

А. 1196.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
ПО ПРОЕКТУ
ОБЩАГО УСТАВА
РОССИЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

внесенному въ Государственный Совѣтъ Высочайше утвержденною
Коммиссіею для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, при пред-
ставленіи отъ 25 августа 1881 года № 421.

Министерство НВО СССР

39

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Раздѣлъ первый.

Общія ж.-дорожныя установленія:

Высшій Совѣтъ и Распорядительный Комитетъ	2
Мѣстные ж.-дорожные Совѣты и ж.-дорожныя Комиссіи.	16

Частныя ж.-дорожныя установленія:

Ж.-дорожные Стѣзды.	23
Общія Собранія акціонеровъ, Правленія и Управленія дорогъ	29
А. Общія Собранія.	33
Б. Правленіе Общества	37
В. Управленіе дороги.	42
Г. Служащіе	46

Раздѣлъ второй.

О пассажирскомъ и товарномъ движеніи	60
Общія положенія	64
Перевозка пассажировъ	71
Перевозка грузовъ	79
Отвѣтственность ж. дорогъ по перевозкамъ	92

Раздѣлъ третій.

Подсудность и давность исковъ и порядокъ взысканія долговъ.	
Подсудность.	101
Давность исковъ.	108
О способахъ удовлетворенія долговъ ж. дорогъ.	109

Раздѣлъ четвертый.

Полицейскія ж.-дорожныя правила.

Правила для публики	120
Правила для ж. дорогъ	126
Полицейскій ж.-дорожный надзоръ.	130

Раздѣлъ пятый.

О наказаніяхъ за нарушеніе безопасности ж. дорогъ и ж.-дорожныхъ правилъ	133
--	-----

Общій выводъ.	137
-----------------------	-----

ЗАКЛЮЧЕНІЕ

Министра Путей Сообщенія по проекту Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ,

внесенному въ Государственный Совѣтъ Высочайше утвержденною Коммиссіею для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, при представленіи отъ 25 августа 1882 года № 421.

Приступая къ обсужденію проекта Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, нельзя не остановиться на томъ, на сколько наименованіе «Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ» соотвѣтствуетъ содержанію проекта?

Обозрѣніе проекта не даетъ основанія признать его заключающимъ въ себѣ постановленія, которыя обнимали-бы всѣ стороны дѣятельности желѣзныхъ дорогъ и ихъ отношеній къ Правительству, публикѣ и между собою. Проектъ, въ нынѣшнемъ его видѣ, даже не намѣчаетъ основныхъ положеній ни о порядкѣ дарованія концессій на сооруженіе и эксплуатацію новыхъ желѣзныхъ дорогъ, ни иного какого либо способа ихъ постройки; вовсе не касается нынѣ существующихъ, предполагаемыхъ къ сохраненію въ будущемъ, желѣзнодорожныхъ установленій; не разъясняетъ отношеній ихъ къ проектируемымъ учрежденіямъ; не упоминаетъ о техническихъ условіяхъ сооруженія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, — словомъ проектъ, въ смыслѣ полноты, далеко не исчерпываетъ всѣхъ предметовъ, подлежащихъ урегулированію въ желѣзнодорожномъ законѣ, которому присвоено названіе «общій уставъ». Впрочемъ, въ самомъ представленіи Государственному Совѣту № 421 (стр. 13) высказано убѣжденіе въ неполнотѣ представленнаго проекта; въ виду такого совпаденія мнѣній, обезпечивающаго ихъ основательность, достаточно заявить, что наименованіе «общій уставъ» не подлежаще употребленю въ данномъ случаѣ и что это обстоятельство могло-бы быть устранено утвержденіемъ въ законодательномъ порядкѣ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ частей настоящаго проекта, въ видѣ самостоятельныхъ положеній.

РАЗДѢЛЪ ПЕРВЫЙ.

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЯ УСТАНОВЛЕНІЯ.

Общія положенія.

Наименованіе «общія желѣзнодорожныя установленія», употребленное въ ст. 2-й въ отличіе отъ «частныхъ желѣзнодорожныхъ установленій» (ст. 3), также останавливаетъ на себѣ вниманіе.

Если этими наименованіями предполагалось опредѣлить область, въ смыслѣ территоріи, дѣйствія тѣхъ и другихъ учрежденій, то такая цѣль не достигнута, ибо въ число «общихъ установленій» включены «Мѣстные» Совѣты и желѣзнодорожныя Коммисіи, раіонъ дѣйствій коихъ ограниченъ одною и никакъ не болѣе нѣсколькихъ смежныхъ станцій; къ числу-же «частныхъ установленій» отнесены «общіе» сѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ, раіонъ дѣйствій которыхъ очевидно распространяется на всю существующую сѣть желѣзныхъ дорогъ.— Предположеніе, что наименованіемъ «общихъ» и «частныхъ» имѣлось въ виду охарактеризовать составъ и значеніе установленій въ смыслѣ отличія правительственныхъ отъ частныхъ, оказывается также несостоятельнымъ, такъ какъ, съ одной стороны, отнесенныя къ «общимъ» установленіямъ «желѣзнодорожныя коммисіи» возникаютъ по почину общественныхъ и сословныхъ учрежденій и вовсе не имѣютъ въ своемъ составѣ правительственныхъ лицъ, а съ другой — въ средѣ «частныхъ» установленій — въ составъ общихъ собраній акціонеровъ и Правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ входятъ правительственныя лица, точно такъ, какъ въ составъ Высшаго желѣзнодорожнаго Совѣта входятъ выборные члены въ преобладающемъ надъ правительственными членами числѣ.

Въ виду сего, значеніе принятаго въ проектѣ дѣленія желѣзнодорожныхъ установленій на «общія» и «частныя» остается неуясненнымъ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

ОБЩІЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЯ УСТАНОВЛЕНІЯ.

Высшій Совѣтъ и Распорядительный Комитетъ.

Въ заключеніи (п. 2) бывшаго въ 1880 году Особаго Совѣщанія, одобренномъ Высочайше утвержденнымъ 20 іюня 1880 года положеніемъ Комитета Министровъ, между прочимъ, полагалось: «для обсужденія разныхъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ, за исключеніемъ технической части, учредить Высшій желѣзнодорожный Совѣтъ, состоящій подъ предсѣдатель-

«ствомъ Министра путей сообщенія, изъ представителей «разныхъ вѣдомствъ, съ участіемъ представителей отъ желѣзныхъ дорогъ и отъ лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ, при чемъ общіе и частные желѣзнодорожные сѣзды имѣютъ быть сохранены, но съ болѣе точнымъ опредѣленіемъ, какъ ихъ состава, такъ и отношеній ихъ къ правительству».

Текстъ приведеннаго положенія не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что предположенному Высшему Совѣту имѣлось въ виду дать характеръ *совѣщательный*, призвавъ представителей заинтересованныхъ въ ж.-дорожномъ дѣлѣ лицъ *къ участію въ предварительномъ обсужденіи* мѣръ и способовъ, какіе правительство полагало-бы полезнымъ принять для улучшенія желѣзнодорожнаго дѣла *).

