перевозки между каждыми двумя избранными пунктами, лежащими у желѣзныхъ дорогъ. Возлагаемая на желѣзныя дороги означенными статьями обязательства безспорно могутъ принести значительное облегченіе въ транспортировкѣ кладей. Но при этомъ представляется еще желательнымъ представ-

леніе публикѣ возможности совершать свои отправки, при исключительномъ же посредничествѣ желѣзныхъ дорогъ, не только между желѣзнодорожными станціями, но и между пунктами, лежащими внѣ желѣзнодорожной сѣти.

Хотя со стороны желѣзныхъ дорогъ и проявляются уже попытки входить въ соглашенія съ пароходными обществами относительно прямой транспортировки грузовъ между желѣзнодорожными станціями и рѣчными пристанями или приморскими портами, но Коммисія не находитъ возможнымъ возложить на дороги какія-либо въ этомъ отношеніи обязательства.

Въ виду же важности дѣла и въ отстраненіе какихъ бы то ни было недоразумѣній, а также и въ поощреніе предприимчивости желѣзныхъ дорогъ, Коммисія считаетъ съ своей стороны полезнымъ установить въ законѣ лишь право желѣзныхъ дорогъ принимать на собственный ихъ счетъ и рискъ перевозку не только на протяженіи собственно желѣзнодорожнаго пути, но и далѣе его предѣловъ, посредствомъ вступленія въ соглашенія съ пароходными и транспортными обществами, или же посредствомъ открытія городскихъ станцій и транспортныхъ конторъ въ мѣстностяхъ, не лежащихъ у самыхъ станцій желѣзныхъ дорогъ (ст. 138).

По установленіи изложенныхъ въ проектѣ общихъ началъ обязательности взаимныхъ отношеній между желѣзными дорогами, Коммисія полагаетъ, что подробное развитіе этихъ отношеній необходимо и полезно предоставить самимъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ подъ руководствомъ и контролемъ Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта, такъ какъ дѣло это составляетъ предметъ ихъ собственныхъ выгодъ и потому не должно быть стѣсняемо до тѣхъ поръ, пока дѣятельность дорогъ въ этомъ направленіи не окажетъ отрицательнаго вліянія на интересы государства и публики.

Засимъ, признавая полезнымъ централизовать общія распоряженія по перевозкамъ прямыхъ сообщеній, Коммисія считаетъ нужнымъ раздѣлить всю желѣзнодорожную сѣть на группы дорогъ, принявъ при этомъ дѣленіи въ соображеніе естественную близость или связь дорогъ между собою и затѣмъ учредить въ каждой группѣ частный сѣздъ, а также и особый, общій сѣздъ для всей сѣти, который необходимъ въ видахъ однообразнаго направленія дѣятельности сѣздовъ группъ и разрѣшенія вопросовъ общихъ для всѣхъ дорогъ. Кромѣ этихъ двухъ сѣздовъ, Коммисія нашла полезнымъ учредить еще и соединенные сѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ разныхъ группъ, созываемые для обсужденія и рѣшенія вопросовъ, касающихся не всѣхъ, а лишь нѣсколькихъ дорогъ, принадлежащихъ къ различнымъ желѣзнодорожнымъ группамъ (ст. 60).

Всѣ эти сѣзды предполагается составить изъ представителей желѣзныхъ дорогъ и дать имъ коллегіальное устройство по образцу существующихъ нынѣ сѣздовъ желѣзнодорожныхъ представителей, но съ соотвѣтствующими цѣли правами и организаціей.

Произведенныя Коммисіею подробныя изслѣдованія организаціи и дѣятельности означенныхъ сѣздовъ показали, что сѣзды эти не имѣли

успѣха главнымъ образомъ вслѣдствіе отсутствія правильной организаціи и руководящихъ узаконеній.

Министерство Путей Сообщенія, разрѣшивъ представителямъ желѣзныхъ дорогъ собираться въ особые сѣзды, не опредѣлило при этомъ ни круга занятій этихъ сѣздовъ, ни цѣли ихъ. Судя же потому, что Министерство передавало сѣздамъ, особенно же въ началѣ ихъ дѣятельности, исключительно вопросы, представлявшіе общественный интерес или требовавшіе законодательныхъ мѣръ, можно предполагать, что оно полагало найти въ сѣздахъ ближайшую и достаточно компетентную для того помощь. Что же касается самихъ сѣздовъ, то они направляли свою дѣятельность преимущественно на разрѣшеніе вопросовъ, касавшихся установленія порядка взаимныхъ отношеній желѣзныхъ дорогъ по прямымъ сообщеніямъ, причемъ входили иногда въ разрѣшеніе вопросовъ общественной важности и приводили въ исполненіе постановленія свои по такимъ вопросамъ, не испрашивая на то разрѣшенія Правительства.

Такимъ образомъ, при разсмотрѣніи практики желѣзнодорожныхъ сѣздовъ, оказывается, что дѣятельность ихъ касалась:

1) Разработки вопросовъ, имѣющихъ отношеніе къ государству и публикѣ, разрѣшеніе которыхъ принадлежитъ компетентной правительственной власти; и

2) Установленія условій о взаимныхъ отношеніяхъ желѣзныхъ дорогъ по безостановочной перевозкѣ пассажировъ и грузовъ на протяженіи нѣсколькихъ линій, принадлежащихъ разнымъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ.

Коммисія убѣдилась путемъ своего изслѣдованія въ томъ, что первая изъ приведенныхъ цѣлей дѣятельности сѣздовъ нисколько не достигнута. Что же касается второй, то она достигалась лишь на столько, на сколько общіе интересы желѣзныхъ дорогъ согласовались съ частными интересами каждой дороги въ отдѣльности.

Не смотря, однако, на все это, благодаря дѣятельности сѣздовъ вообще, прямыя сообщенія доведены нынѣ всетаки до такого состоянія, которое даетъ возможность, хотя и съ довольно серьезными препятствіями, перевозить грузы между значительною частью желѣзнодорожныхъ станцій. Точно также почти между всѣми болѣе значительными станціями, принадлежащими разнымъ желѣзнымъ дорогамъ, пассажиры могутъ переѣзжать безъ перемѣны билетовъ и багажныхъ квитанцій на каждой вновь начинающейся дорогѣ.

Изъ этого краткаго очерка дѣятельности сѣздовъ видно, что они не внесли въ желѣзнодорожное дѣло, по вопросамъ, имѣющимъ общественный интересъ, необходимаго благоустройства, и потому работы ихъ оказались въ однихъ случаяхъ безъ результатовъ, а въ другихъ односторонними.

Въ виду вышеизложеннаго и того, что вопросы, требующіе законодательнаго разрѣшенія, отнесены уже къ вѣдѣнію Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта, для самостоятельной дѣятельности сѣздовъ достаточно: а) развитія и совершенствованія указаннаго въ проектѣ порядка взаимныхъ отношеній дорогъ; б) руководства этими отношеніями; в) раз-

работки тарифовъ прямого сообщенія и представленія ихъ Высшему Совѣту; г) обсужденія и выбора способовъ примѣненія существующихъ по желѣзнодорожному дѣлу законоположеній и обязательныхъ правительственныхъ требованій и распоряженій, и д) обсужденія, составленія и представленія Высшему Совѣту соображеній и ходатайствъ объ измѣненіяхъ и дополненіяхъ желѣзнодорожныхъ законоположеній (ст. 61).

Возлагая на сѣзды такую задачу, Коммисія увѣрена въ успѣшномъ выполненіи ея, въ виду прошедшей дѣятельности сѣздовъ по предметамъ этого рода. Приэтомъ, принимая во вниманіе, что нѣкоторые вопросы, входящіе въ кругъ означенной задачи, касаются лишь самихъ дорогъ, Коммисія признаетъ возможнымъ предоставить сѣздамъ дѣлать по симъ вопросамъ окончательныя постановленія, съ правомъ приводить таковыя въ исполненіе по своему усмотрѣнію.

Независимо отъ этого Коммисія не могла отказать Сѣздамъ и въ такихъ дѣйствіяхъ, которыя предоставляются желѣзнодорожнымъ Обществамъ ихъ уставами, какъ, напр., въ подачѣ протестовъ и жалобъ, вызываемыхъ требованіями или распоряженіями административныхъ правительственныхъ учрежденій, нарушающими общіе интересы или уставы желѣзнодорожныхъ Обществъ (ст. 61, п. 6).

Отъ допущенія совокупныхъ сужденій по дѣламъ такого рода не только не можетъ быть никакого вреда, но, напротивъ, можно ожидать пользу, хотя бы даже съ той стороны, что одно или нѣсколько правленій, признавшихъ какое нибудь требованіе или распоряженіе нарушающимъ ихъ интересы, могутъ быть разубѣждены въ томъ остальными правленіями и чрезъ это возбужденный вопросъ не выйдетъ изъ предѣловъ желѣзнодорожной сферы. Въ противномъ же случаѣ подлежащія учрежденія, разсматривая протесты и жалобы желѣзнодорожныхъ Обществъ, будутъ имѣть для своихъ соображеній высказанныя членами сѣздовъ мнѣнія.

Предоставляя сѣздамъ обсужденіе вышеизложенныхъ предметовъ, Коммисія признала вмѣстѣ съ тѣмъ безусловно необходимымъ установить за дѣятельностью сѣздовъ дѣйствительный контроль со стороны Высшаго Совѣта, но такого рода контроль, который бы, не стѣсня дѣятельности сѣздовъ, давалъ бы полную возможность Совѣту предотвращать могущія быть нарушенія законовъ, а равно интересовъ государства, желѣзнодорожныхъ Обществъ и лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ.

Въ этихъ видахъ Коммисія проектировала положеніе о томъ, что постановленія сѣздовъ представляются Высшему Совѣту и приводятся въ исполненіе только тогда, если въ теченіи мѣсяца со дня представленія не послѣдуетъ противу нихъ никакихъ замѣчаній (ст. 75). Кромѣ того указаны случаи (ст. 76), въ коихъ постановленія считаются не дѣйствительными и могутъ быть отмѣнены какъ по чьему либо протесту, такъ и по усмотрѣнію Совѣта (ст. 77).

Всѣ вышеприведенныя соображенія относительно предметовъ, подлежащихъ войти въ кругъ дѣятельности желѣзнодорожныхъ сѣздовъ, послужили основаніемъ къ проектированію изложенныхъ въ стать-

яхъ 60—79 проекта постановленій о правахъ и обязанностяхъ тѣхъ съѣздовъ.

Наконецъ Коммисія признала весьма полезнымъ и цѣлесообразнымъ возложить на общій съѣздъ улучшение существующаго нынѣ порядка опубликованія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, недостатки которыхъ служатъ обильнымъ источникомъ массы вполне справедливыхъ жалобъ со стороны грузоотправителей. Существующій порядокъ публикаціи, а особенно формы изданія тарифовъ, — мало удовлетворительны и недостаточно способствуютъ распространенію ихъ извѣстности. Многие, желающіе знать тарифы, часто не могутъ достать ихъ, не зная откуда требовать. Хотя по поводу послѣдняго обстоятельства не такъ давно и издано распоряженіе Министерства Путей Сообщенія, требующее, чтобы станціи желѣзныхъ дорогъ имѣли у себя для продажи всѣ существующіе тарифы, какъ мѣстные каждой дороги, такъ равно и прямыхъ сообщеній; но распоряженіе это неисполнимо, между прочимъ, вслѣдствіе большой подвижности въ тарифномъ дѣлѣ, избѣжать которой не представляется никакой возможности какъ въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ интересахъ торговли и промышленности.

Вытекающіе изъ существующаго порядка публикаціи и изданія тарифовъ неудобства могутъ быть, по мнѣнію Коммисіи, устранены до нѣкоторой степени только учрежденіемъ общей для всѣхъ дорогъ тарифной редакціонной конторы, съ порученіемъ ей періодическаго изданія всѣхъ, безъ исключенія, тарифовъ.

Что же касается организаціи съѣздовъ, то въ этомъ отношеніи Коммисія полагала, что съѣзды, имѣя право разрѣшать самостоятельно только вопросы, опредѣляющіе порядокъ отношеній между дорогами по перевозкамъ прямаго сообщенія и порядокъ руководства этими отношеніями, являются ни чѣмъ инымъ, какъ только союзными управленіями по дѣламъ означеннаго сообщенія. При такомъ же одностороннемъ значеніи съѣздовъ, составъ ихъ долженъ образоваться исключительно изъ однихъ желѣзнодорожныхъ представителей, съ точно опредѣленною степенью ихъ уполномочія, которое должно быть не ниже предоставленныхъ правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и соотвѣтствующимъ имъ учрежденіямъ, вѣдающимъ эксплуатацію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Эта опредѣленность полномочій крайне необходима въ предупрежденіе того, чтобы присутствующіе на съѣздѣ представители дорогъ, при желаніи затянуть рѣшеніе какого либо вопроса, не избирали для этого средствомъ отказъ отъ окончательнаго разрѣшенія того вопроса, подъ предлогомъ недостаточнаго полномочія и необходимости въ особомъ разрѣшеніи правленія дороги, что случалось въ прошедшей практикѣ съѣздовъ.

Образуя составъ съѣздовъ изъ однихъ желѣзнодорожныхъ представителей, Коммисія признала не бесполезнымъ допустить, однако, присутствованіе на съѣздахъ, съ правомъ совѣщательнаго голоса, особыхъ представителей желѣзныхъ дорогъ и высшихъ правительственныхъ учрежденій, спеціально для сего желѣзными дорогами и означенными учрежденіями командированныхъ, а также и приглашенныхъ самими съѣздами представителей частныхъ и общественныхъ учрежденій, промышленности и тор-

говли и вообще постороннихъ лицъ, мнѣнія коихъ съѣздъ признаеть полезнымъ имѣть въ виду при обсужденіи даннаго вопроса (ст. 66).

Затѣмъ, имѣя въ виду, что частные съѣзды группъ и общій, по характеру ихъ обязанностей, суть не только учрежденія, устанавливающія опредѣленные порядки, но и управляющія общими дѣлами прямыхъ сообщеній, Коммисія проектировала ихъ постоянными установленіями, состоящими изъ періодическихъ Общихъ Собраній и распорядительныхъ органовъ, дѣйствующихъ въ промежуткахъ между этими Собраніями (ст. 68—70).

Далѣе Коммисія обратила особенное вниманіе на то, что дѣятельность съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ часто парализовалась неисполненіемъ отдѣльными дорогами постановленій съѣздовъ, состоявшихся при участіи ихъ представителей причемъ съѣзды оказывались лишенными возможности принудить ту или другую дорогу привести въ исполненіе то или другое постановленіе ихъ. Между тѣмъ отъ неисполненія иныхъ постановленій нѣкоторые дороги нерѣдко несли невозвратимые убытки.

Въ виду такихъ указаній практики, Коммисія признала необходимымъ, съ одной стороны, точно опредѣлить условія, при которыхъ постановленія съѣздовъ обязательны для дорогъ (ст. 78), а съ другой — отвѣтственность для тѣхъ изъ нихъ, которыя не исполняютъ обязательныя постановленія (ст. 79).

Б. Общія Собранія акціонеровъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Во внутреннемъ устройствѣ управленія дѣлами желѣзнодорожныхъ Обществъ содержится, по результатамъ изслѣдованія, не мало разнаго рода ненормальностей, которыя, въ той или другой степени, вредно вліяютъ на отношенія желѣзныхъ дорогъ къ государству и обществу.

Ненормальности эти происходятъ частію вслѣдствіе недостатковъ въ уставахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, а частію вслѣдствіе отсутствія законодательства, регулирующаго желѣзнодорожное дѣло съ той его стороны, которою оно касается интересовъ государства, общества и большинства акціонеровъ.

Для восполненія этихъ недостатковъ Коммисія признала нужнымъ помѣстить въ проектъ положеніе объ управленіи дѣлами частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, касаясь въ немъ, на сколько это необходимо, внутренняго устройства управленія, т. е. порядка организаціи: а) Общихъ Собраній акціонеровъ, б) правленій Обществъ, в) управленій дорогъ и г) службы на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Составляя это положеніе, Коммисія не могла избѣжать внесенія въ уставы сихъ Обществъ нѣсколькихъ незначительныхъ измѣненій, не касающихся денежныхъ условій и вызываемыхъ необходимостью оградить интересы массы болѣе или менѣе мелкихъ акціонеровъ отъ произвола ихъ крупныхъ сотоварищей.

Въ уставахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ проведенъ тотъ принципъ, что вліяніе значительныхъ акціонеровъ на управленіе дѣлами не

должно быть пропорціонально общей суммѣ находящихся у каждаго изъ нихъ акцій. На этомъ основаніи во всѣхъ уставахъ оговорено, что одно и то же лицо можетъ имѣть только извѣстный максимумъ голосовъ.

Несомнѣнно, такое положеніе, по существу своему, вполне справедливо, такъ какъ препятствуетъ нѣсколькимъ крупнымъ акціонерамъ располагать благосостояніемъ массы, болѣе или менѣе мелкихъ акціонеровъ, имѣющихъ, въ совокупности, нерѣдко гораздо большее число акцій. Но, къ сожалѣнію, на практикѣ оно не имѣетъ никакого примѣненія и потому нисколько не ограждаетъ интересовъ мелкихъ владѣльцевъ акцій отъ произвола крупныхъ акціонеровъ.

Значительная часть акціонеровъ, часто владѣющая въ совокупности большей половиной, а иногда $\frac{2}{3}$ и болѣе акцій изъ всего числа ихъ, рѣдко посѣщаетъ Общія Собранія и вообще принимаетъ участіе въ дѣлахъ Обществъ. Подобное явленіе надо полагать происходить отъ того, что много акцій, особенно гарантированныхъ Правительствомъ, находится во владѣніи массы лицъ, будучи такимъ образомъ разбиты на мелкія суммы. Такіе владѣльцы держатъ желѣзнодорожныя акціи исключительно какъ обыкновенныя процентныя бумаги и потому вовсе не интересуются дѣлами Обществъ. Другіе же изъ числа мелкихъ владѣльцевъ, не имѣя возможности попасть къ непосредственному управленію общественными дѣлами и живя вдали отъ мѣстъ, въ которыхъ происходятъ Общія Собранія, не желаютъ производить издержекъ на поѣздки для участія въ Собраніяхъ, такъ какъ издержки эти часто могутъ превосходить доходъ, получаемый отъ находящихся у нихъ въ рукахъ акцій.

Акціи нашихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, въ видѣ исключенія изъ существующихъ гражданскихъ законовъ (т. X, ч. I, ст. 2160), выпускаются безыменныя для облегченія перехода ихъ изъ однѣхъ рукъ въ другія.

Вслѣдствіе этого нѣкоторые желѣзнодорожные дѣятели очень скоро замѣтили, какую пользу можетъ принести имъ безыменность акцій, вмѣстѣ съ пассивнымъ отношеніемъ мелкихъ акціонеровъ къ дѣламъ Общества. Они скоро убѣдились, что при этихъ условіяхъ весьма легко составлять Общія Собранія изъ подставныхъ акціонеровъ, избирать черезъ нихъ въ члены правленія своихъ людей и, прикрываясь ихъ рѣшеніями, распоряжаться произвольно дѣлами Обществъ и дорогъ исключительно въ своихъ интересахъ.

Общія Собранія акціонеровъ желѣзнодорожныхъ Обществъ созываются обыкновенно слѣдующимъ порядкомъ: правленіе, состоящее въ большинствѣ случаевъ изъ «своихъ людей» одного или нѣсколькихъ крупныхъ акціонеровъ, назначаетъ, согласно уставу, день Собранія и срокъ для представленія акцій на право участія въ Собраніи. Тогда крупные акціонеры, непосредственно стоящіе у дѣлъ Общества, если они увѣрены, что указаннаго числа акцій, при которомъ Собраніе могло бы состояться, представлено не будетъ, отсрочиваютъ представленіе своихъ акцій до послѣдняго срока и затѣмъ, соображаясь съ числомъ голосовъ, падающихъ на долю остальныхъ акціонеровъ, представившихъ акціи, или предъявляютъ или не предъявляютъ свои акціи.

Первое дѣлается тогда, когда определенное по уставу число голосовъ, принадлежащее крупнымъ акціонерамъ, будетъ составлять большинство въ сравненіи съ голосами ихъ противниковъ. Если же подобнаго большинства по расчету не составитъ, они не представляютъ своихъ акцій и тѣмъ самымъ достигаютъ того, что Собраніе, за непредставленіемъ определеннаго уставомъ числа акцій, считается несостоявшимся и отсрочивается на указанное въ уставахъ число дней.

Въ теченіи этой отсрочки названные крупные акціонеры, определивъ недостающее число голосовъ для образованія большинства въ Собраніи, развертываютъ свои акціи на такое число голосовъ, которое соотвѣтствовало бы означенному недостающему для большинства числу и по сей разверсткѣ записываютъ свои акціи на постороннихъ, но вполнѣ отъ нихъ зависимыхъ лицъ, въ дѣйствительности не владѣющихъ ни одною акціею и нерѣдко даже состоящихъ въ службѣ Общества по назначенію. Наконецъ, если имѣющееся въ рукахъ крупныхъ акціонеровъ число акцій окажется недостаточнымъ для составленія большинства, то они пріобрѣтаютъ таковыя номинально на время Общаго Собранія, въ различныхъ частныхъ банкахъ и у мелкихъ акціонеровъ, почему либо не участвующихъ въ Собраніи.

Позаимствованія указаннаго рода весьма облегчаются тѣмъ, что право участія въ Общихъ Собраніяхъ акціонеровъ дозволяется удостоверить представленіемъ, взамѣнъ подлинныхъ акцій, банковыхъ залоговыхъ и сохранныхъ квитанцій. Временная же передача акцій отъ ихъ владѣльцевъ постороннимъ лицамъ, приглашеннымъ участвовать въ Общихъ Собраніяхъ, не подвергаетъ никакому риску, такъ какъ она производится порядкомъ, вполнѣ обезпечивающимъ за владѣльцемъ сохранность акцій.

Правленіе, принимая акціи отъ владѣльцевъ, записываетъ ихъ на имя указаннаго владѣльцемъ лица и, написавъ квитанцію на имя послѣдняго, вручаетъ ее дѣйствительному владѣльцу, который сейчасъ же беретъ отъ лица, на имя коего написана квитанція, передаточную надпись на свое имя. Такимъ образомъ лицо, на которое по спискамъ правленія записаны акціи, не можетъ получить ихъ въ свое распоряженіе.

Такимъ путемъ крупные акціонеры достигаютъ того, что вмѣсто принадлежащаго имъ по уставу извѣстнаго ограниченнаго числа голосовъ, присваиваютъ себѣ такое количество, которое бываетъ иногда пропорціонально находящейся въ ихъ временномъ пользованіи суммѣ акцій и хотя сумма эта бываетъ иногда значительно меньше той, которая находится во владѣніи остальныхъ акціонеровъ, тѣмъ не менѣе, меньшинство распоряжается дѣлами Обществъ самостоятельно, по своему усмотрѣнію.

Явленіе это составляетъ нарушеніе устава и представляетъ со стороны крупныхъ акціонеровъ дѣянія, заключающія въ себѣ всѣ признаки преступности, но, къ сожалѣнію, такой, которую наше уложеніе о наказаніяхъ не предусматриваетъ, вслѣдствіе чего значительно облегчена возможность составлять Общія Собранія изъ лицъ, чуждыхъ дѣйствительнымъ интересамъ акціонернаго общества.

Указанные выше факты были уже констатированы еще десять лѣтъ тому назадъ бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія, Графомъ Бобринскимъ, но не вызвали никакихъ соотвѣтствующихъ мѣропріятій.

Такимъ образомъ, вслѣдствіе указаннаго отступленія отъ существующихъ гражданскихъ законовъ и вслѣдствіе пассивнаго отношенія большинства акціонеровъ къ дѣламъ своихъ Обществъ нѣсколько отдѣльныхъ лицъ, располагая на время Общихъ Собраній значительнымъ количествомъ своихъ и чужихъ безымянныхъ акцій (въ большинствѣ случаевъ заложенныхъ въ разныхъ банковыхъ учрежденіяхъ), устраиваютъ Общія Собранія съ участіемъ въ нихъ подставныхъ акціонеровъ, при содѣйствіи которыхъ выбираютъ правленія изъ своихъ клевретовъ и затѣмъ заправляютъ, по собственному усмотрѣнію, громаднымъ достояніемъ государства и частныхъ лицъ.

Словомъ, какъ прежде, такъ и теперь почти всѣ желѣзныя дороги находятся въ распоряженіи нѣсколькихъ извѣстныхъ лицъ, а не акціонерныхъ обществъ, не говоря уже о тѣхъ дорогахъ, Общества которыхъ существуютъ лишь номинально и въ дѣйствительности никогда не составлялись.

По мнѣнію Коммисіи, бѣлая часть зла, накопившагося въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, особенно въ его хозяйствѣ, во многомъ явилась результатомъ возможности составлять фиктивные акціонерныя Общія Собранія и, прикрываясь ихъ рѣшеніями, управлять произвольно дѣлами Обществъ.

Въ виду всего этого вопросъ объ устраненіи замѣченнаго зла въ составленіи акціонерныхъ Общихъ Собраній желѣзныхъ дорогъ обращалъ на себя всегда особенное вниманіе Коммисіи и подвергался самому всестороннему обсужденію.

Въ результатѣ Коммисія признала, прежде всего, что самымъ кореннымъ и единственнымъ въ этомъ случаѣ средствомъ можетъ быть только обязательный выпускъ, взамѣнъ существующихъ безымянныхъ именныхъ акцій, но мѣра эта можетъ стѣснить биржевыя сдѣлки съ желѣзнодорожными акціями, находящимися въ значительномъ количествѣ за границей, и вредно повліять на ихъ биржевую цѣнность въ ущербъ интересамъ, между прочимъ, и государственнаго казначейства.

Затѣмъ, въ виду такого опасенія и изыскивая другія мѣры къ прекращенію возможности составлять Общія Собранія изъ подставныхъ акціонеровъ, Коммисія рѣшилась остановиться на томъ: во 1-хъ, чтобы право участія въ Общихъ Собраніяхъ акціонеровъ удостоверялось исключительно предъявленіемъ въ кассу правленія Общества подлинныхъ акцій или сохранныхъ росписовъ и залоговыхъ квитанцій Государственнаго Банка (ст. 82); во 2-хъ, чтобы не считались дѣйствительными передаточныя бланковыя надписи на квитанціяхъ, выданныхъ правленіями Обществъ въ полученіи отъ акціонеровъ акцій на право участія въ Общихъ Собраніяхъ; въ 3-хъ, чтобы всякую фиктивную передачу акцій и приводъ постороннихъ лицъ, въ качествѣ акціонеровъ, въ Общія акціонерныя Собранія, съ цѣлью образованія большинства голосовъ, посредствомъ такихъ подставныхъ акціонеровъ, признавать дѣяніемъ, влекущимъ за собою уголовную отвѣтственность, и, въ 4-хъ,

чтобы виновными въ этомъ считать какъ тѣхъ, которые, имѣя въ виду указанную цѣль, передадутъ свои или находящіяся почему либо въ ихъ распоряженіи акціи постороннимъ лицамъ, такъ равно и тѣхъ, которые будутъ участвовать въ Собраніяхъ на основаніи представленія не принадлежащихъ имъ по праву собственности акцій.

Поэтому Коммисія признавала необходимымъ дополнить желѣзнодорожные уставы особыми статьями, опредѣляющими наказанія за означенныя дѣянія.

Далѣе Коммисія обнаружила, что подставными акціонерами въ Общихъ Собраніяхъ являются чаще всего служащіе въ Обществѣ, составляющіе контингентъ лицъ, безусловно подчиненныхъ желѣзнодорожнымъ распорядителямъ.

Не говоря уже о томъ, что подобное открытое приглашеніе служащихъ къ совершенію нарушенія закона имѣетъ на нихъ крайне вредное нравственное вліяніе, нельзя признать полезнымъ и вообще участіе въ Общихъ Собраніяхъ, даже и въ качествѣ дѣйствительныхъ акціонеровъ, состоящихъ на службѣ того же Общества по назначенію.

Послѣдніе уставы желѣзнодорожныхъ Обществъ лишаютъ права быть избранными въ должности по управленію дѣлами Общества тѣхъ акціонеровъ, которые состоятъ въ томъ же Обществѣ на службѣ по назначенію, имѣютъ подряды, поставки, или же претензію на Общество.

Если избраніе означенныхъ акціонеровъ въ члены правленій не признается возможнымъ, то по той же самой причинѣ врядъ-ли возможно допускать участіе ихъ въ Общихъ Собраніяхъ, которыя суть высшія учрежденія, направляющія и контролирующія дѣйствія лицъ, состоящихъ на службѣ Общества или исполняющихъ какія либо предѣлимъ обязательства. Понятно, что коль скоро въ составъ означеннаго учрежденія войдутъ полноправными членами указанныя лица, то они, въ своихъ личныхъ интересахъ, обусловленныхъ отношеніями къ Обществу, могутъ способствовать принятію Собраніемъ пристрастныхъ въ ихъ пользу рѣшеній.

Поэтому Коммисія полагаетъ необходимымъ лишить права участія въ Общихъ Собраніяхъ тѣхъ акціонеровъ, которые въ томъ же Обществѣ состоятъ на службѣ по назначенію (ст. 81).

Впослѣдствіи, при новомъ пересмотрѣ проекта, съ участіемъ представителей желѣзныхъ дорогъ, торговли и промышленности, вниманіе Коммисіи было обращено на то, что проектируемое ею уголовное преслѣдованіе за устройство фиктивныхъ Общихъ Собраній, какъ бы оно ни было сурово, не можетъ принести, въ дѣйствительности, никакой пользы, такъ какъ въ рукахъ акціонеровъ останется, по прежнему, возможность безнаказанно обходить законъ путемъ фиктивныхъ продажъ, совершенно законныхъ съ формальной стороны, но преступныхъ по существу.

Такимъ образомъ, въ результатѣ, угроза уголовнымъ преслѣдованіемъ можетъ поднять лишь размѣръ практикуемой нерѣдко платы подставнымъ акціонерамъ за рискъ подвергнуться карѣ закона.

При этомъ указано было на то, что если въ данное время Правительство не можетъ, по вышеприведеннымъ соображеніямъ, потребо-

вать замѣны безимянныхъ именными акціями, то въ такомъ случаѣ представляется единственно возможнымъ и болѣе практичнымъ, вмѣсто карательной мѣры, примѣненіе которой слишкомъ сомнительно, принять другую — предоставленіе каждому владѣльцу акцій такого числа голосовъ, безъ ограниченія, которое соотвѣтствовало бы частному, полученному отъ дѣленія суммы всѣхъ находящихся въ его владѣніи акцій на число ихъ, предоставляющее по уставу право одного голоса.

Въ этомъ случаѣ лицамъ, владѣющимъ большинствомъ акцій и слѣдовательно наиболѣе заинтересованнымъ въ дѣлѣ матеріально, не будетъ уже надобности прибѣгать къ подставнымъ акціонерамъ, къ нарушенію закона и т. п., что дѣйствуетъ нынѣ развращающимъ образомъ на служащихъ въ вѣдѣніи подобныхъ крупныхъ акціонеровъ.

Это предложеніе было принято въ Коммисіи большинствомъ, причемъ, однако, признано необходимымъ, въ интересахъ казны, оговорить, что принятіемъ означенной мѣры не отмѣняются тѣ изъ послѣдовавшихъ или могущихъ послѣдовать впредь соглашеній Правительства съ желѣзнодорожными Обществами, коими Правительству предоставляются или могутъ быть предоставлены болѣе льготныя права относительно числа голосовъ (ст. 83).

В. Правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Единоличному распоряженію крупныхъ акціонеровъ дѣлами желѣзнодорожныхъ Обществъ, кромѣ вышеуказаннаго, немало способствуютъ еще и близкія отношенія сихъ акціонеровъ къ тѣмъ правительственнымъ учрежденіямъ, которыя, въ той или другой степени, вѣдаютъ желѣзныя дороги.

Такія отношенія завязываются часто прежде возникновенія самаго желѣзнодорожнаго Общества и, затѣмъ, поддерживаются или устанавливаются вновь, во время постройки и эксплуатаціи дороги. Средствами для поддержанія такихъ близкихъ отношеній служитъ, между прочимъ, предоставленіе желѣзнодорожными предпринимателями выборныхъ и субсидированныхъ должностей лицамъ, состоящимъ на государственной службѣ.

Вредъ, проистекающій отъ подобныхъ отношеній, въ всякихъ сомнѣніяхъ, и для возможнаго устраненія его Коммисія находитъ полезнымъ совершенно воспретить лицамъ, состоящимъ на дѣйствительной государственной службѣ въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ и въ Государственномъ Контролѣ, принимать на себя въ желѣзнодорожныхъ Обществахъ выборныя должности. Что же касается лицъ, состоящихъ на службѣ въ прочихъ вѣдомствахъ, то таковымъ дозволять принятіе сихъ должностей только по особымъ разрѣшеніямъ высшаго ихъ начальства (ст. 85).

Независимо отъ этого, значительное вліяніе отдѣльныхъ лицъ на дѣла желѣзнодорожныхъ Обществъ обуславливается и номинальностью существующихъ правленій желѣзныхъ дорогъ.

Не смотря на весьма большое денежное участие Правительства въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, оно не имѣетъ, можно сказать, почти никакого вліянія на ходъ дѣлъ въ тѣхъ предпріятіяхъ, которыя ведутся большею частию не только въ ущербъ государству, но даже и не въ интересахъ большинства акціонеровъ.

Такая недостаточность правительственнаго вліянія происходитъ отъ того, по мнѣнію Коммисіи, что Правительство, возлагая на себя массу обязательствъ относительно Обществъ, до сихъ поръ не возложило на послѣднія должныхъ обязанностей. Лишь въ уставахъ послѣдняго времени, для огражденія государственныхъ интересовъ, введены нѣкоторыя и притомъ не легко осуществимыя на практикѣ мѣропріятія, къ числу которыхъ слѣдуетъ отнести выговоренное Правительствомъ право назначать въ правленія гарантированныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ своихъ членовъ и увольнять членовъ правленій, выбранныхъ акціонерами.

Послѣдняя изъ этихъ мѣръ не имѣла еще примѣненія, да едва-ли и можно ожидать отъ нея серьезныхъ послѣдствій, какъ отъ мѣры частной.

Въ большинствѣ случаевъ, члены правленій нашихъ Обществъ суть не болѣе какъ уполномоченные крупныхъ акціонеровъ, забирающихъ въ свои руки распоряженіе дѣлами акціонернаго общества, и потому эти акціонеры, при выборѣ новаго уполномоченнаго, взамѣнъ уволеннаго по требованію Правительства, едва-ли будутъ руководствоваться чѣмъ либо, кромѣ своихъ личныхъ интересовъ, во вредъ которымъ ничѣмъ не поступятъ. Такимъ образомъ перемѣны въ составѣ правленій не могутъ уничтожить того зла, къ устраненію котораго мѣра эта направлена.

Что же касается назначенія въ правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ членовъ отъ Правительства, то эта послѣдняя мѣра признается Коммисіею весьма цѣлесообразною для огражденія государственныхъ и общественныхъ интересовъ, но при нѣсколько иныхъ условіяхъ. Мѣра эта, въ отношеніи нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, приведена уже въ исполненіе, но, судя по результатамъ, далеко не оправдала возлагавшихся на нее надеждъ, вслѣдствіе чего Коммисія, будучи, тѣмъ не менѣе, убѣждена въ ея цѣлесообразности, обратилась къ уясненію тѣхъ обстоятельствъ, которыя мѣшаютъ существующимъ уже членамъ отъ Правительства проявлять наиболѣе интенсивную дѣятельность и вліяніе на ходъ дѣлъ тѣхъ Обществъ, въ которыхъ они состоятъ.

По изслѣдованію оказалось, что недостатокъ полезнаго вліянія нынѣшнихъ членовъ правленій отъ Правительства объясняется, между прочимъ, слѣдующими причинами:

1) Общею бездѣятельностью большей части правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ.

2) Тѣмъ, что обязанности членовъ отъ Правительства признаются на столько несерьезными, что совмѣщаются съ исполненіемъ другихъ различныхъ должностей. Посему членами отъ Правительства, въ большинствѣ случаевъ, состоятъ лица, занимающія другія должности на государственной службѣ и притомъ такія, которыя, въ свою очередь, заключаютъ въ себѣ многосложныя обязанности и потому слишкомъ мало оставляютъ свободнаго времени для исполненія также весьма слож-

ныхъ обязанностей по должности членовъ правленій отъ Правительства; и

3) Неопредѣленностью обязанностей и отвѣтственности членовъ отъ Правительства, которые до сихъ поръ дѣйствуютъ безъ всякой инструкціи.

Несомнѣнно, что при такихъ условіяхъ дѣятельность существующихъ въ нѣкоторыхъ правленіяхъ членовъ отъ Правительства совершенно бесполезна, такъ какъ члены эти относятся безразлично даже и въ рѣзко выдающимся нарушеніямъ уставовъ.

Поэтому Коммисія полагаетъ, что какъ скоро причины эти будутъ устранены, назначенные въ составъ правленій Обществъ члены отъ Правительства будутъ въ состояніи оградить интересы государства отъ тѣхъ нарушеній со стороны желѣзнодорожныхъ предпринимателей, которыя теперь такъ часто проявляются и послѣдствіемъ которыхъ бывають обременительные расходы для государственной казны.

Вмѣстѣ съ симъ Коммисія признаетъ полезнымъ для дѣла назначеніе во всѣ правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ членовъ отъ Правительства предоставить Высшему Совѣту, съ тѣмъ, однако, условіемъ, что въ составъ правленій тѣхъ Обществъ, которыя не вышли еще изъ правительственной приплаты по гарантіи или которыя состоятъ въ долгу у Правительства, были назначаемы еще особые члены Министромъ Финансовъ.

Въ виду вышеприведеннаго Коммисія считаетъ необходимымъ установить правила, изложенныя въ статьяхъ 86—89 прилагаемаго проекта, о порядкѣ назначенія, правахъ и обязанностяхъ членовъ правленій отъ Правительства.

Не меньшимъ неудобствомъ для желѣзнодорожнаго дѣла представляется и то, что правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ сосредоточиваются по преимуществу въ Петербургѣ, объясняя это, обыкновенно, потребностью находиться возможно ближе къ центральнымъ административнымъ учрежденіямъ, вѣдающимъ желѣзныя дороги, въ виду постоянныхъ и неотложныхъ сношеній правленій съ названными учрежденіями.

Причины эти, по мнѣнію Коммисіи, едва-ли всегда заслуживаютъ вниманія, потому что сношенія правленій съ мѣстными ихъ управленіями дорогъ происходятъ гораздо чаще и имѣютъ болѣшую неотложность и существенную важность, чѣмъ сношенія съ центральными правительственными учрежденіями, причемъ задержка въ первыхъ очень часто отзывается вредно на ходѣ дѣлъ. Кромѣ того правленія, находящіяся вдали отъ своихъ линій, не могутъ наблюдать за дѣятельностью на дорогахъ съ такимъ же успѣхомъ, какого достигаютъ правленія, расположенныя на самыхъ линіяхъ.

Желаніе правленій размѣщаться въ С.-Петербургѣ вѣроятноже приписать тому обстоятельству, что въ составъ многихъ изъ нихъ входятъ часто одни и тѣ же лица, которыя, иногда, кромѣ того, состоятъ и на государственной службѣ или имѣютъ въ Петербургѣ еще какія либо предпріятія.

По мнѣнію Коммисіи, успѣшное исполненіе въ разныхъ учреж-

деніяхъ вѣсколькихъ многосложныхъ обязанностей однимъ и тѣмъ же лицомъ невозможно уже по одному недостатку времени. Этимъ-то отчасти и объясняется общая бездѣтельность, присущая нашимъ желѣзнодорожнымъ правленіямъ, дѣла которыхъ ведутся чаще всего однимъ какимъ либо членомъ правленія. Обѣздъ же линій членами, съ цѣлью осмотра ихъ и личнаго ознакомленія съ ходомъ дѣла и служащими на линіи, бѣльшею частію не существуетъ въ нашей желѣзнодорожной практикѣ, въ которой можно указать еще и такихъ членовъ правленій, которые, вслѣдствіе исполненія обязанностей государственной службы, по цѣлымъ годамъ не бывають въ правленіяхъ, исправно получая за это время присвоенное имъ содержаніе.

Въ виду этого и считая безусловно необходимымъ, для общей пользы дѣла, устранить возможность сосредоточенія обязанностей членовъ правленій въ крайне замкнутой средѣ однихъ и тѣхъ же лицъ, безпрестанно повторяющихся въ спискахъ состава правленій и заставить послѣдніа заниматься дорогами посредствомъ личнаго изученія дѣла на мѣстѣ, Коммисія находитъ полезнымъ указать въ законѣ (ст. 90), что мѣстопробываніе правленій, назначенное по уставу Обществъ, можетъ быть измѣнено постановленіемъ Высшаго Совѣта.

Засимъ въ Коммисіи возбужденъ былъ вопросъ о внесеніи въ проектъ Устава особой статьи, опредѣляющей кругъ дѣятельности правленій. Но, при ближайшемъ обсужденіи этого вопроса, мысль о законодательномъ опредѣленіи предѣловъ вѣдомства правленій была отвергнута, въ виду того: во 1-хъ, что такое опредѣленіе существуетъ уже въ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ уставахъ и не можетъ быть однообразно для всѣхъ дорогъ, вслѣдствіе различныхъ условій устройства ихъ администрацій и эксплуатаціи и, во 2-хъ, что законодательной власти было бы весьма трудно и даже невозможно предусмотрѣть нынѣ всѣ предметы вѣдомства правленій, причемъ всякое упущеніе могло бы вызвать на практикѣ вредныа для дѣла стѣсненія ихъ дѣятельности.

Г. Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Организація управленій нашихъ желѣзныхъ дорогъ основана не на законоположеніяхъ, а на обычаѣ и по примѣру заграничныхъ, преимущественно французскихъ желѣзнодорожныхъ администрацій.

Завѣдываніе дорогою поручается, обыкновенно, особому лицу, именуемому управляющимъ дорогою или директоромъ, который вѣдаетъ лишь административно-техническую часть управленія. Что же касается хозяйства дороги, то послѣднее, въ весьма рѣдкихъ случаяхъ, ввѣряется всецѣло управляющему или директору, чаще же оно состоитъ въ преимущественномъ вѣдѣніи правленій Обществъ, при которыхъ состоятъ иногда и контроли доходовъ дорогъ, что крайне неудобно для всякаго рода расчетовъ и справокъ на линіи.

Въ распоряженіи управляющаго дороги состоитъ управленіе, которое раздѣляется на слѣдующія три главныа службы:

- 1) Движеніе, распоряжающееся движеніемъ поѣздовъ и коммерче-

скою частью, т. е. транспортировкой пассажиров и грузов и всеми предметами, тѣсно связанными съ этими операціями.

2) Подвижной составъ и тяга, вѣдающіе содержаніе подвижнаго состава и мастерскія, а также наблюденіе за постоянной исправностью этихъ частей; и

3) Ремонтъ и содержаніе пути и зданій, вѣдающіе охраненіе и содержаніе въ постоянной исправности пути и всѣхъ существующихъ на дорогѣ сооруженій.

Желѣзнодорожный телеграфъ составляетъ на однѣхъ дорогахъ отдѣльную службу, а на другихъ входитъ непосредственно въ составъ службы движенія.

По мнѣнію Коммисіи, отдѣленіе телеграфа отъ движенія не можетъ быть допускаемо, такъ какъ оно представляетъ менѣе шансовъ къ обезпеченію безопасности движенія.

По желѣзнодорожному телеграфу, кромѣ передачи незначительнаго количества обыкновенной корреспонденціи, сообщаются въ *значительно большихъ* размѣрахъ обезпечивающіе безопасность движенія поѣздовъ сигналы, къ числу которыхъ относятся запросы и отвѣты по разрѣшенію отправленія поѣздовъ, увѣдомленія объ отправленіи, прибытіи и о слѣдованіи ихъ, извѣщеніе съ линіи объ остановкѣ поѣзда, требованія о подачѣ помощи и т. п. Вслѣдствіе этого завѣдывающіе телеграфомъ и телеграфисты, безъ всякаго сомнѣнія, должны признаваться агентами службы движенія, и такъ какъ отъ степени исполнительности ихъ зависитъ безопасность движенія, то посему понятно, что они лично должны быть подчинены начальнику службы движенія. При всемъ этомъ техническая сторона телеграфа на столько немногосложна, что весьма хорошо усваивается служащими движенія, имѣющими съ нею ежечасныя непосредственныя соприкосновенія въ теченіи всей ихъ службы.

Каждая изъ переименованныхъ трехъ службъ находится въ вѣдѣніи особыхъ лицъ, именуемыхъ начальниками службъ, которые, по всѣмъ вопросамъ, исключительно касающимся ихъ службы, а потому не требующимъ общаго направленія съ другими службами, дѣйствуютъ самостоятельно, подъ общимъ руководствомъ² управляющаго дорогою.

Такой формы организаціи управленія желѣзныхъ дорогъ держатся почти всѣ наши желѣзнодорожныя Общества, за исключеніемъ Общества Юго-Западныхъ дорогъ, которое въ 1879 году поставило во главѣ управленія центральное коллегіальное учрежденіе, состоявшее изъ начальниковъ указанныхъ службъ и другихъ лицъ, по назначенію правленія, подъ предсѣдательствомъ особаго лица, именовавшагося предсѣдателемъ общаго присутствія.

Рядомъ съ этимъ центральнымъ общимъ присутствіемъ организованы были мѣстныя присутствія изъ членовъ отъ каждой службы, дѣйствовавшія въ нѣкоторыхъ случаяхъ самостоятельно по участкамъ дороги.

При такой организаціи управленія дороги, коллегія совершенно уничтожала права личнаго распоряженія и личную отвѣтственность старшихъ служащихъ.

Система эта (въ нѣскольео измѣненной формѣ) была позаимствована отъ германскихъ дорогъ почти въ то самое время, когда она и въ мѣстѣ ея изобрѣтенія признавалась нецѣлесообразною.

Переписка между частями управленія разрослась до необыкновенныхъ размѣровъ, задержки въ разрѣшеніи неотложныхъ вопросовъ сдѣлались хроническимъ явленіемъ и, въ концѣ концовъ, разстройство дѣла дошло до того, что Общество Юго-Западныхъ дорогъ принуждено было отказаться отъ принятой имъ системы организаціи управленія дороги, спустя годъ послѣ ея введенія, и возвратиться къ описанной обычной у насъ системѣ управленія дорогами.

Указанный примѣръ отступленія Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ обычной формы организаціи управленія дороги обошелся, однако, недешево Обществу или, точнѣе, государственному казначейству, такъ какъ Общество получило правительственную гарантію по акціямъ и не внесло въ казначейство значительную сумму на уплату процентовъ по облигаціямъ.

Отсутствіе законодательства по вопросу организаціи управленія частныхъ желѣзныхъ дорогъ можетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ повтореніе примѣровъ, подобныхъ бывшимъ съ Обществомъ Юго-Западныхъ дорогъ, а такъ какъ прошедшая практика весьма достаточно выработала и установила формы означенной организаціи, то Коммисія признаетъ полезнымъ и своевременнымъ узаконить эти формы въ главныхъ ихъ чертахъ, для чего въ проектъ включены изложенныя въ статьяхъ 91 — 96 положенія, касающіяся собственно лишь устройства службъ управленія, безъ опредѣленія болѣе подробныхъ правилъ, составленіе которыхъ, въ видѣ особыхъ наказовъ, предоставляется правленіямъ, въ виду того, что детали сихъ наказовъ не могутъ истекать изъ одинаковыхъ причинъ и находятся въ зависимости отъ многоразличныхъ особенностей той или другой дороги. Приэтомъ предварительное разсмотрѣніе означенныхъ наказовъ возлагается на Общее Собраніе акціонеровъ, а утвержденіе — на Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ.