Такое рѣшеніе въ значительной степени вызывалось примѣромъ нѣкоторыхъ государствъ Западной Европы, учредившихъ подобныя совѣщательныя органы, главнѣйшія черты организаціи коихъ состоятъ въ слѣдующемъ:

Совѣщательныя учрежденія изъ представителей различныхъ вѣдомствъ и изъ выборныхъ членовъ учреждены во Франціи, Пруссіи, Австріи, Саксоніи, Баваріи, Виртембергѣ, Баденѣ и Гессенѣ. При всемъ различіи ихъ статутовъ, цѣль учрежденія остается неизмѣнно одна и та-же: предоставить высшему въ государствѣ управленію, вѣдающему желѣзнодорожное дѣло, возможность постоянно имѣть свѣдѣнія о нуждахъ страны непосредственно отъ ея представителей, заинтересованныхъ по роду своихъ занятій въ благоустройствѣ желѣзныхъ дорогъ. Всѣ эти учрежденія имѣютъ характеръ строго *совѣщательный*, и ни одному изъ нихъ не дано ни малѣйшей доли административной власти, ограничивающей правильное отправленіе правительственныхъ органовъ; но силою закона установлены лишь предметы, кои для Министра обязательно передать на обсужденіе указанныхъ учреждений. Недавнее существованіе ихъ (во Франціи съ 1878 г., въ Баденѣ съ 1880 г., въ Саксоніи съ 1881 года, въ Австріи съ 1882 г., въ Пруссіи еще не введено въ дѣйствіе) не даетъ основаній судить о результатахъ ихъ дѣятельности, а тѣмъ менѣе — ссылаться на примѣръ иностранныхъ государствъ, какъ на опытъ, убѣждающій, что будто лишь подобное коллегіальное учрежденіе можетъ привести къ необходимымъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ улучшениямъ.

*) Необходимо замѣтить, что въ журналѣ Комитета Министровъ 20 іюня 1880 г. постановленію Особаго Совѣщанія не придано окончательнаго значенія; напротивъ, постановлено, *чтобы выраженныя въ журналѣ Особаго Совѣщанія указанія не считались предпріятіями по существу предположенныхъ законопроектовъ, дабы ни въ чемъ не стѣснялась свобода мнѣній учреждений и лицъ, кои будутъ призваны къ обсужденію законопроектовъ по симъ предметамъ.*

Необходимо замѣтить, что ни въ одномъ изъ этихъ совѣщательныхъ учреждений нѣтъ въ числѣ членовъ — представителей отъ желѣзныхъ дорогъ, хотя во Франціи, при существованіи лишь шести большихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, организація подобнаго представительства повидимому оказывалась-бы не затруднительною.

Для опредѣленія, въ какой мѣрѣ предположенный Комиссіею Высшій Совѣтъ и состоящій при немъ Распорядительный Комитетъ соотвѣтствуютъ типу совѣщательныхъ учреждений, имѣвшемуся въ виду Комитетомъ Министровъ, надлежитъ обратиться къ разсмотрѣнію обязанностей Совѣта и Комитета, какъ они указаны въ проектѣ. Обязанности эти исчислены въ семи пунктахъ ст. 20 и 21. При внимательномъ однако разсмотрѣніи всего проекта оказывается, что въ этихъ статьяхъ приведена лишь часть обязанностей Совѣта и Комитета: сверхъ первыхъ 33 статей, которыя заключаютъ въ себѣ собственно учрежденіе Высшаго Совѣта и состоящихъ при немъ: Распорядительнаго Комитета и Канцеляріи, — въ прочихъ отдѣлахъ проекта находится еще 64 статьи *), въ которыхъ перечислены дѣла,

*) 1. Ст. 40 п. 1. Разсмотрѣніе представленій мѣстнаго Совѣта по заявленіямъ правительственныхъ, общественныхъ и частныхъ учреждений и лицъ по вопросамъ примѣненія ж. дорожныхъ законоположеній къ мѣстнымъ условіямъ. 2. П. 2 той-же ст. Разсмотрѣніе представленій мѣстнаго Совѣта по вопросамъ взаимныхъ отношеній публики и ж. дорогъ. 3. П. 5 той-же ст. Различныя свѣдѣнія, представляемыя мѣстными Совѣтами. 4. Ст. 41. Распоряженія о назначеніи въ нѣкоторыхъ случаяхъ засѣданій мѣстнаго Совѣта. 5. Ст. 49. Донесенія мѣстнаго Совѣта объ открытіи ж. дорожныхъ Коммиссій. 6. Ст. 58. Утвержденіе инструкцій о порядкахъ дѣйствій ж. дорожныхъ Коммиссій. 7. Ст. 60. Утвержденіе дѣленія дорогъ на группы и наименованіе группъ. 8. Ст. 61, п. 2. Тарифы прямого сообщенія. 9. П. 3 той-же ст. Утвержденіе представленныхъ съѣздомъ проектовъ росписаній пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ прямого сообщенія. 10. П. 5 той-же ст. Разсмотрѣніе соображеній и ходатайствъ объ измѣненіяхъ и дополненіяхъ дѣйствующихъ ж. дорожныхъ законоположеній. 11. П. 6 той-же ст. Разсмотрѣніе протестовъ и жалобъ по поводу правительственно-административныхъ требованій и распоряженій, нарушающихъ интересы или уставы ж. дорожныхъ обществъ. 12. Ст. 62. Примѣчаніе. Утвержденіе особыхъ правилъ опубликованія тарифовъ и условій ихъ примѣненія. 13. Ст. 72. Предложенія о созывѣ Съѣздовъ общаго и мѣстныхъ. 14. Ст. 75. Разсмотрѣніе постановленій Съѣздовъ. Прим. Разсмотрѣніе для свѣдѣнія и тѣхъ постановленій Съѣздовъ, которыя не состоялись за отсутствіемъ установленнаго числа голосовъ. 15. Ст. 77. Разсмотрѣніе протестовъ на постановленія Съѣздовъ, какъ со стороны членовъ Съѣзда, такъ равно и избравшихъ ихъ учреждений. 16. Ст. 86. Назначеніе, въ случаѣ надобности, въ составъ Правленія по одному

восходяція на усмотрѣніе и разрѣшеніе Высшаго Совѣта и Распорядительнаго Комитета.

Совокупность всѣхъ этихъ статей, опредѣляющихъ подлежащія вѣдѣнію Высшаго Совѣта дѣла, указываетъ, что учрежденію сему предположено придать характеръ высшаго законодательнаго, административнаго и, отчасти, техническаго учрежденія по желѣзнодорожнымъ дѣламъ: обсужденію Высшаго Совѣта и рѣшенію — въ большинствѣ случаевъ его собственною властью — подлежатъ дѣла законодательнаго свойства (пункт. 1 и 2 ст. 20, пк. 1 ст. 40, ст. 88, 96, пк. 5 ст. 102, ст. 111, 131, 176, 178, 179, прим. къ ст. 186, ст. 187, 201, 228, 261, 299), административнаго (пк. 3, 4, 5 и 6 ст. 20, пк. 2 ст. 40, ст. 49, 60, 61, 77, 86, 89, 90, 93, 97, 133, 136, 137, 158, 252, 254, 256) и техническаго (ст. 61, пк. 3 ст. 75, прим. къ 99, прим. къ ст. 144, ст. 175, 281, 287, 295, прим. къ ст. 302). Изъ постановленій Высшаго Совѣта восходятъ на Высочайшее утвержденіе лишь состоявшіяся по дѣламъ, поименованнымъ въ пк. 1 и 3 ст. 20. Рѣшенія Высшаго Совѣта по остальнымъ дѣламъ приводятся въ исполненіе не нуждаясь въ утвержденіи, хотя-бы, по нынѣ дѣйствующему