Кромѣ этого, имѣя въ виду необходимость преслѣдованія возможной экономіи въ расходахъ по эксплуатаціи нашихъ дорогъ, Коммисія внесла въ проектъ особое постановленіе о томъ, что желѣзнодорожнымъ Обществамъ предоставляется, съ разрѣшенія Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта, устраивать общія управленія для нѣсколькихъ смежныхъ желѣзныхъ дорогъ, принадлежащихъ одному или разнымъ Обществамъ (ст. 97).

Д. Служащіе.

Благоустройство желѣзнодорожнаго дѣла, въ смыслѣ обезпеченія безопасности движенія, исправности перевозки и сохранности перевозимыхъ вѣщей, зависитъ главнымъ образомъ отъ качества состоящаго на желѣзныхъ дорогахъ служебнаго персонала, вслѣдствіе чего постоянною заботою желѣзнодорожныхъ Обществъ и правительственныхъ учреждений, вѣдающихъ желѣзныя дороги, должно быть доведеніе служебнаго персонала до степени возможнаго совершенства.

Исследовавъ, съ означенной точки зрѣнія, условія комплектованія на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ личнаго состава и прохожденія имъ своей службы, Коммисія убѣдилась, что таковыя не всегда могутъ вліять благопріятно на качества служебнаго персонала, главнымъ образомъ вслѣдствіе отсутствія законодательства, опредѣляющаго порядокъ увольненія и назначенія на должности по желѣзнодорожной службѣ, а равно и права и обязанности сихъ служащихъ.

Въ этомъ отношеніи Министерствомъ Путей Сообщенія было издано лишь нѣсколько частныхъ административныхъ распоряженій, да въ уставы послѣднихъ изданій включено требованіе о замѣщеніи нѣкоторыхъ высшихъ должностей съ утвержденія Министра Путей Сообщенія объ увольненіи служащихъ по требованіямъ правительственныхъ органовъ и объ учрежденіи пенсіонныхъ кассъ.

Очень можетъ быть, что упоминаемаго общаго законоположенія касательно желѣзнодорожнаго персонала до сихъ поръ не было издано въ виду того, что наши желѣзныя дороги представляютъ, повидимому, предпріятія частныя, и потому Правительство не считало удобнымъ входить во внутреннее ихъ устройство, какъ и во всѣ прочія частныя торговыя и всякаго рода иныя учрежденія. Но Коммисія не можетъ держаться такого взгляда по той причинѣ, что желѣзныя дороги, и по характеру и по значенію своему для государства, суть учрежденія по преимуществу государственной важности, а слѣдовательно и вся дѣятельность ихъ, въ главныхъ чертахъ, должна регулироваться только законами.

Въ виду вышеизложеннаго, Коммисія признаетъ безусловно необходимымъ нынѣ же издать соотвѣтствующія законоположенія о служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, изложенныя въ статьяхъ 98—125 законопроекта, которыя мотивируются нижеслѣдующими соображеніями.

Министерство Путей Сообщенія пыталось уже опредѣлить количество служащихъ, необходимыхъ для исполненія той или другой работы на желѣзныхъ дорогахъ, что видно изъ административныхъ его распоряженій, въ числѣ коихъ есть такія, которыя устанавливають для всѣхъ дорогъ, безразлично, или одно общее число лицъ, или же одинъ общій срокъ безсмѣнной службы.

По мнѣнію Коммисіи, всякое опредѣленіе общихъ для всѣхъ дорогъ численныхъ нормъ служащихъ или общихъ нормъ времени безсмѣнной службы невозможно прежде всего вслѣдствіе того, что наши дороги находятся въ различныхъ климатическихъ условіяхъ, личный персоналъ комплектуется изъ разныхъ народностей, степень способности которыхъ весьма различна, количество движенія на дорогахъ неравномѣрно, искусственныя и механическія приспособленія разнообразны и т. д. Если обратить вниманіе на эту разность условій, на основаніи которыхъ только и возможно опредѣленіе упоминаемыхъ нормъ, то станетъ очевиднымъ, что правильныя нормы количества служащихъ или нормы времени безсмѣнной службы могутъ быть выработаны только практикою, и то не общія для всѣхъ дорогъ, а отдѣльныя для каждой, въ зависимости отъ ея особенностей.

Кромѣ того, Коммисія не можетъ не отмѣтить обнаруженный изслѣдованіями фактъ, что не только указанное обобщеніе нормъ числа служащихъ, но и всякія вообще обобщенія скорѣе всего влекутъ за собою только непроизводительное увеличеніе расходовъ.

Посему, не признавая возможнымъ установить какую либо общую для всѣхъ дорогъ численную норму служебнаго персонала или безсѣнной службы, Коммисія находитъ, однако, необходимымъ коснуться этого вопроса въ прилагаемомъ законопроектѣ и полагаетъ, что численныя нормы съ наибольшею пользою для дѣла должны быть замѣнены условіями, на основаніи которыхъ администрація дороги могла бы дѣлать расчетъ потребнаго ей личнаго персонала. Условія эти, по мнѣнію Коммисіи, должны имѣть въ виду: во первыхъ, то, что продолжительность занятій каждаго отдѣльнаго лица не должна доводить его до такого утомленія, которое бы мѣшало правильному исполненію службы или вредно отзывалось на его здоровьѣ; во вторыхъ, что порученіе нѣсколькихъ обязанностей одному и тому же лицу возможно въ томъ лишь случаѣ, когда успѣшное исполненіе ихъ совмѣстимо въ одномъ лицѣ (ст. 99).

При опредѣленіи на желѣзнодорожную службу, особенно на высшія должности, руководящимъ началомъ служатъ иногда такого рода условія, которыя не всегда представляются отвѣчающими сущности желѣзнодорожнаго дѣла, имѣющаго въ своемъ основаніи матеріальныя выгоды, присущія всякому коммерческому предпріятію.

Въ этомъ дѣлѣ элементъ инженеровъ имѣетъ, безспорно, важное значеніе, но лишь на столько, на сколько это касается строительной или механической его стороны. Такъ, напримѣръ, на дорогахъ, открытыхъ для эксплуатаціи, руководство строительною частью не составляетъ важнѣйшей обязанности управляющаго дорогою, потому что для этого имѣются спеціальныя агенты—главные инженеры, отвѣтственные за техническую часть дороги.

Между тѣмъ, по существующему порядку назначенія управляющихъ дорогами, для полученія этой должности требуется безусловно званіе инженера путей сообщенія.

Требованіе это, при всемъ сознаніи необходимости правительственнаго контроля за назначеніемъ на высшія должности желѣзнодорожнаго управленія, едва-ли можетъ быть признано вполне цѣлесообразнымъ съ точки зрѣнія коммерческихъ интересовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, имѣющихъ въ виду, какъ и всѣ акціонерныя учрежденія, полученіе возможныхъ матеріальныхъ выгодъ отъ своего предпріятія.

Разсматривая вопросъ о назначеніи управляющихъ дорогами съ сей послѣдней точки зрѣнія, нельзя не признать справедливость существующаго въ желѣзнодорожномъ мірѣ мнѣнія о томъ, что должности управляющихъ должны быть предоставляемы предпочтительно лицамъ, основательно знакомымъ, путемъ многолѣтняго опыта, съ эксплуатаціей дороги и коммерціей, какъ основой успѣха эксплуатаціи, а также заявившимъ себя способными администраторами.

По этому соображенію Коммисія, съ своей стороны, полагаетъ возможнымъ и даже необходимымъ для пользы дѣла, оставивъ назна-

ченіе управляющихъ дорогами въ зависимости отъ правительственнаго вліянія, не стѣснять выборъ лицъ для этой серьезной обязанности исключительно элементомъ инженеровъ путей сообщенія (ст. 102).

Общества желѣзныхъ дорогъ и ихъ распорядительные органы также не всегда руководствуются въ назначеніяхъ на подвѣдомственные должности познаніями и практикой лицъ, предлагаемыхъ къ замѣщенію открывающихся вакансій. Большею частію они не считаютъ себя обязанными *соблюдать*, при назначеніи на должности, *постепенность перехода съ низшихъ должностей на высшія*, и часто лица, вовсе не бывшія въ желѣзнодорожной службѣ, назначаются прямо на такія высшія должности желѣзнодорожной администраціи, отъ которыхъ зависитъ руководство дѣйствіями низшихъ служащихъ, касающимися безопасности движенія.

Такимъ образомъ указанная система, которой держатся распорядители желѣзнодорожнаго дѣла, привела къ тому, что на высшихъ мѣстахъ управленій дорогъ состоятъ нерѣдко люди, совсѣмъ незнакомые съ эксплуатаціею желѣзныхъ дорогъ.

Очевидно, что подобныя явленія, дѣйствуя отрицательно на благоустройство желѣзнодорожнаго дѣла, задерживаютъ его развитіе и вносятъ въ него много безпорядковъ, немислимыхъ въ томъ случаѣ, если бы во главѣ управленія дѣломъ стояли всегда практически знакомые съ нимъ люди.

По мнѣнію Коммисіи, эти столь невыгодные для дѣла порядки могутъ быть устранены только точнымъ опредѣленіемъ въ законѣ условій, которымъ должны отвѣчать лица, принимаемые въ желѣзнодорожную службу.

Придавая этому условію особенную важность, Коммисія полагаетъ, вмѣстѣ съ этимъ, что выполненіе сего возможно въ томъ лишь случаѣ, если правленія и вообще администрація желѣзныхъ дорогъ, при выборѣ лицъ для замѣщенія высшихъ должностей, не будутъ находиться ни подъ чьимъ давленіемъ.

Всякое въ этомъ случаѣ вліяніе, особенно когда оно истекаетъ отъ такихъ органовъ, которые не несутъ никакой прямой отвѣтственности по закону за неудачныя назначенія, должно быть устранено совершенно.

Обезпеченіе же благонадежности служащихъ, въ смыслѣ знанія дѣла, Коммисія видитъ единственно въ существующемъ уже законѣ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за несчастные случаи при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ (25-го Января 1878 года) и въ установленіи правила о томъ, что всякая высшая должность можетъ быть занята не прежде и не иначе, какъ по прослуженіи на предшествующихъ высшихъ должностяхъ болѣе или менѣе продолжительнаго срока, точно опредѣленнаго закономъ (ст. 102, п. 4).

Кромѣ вышеприведеннаго, Коммисія имѣла въ виду еще и нижеслѣдующія соображенія:

1) Желѣзныя дороги представляютъ собою, какъ выше уже и говорено неоднократно, дѣло государственной важности, особенно въ виду ихъ большаго значенія для военныхъ цѣлей.

Желѣзнодорожнымъ служащимъ весьма нерѣдко, преимущественно во время военное или предшествующее ему, ввѣряются такія мѣропріятія Правительства, которыя извѣстное время должны оставаться въ тайнѣ, вообще, а отъ иностранцевъ въ особенности. Въ виду сего Коммисія признаетъ безусловно необходимымъ, чтобы желѣзнодорожные служащіе были изъ русскихъ подданныхъ (ст. 102, п. 1).

Настоящее требованіе теперь вполне исполнимо, такъ какъ въ послѣднее двадцатилѣтіе наша желѣзнодорожная практика выработала уже изъ русскихъ подданныхъ весьма достаточное количество дѣятелей по всѣмъ отраслямъ своей службы, и потому нѣтъ основаній оставлять въ силѣ данное прежде желѣзнодорожнымъ Обществамъ право замѣщать нѣкоторыя должности иностранцами.

2) Такъ какъ отъ лицъ, назначаемыхъ въ низшія должности, требуется, кромѣ должныхъ познаній, еще и присутствіе духа и безстрашіе, необходимыя во многихъ случаяхъ, то пригоднымъ для сего элементомъ могутъ быть нижніе воинскіе чины.

Такой контингентъ лицъ будетъ особенно важенъ въ дѣлѣ успешнаго отправленія желѣзнодорожной службы, такъ какъ служба эта во многомъ зависитъ отъ степени дисциплинированія служащихъ.

Въ виду этихъ двухъ важныхъ обстоятельствъ, а также и того, что нѣкоторымъ низшимъ должностямъ желѣзнодорожной службы предполагается присвоить полицейскія обязанности, Коммисія признаетъ, что низшія должности по желѣзнодорожной службѣ слѣдуетъ замѣщать преимущественно воинскими чинами, по выходѣ ихъ изъ войскъ.

3) Въ виду того, что для исполненія нѣкоторыхъ обязанностей желѣзнодорожной службы требуются: физическая сила, быстрота въ движеніяхъ, полная исправность органовъ слуха и зрѣнія и вообще здорье, то опредѣленіе на такія должности должно быть обусловлено медицинскимъ освидѣтельствованіемъ, а пребываніе ограничено извѣстнымъ возрастомъ (ст. 102, пп. 3, 5 и 7); и

4) Къ опредѣленію женщинъ на нѣкоторыя должности желѣзнодорожной службы Коммисія не находитъ препятствій, какъ въ виду неоднократныхъ ходатайствъ о томъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и вслѣдствіе доказанной на опытѣ пригодности женщинъ въ тѣхъ должностяхъ, которыя имъ предоставлялись до сего времени (ст. 102, п. 6).

Опредѣливъ такимъ образомъ условія, которыми должно руководствоваться при назначеніи на желѣзнодорожныя должности, для обезпеченія за *назначаемыми необходимыми знаній и качествъ*, Коммисія полагаетъ, что засимъ выборъ и окончательное назначеніе служащихъ должны находиться въ исключительномъ распоряженіи и на отвѣтственности правленій и тѣхъ высшихъ лицъ администраціи, которыя для сего будутъ уполномочены правленіями.

Изъ сего исключаются только управляющій дорогою и его замѣститель, которые, хотя и должны избираться также правленіями, но не иначе, какъ съ утвержденія Министра Путей Сообщенія (ст. 101).

Вмѣстѣ съ этимъ, вслѣдствіе того, что при назначеніи на должности необходимо будетъ руководствоваться главнымъ образомъ про-

хожденіемъ предшествующей службы, Коммисія предположила вести всѣмъ служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ послужные списки (ст. 114).

Засимъ Коммисія обратила свое вниманіе на существующій порядокъ увольненія служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, по которому они вынуждены бываютъ оставлять свою службу нерѣдко по причинамъ, совершенно независящимъ ни отъ нихъ самихъ, ни отъ ихъ начальства, и вытекающимъ изъ требованій правительственныхъ учрежденій и лицъ. Такое требованіе увольненія служащихъ слѣдуетъ признать вообще мѣрою нежелательною, такъ какъ она, дѣйствуя иногда деморализующимъ образомъ, приноситъ скорѣе вредъ, нежели пользу, лишая служащаго увѣренности въ томъ, что служба его на дорогѣ не можетъ прекратиться по усмотрѣнію почти совсѣмъ непричастныхъ къ дѣлу и неотвѣтственныхъ за него лицъ.

Вслѣдствіе сего, служащій, вмѣсто того, чтобы обращать свое вниманіе на исполненіе порученныхъ ему обязанностей, будетъ поставленъ въ необходимость заботиться о приобрѣтеніи расположенія надзирающихъ за нимъ, которое бываетъ часто полезнѣе служебной репугаціи.

Предоставленное лицамъ правительственнаго надзора право требовать увольненія служащихъ едва-ли нужно для цѣлей сего надзора, такъ какъ вся отвѣтственность за техническую благонадежность служащихъ, по закону 25-го Января 1878 года, лежитъ исключительно на лицахъ, опредѣляющихъ служащихъ къ должностямъ.

Въ виду сего право увольненія отъ желѣзнодорожной службы должно принадлежать исключительно правленію и управленію желѣзнодорожнаго Общества потому, что только симъ учрежденіямъ можетъ быть всесторонне извѣстна пригодность каждаго служащаго. Самое же увольненіе служащихъ отъ службы можетъ послѣдовать, когда нѣтъ договора: по прошенію, по болѣзни или доказанной неспособности, которая не могла быть обнаружена при поступленіи на службу, за проступки, и вслѣдствіе сокращенія числа служащихъ (ст. 105).

Предоставляя желѣзнодорожной администраціи право увольненія служащихъ вслѣдствіе сокращенія штатовъ, Коммисія имѣла въ виду то, что желѣзныя дороги, какъ предпріятія коммерческія, должны давать извѣстныя матеріальныя выгоды, а потому и не могутъ быть лишены возможности соразмѣренія численности служебнаго персонала съ дѣйствительною въ немъ потребностью, находящеюся въ зависимости отъ количества движенія, неравномѣрность котораго на нашихъ дорогахъ доходитъ до весьма различныхъ отношеній. Впрочемъ, допустивъ увольненіе служащихъ по ненадобности, Коммисія признала справедливымъ обязать дороги къ выдачѣ увольняемымъ, вслѣдствіе сокращенія штатовъ, кромѣ вознагражденія, опредѣленнаго уставомъ, единовременнаго пособія въ размѣрѣ не менѣе двухмѣсячнаго жалованья, отпускавшагося увольняемому (ст. 105).

Далѣе Коммисія нашла необходимымъ указать въ законѣ, что обязанности каждаго служащаго должны опредѣляться не только общими и частными желѣзнодорожными законами и другими правительственными постановленіями, но еще и особыми инструкціями, составленными на точномъ основаніи существующихъ законоположеній и отличающимися краткостью, ясностью и точностью (ст. 106 и 107).

Затѣмъ, обязывая администрацію дороги снабжать каждаго служащаго всѣми инструментами и вещественными средствами, потребными для выполненія его обязанностей (ст. 107), Коммисія признала необходимымъ обязать и самихъ служащихъ заботиться о томъ, чтобы въ ихъ распоряженіи находились всегда исправныя означенныя средства. Эта послѣдняя обязанность возлагается на служащихъ во вниманіе къ тому, что имъ самимъ прежде всѣхъ становится извѣстно, чего у нихъ недостаетъ для точнаго исполненія ими своихъ обязанностей, а потому они и могутъ всегда предупредить недостатокъ заблаговременнымъ требованіемъ (ст. 107).

Само собою разумѣется, что ввѣряемое служащимъ, мастерскимъ и рабочимъ имущество дороги, для употребленія или храненія, должно ими сохраняться, подъ страхомъ отвѣтственности за утрату или порчу, произшедшія по ихъ винѣ или недосмотру. Иначе дороги могли бы нести значительныя убытки, да и сами служащіе не считали бы себя обязанными обращаться съ ввѣренными имъ предметами бережливо (ст. 108).

Далѣе, возлагая на обязанность служащаго оставлять службу не прежде прибытія его замѣстителя, Коммисія считаетъ справедливымъ опредѣлить и срокъ, въ теченіи котораго управленіе дороги должно назначать новое лицо взамѣнъ оставляющаго службу. Безъ этого существеннаго условія служащіе могли бы произвольно удерживаться на службѣ, вопреки ихъ желанію (ст. 109).

Нѣкоторыя должности требуютъ отъ занимающихъ ихъ лицъ постояннаго пребыванія на станціяхъ, вслѣдствіе чего такимъ служащимъ должны отводиться помѣщенія на самыхъ станціяхъ; но порядокъ этотъ практикуется не всегда и не вездѣ, и Коммисіею было констатировано, что нѣкоторые изъ служащихъ указанной категоріи, за неимѣніемъ квартиръ на станціяхъ, живутъ въ нѣсколькихъ верстахъ отъ сихъ послѣднихъ и, проходя такія разстоянія по нѣскольгу разъ въ сутки, утомляются до невозможности успѣшно исполнять свои обязанности.

Такъ какъ подобное явленіе не можетъ быть терпимо, то становится необходимымъ обязать желѣзнодорожныя Общества отводить указаннымъ служащимъ бесплатныя квартиры на самыхъ станціяхъ, въ общественныхъ помѣщеніяхъ, совершенно безвредныхъ для здоровья (ст. 110). Это условіе Коммисія прибавляетъ въ томъ вниманіи, что при объѣздѣ желѣзныхъ дорогъ, многія помѣщенія, отводимыя подъ квартиры служащихъ, найдены были въ такомъ видѣ, который нисколько не соотвѣтствуетъ самымъ скромнымъ санитарнымъ требованіямъ.

Среднее содержаніе желѣзнодорожныхъ служащихъ, исключая состоящихъ на высшихъ должностяхъ по управленію дороги, на столько ограничено, что сдѣлать изъ него какую либо экономію, на случай старости или увѣчья, совершенно невозможно. Такимъ образомъ въ перспективѣ большинства желѣзнодорожныхъ служащихъ имѣется совершенно необезпеченная старость. Такое положеніе тѣмъ болѣе прискорбно, что въ виду трудности и крайней отвѣтственности желѣзнодорожной службы, особенно для лицъ, стоящихъ непосредственно при движеніи поѣздовъ, періодъ служебной дѣятельности весьма непродолжителенъ, и лица эти скоро становятся неспособными къ болѣе или менѣе произ-

водительному труду. Независимо отъ этого желѣзнодорожная служба, въ нѣкоторыхъ должностяхъ, заключаетъ въ себѣ значительную долю опасности для жизни. Къ числу такихъ должностей слѣдуетъ отнести всѣ должности при поѣздахъ, а также должности путевыхъ сторожей, стрѣлочниковъ и составителей и сцѣпщиковъ поѣздовъ, потому что исправная и успѣшная служба упомянутыхъ должностныхъ лицъ невозможна безъ риска и вѣчно угрожающей опасности.

Изъ вышеизложеннаго очевидно, что настоящія условія, въ которыхъ находится желѣзнодорожный служащій, требуютъ должнаго улучшенія по крайней мѣрѣ на столько, чтобы онъ былъ обезпеченъ въ то время, когда сдѣлается неспособнымъ къ труду, вслѣдствіе старости или увѣчій.

Въ этомъ отношеніи только нѣкоторые Общества обязаны уставами ввести у себя эмеритальныя кассы, но, тѣмъ не менѣе, число сихъ кассъ въ настоящее время весьма незначительно и къ тому же въ этомъ числѣ большая часть существующихъ кассъ недостаточно обезпечена, причѣмъ нѣтъ ни одного пенсіоннаго устава, утвержденнаго Правительствомъ.

Между тѣмъ недостаточное матеріальное обезпеченіе желѣзнодорожныхъ служащихъ слѣдуетъ признать, по мнѣнію Коммисіи, одною изъ причинъ, препятствующихъ приливу въ составъ желѣзнодорожнаго персонала лицъ съ высшимъ и даже среднимъ образованіемъ и доведенію этого персонала до возможнаго совершенства.

Въ отстраненіе этихъ причинъ, Коммисія полагаетъ необходимымъ прежде всего увеличить нѣсколько содержаніе служащихъ, состоящихъ въ низшихъ должностяхъ, и установить извѣстныя обезпеченія ихъ на случай старости, увѣчій и болѣзней.

Для достиженія этого послѣдняго условія желѣзнодорожныя Общества должны быть обязаны закономъ къ устройству для штатныхъ служащихъ—пенсіонныхъ эмеритальныхъ кассъ съ вдовимъ и сиротскимъ капиталами, а для нештатныхъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ вспомогательныхъ кассъ (ст. 111).

Сверхъ установленія такихъ пенсіонныхъ кассъ, обязанности желѣзныхъ дорогъ относительно обезпеченія служащихъ должны заключаться еще и въ томъ, чтобы заболѣвшихъ оставлять опредѣленный срокъ на службѣ, производя имъ за это время содержаніе (ст. 111). Засимъ тѣхъ, которые, вслѣдствіе полученныхъ на службѣ болѣзней или увѣчій, станутъ совершенно неспособными къ труду, увольнять отъ службы съ полными по присвоеннымъ имъ окладамъ пенсіями, независимо отъ назначеннаго на полученіе таковыхъ срока выслуги. Въ случаѣ же смерти подобныхъ лицъ, вдовамъ и дѣтямъ ихъ выдавать пенсіи (ст. 112 и 113).

Для пользованія сими послѣдними преимуществами, допущенная служащими при исполненіи службы неосторожность по отношенію къ нимъ самимъ, само собою разумѣется, не должна служить препятствіемъ, иначе это право ихъ не достигало бы осуществленія (ст. 114).

По изслѣдованію обнаружено, что нѣкоторые управленія дорогъ придерживаются крайнихъ денежныхъ взысканій и штрафовъ, назначая такія взысканія безъ всякихъ градацій.

Такое нераціональное наложеніе на служащихъ всякаго рода взысканій, особенно когда параллельно съ ними не практикуются различныя поощренія и награды, приносить болѣе вреда, нежели пользы дѣлу, развращая служащихъ.

Это бываетъ еще и потому, что наложеніе всѣхъ такихъ взысканій не оставляетъ за собою никакого слѣда, вслѣдствіе чего ослабляется сила ихъ полезнаго дѣйствія и дается неправильная оцѣнка наказаніямъ, какъ со стороны налагающаго взысканіе, такъ и подвергаемаго оному.

Налагаемыя на желѣзнодорожныхъ служащихъ взысканія бываютъ двоякаго рода: денежные вычеты изъ содержанія, производимые на пополненіе убытковъ, причиненныхъ дорогѣ поврежденіемъ или утратою ввѣреннаго служащему, для употребленія или подѣ надзоръ, имущества, принадлежащаго дорогѣ или находящагося на ея отвѣтственности въ качествѣ предметовъ перевозки; другія—дисциплинарныя—за нарушенія и проступки противъ правилъ службы.

Едва-ли можно говорить что либо противъ права желѣзнодорожныхъ Обществъ взыскивать съ своихъ служащихъ причиненные Обществу убытки утратою или поврежденіемъ принадлежащаго ему имущества. Но только необходимо ограничить это право тѣмъ, чтобы взысканія подобнаго рода не дѣлались за тѣ поврежденія и утраты, которыя причинены будутъ явленіями, независящими отъ служащихъ.

Что же касается нарушеній и проступковъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, за которые они подвергаются дисциплинарнымъ взысканіямъ, то послѣдніе слѣдуетъ раздѣлить на двѣ категоріи:

- а) нарушенія и проступки противъ установленныхъ правилъ порядка службы, неимѣющихъ въ виду обезпеченія безопасности движенія, и
- б) нарушенія и проступки противъ правилъ обезпеченія безопасности движенія на дорогахъ.

По мнѣнію Коммисіи, право желѣзнодорожной администраціи налагать дисциплинарныя взысканія должно касаться лишь проступковъ и нарушеній первой категоріи. Но и въ этомъ случаѣ, для того, чтобы взысканія имѣли должную цѣну и благотворное, а не деморализующее вліяніе, необходима строгая справедливость.

Въ виду послѣдняго обстоятельства Коммисія считаетъ нужнымъ обязать желѣзнодорожныхъ начальниковъ руководствоваться при наложеніи на служащихъ взысканій тѣмъ порядкомъ, который установленъ на сей случай въ проектѣ (ст. 120, 121—125).

Что же касается нарушеній и проступковъ второй категоріи, то Коммисія не можетъ признать ихъ на столько маловажными, чтобы считать заслуживающими лишь дисциплинарныхъ взысканій. По мнѣнію ея, всякое нарушеніе желѣзнодорожными служащими правилъ, обезпечивающихъ безопасность движенія на желѣзныхъ дорогахъ, составляетъ преступленіе.

Законъ 25-го Января 1878 года преслѣдуетъ только тѣ изъ означенныхъ нарушеній, которыя сопровождались несчастіями для людей; всѣ же другія, не имѣвшія такихъ послѣдствій, не считаетъ и преступленіями, не смотря на то, что подобныя нарушенія сами по себѣ безспорно составляютъ проступки противъ общественной безопасности. Та-

кимъ образомъ означенный законъ преслѣдуетъ не самое преступленіе, а лишь его послѣдствія, что едва-ли можно признать правильнымъ съ юридической точки зрѣнія и послѣдовательнымъ въ отношеніи къ общимъ наказаніямъ за нарушенія, напр., устава пожарнаго, за проступки противъ личной безопасности и т. п., предусмотрѣнные уставомъ о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями. Въ этомъ уставѣ всѣ наказанія опредѣляются вообще за нарушеніе подлежащихъ законовъ или совершеніе указанныхъ проступковъ, независимо отъ того, были ли какія либо отъ того вредныя послѣдствія.

Имѣя это въ виду и принимая въ соображеніе ходатайства желѣзныхъ дорогъ по сему предмету, Коммисія нашла необходимымъ всѣ нарушенія желѣзнодорожными служащими правилъ, установленныхъ еѣмъ бы то ни было изъ начальствующихъ лицъ или учреждений, для обезпеченія безопасности движенія, считать преступленіями, наказуемыми, смотря по важности, на основаніи правилъ мирового устава или уложенія о наказаніяхъ (ст. 121).

На тотъ же случай, если въ означенныхъ уголовныхъ законахъ не будетъ значиться соотвѣтствующей дѣянію мѣры взысканія, Коммисія включила въ проектъ специальное наказаніе за нарушеніе правилъ безопасности движенія на дорогахъ, не сопровождавшееся несчастными случаями (ст. 320 и 321).

II. О ПАССАЖИРСКОМЪ И ТОВАРНОМЪ ДВИЖЕНІИ.

А. Пассажи́рское движеніе.

Пассажи́рское и, главнымъ образомъ, товарное движеніе дали подкоммисіямъ и Высшей Коммисіи наибольшее количество многообразныхъ заявленій и жалобъ по поводу существующихъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ безпорядковъ.

Однако, собственно пассажи́рское движеніе, даже и безъ сравненія съ товарнымъ, не представляется, въ общемъ, особенно неудовлетворительнымъ, хотя, само собою разумѣется, нельзя сказать, чтобы оно не могло быть значительно улучшено въ отношеніи необходимыхъ для пассажировъ всѣхъ классовъ большихъ удобствъ передвиженія.

Во многихъ мѣстностяхъ обнаружено систематическое опаздываніе поѣздовъ, вызывающее нерѣдко опаздываніе пассажировъ на дальнѣйшіе, соприкасающіеся съ тѣми поѣзда. Много получено заявленій относительно плохой и медленной расчистки путей отъ снѣжныхъ заносовъ, а также и о значительномъ воровствѣ багажа, ручныхъ пассажирскихъ вещей и другихъ владѣй, о чемъ говорится ниже, въ раздѣлѣ о полицейскомъ надзорѣ.

При ближайшемъ разсмотрѣніи всѣхъ поступившихъ заявленій оказывается, что большая часть неудобствъ пассажирскаго движенія не можетъ быть устранена исключительно законодательными мѣропріятіями,

а преимущественно непрерывнымъ и дѣйствительнымъ наблюдениемъ за ходомъ этого дѣла со стороны рационально устроенныхъ и близко стоящихъ къ желѣзнымъ дорогамъ учреждений, каковыми могутъ быть, по мнѣнію Коммисіи, предполагаемые ею Высшій и Мѣстные Желѣзнодорожные Совѣты.

Отъ этихъ учреждений, имѣющихъ въ своемъ составѣ представителей различныхъ интересовъ, не исключая и интересовъ пассажировъ, будетъ зависѣть многое въ устраненіи обнаруженныхъ недостатковъ транспортировки пассажировъ и грузовъ.

Законодательной власти необходимо только преподать для руководства желѣзнодорожныхъ Обществъ и правительственныхъ учреждений ясныя и практичныя правила, точное примѣненіе которыхъ гарантировало бы въ достаточной степени и удобства, и личную и имущественную безопасность во время передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ.

Что касается личной безопасности, то въ этомъ отношеніи Правительствомъ сдѣлано уже очень многое закономъ 25-го Января 1878 года. Остается лишь обставить въ достаточной степени законодательнымъ путемъ удобства и санитарную часть пассажирскаго движенія, относительно которыхъ проектированы нижеизложенныя особыя полицейскія правила (ст. 259—318).

Обращаясь засимъ къ имущественной безопасности пассажировъ, нельзя не замѣтить, что она во многомъ зависѣла и будетъ всегда зависѣть: во-1-хъ, отъ качествъ и количества желѣзнодорожной полиціи и, во-2-хъ, отъ опредѣленныхъ въ законѣ такихъ обстоятельствъ для дорогъ, которыя бы заставили желѣзнодорожную администрацію отнестись съ большимъ вниманіемъ къ сдаваемому имъ подъ квитанціи багажу.

Это послѣднее условіе весьма важно и практичность его подтверждается тѣмъ замѣченнымъ явленіемъ, что застрахованный багажъ никогда почти не пропадаетъ. Очевидно, что когда желѣзнодорожная администрація бываетъ матеріально заинтересована въ цѣлости даннаго багажа, тогда она можетъ имѣть въ своемъ распоряженіи должныя средства къ его сохраненію.

Въ виду вышеизложенныхъ соображеній, Коммисіи приходится ходатайствовать лишь объ утвержденіи большей части существующихъ уже на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ правилъ, выработанныхъ въ желѣзнодорожной практикѣ Европы и привившихся на всѣхъ нашихъ дорогахъ почти однообразно.

Эти правила составлены хотя и довольно практично и удовлетворительно съ точки зрѣнія интересовъ и перевозящихъ и перевозимыхъ, но, на практикѣ, вызывали массу нареканий съ обѣихъ сторонъ, вслѣдствіе разнообразія правилъ и, главнымъ образомъ, вслѣдствіе того, что правила эти, не будучи утверждены въ законодательномъ порядкѣ, нарушались постоянно всѣми, чему во многомъ способствовала и судебная практика, въ которой проводилось два взгляда на всѣ вообще правила и условія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ. Такъ, по нѣкоторымъ дѣламъ судебныя учрежденія не признавали силы означенныхъ правилъ, утвержденныхъ лишь Министромъ Путей Сообщенія, а по дру-

гимъ находили, что, напротивъ, условія перевозки имѣють обязательную силу и для желѣзныхъ дорогъ, и для пользующихся ихъ услугами.

Очевидно, что при такой неустойчивости воззрѣній на помянутыя правила не только заинтересованныхъ сторонъ, но и суда, всякій старался обращаться къ таковымъ правиламъ только тогда, когда это могло быть для него полезно.

На этомъ основаніи Коммисія предположила утвердить нѣкоторыя правила, выбранныя изъ существующихъ въ практикѣ желѣзныхъ дорогъ условій перевозки (ст. 126—174), и дополнить таковыя лишь нѣкоторыми положеніями, какъ, напр., о случаяхъ отказа въ выдачѣ билетовъ пассажирамъ и удаленія послѣднихъ изъ поѣздовъ, о порядкѣ взысканія съ нихъ за бесплатный проѣздъ и, наконецъ, объ отвѣтственности, какъ за утрату или порчу багажа, такъ равно и за всѣ вообще нарушенія предполагаемыхъ для пассажирскаго движенія законоположеній.

Въ настоящее время выдача билетовъ и отказъ въ оной зависятъ исключительно отъ усмотрѣнія агентовъ желѣзной дороги, несвязанныхъ въ этомъ отношеніи никакими законоположеніями и отвѣтственностію. Съ другой же стороны, удаленіе изъ поѣздовъ такихъ пассажировъ, которые, вслѣдствіе нетрезваго или особаго болѣзненнаго состоянія, бываютъ тягостны остальнымъ, находится нынѣ въ такомъ положеніи, при которомъ желѣзнодорожные агенты никогда почти не рѣшаются на такія дѣйствія, опасаясь отвѣтственности за самоуправство.

Поэтому Коммисія признала необходимымъ точно опредѣлить въ законѣ тѣ именно случаи, въ коихъ можетъ быть отказано пассажиру въ выдачѣ билета, а равно и тѣ, въ коихъ пассажиръ можетъ быть удаленъ изъ поѣзда противъ его желанія (ст. 148, 154 и 157).

Бесплатный проѣздъ пассажировъ по многимъ желѣзнымъ дорогамъ, а особенно по тѣмъ, возлѣ коихъ преобладаетъ еврейское населеніе, достигаетъ значительныхъ размѣровъ и желѣзнодорожныя Общества лишены всякой возможности предпринять противъ этого зла какія либо дѣйствительныя мѣры, по отсутствію необходимыхъ на сей счетъ спеціальныхъ законоположеній.

Бесплатный проѣздъ облегчается главными двумя причинами: а) недобросовѣстностью оберъ-кондукторовъ, перевозящихъ пассажировъ за меньшую противъ тарифовъ плату, оставляемую въ свою пользу, и б) фактической безотвѣтственностью каждаго, желающаго проѣхать то или другое пространство бесплатно.

Первая причина можетъ быть устраняема до нѣкоторой степени увеличеніемъ контроля надъ оберъ-кондукторами, а также и внезапными провѣрками дѣйствій контролеровъ. Но что касается устраненія второй, то таковое, при нынѣшнихъ правахъ дорогъ и судопроизведенныхъ законахъ, положительно внѣ всякой возможности для желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Каждый найденный въ поѣздѣ безъ билета, при нежеланіи его уплатить за пройденное поѣздомъ пространство и за дальнѣйшее слѣдованіе, можетъ быть только удаленъ, причемъ Общество имѣетъ право получить съ такого пассажира слѣдующую плату лишь по предъявленіи, въ установленномъ порядкѣ, иска по мѣсту жительства отвѣтчика, ко-

торое можетъ находиться иногда за тысячу верстъ. Очевидно, что для желѣзныхъ дорогъ такое право, при незначительности исковыхъ суммъ, совершенно не осуществимо, тѣмъ болѣе, что ни агенты ихъ, ни желѣзнодорожная полиція не могутъ, по закону, задержать ни пассажира, ни его багажъ впредь до уплаты денегъ или разсмотрѣнія дѣла мѣстнымъ судебнымъ установленіемъ.

Тѣ же послѣдствія для желѣзнодорожныхъ Обществъ бываютъ и въ случаяхъ поврежденія пассажирами какихъ либо принадлежащихъ дорогамъ предметовъ, находящихся на станціяхъ или въ вагонахъ. При нежеланіи пассажира уплатить стоимость разбитаго или испорченнаго, агенты дорогъ лишены всякой возможности получить слѣдующее вознагражденіе, что, очевидно, противно идеѣ справедливости.

Для огражденія интересовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ въ означенныхъ случаяхъ, Коммисія признала необходимымъ внести въ проектъ слѣдующія правила, по которымъ: а) пассажиръ, оказавшійся въ поѣздѣ безъ билета, обязанъ уплатить, съ полученіемъ квитанціи, двойную провозную плату за все пройденное поѣздомъ разстояніе отъ контрольной станціи до ближайшей къ тому мѣсту, гдѣ обнаружено неимѣніе билета. Расписаніе контрольныхъ станцій составляется управленіемъ дороги и утверждается Высшимъ Желѣзнодорожнымъ Совѣтомъ, причемъ конечныя станціи считаются, во всякомъ случаѣ, контрольными (ст. 153); б) желѣзнодорожные агенты имѣютъ право требовать съ пассажировъ, а также и съ лицъ, находящихся въ районѣ желѣзныхъ дорогъ, уплаты вознагражденія, по установленной Мѣстнымъ Желѣзнодорожнымъ Совѣтомъ, таксѣ за всякаго рода вещи и предметы, испорченные или разбитые на станціи или въ вагонѣ (ст. 168), и в) въ случаѣ отказа уплатить немедленно причитающееся съ пассажира вознагражденіе, желѣзнодорожное управленіе можетъ задержать принадлежащій ему багажъ, а также отказать въ выдачѣ билета; при отсутствіи же багажа, пассажиръ можетъ быть задержанъ, по распоряженію желѣзнодорожной полиціи, впредь до удостовѣренія его личности, или на станціи мѣста обнаруженія безплатнаго проѣзда пассажира, или мѣста причиненія поврежденія, если данное лицо не ѣдетъ въ поѣздѣ или не имѣетъ билета на проѣздъ, или же на станціи назначенія, если оно слѣдуетъ съ поѣздомъ, имѣя билетъ (ст. 154 и 168).

Въ предупрежденіе же возможныхъ въ такихъ случаяхъ злоупотребленій со стороны желѣзнодорожныхъ агентовъ, пассажирамъ, а равно и всѣмъ инымъ лицамъ, предоставляется отыскивать убытки съ виновныхъ, которые, кромѣ того, подлежатъ и наказаніямъ, въ проектѣ опредѣленнымъ (ст. 320—321).

Наконецъ, въ отношеніи самаго важнаго въ пассажирскомъ движеніи вопроса — о размѣрахъ вознагражденія за утрату и порчу багажа — Коммисія предположила установить два рода отвѣтственности, существующихъ и нынѣ по условіямъ перевозки, но не примѣняемыхъ на дѣлѣ вслѣдствіе неутвержденія ихъ въ законодательномъ порядкѣ и вышеупомянутой судебной практики.

Въ этомъ отношеніи Коммисіею предположено допустить сдачу багажа безъ объявленія его цѣнности и съ объявленіемъ оной, съ тѣмъ,

чтобы желѣзнодорожныя Общества, получая въ первомъ случаѣ меньшую провозную плату, вознаграждали за порчу или утрату багажа въ установленномъ правилами размѣрѣ, а во второмъ, за высшую плату, возмѣщали пассажирамъ полнстїю объявленную ими цѣнность испорченнаго или утраченнаго груза (ст. 163).

По этому вопросу высказывалось весьма много разнорѣчивыхъ мнѣній, между которыми было не мало требовавшихъ отвѣтственности за дѣйствительную стоимость утраченнаго багажа независимо отъ того, сданъ ли онъ съ объявленіемъ цѣнности или безъ объявленія оной. Но Коммисія нашла, по соображеніи съ условіями пассажирскаго движенія и судебной практики, что означенныя требованія не имѣютъ подъ собою достаточныхъ основаній и, вмѣстѣ съ тѣмъ, могутъ породить на дѣлѣ лишь присужденіе потерпѣвшимъ неосуществимыхъ правъ. Кромѣ того осуществленіе такихъ требованій было бы и несправедливостью въ отношеніи къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ, которыя должны бы были въ этомъ случаѣ нести рискъ, ничѣмъ неоплаченный.

Если возложить на дороги одну обязанность—вознаграждать пассажировъ по дѣйствительной стоимости утраченнаго багажа, то, по мнѣнію Коммисіи, пассажиры только проиграютъ въ огражденіи ихъ интересовъ сравнительно съ предложенными правилами.

При сдачѣ багажа по общеизвѣстнымъ условіямъ перевозки, въ руки пассажировъ поступаютъ квитанціи, въ коихъ показывается лишь одинъ вѣсъ принятой клади, безъ подробнаго поименованія вещей и ихъ оцѣнки, признанныхъ прїемщиками. Слѣдовательно, при осуществленіи приведеннаго требованія въ законодательномъ порядкѣ, въ случаѣ пропажи багажа и спора о размѣрахъ вознагражденія, судебныя учрежденія могли бы присуждать подлежащія желѣзнодорожныя Общества къ вознагражденію пассажировъ полною стоимостью утраченнаго, но безъ опредѣленія самой суммы вознагражденія, по отсутствію къ тому всякихъ доказательствъ. Тогда истцамъ предоставлялось бы право доказывать дѣйствительную стоимость утраченнаго особо, въ порядкѣ судопроизводства исполнительнаго, что и дѣлалось тѣми судами, которые до сего разрѣшали споры на основаніи дѣйствующихъ условій перевозки.

Несомнѣнно, что подобный исходъ дѣлъ, при совершенной невозможности установить сдачу и прїемъ багажа по описи и оцѣнкѣ, причинялъ бы пассажирамъ только убытки.

Въ предотвращеніе сего и ради дѣйствительнаго охраненія интересовъ публики, Коммисія признала болѣе раціональнымъ точно опредѣлить въ законѣ размѣры вознагражденій за утрату багажа, при которыхъ судебныя рѣшенія могутъ быть весьма полезнымъ коррективомъ желѣзнодорожныхъ беспорядковъ.

Для большаго же удобства весьма необходимо, чтобы на желѣзныхъ дорогахъ былъ не особенно высокій багажный тарифъ за перевозку товаровъ съ объявленной цѣнностью. Въ этомъ случаѣ можетъ и долженъ повліять благотворно Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ, имѣющій, по проекту, достаточныя для сего полномочія и средства.

Наконецъ, въ видахъ охраненія самой силы проектированныхъ

правиль, какъ относительно пассажирскаго, такъ равно и товарнаго движенія, Коммисія помѣстила въ положеніи о семь движеніи общее правило, по которому всякія сдѣлки и соглашенія желѣзнодорожныхъ Обществъ съ пассажирами или отправителями и получателями грузовъ, клонящіяся къ измѣненію, въ ущербъ публики, или къ совершенному освобожденію желѣзной дороги отъ отвѣтственности, установленной въ проектированномъ законѣ, признаются неимѣющими никакой силы (ст. 130).

Б. Перевозка грузовъ.

При слабомъ вообще развитіи пассажирскаго движенія, перевозка грузовъ составляетъ у насъ главнѣйшій источникъ доходовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, а надлежащая организація этой перевозки—весьма существенное условіе для развитія промышленности и торговли, правильное движеніе коихъ обусловливаетъ, въ свою очередь, возможность наиболѣе производительнаго пользованія экономическими силами и природными богатствами страны.

Въ виду этого, а также и монопольнаго, до извѣстной степени, положенія рельсовыхъ путей, транспортированіе по нимъ грузовъ имѣетъ право на особенное къ нему вниманіе и со стороны желѣзнодорожныхъ Обществъ, и со стороны законодательной власти.

Рациональное устройство товарнаго движенія и дѣйствительное матеріальное обезпеченіе интересовъ грузоотправителей въ отношеніи къ срочности доставки грузовъ и въ особенности къ сохранности и цѣлости ихъ съ перваго момента поступленія на желѣзнодорожныя станціи и до выдачи по назначенію, составляетъ, можно сказать, центръ тяжести всей предполагаемой нынѣ желѣзнодорожной реформы.

Какъ выше было уже указываемо, существующія условія товарнаго движенія въ общихъ чертахъ часто далеко не удовлетворяютъ даже самымъ скромнымъ требованіямъ, порождаютъ массу жалобъ и недоразумѣній и дѣйствительно служатъ одной изъ причинъ, тормозящихъ правильное развитіе отечественныхъ торговли и промышленности. Въ этомъ отношеніи Коммисіею собрано значительное количество вѣскихъ заявленій, подтвержденныхъ непосредственными изслѣдованіями подкомисій на мѣстахъ и судебными рѣшеніями и указывающихъ, что улучшение товарной перевозки—главной функціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ находится въ прямой зависимости отъ введенія на самомъ дѣлѣ дѣйствительной и полной матеріальной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за сохранность и цѣлость грузовъ и за срочность доставки оныхъ по назначенію, которая имѣетъ хотя и второстепенное, но довольно существенное значеніе въ торговыхъ сношеніяхъ.

Многіе утверждаютъ и, повидимому, довольно основательно, что дѣйствительная матеріальная отвѣтственность за перевозку пассажировъ и грузовъ вѣрнѣе всякихъ административныхъ распоряженій, напр. въ видѣ самыхъ детальнаго правилъ перевозки, окажетъ вліяніе на упорядоченіе отношеній публики и желѣзныхъ дорогъ, на улучшение личнаго состава служащихъ и даже техническаго устройства желѣзныхъ дорогъ, разумѣется, если только возможность возстановленія нарушен-

ныхъ желѣзными дорогами правъ частныхъ лицъ,—путемъ ли быстрого воздѣйствія мѣстныхъ органовъ правительственнаго надзора или путемъ судебныхъ рѣшеній,—будетъ обставлена соотвѣтственными и прочными, законодательнымъ порядкомъ установленными, гарантіями.