члену отъ Правительства. 17. Ст. 88. Утвержденіе инструкцій правительственнымъ членамъ Правленія. 18. Ст. 89. Разсмотрѣніе протестовъ правительственныхъ членовъ Правленія. 19. Ст. 90. Перемѣщеніе Правленія дороги изъ столицы на линію или обратно. 20. Ст. 93. Разсмотрѣніе представленій о соединеніи завѣдыванія нѣсколькими отдѣлами службъ управленія въ одномъ лицѣ, или однимъ или нѣсколькими отдѣлами — въ лицѣ Управляющаго дорогою. 21. Ст. 96. Утвержденіе особаго наказа объ управленіи дорогою. 22. Ст. 97. Разрѣшеніе устраивать общія управленія для нѣсколькихъ смежныхъ дорогъ. 23. Ст. 99. Прим. Утвержденіе правилъ для опредѣленія числа должностныхъ лицъ, требуемыхъ отъ нихъ качествъ, размѣровъ и степени продолжительности занятій, а также условій, при коихъ можетъ быть допускаемо соединеніе нѣсколькихъ обязанностей въ одномъ лицѣ. 24. Ст. 102 п. 5. Установленіе правилъ для замѣщенія должностей кондукторовъ, путевыхъ и другихъ сторожей, станціонныхъ привратниковъ, швейцаровъ, стрѣлочниковъ и т. п. — преимущественно воинскими нижними чинами, запасными или отставными. 25. Ст. 104. Установленіе веденія послужныхъ списковъ служащимъ въ Правленіи и Управленіи дороги. 26. Ст. 111. Утвержденіе уставовъ кассъ пенсіонныхъ для штатныхъ служащихъ, ихъ вдовъ и сиротъ, и вспомогательныхъ — для всѣхъ прочихъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ. 27. Ст. 127. Распоряженія объ установленіи приѣма и высадки пассажировъ съ багажемъ или безъ онаго, а равно приѣма и выдачи грузовъ на полустанціяхъ. 28. Ст. 131. Изданіе правилъ перевозки по международнымъ сообщеніямъ, а равно перевозки животныхъ, подвижнаго состава и другихъ предметовъ, транспортировка коихъ совершается на особыхъ условіяхъ. 29. Ст. 133. Опре-

порядку, подобныя рѣшенія могли быть приведены въ исполненіе не иначе, какъ съ Высочайшаго соизволенія, испрошеннаго черезъ Комитетъ Министровъ. Такъ, выкупъ ж. дороги или назначеніе въ продажу съ публичнаго торга (ст. 254 и 256) разрѣшается и приводится въ исполненіе по окончательнымъ постановленіямъ Высшаго Совѣта, лишь въ особыхъ случаяхъ представляемымъ на усмотрѣніе Комитета Министровъ.

Такимъ образомъ Высшій Совѣтъ является высшимъ государственнымъ учрежденіемъ, снабженнымъ полномочіями по желѣзно-дорожнымъ дѣламъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже превосходящими степень власти существующихъ высшихъ государственныхъ установленій.

Отношенія Высшаго Совѣта къ прочимъ высшимъ государственнымъ установленіямъ не составляютъ предмета опредѣленій проекта устава. Такъ въ п. 1 ст. 20 сказано, что разсмотрѣнные Совѣтомъ проекты представляются на Высочайшее утвержденіе *въ установленномъ порядкѣ*; по той же 3 ст. (пк. 3) заключенія Совѣта представляются на Высочайшее утвержденіе, при чемъ порядокъ представленія не указанъ вовсе.

дѣленіе кратчайшаго пути для пониженія тарифовъ между двумя пунктами на окружныхъ линіяхъ. **30.** Ст. 136 п. 1. Опредѣленіе станцій, между которыми должно происходить прямое пассажирское сообщеніе. **31.** Ст. 137 п. 1. Опредѣленіе случаевъ прямого безпересадочнаго пассажирскаго движенія. **32.** п. 2 той же ст. Опредѣленіе случаевъ прямого безперегрузочнаго большой и малой скорости движенія. **34.** Ст. 138. Утвержденіе договоровъ по предмету прямого сообщенія между ж. дорогами и пароходными или транспортными обществами, а равно составляемыхъ правленіями дорогъ положеній о дѣйствіи ж. дорожныхъ транспортныхъ конторъ или городскихъ станцій. **35.** Ст. 140. Установленіе взаимныхъ правъ и обязанностей ж. дорогъ по содержанію статьи 139. **36.** Ст. 144. Прим. Опредѣленіе порядка и случаевъ отправления экстренныхъ и дополнительныхъ поѣздовъ. **37.** Ст. 151. Утвержденіе сроковъ дѣйствительности пассажирскихъ билетовъ. **38.** Ст. 153. Прим. Утвержденіе росписанія контрольныхъ станцій. **39.** Ст. 158. Прим. Опредѣленіе способовъ содѣйствія ж. дорогъ къ охраненію пассажирской ручной клади. **40.** Ст. 175. Составленіе росписанія предметовъ, безусловно недозволенныхъ къ перевозкѣ, а равно допускаемыхъ къ перевозкѣ лишь при соблюденіи особыхъ условій. **41.** Ст. 176. Прим. Опредѣленіе праздничныхъ дней, въ которыхъ открытіе станцій не обязательно. **42.** Ст. 178. Опредѣленіе размѣра складочной платы. **43.** Ст. 179. Требованіе о причисленіи извѣстныхъ грузовъ къ категоріи внѣ очередныхъ. **44.** Прим. Утвержденіе росписаній предметовъ, относящихся къ грузамъ первой категоріи и правилъ, опредѣляющихъ порядокъ исполненія очередей. **45.** Ст. 181. Утвержденіе сроковъ доставки грузовъ. **46.** Ст. 184. Прим. 1. Установленіе формы накладной. Прим. 2. Установленіе сокращенной накладной для при-

По общему закону, показанныя въ п. 1 дѣла подлежали-бы представленію въ Государственный Совѣтъ, но до настоящаго времени, на основаніи особаго Высочайшаго указа 29-го января 1874 г. *), они направляются въ Комитетъ Министровъ. Изъ проекта не видно, имѣется-ли въ виду сохранить и на будущее время послѣдній порядокъ или предполагается перейти къ установленному въ общихъ законахъ. Текстъ-же п. 3 даетъ мѣсто предположенію, что заключенія Высшаго Совѣта представляются на Высочайшее утвержденіе непосредственно. Неясности эти, имѣющія, однако, существенное значеніе, нельзя пройти молчаніемъ.