Доказательствъ этого нельзя не видѣть въ болѣе продолжительной практикѣ государствъ западной Европы, гдѣ законы объ отвѣтственности за личную безопасность пассажировъ, за сохранность и срочность доставки грузовъ и постановлявшіяся, на основаніи сихъ законовъ, рѣшенія судебныхъ мѣстъ всегда играли и до сихъ поръ играютъ весьма видную и даже главную роль въ усовершенствованіи всего желѣзнодорожнаго дѣла и, такъ сказать, въ дисциплинированіи Обществъ желѣзныхъ дорогъ.

Нѣтъ достаточныхъ поводовъ думать, что достиженіе подобныхъ же результатовъ и въ Россіи было бы невозможно, хотя, съ законодательной точки зрѣнія, достиженіе такихъ результатовъ представить не мало затрудненій, обусловленныхъ значительными пространствами территории, чрезвычайнымъ разнообразіемъ условій и особенностей движенія пассажировъ и грузовъ въ разныхъ концахъ Россіи и даже финансовымъ положеніемъ желѣзныхъ дорогъ, доходность коихъ, въ большинствѣ, гарантирована государствомъ.

Намѣченныя тутъ затрудненія нѣсколько отдалять, быть можетъ, достиженіе конечныхъ результатовъ и приведутъ къ необходимости постоянно совершенствовать и дополнять законодательныя постановленія относительно желѣзныхъ дорогъ, сообразно вновь выясняющимся обстоятельствамъ и потребностямъ. Пройдетъ, быть можетъ, не мало времени, пока торговое сословіе и публика успѣютъ привыкнуть обращаться за восстановленіемъ своихъ нарушенныхъ интересовъ, иногда очень мелкихъ, къ судебнымъ учрежденіямъ; но тѣмъ не менѣе указанныя затрудненія не исключаютъ крайней необходимости нынѣ же попытаться регламентировать желѣзнодорожную перевозку, а также взаимныя отношенія публики и желѣзнодорожныхъ Обществъ, въ предѣлахъ обстоятельно выясненныхъ уже потребностей.

Недостаточная провозоспособность нѣкоторыхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ и недостаточное развитіе прямыхъ, безперегрузочныхъ сообщеній служитъ однимъ изъ главныхъ источниковъ массы жалобъ отъ лицъ различныхъ положеній, такъ какъ нерѣдкія на нѣкоторыхъ линіяхъ громадныя залежи грузовъ, размѣщаемыхъ до отправки подъ открытымъ небомъ, и медленность движенія, съ частыми перегрузками, даютъ въ результатъ: поврежденіе грузовъ атмосферическими вліяніями, кражи до отправления и при перегрузкахъ, лишеніе грузоотправителей почти всякаго разчета относительно неприкосновенности посланнаго и времени доставки, потребность въ затратахъ болѣе значительнаго оборотнаго капитала и вообще медленность оборота капиталовъ, вложенныхъ въ нѣкоторыя отрасли торговли.

Кромѣ того, источникомъ жалобъ служатъ еще произвольныя дѣйствія желѣзныхъ дорогъ по установленію противныхъ справедливости частныхъ сдѣлокъ, относительно пониженія провозныхъ цѣнъ,

которыми пользуются, обыкновенно, только значительнѣйшіе отправители и торговцы, въ ущербъ всѣмъ прочимъ.

Все это, въ связи съ естественнымъ и ничѣмъ несдерживаемымъ желаніемъ желѣзнодорожной администраціи отстранять отъ себя матеріальную отвѣтственность за убытки по товарному движенію, проистекающіе отъ неустройства эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, — породило массу несправедливыхъ отношеній къ отправителямъ грузовъ. На сколько тяжело въ большинствѣ случаевъ положеніе грузоотправителей ясно видно изъ обнаруженнаго факта существованія столь извѣстныхъ «подписокъ обезпеченія», построенныхъ на добровольномъ, будто-бы, отреченіи грузоотправителей отъ принадлежащихъ имъ правъ, какъ по закону, такъ и по условіямъ договора о перевозкѣ.

Таковыми обстоятельствами торговля и промышленность доведены до значительнаго стѣсненія и, кромѣ того, не имѣютъ почти никакой защиты въ судебныхъ учрежденіяхъ, какъ вслѣдствіе несовершенства законодательства о подсудности въ примѣненіи къ области отношеній, вытекающихъ изъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, такъ и вслѣдствіе отсутствія специальныхъ желѣзнодорожныхъ законовъ, которые могли бы дать судебнымъ учрежденіямъ возможность придти на помощь лицамъ, терпящимъ затрудненія, несправедливости и убытки отъ желѣзнодорожныхъ безпорядковъ.

Нынѣ различныя судебныя учрежденія, при возбужденіи дѣлъ совершенно однороднаго нарушенія правъ частныхъ лицъ желѣзными дорогами, возстановляютъ ихъ совершенно различно, то признавая, то отвергая обязанность желѣзнодорожныхъ Обществъ вознаграждать полностью нанесенные ими вредъ и убытки, а равно и обязательную силу утвержденныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія правилъ перевозки.

Оцѣнивая по достоинству замѣченныя явленія и желая парализовать произволь желѣзнодорожной администраціи, Коммисія помѣстила въ проектъ: во 1-хъ, запрещеніе всякаго рода сдѣлокъ и подписокъ, клонящихся къ измѣненію, въ ущербъ грузоотправителей, законовъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, а равно къ уменьшенію или увеличенію тарифной платы въ пользу частныхъ лицъ, подъ страхомъ совершенной недѣйствительности всякаго рода подобныхъ сдѣлокъ (ст. 130 и 197); во 2-хъ, ввела обязательство перевозить грузы между всѣми вообще желѣзнодорожными станціями, открытыми для товарнаго движенія, безъ передѣлки накладныхъ, и передавать грузы съ дороги на дорогу безъ участія въ томъ хозяина груза, и, въ 3-хъ, обязательство установить, въ указанныхъ Высшимъ Совѣтомъ предѣлахъ, взаимное пользованіе подвижнымъ составомъ, съ цѣлью безперегрузочной перевозки товаровъ (ст. 135—140).

Засимъ Коммисією обращено вниманіе на существующія нынѣ неустройства товарнаго движенія, между которыми выдающееся мѣсто занимаютъ:

а) отсутствіе всякаго обязательства въ отношеніи къ принятію грузовъ къ отправкѣ;

б) неопредѣленность момента, съ котораго начинается договоръ о перевозкѣ;

- в) безответственность желѣзныхъ дорогъ за грузы, принятые на складъ, до наступленія очереди отправки;
- г) неправильности съ очередями;
- д) разнообразіе формъ и значенія накладныхъ;
- е) неопредѣленность права грузохозяина распорядиться своимъ товаромъ въ пути;
- ж) неправильности по взысканію съ товарополучателей платы за полежалое;
- з) неопредѣленность ответственности за сроки доставки грузовъ по назначенію, и
- и) фиктивная ответственность за порчу и утрату грузовъ съ момента заключенія договора о перевозкѣ.

По изслѣдованію подкоммисій, въ практикѣ желѣзныхъ дорогъ нерѣдко встрѣчается произволь въ дѣлѣ принятія грузовъ и очередной ихъ отправки, такъ какъ желѣзнодорожные агенты не стѣснены въ этомъ ничѣмъ и совершенно безответственны даже за порчу и пропажу грузовъ, ввезенныхъ уже на станціонные двory, сложенныхъ на станціонномъ дворѣ, но еще непринятыхъ къ отправкѣ.

Желѣзныя дороги, согласно распоряженіямъ Министерства Путей Сообщенія, обыкновенно не стѣсняются незначительными размѣрами принадлежащихъ имъ крытыхъ помѣщеній и открытыхъ платформъ и допускаютъ складываніе грузовъ на станціонныхъ дворахъ подъ открытымъ небомъ. Только при полномъ загроможденіи дворовъ и очевидной невозможности отправить привезенные на станцію грузы даже въ болѣе или менѣе отдаленный срокъ, станціи закрываются, причемъ администрація дорогъ нерѣдко не принимаетъ никакихъ мѣръ къ извѣщенію товароотправителей, напр. черезъ публикацію въ мѣстныхъ газетахъ и губернскихъ вѣдомостяхъ, о послѣдовавшемъ закрытіи данной станціи, которое совершается обыкновенно вывѣшиваніемъ объявленія, послѣ котораго тотчасъ же отказывается въ пріемъ грузовъ.

Независимо отъ такихъ внезапныхъ закрытій станцій, на многихъ изъ нихъ, какъ это подтверждается собранными заявленіями, отказываютъ нерѣдко въ пріемъ грузовъ и безъ всякихъ основаній.

Возможность устраненія подобныхъ неправильностей при пріемѣ грузовъ Коммисія видитъ: во 1-хъ, въ обязательствѣ желѣзныхъ дорогъ принять всякій грузъ (ст. 126, 178), хотя бы онъ и не могъ быть отправленъ въ день доставки его на станцію, по скольку то дозволить предѣльная вмѣстимость имѣющагося складочнаго пространства, подъ которымъ разумѣются пакгаузы и всякія другія станціонныя помѣщенія, назначенныя для храненія грузовъ, и, во 2-хъ, въ установленіи ответственности, какъ за неправильный отказъ въ пріемъ, такъ равно и за несвоевременное опубликованіе о закрытіи станцій для пріема грузовъ, вслѣдствіе чрезмѣрнаго ихъ накопленія (ст. 128, 129, 178 и 213).

За безпорядками въ принятіи грузовъ слѣдуетъ безответственность за цѣлость и сохранность ихъ до окончательной отправки. Завезенный на станцію грузъ нерѣдко весьма долго остается здѣсь въ ожиданіи погрузки и отправки, причемъ въ теченіи всего этого времени же-

лѣзнодорожныя Общества не только не отвѣчаютъ за цѣлость груза, но нѣкоторые изъ нихъ даже не выдаютъ никакого документа въ доказательство того, что товаръ отправителя сложенъ на станціи, такъ какъ существующія на нѣкоторыхъ дорогахъ пропускныя записки (ярлыки) отбираются при завозѣ груза на станціонный дворъ, а выдаваемые «очереди» никакъ не могутъ почитаться квитанціями въ приѣмѣ груза.

Рискъ, которому подвергается, вслѣдствіе такихъ порядковъ отправитель и необходимость охранять грузъ, а затѣмъ и наблюдать за наступленіемъ очереди отправки, заставляютъ отправителя или держать особаго агента, или лично присутствовать на станціи. Въ первомъ случаѣ владѣлецъ товара принужденъ, обыкновенно, довѣрять свое имущество комисіонерамъ на нѣсколько недѣль, а иногда и на нѣсколько мѣсяцевъ, причемъ онъ не имѣетъ никакого документа, чтобы убѣдиться, дѣйствительно ли его товаръ находится на станціи, или, быть можетъ, проданъ комисіонеромъ другому лицу, или что очередь его передана комисіонеромъ другому отправителю и т. д. Во второмъ же случаѣ хозяинъ груза долженъ проживать безотлучно на станціи по нѣсколько дней и недѣль, что сопряжено и съ напрасными расходами и съ ущербомъ для другихъ дѣлъ отправителя.

Очевидно, что такая система приѣма грузовъ ведетъ лишь къ развитію вреднаго комисіонерства. И дѣйствительно, чуть не на каждой станціи имѣются десятки лицъ, иногда весьма сомнительной нравственности (напр. въ чертѣ еврейской осѣдлости), занимающихся ремесломъ комисіонера, эксплуатирующихъ грузохозяевъ, ведущихъ даже совершенно открыто неблаговидную торговлю чужими очередями и вообще извлекающихъ крупные барыши изъ существующей системы отношеній между грузохозяевами и желѣзными дорогами. Такимъ образомъ комисіонерскіе заработки и барыши составляютъ весьма значительную сумму накладныхъ расходовъ по перевозкѣ.

Необходимо упомянуть еще, что грузы, ввезенные на станцію и ожидающіе отправки, представляютъ собою нынѣ огромныя мертвыя капиталы, ибо, не имѣя никакого документа, удостоверяющаго приѣмъ груза въ складочныя помѣщенія дороги, грузохозяинъ, понятно, не можетъ воспользоваться иногда по нѣскольку мѣсяцевъ никакимъ кредитомъ подъ партіи грузовъ, ожидающія отправки. Это же обстоятельство служитъ главною причиною необходимой нынѣ затраты въ нѣкоторыя отрасли торговли, напр. хлѣбной, огромныхъ капиталовъ вслѣдствіе медленности ихъ обращенія.

Теперь въ приѣмѣ грузовъ на складъ, до наступленія очереди погрузки и отправки, выдается пропускная записка (ярлыкъ) или «очередь», въ которой показывается только число отдѣльныхъ мѣстъ, безъ обозначенія качества тары, состоянія ея и точнаго вѣса груза. При наступленіи же окончательной сдачи подъ квитанцію, когда грузъ пролежитъ болѣе или менѣе продолжительное время, въ квитанціи нерѣдко пишутъ меньшій вѣсъ и то, что товаръ испорченъ, подмоченъ, тара плоха и т. д., не смотря на то, что все это могло произойти уже на станціи, во время ожиданія грузомъ очереди.

Такимъ образомъ желѣзнодорожная администрація, перепортивъ иногда грузъ въ своихъ же помѣщеніяхъ, можетъ освобождать себя отъ всякой за это отвѣтственности. Въ случаѣ же протеста сдающаго, ему угрожаетъ совершенное непринятіе груза къ отправкѣ, чѣмъ обыкновенно вынуждаются «подписки обезпеченія», о значеніи коихъ упомянуто выше.

По этому прискорбному поводу получено много ходатайствъ о томъ, чтобы желѣзныя дороги были принуждены къ отвѣтственности за цѣлость и сохранность груза не со времени окончательнаго принятія его къ отправкѣ, а съ момента ввоза на станцію, для храненія, впредь до отправки.

Чтобы окончательно разяснить справедливость настоящаго требованія грузоотправителей, необходимо остановиться на фактическомъ положеніи груза, ввезеннаго на станцію, до наступленія очереди принятія его къ отправкѣ, т. е. подъ квитанцію.

Грузъ ввозится на станціонный дворъ съ разрѣшенія желѣзной дороги, затѣмъ складывается на мѣсто, указанное агентами дороги, и грузохозяинъ получаетъ отъ дороги «очередь». Иногда ему запрещаютъ ставить свой караулъ къ доставленному грузу, хотя за порчу, пропажу или пожаръ его имущества дорога не отвѣчаетъ. Если хозяинъ, ввезя товаръ, возьметъ его со станціи обратно или пропуститъ наступившую очередь отправки, то платитъ обыкновенно «за храненіе», по тарифу.

Обстоятельства эти указываютъ, что и теперь, въ большинствѣ случаевъ, фактически, желѣзная дорога принимаетъ ввезенный въ ея помѣщенія грузъ къ храненію, а потому, естественно, должна отвѣчать за его цѣлость и сохранность, и слѣдовательно должна бы въ самый моментъ ввоза удостовѣряться, въ какомъ состояніи, какого вѣса и въ какой тарѣ грузъ доставленъ на станцію и дѣлать объ этомъ соответствующія отмѣтки въ документѣ, выдаваемомъ отправителю.

Для удовлетворенія приведеннаго справедливаго ходатайства товароотправителей необходимо, съ одной стороны, увеличеніе крытыхъ помѣщеній на станціяхъ, за счетъ лицъ, которыя будутъ пользоваться этими помѣщеніями, а съ другой—установленіе прочнаго порядка приема грузовъ къ отправленію и точное опредѣленіе въ законѣ момента для начала отвѣтственности желѣзнодорожныхъ Обществъ за цѣлость и сохранность грузовъ, принятыхъ ими на складъ до отправления.

По мнѣнію Коммисіи, устройство необходимыхъ крытыхъ помѣщеній для ввозимыхъ грузовъ можетъ быть достигнуто взиманіемъ особой складочной платы за грузы, ожидающіе отправки на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ размѣръ этой платы и порядокъ ея взиманія должны быть опредѣляемы Мѣстными Совѣтами, съ утвержденія Распорядительнаго Комитета. Что же касается расходованія собираемыхъ такимъ образомъ суммъ, то таковое предположено производить, по мѣрѣ надобности, съ согласія или по требованію Мѣстныхъ Совѣтовъ, исключительно на устройство, развитіе и содержаніе новыхъ складочныхъ помѣщеній, а также на заготовку брезентовъ для укрытія товаровъ въ складахъ и при перевозкѣ въ открытомъ подвижномъ составѣ (ст. 178).

Что касается второй мѣры, то таковая можетъ быть достигнута проектированными Коммисіею постановленіями, опредѣляющими поря-

докъ приѣма груза къ отправленію, изложенными въ статьяхъ 178, 184, 188, 189, 211 и 215 проекта, въ силу которыхъ желѣзныя дороги обязаны немедленно послѣ ввоза груза: выдать отправителю документъ, удостоверяющій приѣмъ груза, съ обозначеніемъ числа мѣстъ, состоянія груза, тары и точнаго вѣса (ст. 184) и затѣмъ отвѣчать (ст. 215) за утрату и поврежденіе принятаго груза за время отъ принятія таковаго вмѣстѣ съ накладной до выдачи его по назначенію, *если не докажетъ*, что утрата или поврежденіе произошли:

1) по винѣ лица, имѣющаго право распоряженія товаромъ или вслѣдствіе исполненія дорогою требованій этого лица (ст. 202);

2) отъ отсутствія или недостаточности упаковки;

3) отъ свойствъ самаго товара или отъ его состоянія въ моментъ приѣма желѣзной дорогой, какъ-то: внутренней порчи, усышки, обыкновенной утечки, подмочки и т. п.;

4) отъ непреодолимой силы.

Во избѣжаніе всякихъ недоразумѣній и для установленія однообразнаго на всѣхъ дорогахъ Имперіи типа договорныхъ документовъ, Комисія предположила ввести накладную и дубликатъ оной, обязательное содержаніе, способъ составленія и внутреннее значеніе коихъ изложены въ статьяхъ 184 и 189. Приэтомъ, въ виду существованія около большихъ городовъ и промышленныхъ центровъ мелкихъ пригородныхъ грузовъ, Комисія сочла полезнымъ сдѣлать въ отношеніи этихъ грузовъ исключеніе, по которому Высшему Совѣту предоставляется допускать сокращеніе содержанія накладныхъ, такъ какъ иначе могла бы отчасти замедляться успѣшная перевозка на малыхъ разстояніяхъ (ст. 184, примѣч. 2).

Окончательное принятіе груза къ отправкѣ удостоверяется наложеніемъ на накладной штемпеля станціи отправленія, обозначающаго день, мѣсяцъ и годъ принятія груза къ отправкѣ. Кромѣ того, въ удостовѣреніе принятія товара, отправителю выдается немедленно по приѣмѣ товара станціею дубликатъ накладной съ наложеніемъ упомянутаго ранѣе штемпеля, если грузъ принять къ перевозкѣ безъ обожданія въ складѣ и съ удостовѣреніемъ станціею отправленія времени или очереди отправки товара (ст. 178), если грузъ принять предварительно на храненіе, т. е. съ обожданіемъ въ складѣ.

Вопросъ о формѣ и внутреннемъ значеніи документа, выдаваемаго на-руки отправителю товара по желѣзной дорогѣ, подвергался неоднократно обсужденію не только у насъ, но и на западѣ, гдѣ, напр. при обсужденіи постановленій Бернской желѣзнодорожной конвенціи, было неоднократно высказываемо, что представители торговли и промышленности и спеціалисты торговаго права энергически настаиваютъ на необходимости сдѣлать изъ дубликата накладной на принятый желѣзною дорогою товаръ такой документъ, который товарохозяинъ могъ бы безпрепятственно передавать въ другія руки, вмѣстѣ съ правомъ распоряженія товаромъ, противъ чего возставали главнымъ образомъ нѣкоторыя желѣзнодорожныя управленія, которыя находятъ дубликаты накладныхъ несовсѣмъ для нихъ удобными. Но сходство между дубликатами накладныхъ и квитанціями на товары, сложенные въ складахъ,

настолько велико, что разрѣшеніе возникшаго разногласія, съ юридической точки зрѣнія, не представляетъ значительныхъ затрудненій.

Засимъ, въ виду многихъ заявленій въ пользу удобствъ документовъ на предъявителя, сдѣланныхъ не только спеціалистами торговли и промышленности, но и представителями желѣзныхъ дорогъ, Коммисія, съ своей стороны, признала, что установленіе подобнаго, безпрепятственно передаваемого изъ рукъ въ руки документа, представляется весьма важнымъ для торговыхъ и промышленныхъ цѣлей, такъ какъ только документы, имѣющіе характеръ писанныхъ на предъявителя, предоставляютъ владѣтелямъ таковыхъ право свободно распоряжаться грузомъ: пользоваться кредитомъ подъ залогъ документа, продавать грузъ по документу и т. п. Принятыя Коммисією типы накладной и дубликата вполне удовлетворяютъ этому назначенію.

Всѣ упомянутыя мѣры вполне устраняютъ существующую неопредѣленность понятій о томъ, кто имѣетъ право распоряженія грузомъ послѣ его отправки и кому можетъ быть выданъ грузъ, въ случаѣ утери документа, удостовѣряющаго принятіе его къ отправкѣ, каковая неопредѣленность возбуждаетъ нынѣ массу недоразумѣній и жалобъ.

Равнымъ образомъ, во избѣжаніе жалобъ и недоразумѣній, являющихся послѣдствіемъ отправки груза прямого сообщенія по тому или другому направленію въ тѣхъ случаяхъ, когда отправитель не указалъ направленія перевозки въ накладной, Коммисія признала полезнымъ установить общее правило, по которому, въ случаѣ отсутствія въ накладной указанія касательно направленія перевозки, избраніе наиболее выгоднаго для отправителя пути предоставляется желѣзной дорогѣ (пунктъ к. ст. 184).

Обращаясь засимъ къ требованію представителей торговли и промышленности объ установленіи какого либо опредѣленнаго срока на доставку груза по назначенію и объ уничтоженіи различія между срочными и очередными грузами, слѣдуетъ первоначально упомянуть, что требованія эти естественно возникли вслѣдствіе ежегодно повторяющихся значительныхъ залежей грузовъ на нѣкоторыхъ нашихъ линіяхъ, имѣющихъ въ большинствѣ недостаточную провозоспособность въ періоды усиленнаго подвоза грузовъ, напр. осенью и весной.

Обсудивъ вопросъ, по существу, нельзя не признать, что уничтоженіе различія между срочными и очередными грузами и установленіе какого нибудь общаго срока доставки для всѣхъ, безъ исключенія, грузовъ, представляло бы для торговли и промышленности несомнѣнный удобства и важность. Но нельзя не согласиться также и съ тѣмъ, что нынѣ очередь составляетъ неизбежное въ нашихъ желѣзнодорожныхъ порядкахъ зло, дающее иногда поводъ къ нареканіямъ на возникающія злоупотребленія, и что уничтожить очередную отправку грузовъ пока невозможно. Но вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя требовать, чтобы всѣ наши желѣзныя дороги были приведены въ состояніе, дающее возможность немедленно и безостановочно отправлять всю ту массу грузовъ, какая предъявляется имъ въ теченіи какихъ нибудь двухъ-трехъ мѣсяцевъ въ году.

Непомѣрный наплывъ грузовъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ въ

значительной степени обуславливается и постоянно поддерживается полным неустройством сѣти подъѣздныхъ дорогъ и прекращеніемъ навигаціи на рѣкахъ въ теченіи довольно значительной части года. Цѣлесообразное начертаніе сѣти подъѣздныхъ дорогъ и возможно быстрое осуществленіе этой сѣти, съ привлеченіемъ къ дѣятельному участию въ сооружеіи ея земствъ, городовъ, представителей крупной промышленности и землевладѣнія и желѣзнодорожныхъ Обществъ, кромѣ весьма существеннаго сокращенія расходовъ на доставку грузовъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, въ значительной степени можетъ способствовать устраненію временныхъ наплывовъ грузовъ въ огромномъ количествѣ, такъ какъ тогда подвозъ ихъ будетъ производиться во всякое время года и во всякую погоду (что нынѣ невысказано) и сдѣлается такимъ образомъ болѣе равномернымъ.