Что касается отношеній Высшаго Совѣта къ Министру, Министерству п. с. и къ его Совѣту, то о послѣднихъ въ проектѣ вовсе не упоминается, а собственно о Министрѣ говорится *шесть* разъ: 1) онъ есть Предсѣдатель Высшаго Совѣта (ст. 7); 2) на него возлагается разрѣшеніе нѣкоторыхъ отступленій отъ правилъ замѣщенія должностей по управленію дорогою (ст. 103); 3) онъ утверждаетъ управляющаго дорогою, его замѣстителя и начальниковъ отдѣловъ (ст. 101); 4) онъ утверждаетъ планы переѣздовъ для проѣзжихъ дорогъ первыхъ четырехъ классовъ (ст. 285); 5) онъ утверждаетъ формы одежды и знака для лицъ ж.-до-

городныхъ перевозокъ. 47. Ст. 187. Утвержденіе правилъ провѣрки содержанія груза и его вѣса. 48. Ст. 201. Утвержденіе правилъ нагрузки и выгрузки товаровъ. 49. Ст. 204. Сокращеніе сроковъ бесплатнаго храненія грузовъ. 50. Та же ст. Разрѣшеніе увеличить размѣръ платы за полежаное. 51. Та же ст. Разрѣшеніе дорогамъ передавать прибывшіе грузы на храненіе въ частные склады. 52. Ст. 228. Установленіе распредѣленія срока доставки грузовъ между дорогами прямаго сообщенія. 53. Ст. 252. Доставленіе Окружному Суду заключеній относительно несостоятельности дороги къ продленію предпріятія. 54. Ст. 254. Выборъ одного изъ способовъ выкупа дороги или продажи ея съ публичнаго торга. 55. Ст. 256. Постановленіе о мѣстѣ производства публичнаго торга. 56. Та же ст. Назначеніе комисіи для опредѣленія оцѣночной суммы продаваемой дороги. 57. Та же ст. Назначеніе новыхъ торговъ или оставленіе дороги за Правительствомъ за оцѣночную сумму. 58. Та же ст. Представленіе въ Комитетъ Министровъ по сему предмету. 59. Ст. 261. Утвержденіе правилъ о порядкѣ пребыванія постороннихъ лицъ въ районѣ данной дороги. 60. Ст. 281. Утвержденіе таксы вознагражденія за поврежденіе имущества желѣзной дороги. 61. Ст. 287. Утвержденіе правилъ содержанія пути, ж. дорожныхъ сооруженій, паровозовъ, вагоновъ, движенія поѣздовъ, телеграфовъ и сигнализациі. 62. Ст. 295. Утвержденіе правилъ устройства пассажирскихъ вагоновъ всѣхъ классовъ. 63. Ст. 299. Опредѣленіе подробныхъ правилъ по предмету медицинской и иной помощи. 64. Ст. 302. Примѣч. Опредѣленіе рода и количества огнегасительныхъ инструментовъ на станціяхъ.

*) Полное собраніе законовъ 1874 г., № 53.095.

рожной полиціи, но не самостоятельно, а по соглашенію съ Министромъ внутреннихъ дѣлъ; 6) ему предоставляется перенести постановленіе Высшаго Совѣта о выкупѣ или продажѣ дороги на разсмотрѣніе Комитета Министровъ (ст. 254 и 256).

Въ проектѣ нѣтъ точныхъ указаній на отношенія Министра п. с. къ Высшему Совѣту, но изъ ст. 29 видно, что Министру предполагается присвоить званіе Предсѣдателя, съ правомъ одного голоса, исполняющаго всякое рѣшеніе Совѣта, хотя бы постановленное и несогласно съ его, Министра, мнѣніемъ или предположеніемъ. Далѣе въ проектѣ находятся статьи (40 и пк. 6 ст. 61), указывающія на то, что распоряженія Министра п. с. о примѣненіи ж.-дорожныхъ законоположеній могутъ, въ извѣстныхъ случаяхъ, быть обсуждаемы, а слѣдовательно, за силою ст. 29, и отмѣняемы Высшимъ Совѣтомъ по представленію Мѣстнаго Совѣта и Съѣздовъ представителей ж. дорогъ.

Такимъ образомъ, Высшій Совѣтъ является, съ одной стороны, вполне самостоятельнымъ и безапелляціоннымъ для Министра п. с. учрежденіемъ, а съ другой — какъ-бы вышею въ отношеніи Министра инстанціею, совершенно измѣняющею значеніе и предѣлы власти Министра, опредѣленные по основнымъ нашимъ законамъ. Въ сущности-же учреждаются два Министра п. с.: одинъ—коллегіальный, другой — единоличный. Въ исключительномъ вѣдѣніи Министра не оставляется даже техническій надзоръ за рельсовыми путями, а лишь настолько, насколько его распоряженія не будутъ затрогивать общихъ административныхъ, хозяйственныхъ и техническихъ распоряженій Высшаго Совѣта.

На Департаментъ желѣзныхъ дорогъ возлагаются обязанности Канцеляріи Высшаго Совѣта; такъ какъ въ настоящее время Департаментъ имѣетъ предметомъ занятій все вообще завѣдываніе хозяйственнымъ и административнымъ дѣломъ по ж. дорогамъ (ст. 31 полож. 31 декабря 1870 г.), то обращеніе его въ Канцелярію Совѣта обусловливало-бы, по меньшей мѣрѣ, необходимость коренныхъ измѣненій въ его учрежденіи, которыя даже не намѣчены.

Наконецъ, по вопросу объ отношеніяхъ Высшаго Совѣта къ прочимъ Министерствамъ и Главнымъ Управленіямъ и о степени обязательности для нихъ постановленій Высшаго Совѣта въ проектѣ не содержится никакихъ указаній.

Составъ предположеннаго къ учрежденію Высшаго желѣзнодорожнаго Совѣта опредѣленъ слѣдующимъ образомъ: Предсѣдатель, Вице-предсѣдатель и 13 членовъ отъ Правительства; 20 членовъ выборныхъ, въ томъ числѣ: 10—отъ

желѣзнодорожныхъ Обществъ, 5—отъ земствъ, 3—отъ Комитетовъ Торговли или Биржевыхъ, 2—отъ горнозаводскихъ и угольныхъ промышленниковъ. Состоящій при Высшемъ Совѣтѣ Распорядительный Комитетъ состоитъ изъ председателя и 8-ми членовъ отъ Правительства и 8 членовъ выборныхъ, въ томъ числѣ: 4—отъ желѣзнодорожныхъ обществъ, 2—отъ земства, 1—отъ Комитетовъ Торговли или Биржевыхъ и 1—отъ горнозаводскихъ и угольныхъ промышленниковъ.

Изъ приведеннаго видно, что въ составѣ Высшаго Совѣта абсолютное предпочтеніе отдано выборному началу: по численности—выборные (20) члены имѣютъ перевѣсъ надъ правительственными (15) въ 5 голосовъ, а по участию въ рѣшеніи дѣлъ—выборные члены признаются необходимымъ элементомъ для законности и правоспособности засѣданій (ст. 24), тогда какъ отсутствіе хотя-бы всѣхъ правительственныхъ членовъ не останавливаетъ разсмотрѣнія дѣлъ и не лишаетъ силы состоявшіяся въ такомъ засѣданіи рѣшенія.