Уже одно это соображеніе заставляетъ признать, что немедленное устраненіе недостаточной провозоспособности нѣкоторыхъ дорогъ, путемъ расширенія матеріальныхъ средствъ оныхъ, впродъ до окончанія сѣти подъѣздныхъ путей, было бы мѣропріятіемъ неосторожнымъ и преждевременнымъ. Кромѣ того приведеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ состояніе, вполне удовлетворяющее внезапнымъ и временнымъ требованіямъ въ перевозкѣ огромнаго количества грузовъ, потребовало бы огромныхъ финансовыхъ жертвъ на расширеніе матеріальныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ, каковыя жертвы едва-ли могутъ быть оправданы той пользой, которая можетъ быть доставлена торговлѣ и промышленности отъ ускоренія доставки нѣкоторыхъ грузовъ по назначенію. И при настоящей своей стоимости большинство нашихъ желѣзныхъ дорогъ работаетъ уже въ убытокъ, на счетъ средствъ государственнаго бюджета; а увеличеніе ихъ стоимости затратой новыхъ капиталовъ, если не сдѣлаетъ финансовое положеніе многихъ линій окончательно безнадежнымъ, то, во всякомъ случаѣ, еще болѣе усилитъ ихъ несостоятельность, какъ коммерческихъ предпріятій, и обременитъ еще большими долгами государственному казначейству.

Независимо отъ вышеприведенныхъ соображеній, Коммисія не можетъ не высказать, что существующая нынѣ недостаточная провозоспособность нѣкоторыхъ линій или возбуждающій постоянныя жалобы недостатокъ подвижнаго состава, во многихъ случаяхъ, есть результатъ несовершеннаго состоянія самой организаціи эксплуатаціонной службы на многихъ дорогахъ, примитивности административныхъ приемовъ, недостатка разумнаго надзора за эксплуатаціей, а иногда и простой неумѣлости распорядителей по эксплуатаціи.

Можно положительно утверждать, что съ усовершенствованіемъ этой стороны дѣла, подъ вліяніемъ руководящихъ указаній Высшаго Совѣта и бдительнаго надзора Распорядительнаго Комитета и Мѣстныхъ Совѣтовъ, недостаточная провозоспособность нѣкоторыхъ дорогъ и недостатокъ на нихъ подвижнаго состава окажутся несуществующими въ дѣйствительности, вслѣдствіе чего расширеніе матеріальныхъ средствъ дурно управляемыхъ дорогъ было бы явно нераціональною мѣрою.

Совокупность приведенныхъ соображеній заставляетъ относиться съ крайнею осторожностью къ требованіямъ отправителей объ уничтоженіи

очередной отправки грузовъ и усиленія для того существующей провозо-способности нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Посему, не смотря на всѣ неудобства очередей, Коммисія полагаетъ, что улучшеніе порядка ихъ выдачи, равно и устраненіе встрѣчающихся въ послѣднее время весьма не рѣдко злоупотребленій, можно ожидать отъ учрежденія въ извѣстныхъ раіонахъ Желѣзнодорожныхъ Коммисій изъ лицъ, особенно заинтересованныхъ въ усовершенствованіи этой отрасли отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ, и отъ опредѣленія въ законѣ особой отвѣтственности за нарушеніе очередей въ отправкѣ грузовъ (ст. 179, 180, 214).

Имѣя въ виду разнообразіе условій эксплуатаціи въ разныхъ частяхъ Имперіи и разнообразіе эксплуатаціонныхъ средствъ различныхъ желѣзныхъ дорогъ, Коммисія не признала возможнымъ установить въ законодательномъ порядкѣ общіе сроки доставки, обязательные для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, а проектируетъ: а) установленіе сроковъ доставки для каждой отдѣльной дороги или отдѣльной группы дорогъ предоставить Мѣстнымъ Совѣтамъ, съ утвержденія Высшаго Совѣта (ст. 181), и б) установить размѣръ вознагражденія за просрочки въ доставкѣ, хотя бы таковыя просрочки и не причинили никакого убытка лицу, имѣющему право распоряженія грузомъ (ст. 221). Но такъ какъ этими мѣрами нельзя вполне устранить тѣ случаи просрочекъ, въ которыхъ грузоотправители могутъ нести, какъ оказалось по изслѣдованію, значительные коммерческіе убытки, обусловленные колебаніями въ цѣнахъ на данный товаръ или же контрактами съ неустойками, то Коммисія признала необходимымъ, для обезпеченія вознагражденія за коммерческіе убытки, сопряженные съ просрочкою въ доставкѣ груза, предоставить отправителямъ, при заключеніи договоровъ о перевозкѣ, объявлять въ накладной сумму неустойки, съ уплатою приэтомъ желѣзнымъ дорогамъ опредѣленнаго тарифомъ дополнительнаго платежа или преміи (ст. 220).

Переходя къ вопросу объ обезпеченіи интересовъ грузохозяевъ съ точки зрѣнія отвѣтственности желѣзнодорожныхъ Обществъ за потерю и порчу грузовъ, сводимой иногда къ полнѣйшей безотвѣтственности вышеупомянутыми подписками обезпеченія, какъ равно и отсутствіемъ въ законѣ особыхъ по сему предмету постановленій и вполне сознавая справедливость поступившихъ жалобъ на такое положеніе вещей, Коммисія проектировала:

1) общее правило, въ силу котораго всякаго рода сдѣлки и условія желѣзныхъ дорогъ съ грузоотправителями и получателями товаровъ, влоняціяся къ измѣненію правилъ, ограждающихъ товарохозяевъ, въ ущербъ симъ послѣднимъ, почитаются недѣйствительными (ст. 130);

2) чтобы желѣзныя дороги отвѣтствовали за утерю и поврежденіе груза со времени принятія его на храненіе до сдачи по назначенію (ст. 215), за исключеніемъ точно въ законѣ указанныхъ случаевъ (ст. 216—218), когда желѣзныя дороги совершенно не отвѣчаютъ за поврежденіе и утрату товаровъ или отвѣчаютъ условно;

3) чтобы во всѣхъ случаяхъ размѣръ вознагражденія за утрату и поврежденіе грузовъ вообще исчислялся на основаніи торговой, биржевой или рыночной цѣны, или, за неимѣніемъ таковыхъ, на основаніи обык-

новенной стоимости однородныхъ товаровъ того же качества, соотвѣтственно времени и мѣсту, въ коихъ должна была произойти выдача товара (ст. 219), и

4) для предоставленія грузоотправителямъ дешеваго способа перевозки грузовъ, а также и возможности бѣльшаго обезпеченія цѣлости ихъ, Коммисія признала необходимымъ указать въ законѣ, что размѣръ вознагражденія за утрату или поврежденіе грузовъ, перевозимыхъ на основаніи пониженныхъ тарифовъ съ ограниченіемъ отвѣтственностію желѣзныхъ дорогъ, опредѣлялся или нормальной означенною въ тарифѣ цѣною, или же объявленною въ накладной цѣнностію груза, съ которою взимается въ пользу дороги опредѣленная тарифомъ доля процента, въ видѣ добавочной платы или преміи (ст. 220).

Эта послѣдняя мѣра представляется крайне настоятельною и отвѣчающею массѣ собранныхъ подкоммисіями на мѣстахъ заявленій и ходатайствъ.

Что же касается введенія въ нѣкоторыхъ случаяхъ ограниченной отвѣтственности, то справедливость этого подтверждается, по мнѣнію Коммисіи, слѣдующими соображеніями:

Во 1-хъ, неограниченная отвѣтственность желѣзной дороги, въ размѣрѣ полной стоимости принятаго къ перевозкѣ груза, по всей справедливости можетъ имѣть мѣсто лишь въ тѣхъ только случаяхъ, когда желѣзная дорога перевозитъ товаръ по нормальнымъ тарифамъ, высшій размѣръ коихъ утвержденъ въ законодательномъ порядкѣ, ибо эти тарифы съ избыткомъ окупаютъ издержки перевозки и позволяютъ отчислять нѣкоторую долю чистаго дохода на покрытіе неизбѣжныхъ въ коммерческомъ дѣлѣ риска и потерь.

Во 2-хъ, примѣненіе этихъ нормальныхъ тарифовъ во многихъ случаяхъ буквально невозможно, по причинамъ вовсе не зависящимъ отъ желѣзныхъ дорогъ, и пониженіе сихъ тарифовъ, подъ вліяніемъ неустранимой конкуренціи водяныхъ путей и иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ, доходитъ нерѣдко до такихъ предѣловъ, что взимаемая провозная цѣна едва окупаютъ расходы по передвиженію, не оставляя никакой возможности уплачивать вознагражденіе за порчу или утрату груза, въ особенности значительной цѣнности, напр. чая, мануфактуръ, дорогихъ красокъ, химическихъ матеріаловъ и т. п.

Въ 3-хъ, по существующимъ торговымъ обычаямъ, всѣ такіе дорогіе товары, при перевозкѣ оныхъ, страхуются и уплачиваемая страховая премія поступаетъ въ доходъ частныхъ обществъ страхованія, а не въ пользу желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ, въ случаѣ пропажи или поврежденія таковыхъ товаровъ и при неограниченной отвѣтственности желѣзнодорожныхъ Обществъ, послѣднія, возмѣщая полную стоимость утраченнаго и поврежденнаго частнымъ страховымъ компаніямъ и безъ того обезпечивающимъ свой рискъ взиманіемъ страховой преміи, очевидно могутъ нести громадныя, ничѣмъ не вознаграждаемые и не обезпечиваемыя убытки.

Примѣры подобныхъ убытковъ встрѣчаются уже и нынѣ, въ чемъ можно убѣдиться изъ многочисленныхъ случаевъ, доходившихъ до суда и заявленныхъ Коммисіи представителями нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Установивъ основанія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ передъ

частными лицами, Коммисія внесла въ проектъ особое правило взаимной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ при расчетахъ по вознагражденію товарохозяевъ (ст. 226—232). Эти постановленія представляются необходимыми, въ виду признаваемой Коммисіею солидарной отвѣтственности дорогъ прямаго сообщенія передъ грузохозяевами и предоставленнаго симъ послѣднимъ права отыскивать убытки съ одной изъ дорогъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ груза, по своему усмотрѣнію (ст. 233). Безъ этихъ существенныхъ правилъ желѣзнодорожныя Общества могли бы нести убытки во взаимныхъ расчетахъ по вознагражденіямъ товарохозяевъ, такъ какъ, не имѣя на сей счетъ указаній закона, вступали бы въ неосновательные и убыточные судебные процессы.

Обсуждая встрѣчаемыя нынѣ неудобства товарнаго движенія, Коммисія не могла не обратить вниманія также и на жалобы публики на переборы провозной платы, на трудность взысканія недоборовъ и на жалобы касательно взысканія платы за полежалое.

На сколько вообще значительны суммы переборовъ можно заключить изъ разсмотрѣнія свѣдѣній по сему предмету на 40 дорогахъ, доставившихъ Коммисіи данныя о сдѣланныхъ переборахъ въ періодъ съ 1877 по 1879 годъ. Изъ составленной по этимъ свѣдѣніямъ вѣдомости видно, что изъ 40 дорогъ, включенныхъ въ вѣдомость, нѣкоторыя за полный указанный періодъ, а другія за часть этого періода взыскали всего излишнихъ противъ тарифовъ провозной платы и другихъ сборовъ по товарнымъ перевозкамъ 3,070,300 рублей и имѣли въ своемъ распоряженіи къ началу періода остатки не получившихъ еще особаго назначенія переборовъ 688,121 руб. Изъ общаго итога этихъ суммъ 3,758,257 руб. возвращено товарохозяевамъ 1,829,257 руб. или 48,67% всей суммы переборовъ; остальные же 51,33%, составляющихъ 1,929,224 р., остаются невозвращенными. Какъ видно изъ доставленныхъ дорогами объясненій, большинство дорогъ распоряжается невыданными суммами переборовъ, какъ своею собственностью: однѣ причисляютъ ихъ къ доходамъ по эксплуатаціи, другія покрываютъ ими разныя убытки, третьи перечисляютъ переборы къ средствамъ пенсіонныхъ кассъ и т. д.

Вникая въ причины столь значительныхъ переборовъ, Коммисія полагаетъ, что главная изъ нихъ есть неисправное состояніе тарифныхъ изданій, отсутствіе систематизаціи и крайнее разнообразіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ и классификацій грузовъ, каковыя обстоятельства, при спѣшности составленія и повѣрки желѣзнодорожныхъ документовъ, дѣлаютъ правильное исчисленіе сборовъ дѣломъ вообще до крайности труднымъ.

Кромѣ того, не смотря на эти столь неблагопріятныя обстоятельства, по существующимъ на дорогахъ порядкамъ, всѣ недоборы относятся на счетъ агентовъ, исчислившихъ неправильно плату; взысканіе же недоборовъ съ товарохозяевъ послѣ выдачи товара, при отсутствіи какихъ либо законоположеній, обезпечивающихъ за желѣзными дорогами право взысканія недоборовъ, представляется совершенно невозможнымъ, коль скоро товарохозяинъ не признаетъ себя обязаннымъ попользовать разницу.

Вслѣдствіе сего, при всѣхъ недоразумѣніяхъ о размѣрахъ тарифа, желѣзнодорожные агенты предпочитаютъ исчислять плату по высшему разряду съ громадными иногда переборами.

Количество переборовъ усиливается еще существующимъ между дорогами недоверіемъ въ ихъ взаимныхъ расчетахъ, которое привело къ созданію порядка повѣрки расчетовъ на передаточныхъ пунктахъ и къ появленію новаго источника значительныхъ переборовъ. Дѣло доходитъ до того, что переборы встрѣчаются даже при прямыхъ спеціальныхъ тарифахъ, въ которыхъ провозная плата и другіе сборы определены общей цифрой съ пуда за все разстояніе отъ станціи отправленія до станціи назначенія. Подобное зло усиливается еще тѣмъ обстоятельствомъ, что контроли сборовъ желѣзныхъ дорогъ, указывая станціямъ недоборы, никогда не сообщаютъ имъ о сдѣланныхъ переборахъ, такъ что однѣ и тѣ же ошибки въ примѣненіи тарифа повторяются иногда цѣлые годы.

Въ устраненіе чрезмѣрныхъ переборовъ, Коммисія положила: во-1-хъ, опредѣлить годовой срокъ для заявленія требованій о возвратѣ переборовъ; во-2-хъ, возложить на желѣзнодорожные Общества уплату процентовъ на перебранные суммы (ст. 198); въ-3-хъ, предоставить желѣзнымъ дорогамъ право, въ теченіи трехъ мѣсяцевъ послѣ взноса провозной платы въ меньшемъ противъ тарифа размѣрѣ, требовать съ отправителя или получателя взноса недобора и право обращаться, распоряженіемъ дороги, на пополненіе недобора причитающіеся къ возврату тому же товароозяину невыданные переборы (ст. 199).

Что касается взиманія желѣзнодорожными Обществами платы за полежалое, то таковое въ настоящее время служитъ для нихъ также источникомъ довольно значительнаго дохода, отчасти благодаря тому, что получателю, вслѣдствіе неувѣдомленія его о прибытіи груза, совершенно невозможно во-время явиться за его полученіемъ. Притомъ же и агенты желѣзныхъ дорогъ, какъ дозано Коммисіей, при наведеніи справокъ о грузѣ, или отказываютъ въ выдачѣ таковыхъ, или же даютъ невѣрныя свѣдѣнія. Такъ, напр., бываетъ нерѣдко, что получателю даютъ справку о неприбытіи груза вчера, а сегодня сообщаютъ, что грузъ прибылъ давно и съ получателя причитается за полежалое.

Противъ этого Коммисія предположила обязать желѣзныя дороги, по прибытіи товара на станцію назначенія, немедленно извѣщать о томъ получателя заказнымъ письмомъ, *хотя бы товаръ прибылъ ранне истеченія срока доставки* и, во всякомъ случаѣ, не долѣе какъ въ самый день прибытія товара, если товаръ прибылъ не позже 6-ти часовъ вечера; о товарахъ же, прибывшихъ послѣ этого срока, увѣдомленіе сдавать на почту не позже 9 часовъ слѣдующаго утра. Независимо отъ этого, на станціяхъ выдавать о товарахъ справки и вывѣшивать краткія объявленія или же вести алфавитные справочные реестры, причемъ день прибытія товара обозначать на накладной особымъ штемпелемъ съ указаніемъ до или послѣ полудня прибылъ товаръ (ст. 203).

Подобные порядки давно введены уже на нѣкоторыхъ дорогахъ и, по заявленію грузоозяевъ, устраняютъ всякія недоразумѣнія касательно взысканія платы за храненіе по прибытіи товара, а потому Коммисія

полагаетъ, что распространеніе такихъ мѣропріятій на всѣ дороги Имперіи принесетъ публикѣ несомнѣнную пользу.

Заканчивая этимъ объясненія по положеніямъ объ условіяхъ товарнаго движенія, Коммисія не можетъ не повторить, что, независимо отъ приведенныхъ въ проектѣ ея мѣропріятій, многое въ устраненіи желѣзнодорожныхъ безпорядковъ должно принадлежать предполагаемымъ общимъ и частнымъ желѣзнодорожнымъ установленіямъ и самой публикѣ, какъ только она успѣетъ ознакомиться съ предоставленными ей по новому закону правами, а также суду, который, по изданіи проектированнаго устава, будетъ имѣть необходимѣйшія законодательныя данныя для разрѣшенія многочисленныхъ претензій, предъявляемыхъ къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ.

III. ПОДСУДНОСТЬ И ДАВНОСТЬ ИСКОВЪ И ПОРЯДОКЪ ВЪЗЫСКАНІЯ ДОЛГОВЪ.

1) Подсудность исковъ.

Подсудность гражданскихъ исковъ, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ вслѣдствіе причиненнаго при эксплуатаціи ихъ вреда или убытка, представляется въ настоящемъ своемъ видѣ однимъ изъ самыхъ большихъ мѣстъ нашего желѣзнодорожнаго дѣла въ отношеніяхъ его къ обществу. Существующія постановленія о подсудности гражданскихъ исковъ крайне стѣснительны для лицъ, терпящихъ ущербъ или убытки, и практическое пользованіе ими сопряжено съ такими неудобствами, что защита своего нарушеннаго права является нерѣдко сопряженною съ непосильными для истца матеріальными жертвами и потерей времени.

На основаніи статей 203 и 220 уст. гражд. судопр., иски предъявляются или по мѣсту жительства отвѣтчика, или же по мѣсту пребыванія правленія компаніи, которая является отвѣтчицею.

Иски о вознагражденіи за вредъ и убытки, причиненные при эксплуатаціи желѣзной дороги, въ большинствѣ случаевъ и даже почти исключительно, предъявляются по статьѣ 220 уст. гражд. судопр., но правленія желѣзныхъ дорогъ находятся преимущественно въ Петербургѣ и лишь немногія въ другихъ большихъ городахъ Россіи. Отдаленность сихъ правленій отъ мѣстъ, гдѣ совершаются нарушенія правилъ или неправильныя дѣйствія со стороны управленія желѣзными дорогами, дѣлаетъ необходимымъ предъявленіе иска въ такомъ разстояніи отъ мѣста нарушенія, совпадающаго, по большей части, съ постояннымъ мѣстомъ жительства или обычной дѣятельности истца, что сопряженные съ такимъ предъявленіемъ судебные и путевые расходы, въ связи съ потерей времени, устрашаютъ потерпѣвшаго и заставляютъ его отказаться отъ законной защиты своихъ правъ.

Подкоммисіи, во время своихъ объѣздовъ желѣзныхъ дорогъ, для изслѣдованій на мѣстахъ, собрали рядъ заявленій со стороны представителей земства, частныхъ лицъ и товароотправителей о крайнемъ не-

удобствѣ существующаго порядка подсудности. Заявленія эти увеличивались въ числѣ по мѣрѣ удаленія желѣзныхъ дорогъ отъ Петербурга къ Москвѣ и особенно многочисленны по группѣ Юго-Восточныхъ дорогъ, исходя отъ лицъ, имѣющихъ самое разнообразное отношеніе къ дорогамъ.

Такъ, напр., при объѣздѣ, совершенномъ Юго-Восточною подкомисіею, Зарайская городская управа, предсѣдатель сѣзда мировыхъ судей Зарайскаго округа, Ефремовскій предводитель дворянства, товаротправители города Рязска, Воронежскій городской голова и 22 товаротправителя, въ особо поданныхъ ими заявленіяхъ, единогласно указываютъ на крайнее неудобство и непримѣнимость существующихъ правилъ о подсудности гражданскихъ исковъ, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ.

Подобныя же заявленія получены Кіевскою подкомисіею, а также и Московскою: въ Грязовцѣ, Серпуховѣ, Курскѣ, Таганрогѣ и Севастополѣ. Заявленія эти вполне подтверждаются и собранными рѣшеніями общихъ и мировыхъ судебныхъ учрежденій, изъ которыхъ усматривается, что, при предъявленіи исковъ къ мѣстному или ближайшему къ мѣсту нарушенія или причиненія убытка управленію или агентству дороги, повѣренный дороги предъявляетъ отводъ по неподсудности ссылаясь на статью 220 уст. гражд. судопр., а иногда и на соотвѣтствующій параграфъ концессіи. Въ такихъ случаяхъ отводъ признается судомъ заслуживающимъ уваженія и истецъ, проживающій гдѣ нибудь на югѣ Россіи, уплативъ судебныя издержки въ пользу дороги, получаетъ право предъявить въ Петербургѣ другой искъ, иногда простирающійся лишь на нѣсколько десятковъ рублей, для поддержанія котораго въ двухъ инстанціяхъ необходима или личная поѣздка въ Петербургъ, или же наемъ повѣреннаго, сопряженные съ расходами, далеко превышающими причиненный ущербъ.

Хотя нѣкоторыя судебныя учрежденія, въ сознаніи неудовлетворительности порядка существующей подсудности, и стремятся обходить слабыя его стороны примѣненіемъ статьи 221 уст. гражд. судопр. къ вопросу о подсудности гражданскихъ исковъ, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ, но, во-1-хъ, такое примѣненіе составляетъ единичные случаи и не имѣетъ характера общаго правила и, во-2-хъ, касаясь исковъ, возникающихъ изъ договоровъ, заключенныхъ съ мѣстными конторами компаній, обществъ или товариществъ, статья 221, согласно разъясненію Гражд. Кассац. Департам. Правительствующаго Сената (1872 г., № 347) по дѣлу Рижско-Динабургской дороги, можетъ быть примѣняема исключительно къ искамъ, вытекающимъ изъ договоровъ съ конторами, а не изъ дѣйствій этихъ конторъ или агентовъ компаній.

Между тѣмъ поводы для исковъ о гражданской отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ далеко не всегда вытекаютъ изъ договорныхъ отношеній и потому, въ большинствѣ случаевъ, при существующей подсудности, къ этимъ искамъ должна быть примѣняема статья 220 уст. гражд. судопр. со всѣми ея тягостными и невыгодными для истца послѣдствіями.

Изъ изложеннаго вытекаетъ вполне очевидно необходимость установленія въ законодательномъ порядкѣ такихъ правилъ о подсудности гражданскихъ исковъ, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ, которыя бы, соотвѣтствуя дѣйствительнымъ условіямъ возникновенія этихъ исковъ, представляли бѣльшую гарантію доступности для истца подлежащихъ судебнымъ учрежденіямъ.