Едва-ли настѣитъ надобность доказывать, что предположенный въ проектѣ Высшій Совѣтъ составляетъ собою совершенно новый типъ высшаго государственнаго установленія, въ основаніе котораго легли начала, не присущія нашему государственному строю. Непосредственное участіе выборныхъ представителей допущено, по нашимъ законамъ, въ направленіи и рѣшеніи дѣлъ характера мѣстнаго, притомъ сословнаго и общественнаго. Разсматриваемый проектъ впервые призываетъ выборныхъ къ *высшему* руководству дѣломъ государственнымъ—управленіемъ желѣзными дорогами. Не останавливаясь на теоретической сторонѣ возникающихъ отсюда вопросовъ не только относительно правильности, но и возможности организаціи подобнаго представительства, при отсутствіи у насъ представительнаго элемента въ высшихъ учрежденіяхъ вообще,—такъ какъ всѣ эти вопросы имѣютъ значеніе далеко не исключительно для желѣзнодорожнаго дѣла и потому выходятъ за предѣлы обсужденія желѣзнодорожнаго закона,—казалось бы достаточнымъ выразить здѣсь безусловную необходимость, что и сей послѣдній не долженъ идти въ разрѣзъ съ существующимъ основнымъ началомъ нашего государственнаго строя.

Высочайше одобреннымъ всеподданнѣйшимъ докладомъ Министра п. с. и Высочайше утвержденною 22-го іюля 1876 г. программю занятій Комисіи, ей было указано какъ на одну изъ причинъ неудовлетворительнаго у насъ положенія желѣзнодорожнаго дѣла — «недостаточное вліяніе Правительства въ «отношеніи къ желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ», — а 9-й пунктъ программы, въ соотвѣтствіе указанному, заключалъ въ себѣ вопросъ: «какими мѣропріятіями слѣдуетъ уси-

«лить правительственное вліяніе на эксплуатацію желѣзныхъ «дорогъ»?»

Коммисія также высказываетъ въ своемъ представленіи убѣжденіе (стр. 8, 9, 11, 12), что Правительство должно имѣть значительное вліяніе на желѣзныя дороги, къ усиленію котораго и долженъ-бы, казалось, быть направленъ проектъ устава. Между тѣмъ разсмотрѣніе проекта устава приводитъ къ убѣжденію, что таковой значительно отступаетъ отъ преподанныхъ Коммисіи указаній и отъ ея собственныхъ намѣреній.

10 представителей желѣзныхъ дорогъ составляютъ *половину* всего выборнаго элемента и почти *треть* всего состава Высшаго Совѣта. Такая численность представляетъ собою уже довольно значительную силу, преобладаніе которой еще усугубится тѣмъ неотразимымъ давленіемъ, которое является ближайшимъ послѣдствіемъ вліянія специалистовъ дѣла, почерпающихъ доказательства въ своей опытности. Если предположить вполнѣ вѣроятное соглашеніе этихъ 10 представителей между собою и весьма возможное соглашеніе ихъ съ прочими выборными членами Совѣта, то представители ж. дорогъ получатъ возможность оказывать прямое вліяніе на разрѣшеніе вопросовъ, имѣющихъ значеніе для представляемыхъ ими ж. дорогъ въ направленіи, исключительно выгодномъ для сихъ послѣднихъ, хотя-бы такое направленіе не соотвѣтствовало интересамъ государственнымъ. Такая группировка голосовъ тѣмъ возможнѣе, что при извѣстной силѣ капитала и легкости перемѣщенія безъимянныхъ акцій, пріобрѣтеніе преобладающаго вліянія въ томъ или другомъ желѣзнодорожномъ Обществѣ, а слѣдовательно и воздѣйствіе на выборъ представителя въ Высшій Совѣтъ едва-ли затруднительно. Равнымъ образомъ, всѣ дѣла, поименованныя въ пк. 3 ст. 20, представляютъ собою удобное и обширное поле для единенія выборныхъ членовъ. Вопросы о проведеніи новыхъ ж. дорогъ, въ большинствѣ случаевъ, имѣютъ огромное значеніе для существующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Между тѣмъ постройка новыхъ желѣзнодорожныхъ линій должна основываться на соображеніяхъ общегосударственныхъ, въ особенности у насъ, гдѣ капиталы на постройку получаютъ бѣльшею частью при прямомъ участіи Правительства. При такихъ обстоятельствахъ естественно возникаетъ вопросъ: умѣстно-ли передавать эти дѣла на окончательное рѣшеніе проектированнаго Высшаго Совѣта, заключенія котораго представляются имъ непосредственно на Высочайшее утвержденіе?

Но если эти неудобства, которыхъ нельзя не предвидѣть, не остановили Коммисію отъ предоставленія представителямъ желѣзныхъ дорогъ столь значительнаго вліянія на рѣшеніе важнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, то предположенія Коммисіи могли-бы быть объяснены ея убѣжденіемъ въ компетентности желѣзнодорожныхъ дѣятелей для рѣшенія подобныхъ вопросовъ и въ полной солидарности ихъ съ инте-

ресами государственными. Между тѣмъ, въ представленіи имѣются неоднократныя указанія на то, что Коммиссія не признаетъ за желѣзнодорожными дѣятелями даже добросовѣстнаго и умѣлаго отношенія къ дѣлу (стр. 3, 4, 23, 45), усматриваетъ въ ихъ дѣйствіяхъ произволь (стр. 35), а иногда и «всѣ признаки преступности» (стр. 34). Непонятно поэтому, какимъ образомъ окончательнымъ выводомъ изъ этихъ соображеній является предположеніе подчинить рѣшеніе важнѣйшихъ вопросовъ желѣзнодорожнаго дѣла сильному влиянію тѣхъ самыхъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей, которые заслужили со стороны Коммиссіи столь строгое осужденіе?

Остальные 10 выборныхъ членовъ имѣютъ представлять, такъ сказать, публику, пользующуюся услугами желѣзныхъ дорогъ.

Коренное условіе представительства составляетъ законное полномочіе отъ представляемыхъ; отсюда вытекаетъ необходимость правильной организаціи избирательныхъ группъ и самихъ выборовъ.

Примѣненіе этого общаго начала къ предположенному въ проектѣ порядку избранія членовъ Высшаго Совѣта вызываетъ вопросы: могутъ-ли 10 выборныхъ отъ желѣзныхъ дорогъ представлять собою болѣе 45 желѣзнодорожныхъ Обществъ, изъ коихъ каждое имѣетъ свой особый уставъ, на измѣненіе котораго не можетъ дать согласіе случайно присутствующій въ Совѣтѣ выборный отъ одной изъ желѣзныхъ дорогъ? Могутъ-ли пять членовъ отъ земства представлять интересы земства всей Россіи? Весьма легко можетъ случиться, что въ Высшемъ Совѣтѣ будутъ засѣдать члены отъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и земствъ, неимѣющихъ никакого отношенія къ разсматриваемымъ дѣламъ. Спрашивается: почему губерніи, въ коихъ земскія учрежденія не введены, будутъ лишены представительства, хотя не лишены желѣзныхъ дорогъ? Могутъ-ли три члена отъ Совѣта, Отдѣленія и Комитетовъ торговли и мануфактуръ представлять интересы всей русской торговли и промышленности? и т. д.

Очевидно, что безъ правильной организаціи избирательныхъ группъ и при отсутствіи у насъ представительнаго правительства, предположенное представительство едва-ли вообще могло-бы имѣть серьезное значеніе; въ частности-же горнозаводскіе и углепромышленные съѣзды, собирающіеся въ отдѣльныхъ, соперничающихъ въ области промышленности, мѣстностяхъ, едва-ли могли-бы совмѣстить въ одномъ лицѣ представительство своихъ часто противоположныхъ интересовъ. Далѣе не выяснено, почему признается необходимымъ участіе всѣхъ сихъ членовъ въ качествѣ *постоянныхъ*. Необходимо-ли, напр., участіе углепромышленниковъ при рѣшеніи вопросовъ о перевозкѣ скота? Почему въ Совѣтѣ не имѣется представителей отъ скотопромышленниковъ

и отъ многихъ другихъ отраслей нашей торговли и промышленности?

Ограничиваясь этими вопросами, достаточно выясняющими слабыя стороны проекта, и обращаясь, за симъ, къ вопросу о компетентности Высшаго Совѣта въ подлежащихъ его рѣшенію дѣлахъ чисто технического характера, слѣдуетъ имѣть въ виду, что въ составѣ его находится одинъ только техникъ — Директоръ Департамента желѣзныхъ дорогъ (эту должность занимали и не техники). Всѣ остальные члены могутъ не имѣть научно-техническихъ свѣдѣній, за исключеніемъ, быть можетъ, нѣкоторыхъ представителей желѣзнодорожныхъ Обществъ. Въ какой мѣрѣ обезпечивается правильное и согласное съ выводами спеціального инженернаго искусства рѣшеніе такихъ дѣлъ, какъ: проекты устройства желѣзныхъ дорогъ (пк. 1 ст. 21), проекты и условія постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ (пк. 3 ст. 20), устройство вагоновъ (ст. 295), правила содержанія пути, сооружений, паровозовъ и т. п. (ст. 287)? Едва-ли возможно сомнѣваться, что отсутствіе спеціально-техническихъ познаній вообще не способствуетъ основательному разрѣшенію подобныхъ дѣлъ.

Соображенія эти побуждаютъ Министра п. с. высказать глубокое убѣжденіе, что, въ случаѣ приведенія въ исполненіе предположеній проекта, правительственное вліяніе не только не расширится, какъ-то требуется, но въ сильной степени ослабѣетъ, ибо рѣшеніе важнѣйшихъ вопросовъ желѣзнодорожнаго дѣла перейдетъ къ представителямъ ж. дорогъ, а существеннѣйшіе техническіе вопросы будутъ окончательно обсуждаться Высшимъ Совѣтомъ, некомпетентность коего въ этого рода дѣлахъ находится внѣ всякаго сомнѣнія.

Такимъ образомъ предположенія проекта, разсматриваемыя съ одной теоретической стороны, не удовлетворяютъ важнѣйшей задачѣ предпринятаго въ 1876 году изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла. При практическомъ-же ихъ выполненіи, значеніе сдѣланныхъ выше замѣчаній окажется еще ярче.

Кромѣ поименованныхъ въ семи пунктахъ 20-й статьи предметовъ и дѣлъ, подлежащихъ вѣдѣнію Высшаго Совѣта, въ проектѣ находится еще 54 *) статьи, опредѣляющія предметы его вѣдомства. Столь обширный кругъ дѣйствій Высшаго Совѣта, въ связи съ важностью и сложностью дѣлъ, восходящихъ на его рѣшеніе, не даетъ основанія признать убѣдительно предположеніе Коммисіи, что занятія Совѣта ограничатся 2 сессіями въ теченіе года при продолжитель-

*) Остальные 10 изъ указанныхъ выше 64 статей относятся къ Распорядительному Комитету.

ности ихъ не болѣе 50 дней (представл. стр. 23). Впрочемъ, и Коммисія не приводитъ никакихъ основаній въ подтвержденіе своего предположенія, которое нельзя не признать произвольнымъ и ошибочнымъ въ виду того, что, сообразно съ текущимъ и безусловно срочнымъ характеромъ нѣкоторыхъ изъ возлагаемыхъ на Высшій Совѣтъ дѣлъ, сіи послѣднія должны получать немедленное, безотлагательное разрѣшеніе; а это требованіе очевидно вызываетъ другое непремѣнное условіе—постоянныя, не прерываемыя пятимѣсячными промежутками, засѣданія Совѣта. Къ числу дѣлъ, разрѣшеніе коихъ не можетъ быть откладываемо, слѣдуетъ отнести: представленія Мѣстныхъ Совѣтовъ по вопросамъ о примѣненіи ж.-дорожныхъ законоположеній (ст. 40); росписанія и тарифы прямого пассажирскаго и товарнаго сообщенія (ст. 61); постановленія съѣздовъ и протесты противъ нихъ (ст. 75 и 77); протесты правительственныхъ членовъ Правленій Обществъ (ст. 89).

Но если даже допустить, что сессіи Высшаго Совѣта требуютъ не болѣе 50 присутственныхъ дней въ году, то возможно-ли имѣть увѣренность, что Товарищи Министровъ и Директоры Департаментовъ въ состояніи будутъ посвящать постороннему, въ сущности, для нихъ дѣлу *шестую* часть всего присутственнаго въ году времени, въ особенности въ осенніе и весенніе мѣсяцы, когда высшія государственныя учрежденія—Государственный Совѣтъ, его Департаменты и Правительствующій Сенатъ—находятся въ періодъ усиленной дѣятельности. Силою самихъ обстоятельствъ, правительственные члены Высшаго Совѣта будутъ поставлены въ необходимость не принимать участія въ засѣданіяхъ Высшаго Совѣта, которыя часто будутъ совпадать или съ временемъ собраній Сената, Комитета Министровъ и Государственнаго Совѣта, присутствіе въ коихъ, для облегченія Министровъ, неизбежно для Товарищей Министровъ, а въ случаѣ отсутствія или болѣзни Министра—даже обязательно по закону. Неуклонное исполненіе обязанностей, налагаемыхъ на Товарищей Министровъ проектомъ устава, должно неминуемо отзываться задержкою теченія дѣлъ въ подлежащихъ министерствахъ.

Въ еще болѣе тяжеломъ положеніи окажутся Директоры Департаментовъ, призываемые къ участию не только въ Высшемъ Совѣтѣ, но и въ Распорядительномъ Комитетѣ—учрежденіи постоянномъ, съ обширнымъ кругомъ дѣйствія. Хотя ст. 33 какъ-бы и допускаетъ отсутствіе Директоровъ при обсужденіи въ Распорядительномъ Комитетѣ вопросовъ, не касающихся непосредственно ввѣренныхъ имъ Департаментовъ, но пользованіе этимъ правомъ послужитъ лишь къ вящему преобладанію выборныхъ членовъ, которые, будучи лично заинтересованы въ рѣшеніи извѣстныхъ дѣлъ и свободны отъ всякой иной должности, не встрѣтятъ препятствій къ посѣщенію засѣданій Высшаго Совѣта и Распорядительнаго Ко-

митета. Всякое-же уклоненіе правительственныхъ членовъ отъ участія въ засѣданіяхъ будетъ способствовать преобладанію въ Совѣтѣ выборныхъ членовъ, т. е. усугубленію недостатка правительственнаго на желѣзнодорожное дѣло вліянія, къ усиленію коего Коммисія должна была изыскать мѣры.