Въ основаніе этихъ правилъ должна лечь общая подсудность гражданскихъ исковъ, указанная въ статьяхъ 203, 220 и 221 уст. гражд. судопр., но понятіе о ней должно быть расширено предоставленіемъ лицу, отыскивающему съ желѣзнодорожныхъ Обществъ вознагражденія ущербовъ или убытковъ, предъявлять иски, во 1-хъ, къ правленію или управленію дороги, по мѣсту ихъ нахожденія, и во 2-хъ, въ судахъ, коимъ, въ общемъ порядкѣ, подсудны станція отправленія и станція назначенія груза, станція, гдѣ пассажиръ сѣлъ въ поѣздъ желѣзной дороги, и гдѣ онъ, согласно взятому билету, долженъ былъ выйти. Что же касается исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ, имѣющихъ основаніемъ личный вредъ пассажиру, то таковыя предъявляются къ той желѣзной дорогѣ, на которой причиненъ вредъ, или по мѣсту пребыванія правленія или управленія дороги, или же по мѣсту причинившаго вредъ событія (ст. 234 и 235). Означенныя правила, изложенныя въ 234 статьѣ, должны примѣняться и къ отдѣльнымъ дорогамъ и къ дорогамъ прямого сообщенія, безразлично.

Въ настоящее время, на основаніи 2 пункта статьи 31 уст. гражд. судопр., всѣ иски, могущіе возникать къ управленіямъ дорогъ, находящихся въ казенномъ завѣдываніи, на какую бы сумму они ни простирались, должны быть предъявляемы не мировымъ судьямъ, а окружнымъ судамъ.

Такой порядокъ, имѣющій свои основанія въ общихъ правилахъ отношенія къ дѣламъ казенныхъ управленій, является, однако, крайне отяготительнымъ относительно лицъ, потерпѣвшихъ ущербы отъ дѣйствій управленія казенною дорогою, даже и при расширеніи общей подсудности.

Въ такихъ случаяхъ и поѣздки въ мѣстонахожденія подлежащаго окружнаго суда, и расходы, сопряженныя съ веденіемъ дѣла въ общихъ судахъ, могутъ превзойти своими размѣрами самыя размѣры исковой суммы, съ законными судебными издержками, когда таковыя простираются лишь на нѣсколько десятковъ рублей.

Веденіе дѣлъ, сопряженныхъ съ интересами казны, обусловлено по закону выслушиваніемъ въ судахъ заключенія лицъ прокурорскаго надзора, которыхъ при мировыхъ участкахъ не полагается. Поэтому такое заключеніе можетъ быть выслушиваемо лишь при разсмотрѣніи дѣлъ въ сѣздахъ мировыхъ судей, гдѣ участвуетъ и товарищъ прокурора въ тѣхъ случаяхъ, къ которымъ относятся дѣла казеннаго управленія.

Такимъ образомъ управленіе казенною желѣзною дорогою будетъ всегда имѣть возможность, при несогласіи съ рѣшеніемъ мирового судьи, переносить дѣла въ мировой сѣздъ, гдѣ таковыя будутъ разрѣшаться по выслушаніи заключенія лицъ прокурорскаго надзора (ст. 245).

Наконецъ, предъявленіе иска, сообразно съ вышеприведенными

предположеніями, къ одной изъ дорогъ, состоящихъ въ связи между собою по установленному между ними прямому сообщенію, создаетъ для дороги-отвѣтчицы рядъ отношеній къ другимъ, соприкасающимся и связаннымъ съ нею дорогамъ. Поэтому представляется необходимымъ установить опредѣленные правила о взаимной отвѣтственности дорогъ, состоящихъ въ прямомъ между собою сообщеніи, въ виду общепризнаннаго въ современныхъ законодательствахъ и наукѣ начала солидарной отвѣтственности всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ груза (ст. 234, 240 — 243).

Проектируя означенныя правила о подсудности исковъ, Коммисія не могла, вмѣстѣ съ симъ, не оградить до нѣкоторой степени и желѣзнодорожныя Общества отъ неправильныхъ притязаній тѣхъ лицъ, которыя, имѣя полную возможность получить слѣдующее имъ удовлетвореніе безъ всякаго суда, по непосредственному обращенію къ правленію или управленію данной дороги, обращаются, однако, съ исками и такимъ образомъ совершенно напрасно и безнаказанно вводятъ желѣзныя дороги въ излишніе расходы, неизбѣжныя при всякомъ судебномъ разбирательствѣ.

Въ устраненіе этого Коммисія пректировала предположеніе о томъ, что всякое требованіе о вознагражденіи за личный или имущественный вредъ можетъ быть или прямо предъявлено въ судъ, или же заявлено предварительно подлежащему правленію или же управленію желѣзной дороги; въ послѣднемъ случаѣ оно можетъ быть предметомъ судебного иска, лишь по истеченіи тридцати дней со времени сего заявленія, если не будетъ отклонено желѣзною дорогою, сполна или въ извѣстной части, ранѣе сего срока.

Предъявившій же требованіе о вознагражденіи за личный или имущественный вредъ прямо въ судъ, въ случаѣ признанія желѣзною дорогою на судѣ правильности иска, не только лишается права на полученіе съ нея судебныхъ издержекъ и вознагражденія за веденіе дѣла, но и обязанъ самъ уплатить ей таковыя сполна, или же соразмѣрно признанной желѣзною дорогою части иска.

2) Давность исковъ.

Условія существующихъ и могущихъ впредь существовать отношеній желѣзныхъ дорогъ къ лицамъ, пользующимся ихъ услугами въ дѣлѣ перевозки грузовъ, отличаются такими правовыми особенностями въ сравненіи съ условіями отношеній въ другихъ сферахъ общественной и государственной жизни, что всякаго рода притязанія къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ должны быть сопровождаемы различными исключеніями изъ дѣйствующихъ матеріальныхъ и судопроизводственныхъ нормъ гражданскаго права.

Доказательствомъ такой необходимости могутъ служить отдѣльные уставы и концессіи существующихъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, наполненные исключеніями изъ различныхъ законоположеній, примѣняемыхъ къ весьма сложному желѣзнодорожному дѣлу.

Въ этомъ отношеніи нельзя оставить неприкосновенною и существующую въ нашихъ гражданскихъ законахъ десятилѣтнюю земскую давность, которая неполнѣ примѣнима къ охраненію правъ по дѣламъ желѣзнодорожнымъ.

Эта давность, обусловленная столь значительнымъ періодомъ времени, не можетъ быть примѣнима къ дѣламъ, возникающимъ изъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, уже потому, что, по условіямъ веденія этой сложной операціи, не можетъ принести ни малѣйшей гарантіи никому изъ желающихъ прибѣгнуть къ покровительству суда, такъ какъ въ десятилѣтній промежутокъ, при громадныхъ количествахъ ежедневно совершаемыхъ и прекращаемыхъ обязательствъ по предметамъ перевозки, могутъ исчезнуть даже и тѣ слѣды исковыхъ основаній, которые вначалѣ представляли всѣ признаки достовѣрности.

Въ предупрежденіе этого, а также и въ видахъ устраненія неосновательныхъ, длящихся продолжительное время претензій, Коммисія проектировала рядъ сроковъ давности, спеціальной для желѣзнодорожныхъ претензій (ст. 247—249), составляющихъ исключенія изъ общей земской, которая сохранена лишь для нѣкоторыхъ немногочисленныхъ случаевъ, какъ, напр., для требованій, признанныхъ письменно желѣзнодорожнымъ Обществомъ ранѣе предъявленія иска или разрѣшенныхъ миролюбивымъ согласіемъ, или же вытекающихъ изъ судебного рѣшенія (ст. 247).

Эта же давность оставлена и для погашенія взаимныхъ исковъ желѣзныхъ дорогъ прямаго сообщенія въ тѣхъ, однако, случаяхъ, когда для предъявленія таковыхъ не опредѣлено особыхъ сроковъ въ общемъ Уставѣ російскихъ желѣзныхъ дорогъ (ст. 247).

Въ видахъ справедливости и равноправности какъ самихъ дорогъ, такъ и частныхъ лицъ, вступающихъ съ ними въ договорныя отношенія, признано необходимымъ постановить, чтобы правила о давности исковъ, изложенныя въ семь отдѣлѣ проекта, имѣли одинаковое примѣненіе и въ тѣхъ частяхъ Имперіи, въ коихъ мѣстными законами опредѣлены иные сроки исковой давности (въ Остзейскихъ губерніяхъ, въ губерніяхъ бывшаго Царства Польскаго и др.).

3) О способахъ удовлетворенія долговъ желѣзныхъ дорогъ и о несостоятельности ихъ.

Въ дѣйствующемъ уставѣ гражданскаго судопроизводства, равно какъ и въ законахъ о судопроизводствѣ и взысканіяхъ гражданскихъ (свод. зак., изд. 1876 г., т. X, ч. II, по прод. 1879 г.) и о торговой несостоятельности (т. XI, ч. II), не содержится никакихъ исключеній, или же положительныхъ опредѣленій относительно порядка взысканія съ желѣзнодорожныхъ Обществъ по долговымъ или инымъ обязательствамъ, а также и о порядкѣ объявленія таковыхъ Обществъ несостоятельными.

Между тѣмъ вопросъ объ указанныхъ правилахъ и порядкахъ вообще, а при настоящемъ положеніи нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ въ

особенности, представляется весьма серьезнымъ и требующимъ неотложнаго законодательнаго разрѣшенія, безъ котораго, въ судебной практикѣ уже встрѣтились однажды чрезвычайныя затрудненія, которыя вызвали такого рода рѣшеніе суда, которое, будучи прецедентомъ для послѣдующихъ дѣлъ подобнаго рода, можетъ, вслѣдствіе особеннаго положенія желѣзныхъ дорогъ въ государствѣ, причинить громадный вредъ государственному казначейству, торговлѣ, промышленности и вообще всѣмъ, пользующимся услугами желѣзныхъ дорогъ.

До сего времени, въ примѣненіи къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ законовъ о принудительномъ взысканіи долговъ, встрѣтилось пока только одно дѣло и потому судебная практика Имперіи не можетъ представить никакого матеріала для разрѣшенія поставленнаго вопроса.

Такой пробѣлъ въ нашемъ законодательствѣ и въ дѣйствующихъ желѣзнодорожныхъ уставахъ оказался нынѣ крайне существеннымъ и угрожающимъ значительными убытками государственному казначейству, вслѣдствіе крайней задолженности большей части нашихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, изъ коихъ инныя близки къ банкротству, а другія — уже пришли къ нему.

Такъ, на примѣръ, общество Боровичской желѣзной дороги, по собраннымъ свѣдѣніямъ, въ общемъ имѣетъ долговъ, съ 0/0, до 2,438,000 р. кредитныхъ.

Уплата этихъ долговъ, по ходу дѣла, представляется нынѣ невозможной, если принять въ соображеніе результаты эксплуатаціи Боровичской желѣзной дороги, которые представляются, со времени открытія ея, въ слѣдующемъ видѣ:

въ 1877 году дефицитъ . . .	23,400 р. 60 в.
» 1878 » доходъ . . .	7,979 » 71 »
» 1879 » дефицитъ . . .	14,473 » 06 »
» 1880 » » . . .	12,626 » 17 »

Вслѣдствіе этого, по ходатайству кредиторовъ, въ томъ числѣ и Государственнаго Банка, окружной судъ призналъ общество Боровичской желѣзной дороги «*несостоятельнымъ должникомъ*», руководствуясь временными правилами «о порядкѣ производства дѣлъ о несостоятельности», которыя, равно какъ и уставъ о торговой несостоятельности (свод. зак. т. XI, ч. II), имѣютъ въ виду *исключительно физическія лица*, но распространяются *судебной практикой* и на *юридическія*, не только безъ установленной санкціи, но даже и безъ законодательной интерпретаціи въ этомъ смыслѣ.

Такимъ образомъ, согласно приведенному опредѣленію окружнаго суда, Боровичская желѣзная дорога подлежитъ нынѣ *попечительству и конкурсному управленію на общемъ основаніи*.

Подобное распространительное толкованіе нашими судами законовъ о несостоятельности построено исключительно на опредѣленіи этой несостоятельности, заключающемся въ 1858 статьѣ уст. торг. (т. XI, ч. II),

по которой «торговою несостоятельностью признается, когда кто *либо по торговль, присвоенной лицамъ, взявшимъ купеческія свидетельства,* придетъ въ такое положеніе, что не токмо не имѣетъ наличныхъ денегъ на удовлетвореніе въ срокъ своихъ долговъ, но и *есть признаки, по коимъ заключить можно, что долги его неоплатны, т. е., что всего имущества его для полной ихъ уплаты будетъ недостаточно.*»

Очевидно, что это опредѣленіе, такъ же какъ и всѣ существующія правила о несостоятельности, примѣняются судами ко всякаго рода акціонернымъ обществамъ, въ томъ числѣ и къ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ, съ значительными натяжками и только для выхода изъ затруднительнаго положенія, порождаемаго существующимъ въ гражданскихъ законахъ пробѣломъ.

Оставленіе подобной судебной практики грозитъ, кромѣ неисчислимыхъ убытковъ въ эксплуатаціи, неизбежныхъ при конкурсномъ управленіи, еще и значительными затратами на содержаніе этого управленія.

Такъ, по закону, попечитель каждой массы, до открытія конкурса, получаетъ 1% со всей стоимости имущества, если оно не болѣе 90,000, если же оно превышаетъ эту цифру, то съ остальной части по 1/2%. По открытіи же конкурса, если попечитель останется членомъ его, вознагражденіе ему опредѣляется по взаимному условію съ заимодавцами, причемъ по окончаніи конкурса, сверхъ этого, заимодавцамъ предоставляется опредѣлить попечителю еще особое вознагражденіе по своему усмотрѣнію.

Наконецъ, кураторамъ, въ томъ числѣ и предсѣдателю конкурса, назначаются за труды два процента со стоимости имущества.

Независимо отъ этого, по установившейся конкурсной практикѣ, на расходы по веденію дѣла и въ награду кураторамъ, принято назначать еще отъ 15 до 25% со всей стоимости, что будетъ, можно сказать, неизбежно, при той роли, которую, обыкновенно, играютъ кураторы въ конкурсахъ, полезныхъ у насъ по мысли законодателя и крайне убыточныхъ на самомъ дѣлѣ.

Такимъ образомъ, принимая, напр., стоимость Боровичской желѣзной дороги въ 1,665,625 руб. металлическихъ или, при курсѣ 255 за 400, въ 2,612,750 руб. кредитныхъ, предвидится на конкурсъ расходовъ около 4% по закону, т. е. 104,510 руб. и 15% по рѣшенію кредиторовъ 324,412 рублей, а всего 428,922 руб.

Если же примѣнить подобный порядокъ, на примѣръ, къ Лозово-Севастопольской желѣзной дорогѣ, то расходы на конкурсное управленіе будутъ равняться 10.000,000 и даже болѣе, что можно заключить изъ слѣдующаго разсчета:

основной капиталъ	37,974,265 руб. мет.
	и 6,963,000 р. кред.
а при курсѣ 255 за 400	66,530,000 » »
считая 4% по закону	2,661,200 » »
и 15% по постановленію кредиторовъ	9,979,500 » »
Итого	12,640,700 рублей.

Вслѣдствіе всего изложеннаго, при обсужденіи этого важнѣйшаго предмета, Коммисіею были приняты въ соображеніе дѣйствующія законоположенія о несостоятельности и принудительномъ отчужденіи имущества на пополненіе всякаго рода взысканій, а также существующіе уставы и концессіи желѣзныхъ дорогъ и собранные матеріалы о финансовомъ положеніи оныхъ и объ отношеніяхъ государственнаго казначейства къ матеріальнымъ затратамъ, понесеннымъ на сооруженіе существующей въ Россіи сѣти рельсовыхъ путей сообщенія.

Въ уставахъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ помѣщаются, обыкновенно, лишь два положенія, которыя, нѣкоторымъ образомъ, хотя и весьма отдаленно, могутъ служить уясненіемъ отношеній привилегированныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, съ одной стороны, къ дѣйствующимъ въ Имперіи законамъ, а съ другой — къ Правительству, какъ договаривающейся сторонѣ.

Первое положеніе есть въ сущности повтореніе общаго юридическаго правила, по которому уставы, составляющіе исключительные законы, изъемяютъ желѣзныя дороги изъ дѣйствія законовъ общихъ, лишь въ предѣлахъ того, что относительно ихъ въ уставахъ постановлено.

Исходя изъ этого положенія, необходимо признать, что наши желѣзнодорожныя Общества, въ отношеніи ко всѣмъ взысканіямъ, подчиняются общимъ на сей счетъ законоположеніямъ, не исключая и правилъ о несостоятельности.

Что же касается втораго, то оно опредѣляетъ случаи и порядокъ ликвидаціи желѣзнодорожныхъ Обществъ, дѣла которыхъ въ такихъ случаяхъ переходятъ къ Правительству на условіяхъ, указанныхъ въ уставахъ.

Такимъ образомъ прекращеніе дѣятельности акціонернаго желѣзнодорожнаго Общества можетъ послѣдовать въ двухъ случаяхъ:

1) Когда Общество не будетъ выполнять принятыхъ на себя обязательствъ относительно: а) исправнаго содержанія пути и подвижнаго состава, б) правильности и безопасности движенія и в) примѣненія установленнаго тарифа и по другимъ подобнымъ поводамъ; и

2) Когда откроются признаки несостоятельности желѣзнодорожнаго Общества, опредѣленные въ статьѣ 1858 устава торговаго (т. XI, ч. II).

Первый случай, очевидно, не относится къ поставленному вопросу и можетъ быть разрѣшенъ заключающимися въ уставѣ каждой желѣзной дороги ясными на сей счетъ положеніями.

Что же касается втораго, то таковой, при массѣ можно сказать неоплатныхъ долговъ желѣзныхъ дорогъ Правительству и особенномъ значеніи этихъ путей въ дѣлѣ благосостоянія не только отдѣльныхъ частей, но и всего государства, вызываетъ необходимость въ нѣкоторыхъ исключительныхъ законоположеніяхъ для облегченія интересовъ и частныхъ взыскателей и государственнаго казначейства, и всей отечественной промышленности и торговли.

До настоящаго времени ни въ уставахъ желѣзныхъ дорогъ, ни въ иныхъ законоположеніяхъ не сдѣлано надлежащаго опредѣленія собственности желѣзныхъ дорогъ, т. е. не сдѣлано строгаго разграниченія того, что именно составляетъ собственность движимую отъ того, что составляетъ собственность недвижимую.

При опредѣленіи этого, а также и вышеставленнаго общаго вопроса, представляется, по мнѣнію Коммисіи, необходимымъ принять во вниманіе слѣдующія обстоятельства:

а) что каждая желѣзная дорога не составляетъ полной собственности акціонернаго общества, а принадлежитъ ему лишь по праву условному и срочному, дарованному Правительствомъ по концессіи (уст. пут. сообщ., ст. 580, примѣч., по прод. 1876 г.);

б) что всякое желѣзнодорожное Общество должно быть разсматриваемо какъ бы подрядчикъ, который принялъ на себя, на извѣстныхъ условіяхъ, обязательство транспортировать грузы и пассажировъ въ теченіи опредѣленнаго срока, съ обязанностію, по истеченіи послѣдняго, передать все предпріятіе въ руки Правительства;

в) что принадлежащее всякому желѣзнодорожному Обществу имущество, равно какъ и предоставленныя ему права и преимущества, должны разсматриваться какъ неделимое цѣлое, не подлежащее отчужденію по частямъ, и

г) что въ случаѣ неисправности или несостоятельности Общества, Правительство обязано принять мѣры къ тому, чтобы существующее на данной желѣзной дорогѣ движеніе не прерывалось.

Наконецъ, такая ликвидація, по какому бы изъ двухъ вышеуказанныхъ поводовъ она ни состоялась, должна представлять свои особенности, стояція въ зависимости отъ того, построена ли дорога на гарантированный или негарантированный Правительствомъ капиталъ и простирается ли такая гарантія на однѣ акціи, или же и на облигаціи.

Сообразивъ все вышеприведенное, Коммисія проектировала рядъ относящихся спеціально къ желѣзнодорожнымъ акціонернымъ Обществамъ законоположеній, изложенныхъ въ 250—258 статьяхъ представляемаго проекта.

Въ этихъ статьяхъ отграничена движимая отъ недвижимой собственности и опредѣленъ «доходъ» дорогъ (ст. 250).

Затѣмъ указанъ срокъ на уплату желѣзнодорожнымъ Обществомъ числящихся на немъ долговъ и иныхъ взысканій, по истеченіи коего, въ случаѣ неплатежа, кредиторы и казна могутъ просить подлежащій судъ о признаніи Общества несостоятельнымъ къ продолженію предпріятія (ст. 252).

Приэтомъ, въ виду особой важности желѣзнодорожнаго дѣла, тѣсно связаннаго, съ матеріальной точки зрѣнія, съ интересами казны, Коммисія предположила постановить, чтобы вопросъ о несостоятельности желѣзнодорожнаго Общества былъ разрѣшаемъ, на общемъ основаніи, подлежащимъ окружнымъ судомъ, но съ тѣмъ, чтобы этотъ судъ приступалъ къ разрѣшенію ходатайствъ о несостоятельности желѣзнодорожныхъ Обществъ къ продолженію предпріятія не иначе, какъ по

нстребованіи и полученіи заключенія по сему предмету отъ Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта.

Въ этой мѣрѣ Коммисія видитъ возможность предупрежденія со стороны Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта всякаго рода болѣе или менѣе вредныхъ послѣдствій для государственнаго казначейства, интересы котораго, въ противномъ случаѣ, поставлялись бы нерѣдко въ зависимость отъ интересовъ частныхъ лицъ. Признаніе желѣзной дороги несостоятельною къ продолженію предпріятія влечетъ за собою ликвидацію дѣлъ Общества и немедленное взятіе дороги въ распоряженіе Правительства, причемъ послѣднему предоставляется право или выкупить желѣзную дорогу у Общества или продать ее съ публичнаго торга (ст. 253 и 254).

При обсужденіи этого предмета въ Коммисіи предложено было допустить, сверхъ упомянутаго альтернативнаго права, предоставленнаго Правительству, еще третій возможный исходъ ликвидаціи, именно оставленіе дорогъ въ казенномъ управленіи, съ надлежащимъ огражденіемъ правъ какъ кредиторовъ, такъ и акціонеровъ дороги. Въ подтвержденіе возможности и пользы подобнаго мѣропріятія указано было, между прочимъ, что правительства западной Европы, въ послѣдніе годы, уже обратили въ казенное управленіе значительное число желѣзныхъ дорогъ, частію по договорамъ съ обществами, частію же въ силу закона. Такъ, прусское правительство, по договорамъ съ обществами и по законамъ 20 Декабря 1879, 14 и 25 Февраля и 7 и 9 Марта 1880 года, приняло въ казенное управленіе навсегда желѣзныя дороги: Берлино-Штеттинскую, Магдебурго-Гальберштадтскую, Ганноверо-Альтенбентскую, Кельнско-Минденскую, Рейнскую, Берлинъ-Потсдамъ-Магдебургскую, Гамбургскую и Майно-Везерскую, приступивъ въ то же время, на основаніи законовъ 20 Марта и 9 Іюля 1879, 7, 9 и 15 Марта 1880 и 23 и 25 Февраля 1881 года, къ сооруженію новыхъ дорогъ на казенный счетъ.

Порядокъ управленія этими дорогами опредѣляется частію условіями договоровъ съ обществами, частію законами и распоряженіями правительства, именно указами 24 Ноября 1879, 21 и 25 Февраля 1880 и 21 Февраля 1881 года.

Равнымъ образомъ и французское правительство, въ Мартѣ, Апрѣлѣ и Маѣ мѣсяцахъ 1877 года, на основаніи десяти договоровъ съ обществами, приобрѣло въ казну цѣлую сеть желѣзныхъ дорогъ и законами 25 Мая 1878, 21 Мая и 20 Іюня 1879 года опредѣлило порядокъ управленія казенными дорогами.

Австрійскимъ закономъ 14 Декабря 1877 года предоставлено правительству вступать въ управленіе гарантированными желѣзными дорогами, которыя окажутся на столько несостоятельными, что потребуютъ казенной ссуды или ежегодныхъ уплатъ свыше половины гарантированнаго казною дохода.