Все вышесказанное относится къ тому времени, когда Высшій Совѣтъ, завершивъ кругъ подлежащей ему организационной, учредительной дѣятельности, будетъ нести лишь бремя обсужденія и разрѣшенія текущихъ въ тѣсномъ смыслѣ слова дѣлъ. Но если принять во вниманіе, что, по проекту дѣятельность Высшаго Совѣта должна на первыхъ-же порахъ быть направлена на изданіе многоразличныхъ правилъ, инструкцій и наказовъ, то едва-ли будетъ преувеличеннымъ признать, что дѣла сіи, долженствующія по существу своему быть внесенными въ программу первыхъ-же сессій и разсмотрѣнными на оныхъ, согласно ст. 23, продлятъ непрерывныя занятія Совѣта на два и болѣе года. Оставленіе Министровъ безъ Товарищей, Департаментовъ безъ Директоровъ на столь продолжительный срокъ уже само по себѣ даетъ право утверждать, что учрежденіе Высшаго Совѣта въ проектномъ составѣ и съ предположеннымъ кругомъ дѣятельности — практически неосуществимо даже какъ учрежденіе **совѣщательное**.

Приходя по всѣмъ изложеннымъ соображеніямъ къ заключенію о полномъ несоотвѣтствіи предположенной организациі Высшаго желѣзнодорожнаго Совѣта своему назначенію и тому характеру, какой Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ опредѣлено было придать высшему совѣщательному при Министерствѣ п. с. учрежденію по дѣламъ ж. дорогъ, и усматривая, что самое устройство Высшаго Совѣта направлено отнюдь не къ усиленію правительственнаго руководства желѣзнодорожнымъ дѣломъ, но непосредственно къ ослабленію даже той доли вліянія, недостаточность которой еще въ 1876 г. признана одною изъ главнѣйшихъ причинъ неудовлетворительнаго положенія этой важной отрасли государственнаго управленія, — Министръ путей сообщенія въ то-же время находитъ, что польза высшаго въ средѣ Министерства совѣщательнаго органа по дѣламъ не только желѣзнодорожнымъ, но и всѣхъ родовъ путей сообщенія, вообще находящихся въ самой тѣсной между собою связи, не подлежитъ никакому сомнѣнію. Потребности и интересы, ищущіе удовлетворенія отъ дѣятельности путей сообщенія, столь серьезны, сложны и разносторонни, что цѣлесообразное направленіе этой дѣятельности въ Министерствѣ путей сообщенія будетъ обеспечено лишь тогда, когда ему будутъ преподаны средства и возможность къ выполненію своихъ обязанностей.

Для достиженія этой цѣли Министръ п. с. уже давно сознавалъ необходимость преобразованія Министерства на новыхъ началахъ и приступилъ къ начертанію основъ преобразованія Совѣта Министерства, но остановился, по необходимости, съ этою работою въ ожиданіи окончанія трудовъ Коммисіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла. Нынѣ вопросъ этотъ, въ числѣ прочихъ, переданъ на заключеніе всѣхъ Министерствъ и будетъ подлежать обсужденію Государственнаго Совѣта; поэтому, Министерство п. с. можетъ возобновить разработку его лишь тогда, когда Государственный Совѣтъ передастъ его, со всѣми сдѣланными замѣчаніями, для дальнѣйшаго направленія, въ сіе Министерство.

Но одно преобразованіе Совѣта не поможетъ еще дѣлу устройства надлежащаго для столь сложной дѣятельности, какъ дѣятельность Министерства путей сообщенія, управленія. Для этого необходимы еще и денежные средства. Въ настоящее время эти средства не только незначительны, но совершенно ничтожны въ сравненіи съ лежащими на Министерствѣ путей сообщенія обязанностями. Частныя желѣзнодорожныя Общества расходуютъ, по мѣрѣ надобности, на свое управленіе значительныя суммы, доходящія, въ общей сложности, до 10 мил. руб. на одни правленія ж. д., тогда какъ на центральное управленіе частными ж. дорогами отпускается Министерству п. с. лишь около 135 т. р. Сберегая рубли на управленіе, правительство теряетъ то необходимое на желѣзнодорожное дѣло вліяніе, которое одно можетъ направить его согласно интересамъ общегосударственнымъ. Такая чрезмѣрная бережливость тѣмъ вреднѣе по своимъ послѣдствіямъ, что она, будучи обязательна лишь для Министерства п. с., а не для частныхъ Обществъ, ставитъ первое въ совершенно несоотвѣтственное отношеніе къ послѣднимъ по бѣдности средствъ къ выполненію обширныхъ своихъ задачъ. Между тѣмъ Правительство собираетъ съ желѣзныхъ дорогъ извѣстную сумму, до 1 мил. руб., спеціально для организаціи надзора за ними, а расходуетъ лишь около половины на центральный и мѣстный надзоръ, обращая остальную, безъ законнаго основанія, на общія государственныя нужды. Обращеніе этого сбора на предметъ назначенія составляетъ вопросъ крайней необходимости и безусловной справедливости, какъ съ точки зрѣнія государственной, такъ и частныхъ интересовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, имѣющихъ право ожидать, что на собираемыя съ нихъ средства Правительство учредитъ болѣе быстро-дѣйствующій и удовлетворительный механизмъ государственнаго надъ ними управленія, чѣмъ въ настоящее время.

Мѣстные желѣзнодорожные Совѣты и желѣзнодорожныя Коммисіи.

Для того, чтобы связать Высшій Совѣтъ съ дѣйствительною жизнью желѣзнодорожной эксплуатаціи и дать источники, изъ которыхъ стекались бы къ нему точныя свѣдѣнія объ истинномъ положеніи дѣла (стр. 22 представленія), признано необходимымъ учредить мѣстные желѣзнодорожные Совѣты, которые состояли бы въ непосредственномъ подчиненіи Высшему Совѣту и имѣли бы право открывать на станціяхъ большаго товарнаго движенія особыя коммисіи изъ лицъ, пользующихся услугами ж. дорогъ, собственно для наблюденія за исполненіемъ законоположеній, правилъ, инструкцій и наказовъ, относящихся до манипуляцій съ грузами на станціяхъ.

Сообразно съ этими положеніями, проектъ Общаго Устава Россійскихъ ж. дорогъ устанавливаетъ учрежденіе Мѣстныхъ Совѣтовъ при каждой инспекціи, а при обширности района инспекціи—при участкахъ оной. Личный составъ Совѣтовъ опредѣленъ по проекту вполне точно и соответствуетъ въ основныхъ чертахъ составу Высшаго Совѣта, но съ еще болѣе рѣшительнымъ преобладаніемъ выборныхъ членовъ (6 и болѣе) надъ правительственными (3). Предсѣдателемъ Совѣта состоитъ Инспекторъ ж. дороги. Предположенія объ условіяхъ, срокѣ, порядкѣ избранія, очереди посылки и содержанія членовъ и кандидатовъ Высшаго Совѣта распространяются и на членовъ Мѣстныхъ Совѣтовъ, съ тѣмъ, что сіи послѣдніе пользуются еще бесплатнымъ проѣздомъ по ж. дорогамъ района Совѣта. Къ предметамъ вѣдѣнія Совѣтовъ (ст. 40) отнесено обсужденіе всякаго рода заявленій и ходатайствъ по всѣмъ предметамъ эксплуатаціи ж. дорогъ и сооруженія вѣтвей, разсмотрѣніе жалобъ на ж. дороги и желѣзнодорожныя Коммисіи и доставленіе Высшему Совѣту всякаго рода свѣдѣній. Послѣдующія статьи (41 — 48) опредѣляютъ порядокъ отправленія возлагаемыхъ на Совѣты функцій.