Всѣ упомянутыя мѣры иностранныхъ государствъ, уже осуществленныя на дѣлѣ, служатъ несомнѣннымъ доказательствомъ того, что принятіе желѣзныхъ дорогъ въ казенное управленіе, надлежащимъ порядкомъ организованное, не заключаетъ въ себѣ чего либо невозмож-

наго, а напротивъ, въ случаѣ несостоятельности частнаго общества къ исправному содержанію пути и удовлетворенію кредиторовъ, можетъ составить лучшій практическій исходъ ликвидаціи.

Въ виду означеннаго предположенія, Коммисія приняла въ уваженіе, что, въ случаѣ если Правительство нашло бы возможнымъ принять несостоятельную желѣзную дорогу въ свое управленіе, естественною формою такого обращенія дороги въ казенное завѣдываніе будетъ выкупъ дороги Правительствомъ, который долженъ быть произведенъ съ соблюденіемъ условій, означенныхъ въ уставѣ дороги или принятыхъ по взаимному соглашенію Правительства и Общества (ст. 255).

Начертаніе же нынѣ подробныхъ правилъ объ этомъ предметѣ было бы едва-ли не преждевременнымъ.

Въ всякомъ же случаѣ разработка вопроса объ этихъ правилахъ будетъ гораздо удобнѣе впослѣдствіи, по указаніямъ опыта желѣзнодорожныхъ установленій, причемъ могутъ быть приняты въ соображеніе и примѣры западно-европейской практики.

Наконецъ, Коммисія сочла своею обязанностью, для огражденія казенныхъ интересовъ, внести въ проектъ указаніе на то, что дарованныя желѣзнодорожному Обществу, его уставомъ или концессіей, права и преимущества, въ томъ числѣ и правительственная гарантія, не переходятъ на покупателя желѣзной дороги съ публичнаго торга, причемъ принадлежащее Правительству право выкупа желѣзной дороги сохраняетъ свою силу и въ отношеніи къ покупщику (ст. 258).

IV. ПОЛИЦЕЙСКІЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЯ ПРАВИЛА.

Желѣзныя дороги, вслѣдствіе общественнаго значенія и нѣкоторыхъ особенностей въ ихъ устройствѣ и въ порядкѣ пользованія, требуютъ установленія специальныхъ правилъ, опредѣляющихъ обязанности публики въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ и обратно, — во всемъ томъ, что касается общаго порядка, благочинія и благоустройства на дорогахъ.

При составленіи проекта сихъ правилъ, Коммисія руководствовалась не только собранными ею матеріалами, но и порядками, существующими на нашихъ и на всѣхъ европейскихъ желѣзныхъ дорогахъ, и тѣми законопроектами и соображеніями, которые въ разное время составлялись нѣкоторыми изъ нашихъ правительственныхъ учрежденій и съѣздами представителей желѣзныхъ дорогъ.

Какъ видно изъ прилагаемаго у сего проекта, предполагаемыя полицейскія правила желѣзныхъ дорогъ состоятъ изъ трехъ частей:

- 1) правилъ для публики;
- 2) правилъ для желѣзныхъ дорогъ, и

3) порядка организаціи полицейскаго надзора на желѣзныхъ дорогахъ и опредѣленія его правъ и обязанностей.

Въ первыя двѣ части Коммисія влючила преимущественно тѣ изъ существующихъ правилъ, которыя, установившись обычаемъ, привились болѣе или менѣе прочно въ желѣзнодорожной жизни. Лишь правила, изложенныя въ статьяхъ 274, 276 — 277, 282, 286, 311 и 321, представляютъ какъ бы нововведеніе, а статья 302-я — измѣненіе существующаго на данный предметъ распоряженія Министра Путей Сообщенія.

Необходимость установленія указанныхъ правилъ въ проектированномъ видѣ вызывается, по мнѣнію Коммисіи, слѣдующими соображеніями:

Отвѣтственность за хожденіе скота или животныхъ по пути безъ присмотра за нимъ, возлагается на тѣхъ, кому былъ порученъ присмотръ, а не на владѣльцевъ скота или животныхъ, каковыя владѣльцы могутъ быть преслѣдуемы лишь въ томъ случаѣ, если сами допустятъ хожденіе скота безъ присмотра. При установленіи этого порядка, Коммисія имѣла въ виду исключить отвѣтственность владѣльца въ тѣхъ случаяхъ, когда со стороны его исполнено требованіе, указанное въ статьѣ 274-й, т. е. когда имъ порученъ былъ принадлежащій ему скотъ чьему либо присмотру. Въ такихъ случаяхъ едва-ли было бы справедливо подвергать владѣльца отвѣтственности за упущеніе, не имъ содѣянное.

Правила, изложенныя въ статьяхъ 276 — 277, касательно обязательнаго содѣйствія постороннихъ лицъ въ случаяхъ какихъ либо несчастій на желѣзныхъ дорогахъ, оказываются необходимыми въ виду того, что всякіе такіе несчастные случаи, а равно и снѣжные заносы, равносильны общественнымъ бѣдствіямъ. Между тѣмъ, въ такихъ случаяхъ желѣзныя дороги бывають, нерѣдко, въ крайне затруднительномъ положеніи по пріисканію въ окрестныхъ, по мѣсту происшествія, селеніяхъ необходимаго числа рабочихъ и подводъ.

Нанимающіеся, обыкновенно, не обращая никакого вниманія на бѣдствіе, не ѣдутъ иногда на работу ни за какія деньги, вслѣдствіе, напр., праздничныхъ дней. Обыкновенно же, пользуясь случаемъ, стараются взять за свой трудъ чрезмѣрную плату. Съ другой же стороны и желѣзныя дороги, соглашаясь въ началѣ съ требованіями нанимающихся, не удовлетворяють ихъ сполна по окончаніи работы.

Находя такой порядокъ ненормальнымъ и желая оградить интересы и могущихъ потерпѣть бѣдствіе, и желѣзныхъ дорогъ и, наконецъ, призываемыхъ къ помощи, Коммисія признала необходимымъ узаконить, съ одной стороны, обязательную явку окрестныхъ, по мѣсту происшествія, жителей, для расчистки желѣзнодорожнаго пути или доставки бѣдствующихъ пассажировъ на ближайшую станцію, а съ другой — обязанность желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи призываемыхъ на помощь рабочихъ. Приэтомъ Коммисія опредѣлила (ст. 277), что размѣръ вознагражденія вызываемыхъ для очистки пути отъ снѣжныхъ заносовъ опредѣляется губернскимъ земскимъ собраніемъ съ утвержденія губернатора, а тамъ, гдѣ земскія учрежденія еще не введены, — губернскими

по крестьянскимъ дѣламъ присутствіями или соответственными имъ учрежденіями.

Такимъ образомъ, по мнѣнію Коммисіи, интересы рабочихъ, въ случаяхъ, предусмотрѣнныхъ 276 статьей, могутъ быть обеспечены въ достаточной степени вслѣдствіе того, что къ опредѣленію вознагражденія за трудъ въ пользу дорогъ привлекаются земскія учрежденія и административныя власти (ст. 277).

Слѣдующіе желѣзнымъ дорогамъ, на основаніи утвержденныхъ тарифовъ и правилъ, сборы за проѣздъ пассажировъ безъ билетовъ и за поврежденіе имущества ихъ, не всегда поступаютъ полностью, такъ какъ, въ силу дѣйствующихъ судопроизводственныхъ законовъ (напр., обязанности предъявлять искъ по мѣсту жительства истца) желѣзныя дороги почти всегда бываютъ лишены всякой возможности взыскивать указанные сборы судебнымъ порядкомъ.

По этому поводу желѣзныя дороги неоднократно уже ходатайствовали объ установленіи какихъ либо законныхъ гарантій, но ходатайства ихъ остались неудовлетворенными, хотя въ существѣ своемъ заслуживаютъ полного вниманія, особенно вслѣдствіе того, что въ доходахъ многихъ дорогъ заинтересовано само Правительство.

Въ виду этого Коммисія полагаетъ возможнымъ допустить взысканіе вышеозначенныхъ сборовъ административнымъ порядкомъ, подобно тому, какъ это допущено въ отношеніи городскихъ, земскихъ, таможенныхъ и другихъ сборовъ (ст. 282).

Распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія предписано было всѣмъ дорогамъ установить во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ дамскія отдѣленія въ вагонахъ I и II классовъ. Впослѣдствіи это первоначальное распоряженіе, вслѣдствіе его неудобности, измѣнено въ томъ смыслѣ, что всѣ дороги, сообразно съ размѣрами пассажирскаго на нихъ движенія, раздѣлены были на три разряда, причемъ дороги перваго разряда обязывались имѣть дамскія отдѣленія во всѣхъ поѣздахъ, назначенныхъ для перевозки пассажировъ. Что же касается дорогъ втораго и третьяго разрядовъ, то на первыхъ полагалось устроить такія отдѣленія лишь въ нѣкоторыхъ поѣздахъ, а дороги третьяго разряда совершенно освободить отъ устройства дамскихъ отдѣленій.

Второе распоряженіе также не устранило главнаго неудобства, заключавшагося въ несоотвѣтствіи требованія со средствами дорогъ, что было особенно чувствительно для дорогъ перваго разряда, отъ которыхъ точное исполненіе послѣдняго распоряженія требуетъ передѣлки вагоновъ и увеличенія въ поѣздахъ, излишнихъ противъ дѣйствительной потребности, мѣстъ I и II классовъ. Это распоряженіе оказалось непрактичнымъ еще и потому, что необходимость дамскихъ отдѣленій была соображена съ размѣрами пассажирскаго движенія, тогда какъ, въ сущности, она зависитъ отъ продолжительности путешествія.

По этимъ причинамъ и вслѣдствіе несоотвѣтствія средствъ желѣзныхъ дорогъ съ требованіями Министерства, второе распоряженіе его также не исполняется.

Принимая въ соображеніе все сказанное по поводу дамскихъ отдѣленій, Коммисія считаетъ возможнымъ устройство сихъ отдѣленій сохра-

нить лишь для пассажировъ прямыхъ сообщеній, путешествующихъ болѣе или менѣе на значительныхъ разстояніяхъ, гдѣ, дѣйствительно, въ виду долговременности путешествія, можетъ являться для дамъ надобность оставаться внѣ мужскаго общества (ст. 298).

При объѣздѣ желѣзнодорожныхъ линій Коммисіей было констатировано, посредствомъ опросовъ представителей публики, что администрація многихъ желѣзнодорожныхъ линій затрудняетъ устройство переѣздовъ для проселочныхъ и иныхъ дорогъ, имѣющихъ сельскохозяйственное значеніе, напр. во время полевыхъ работъ, для перевозки продуктовъ къ торговымъ или промышленнымъ пунктамъ или заведеніямъ и т. п. Между тѣмъ желѣзныя дороги въ качествѣ учреждений государственной важности, имѣя право на отчужденіе частныхъ земель, должны быть, однако, обязаны закономъ къ возможному уменьшенію неудобствъ, причиняемыхъ ближайшимъ землевладѣльцамъ. Это начало принято и въ западныхъ государствахъ, изъ коихъ особенно развито въ Англіи, гдѣ, въ силу своднаго поземельнаго акта 8 Мая 1845 года (The Lands Clauses Consolidation Act), въ отношеніи не только собственниковъ, но и арендаторовъ, господствуетъ начало *приспособленія* (accomodation) рельсоваго пути въ условіяхъ тѣхъ земель, которыя онъ пересѣкаетъ, или вблизи которыхъ проходитъ. Согласно названному закону, вслѣдъ за проведеніемъ рельсоваго пути, который разрѣжетъ какую либо дачу или же уничтожитъ сообщеніе ея съ обыкновенными грунтовыми дорогами, компанія обязана устраивать черезъ полотно соотвѣтствующее дѣйствительной надобности количество переходовъ и переѣздовъ. Приэтомъ указанъ предѣлъ приспособленіямъ, обязательнымъ для компаніи.

Въ виду сего и принимая во вниманіе необходимость огражденія сельскохозяйственныхъ и промышленныхъ интересовъ, Коммисія приняла безусловно необходимымъ опредѣлить въ законѣ, что переѣзды и переходы черезъ дороги первыхъ четырехъ разрядовъ (ст. 10, т. XII, свод. зак.) устраиваются по планамъ, утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, а черезъ сельскія и полевые (ст. 15, т. XII) — согласно планамъ, утвержденнымъ инспекціями, по требованію Мѣстнаго Совѣта (ст. 288). Приэтомъ для бѣльшаго охраненія частныхъ и желѣзнодорожныхъ интересовъ, Коммисія разъяснила въ особомъ примѣчаніи, что переходы и переѣзды черезъ сельскія и полевые дороги устраиваются и содержатся на счетъ тѣхъ, по ходатайству коихъ будетъ допущено устройство переходовъ или переѣздовъ (ст. 285).

Исполненіе проектированныхъ Коммисіею полицейскихъ правилъ, какъ и всѣхъ иныхъ узаконеній, должно обезпечиваться опредѣленною по суду отвѣтственностью за ихъ нарушеніе. Нѣкоторыя изъ этихъ обязательныхъ для публики правилъ могутъ быть охранены существующими уже въ уставѣ и уложеніи о наказаніяхъ взысканіями. Но между ними имѣются и такія, которыя не предусмотрены пока означенными уголовными законами. Въ виду сего Коммисія полагаетъ, что при нарушеніи публикою сихъ послѣднихъ правилъ, виновные должны привлекаться къ отвѣтственности по статьѣ 29-й дѣйствующаго устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями (ст. 320).

Что же касается правилъ, обязательныхъ для желѣзныхъ дорогъ,

то исполненіе таковыхъ, за исключеніемъ законовъ, установленныхъ для обезпеченія безопасности движенія по дорогѣ, обезпечивается нынѣ лишь административными взысканіями, которыя весьма рѣдко приносятъ какую нибудь дѣйствительную пользу.

На этомъ основаніи и въ виду необходимости точнаго исполненія со стороны лицъ желѣзнодорожной администраціи всѣхъ правилъ, предписанныхъ въ огражденіе интересовъ и удобствъ публики, Коммисія полагаетъ нужнымъ исполненіе сими лицами означенныхъ, а равно и всякихъ другихъ, вновь могущихъ быть изданными съ указанною цѣлью, правилъ обезпечить исключительно отвѣтственностью по суду, причемъ возбужденіе подобнаго рода дѣлъ вмѣнить въ обязанность правительственной инспекціи желѣзныхъ дорогъ, какъ имѣющей непосредственное наблюденіе за порядкомъ управленія желѣзными дорогами (ст. 306).

Вмѣстѣ съ этимъ Коммисія полагаетъ необходимымъ назначить за нарушеніе желѣзнодорожными служащими помянутыхъ постановленій особое наказаніе, определенное въ статьѣ 321-й проекта.

Третья глава четвертаго раздѣла настоящаго проекта вноситъ новое дополненіе въ существующее нынѣ устройство полицейскаго на желѣзныхъ дорогахъ надзора, ввѣреннаго особымъ, содержимымъ на средства желѣзныхъ дорогъ, жандармскимъ желѣзнодорожнымъ полицейскимъ управленіямъ.

Назначеніе существующей желѣзнодорожной полиціи заключается въ обязанностяхъ общей наружной полиціи въ предѣлахъ полосы отчужденія и въ наблюденіи за политической благонадежностію служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Всѣ эти обязанности, а равно и исполненіе порученій судебныхъ властей, при сравнительно ограниченномъ составѣ желѣзнодорожной полиціи, лишаютъ ее возможности имѣть дѣйствительное наблюденіе за безопасностью на желѣзныхъ дорогахъ, изъятыхъ изъ вѣдѣнія полиціи общей.

Вслѣдствіе этого, на желѣзныхъ дорогахъ все чаще и чаще повторяются случаи самыхъ дерзкихъ похищеній пассажирскаго ручнаго багажа. Нерѣдко срываются съ спящихъ пассажировъ часы, серьги и т. п. предметы; кражи грузовъ происходятъ не только изъ станціонныхъ помѣщеній, но даже изъ вагоновъ, во время слѣдованія послѣднихъ въ поѣздахъ. Дерзость производящихъ эти кражи злоумышленниковъ не ограничивается тайнымъ похищеніемъ, а переходитъ въ открытое нападеніе на поѣзды. Около желѣзнодорожнаго пути, особенно въ мѣстностяхъ, густо населенныхъ евреями, существуютъ даже организованныя шайки воровъ. По мнѣнію всѣхъ желѣзнодорожныхъ управленій, чрезмѣрность кражъ и грабежейъ есть исключительно результатъ недостаточности, по малочисленности, существующаго на желѣзныхъ дорогахъ полицейскаго надзора.

Между тѣмъ, при настоящемъ финансовомъ положеніи нашихъ дорогъ, всякое увеличеніе численности жандармской желѣзнодорожной полиціи можетъ повлечь за собою значительное повышеніе расходовъ государственнаго казначейства по желѣзнодорожной гарантіи, такъ какъ необходимая на усиленіе жандармскаго полицейскаго надзора сумма должна

быть очень высока, если принять въ расчетъ существующіе оклады и довольствіе чиновъ корпуса жандармовъ.

Для болѣе или менѣе дѣйствительнаго надзора за желѣзными дорогами, полицейскіе чины должны находиться не только на станціяхъ, но въ поѣздахъ и на пути между станціями и, въ послѣднемъ случаѣ, по меньшей мѣрѣ, при каждой казармѣ дорожнаго мастера, въ виду того, что въ настоящее время путь между станціями и поѣзды, находясь внѣ полицейскаго надзора, представляютъ достаточный просторъ для совершенія всякаго рода злоумышленій, при весьма благоприятныхъ условіяхъ для того, чтобы успѣть скрыться по совершеніи преступленія или проступка, такъ какъ дорожная стража и другіе желѣзнодорожные служащіе, не будучи облечены полицейскими правами, если не задержать преступника на мѣстѣ, не могутъ принять сами никакихъ мѣръ для немедленнаго преслѣдованія виновнаго или открытія его слѣдовъ, какъ, напр., произвести обыскъ, выемку и т. п.

Такимъ образомъ, число нижнихъ чиновъ придется увеличить не менѣе, какъ въ четыре раза противъ настоящаго ихъ числа. Но и при такомъ усиленіи полиціи, она всетаки не будетъ вполне соответствовать району охраненія. Расходы же на содержаніе ея увеличатся, по меньшей мѣрѣ, втрое и едва-ли не достигнутъ 6 милліоновъ рублей, т. е. такой цифры, отпускъ которой, при настоящемъ положеніи государственныхъ финансовъ, невозможенъ. Въ виду всего этого и изыскивая выходъ изъ настоящаго затруднительнаго положенія дорогъ въ полицейскомъ отношеніи, Коммисія остановилась прежде всего на мысли о томъ, что государство, субсидируя желѣзныя дороги, вправе пользоваться для своихъ надобностей, особенно же, когда онѣ совпадаютъ съ нуждами самихъ дорогъ, всѣми средствами, которыми дороги располагаютъ по ихъ прямой цѣли.

Исходя изъ сего мнѣнія, Коммисія полагаетъ, что и въ данномъ случаѣ, для образованія болѣе значительной желѣзнодорожной полиціи, Правительство имѣетъ полную возможность обратиться къ желѣзнодорожному личному составу, который можетъ представить собою контингентъ, вполне удовлетворительный для означенной цѣли.

На желѣзныхъ дорогахъ ни одна станція, ни одна часть пути, никакой двигающійся поѣздъ не остаются безъ постояннаго за ними надзора чрезъ тѣхъ или другихъ служащихъ. На этихъ-то служащихъ, по мнѣнію Коммисіи, и слѣдуетъ возложить исполненіе полицейскихъ обязанностей, подобно тому, какъ это существуетъ въ нѣкоторыхъ западныхъ государствахъ, напр. въ Германіи, гдѣ названная полиція состоитъ изъ желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Само собою разумѣется, что образованная изъ желѣзнодорожныхъ служащихъ частная полиція, по примѣру хотя бы сельской полиціи, должна составлять лишь часть желѣзнодорожной и общей городской или уѣздной полиціи.

Останапливаясь на этомъ предположеніи, Коммисія увѣрена, что оно вполне осуществимо, такъ какъ желѣзнодорожные служащіе, по роду ихъ обязанностей, вполне отвѣчаютъ условіямъ, соответствующимъ полицейской службѣ.

Обязанности полиціи могутъ быть поручены только служащимъ наружной желѣзнодорожной службы, какъ непосредственнымъ исполнителямъ, и старшимъ начальникамъ этихъ служащихъ, какъ руководителямъ ихъ (ст. 308).

Желѣзнодорожная наружная служба на станціяхъ и на линіи, подобно тому какъ и служба полицейская, продолжается въ теченіи полныхъ сутокъ: и днемъ и ночью. Затѣмъ всякая часть дороги, а равно и всякій поѣздъ непремѣнно находятся подъ постояннымъ надзоромъ тѣхъ или другихъ служащихъ. Такимъ образомъ полицейскій надзоръ, чрезъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, будетъ непрерывнымъ и дѣйствительнымъ не только на станціяхъ, какъ это существуетъ теперь, но повсемѣстно, на пути и въ поѣздахъ; а при этихъ условіяхъ цѣль надзора можетъ быть достигнута скорѣе.

Что касается общаго умственного развитія желѣзнодорожнаго персонала, то въ этомъ отношеніи слѣдуетъ признать его вполне пригоднымъ для удовлетворенія требованій и полицейской службы.

Желѣзнодорожные служащіе, на которыхъ предполагается возложить исполненіе полицейскихъ обязанностей, по роду своей службы, постоянно должны имѣть надзоръ за безопасностью поѣздовъ, за сохранностью находящагося на дорогѣ имущества, какъ принадлежащаго дорогѣ, такъ и состоящаго въ качествѣ предметовъ перевозки, и, вообще, слѣдить за порядкомъ въ завѣдываемыхъ ими участкахъ.

И такъ, желѣзнодорожные служащіе, на которыхъ предполагается возложить полицейскія обязанности, отвѣчаютъ, по мнѣнію Коммисіи, всѣмъ тѣмъ условіямъ, въ которыхъ находятся агенты полиціи, и, исполняя обязанности послѣднихъ, они тѣмъ самымъ не будутъ отвлечены отъ исполненія ихъ прямыхъ обязанностей по желѣзнодорожной службѣ. При этомъ они не будутъ обременены болѣе чѣмъ теперь, вслѣдствіе совпаденія тѣхъ и другихъ обязанностей.

Къ сказанному слѣдуетъ прибавить еще и то, что исполнительность и вѣрность желѣзнодорожныхъ служащихъ по полицейской службѣ могутъ быть обезпечены тѣми же самыми мѣрами, которыя примѣняются къ жандармскимъ и вообще полицейскимъ чинамъ: присягою и отвѣтственностію по суду (ст. 309).

При организаціи желѣзнодорожной полиціи изъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, численность ея будетъ вполне соответствовать району охраненія, причемъ не понадобится никакого новаго расхода.

Въ виду вышеизложенныхъ соображеній, Коммисія находитъ полезнымъ, въ помощь жандармской желѣзнодорожной и общей полиціи, организовать частную желѣзнодорожную—изъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, со всѣми законными правами дѣйствія ея во время отсутствія чиновъ названныхъ полицій, по особо составленной для того инструкціи, а равно и съ отвѣтственностію за нарушеніе обязанностей или превышеніе власти.

Согласно съ этимъ заключеніемъ и составленъ проектъ положенія о полицейскомъ надзорѣ на желѣзныхъ дорогахъ, изложенный въ статьяхъ 307—318.

Всѣ изложенныя въ представляемомъ проектѣ правила, по мнѣнію Коммисіи, могутъ принести благіе результаты только подѣ условіемъ учрежденія Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта и подвѣдомственныхъ ему мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ учреждений.

На основаніи всего вышеизложеннаго и во исполненіе Высочайшаго Его Императорскаго Величества повелѣнія, имѣю честь представить при семъ на благоусмотрѣніе Государственнаго Совѣта выработанный Высочайше учрежденною подѣ моимъ предсѣдательствомъ Коммисіею для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи проектъ общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Подписаль: Предсѣдатель Коммисіи,
Генераль-Адъютантъ Графъ Э. Барановъ.

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