Желѣзнодорожныя Коммисіи (ст. 49—59), не будучи постоянными учрежденіями, открываются по требованію земскихъ и общественныхъ установленій, съ разрѣшенія Мѣстнаго Совѣта въ составѣ 3-хъ членовъ отъ того установленія, которое потребовало образованія Коммисіи; причемъ мѣстнымъ установленіямъ предоставляется назначить отъ себя одного или двухъ членовъ. Условія избранія, порядокъ его, содержаніе и разъѣзды подчинены почти всецѣло соответственнымъ предположеніямъ о членахъ Высшаго и Мѣстныхъ Совѣтовъ. Дѣятельности коммисій данъ характеръ совѣщательной и отчасти посреднической (п. 4 ст. 57), въ случаѣ пререканій между отправителями и станціоннымъ начальствомъ.

Высочайше утвержденнымъ въ 4-й день марта 1878 г. положеніемъ Комитета Министровъ, Министру п. с. представлено было войти въ сношеніе съ Министрами Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ по предмету подробной разработки вопроса о томъ, при какихъ условіяхъ и на какихъ основаніяхъ возможно было бы привлечь въ большихъ городахъ и торговыхъ центрахъ представителей отъ земства и купечества къ надзору за правильностью дѣйствій желѣзнодорожныхъ агентовъ. При сужденіи по сему дѣлу Комитетъ Министровъ, хотя и признавалъ вѣроятную пользу отъ осуществленія предположеній графа Баранова объ учрежденіи особыхъ комиссій съ участіемъ представителей мѣстнаго купечества и земства, но вмѣстѣ съ тѣмъ считалъ, согласно съ заключеніемъ Статсъ-Секретаря Рейтерна, что предлагаемая мѣра можетъ быть допущена, съ надеждою на успѣхъ, только въ большихъ городахъ и торговыхъ центрахъ.

Учрежденная, во исполненіе сего, при Министерствѣ п. с., комиссія изъ представителей: Министерствъ: финансовъ и внутреннихъ дѣлъ, С.-Петербургской думы и губернской земской управы и правленій ж. дорогъ, выработала слѣдующія основныя положенія:

Участіе выборныхъ отъ общественныхъ учрежденій желательнo и полезно не только въ надзорѣ за дѣйствіями желѣзнодорожныхъ агентовъ, но и для разбора жалобъ, пререканій и для обсужденія измѣненій законоположеній и правилъ въ видахъ улучшенія торговаго по ж. дорогамъ движенія. Такое участіе могло-бы осуществляться *особыми Комитетами* *) подъ предсѣдательствомъ Инспектора дороги, изъ представителей управленій и общественныхъ учрежденій. Комитеты должны имѣть совѣщательный по преимуществу характеръ, а дѣятельность ихъ слѣдовало-бы на первое время ограничить главными торговыми центрами, предоставивъ Министру п. с., по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, распространять дѣйствія Комитетовъ на дороги, имѣющія особое значеніе для тѣхъ пунктовъ, гдѣ таковыя будутъ учреждены.

Та-же комиссія составила проектъ временной инструкціи для выборныхъ членовъ Комитетовъ, по которой предположено отнести къ вѣдѣнію Комитетовъ почти тѣ же предметы и дѣла, кои перечислены въ ст. 40 и 57 проекта.

Комитеты предполагалось созывать не менѣе 4 разъ въ годъ; дѣлопроизводство возложить на предсѣдателя, установивъ при немъ дѣлопроизводителя, съ отнесеніемъ расходовъ по дѣлопроизводству на смѣту Министерства п. с. Въ случаѣ надобности Комитетъ имѣлъ бы право командировать своихъ членовъ для присутствія при производимыхъ Управленіемъ дороги изслѣдованіяхъ, равно какъ и для наблюденія за извѣст-

*) Наименованіе «Комитетъ» принято въ замѣнь «Совѣта», какъ болѣе соотвѣтствующее характеру учрежденія.

ными дѣйствіями на тѣхъ или другихъ станціяхъ. Рѣшенія Комитета предполагалось сдѣлать для управленія дороги обязательными, если таковыя основаны на уставахъ и не превосходятъ средствъ, состоящихъ въ распоряженіи управленія дорогою. О случаяхъ неисполненія постановленія, а также о протестахъ на оныя, предсѣдатель доноситъ Министру п. с. Для рѣшенія вопросовъ требовалось простое большинство голосовъ при согласіи Предсѣдателя или Инспектора подлежащей дороги; въ случаѣ протеста или требованія двухъ выборныхъ членовъ, указанные постановленія представляются Министру п. с. По дѣламъ, могущимъ быть предметомъ судебного разбирательства, Комитетъ обязанъ только содѣйствовать соглашенію сторонъ. Распорядительныя дѣйствія предполагалось возложить на Предсѣдателя.

Сопоставленіе предположеній проекта Общаго Устава съ выработанными комиссіею при Министерствѣ п. с. основаніями для учрежденія мѣстныхъ Комитетовъ показываетъ, что относительно предметовъ вѣдомства и способа дѣйствія нѣтъ существеннаго между указанными предположеніями разногласія; таковое проявляется лишь относительно вопроса объ устройствѣ, составѣ и отношеніяхъ этихъ наблюдательныхъ органовъ къ высшимъ правительственнымъ учрежденіямъ.

Обращаясь къ обсужденію этихъ особенностей предположеній проекта, нельзя не остановиться на слѣдующемъ:

По ст. 34 проекта мѣстные Совѣты учреждаются при каждой инспекціи ж. дорогъ.

Повсемѣстное учрежденіе Совѣтовъ, не говоря уже о значительности расходовъ, для того потребныхъ, едва ли вызываетъ дѣйствительною надобностью, ибо главнѣйшая цѣль ихъ учрежденія есть устраненіе неправильностей и пререканій, которыя возникаютъ при особо усиленномъ товарномъ движеніи и весьма рѣдко имѣютъ мѣсто при движеніи обыкновенномъ.

Учрежденіе особыхъ желѣзнодорожныхъ Коммисій, какъ отдѣльныхъ, но подчиненныхъ Совѣтамъ учрежденій, на всякой станціи, представляется вовсе излишнею инстанціею именно въ виду того назначенія, которое должны имѣть эти Коммисіи. Такъ какъ открытіе Коммисій проектъ ставитъ въ зависимость отъ требованія городскихъ думъ, земскихъ собраній, Комитетовъ торговли или биржевыхъ, при чемъ не устанавливаетъ никакихъ основаній для провѣрки уважительности этихъ требованій, а затѣмъ въ составъ Коммисій обязательно вводитъ только представителей того установленія, которое потребовало учрежденія Коммисіи,—то легко можетъ случиться, что Коммисіи сіи будутъ возникать не въ силу дѣйствительной и основательной въ нихъ надобности, которая только и можетъ оказываться при скопленіи грузовъ и образованіи залежей на станціяхъ, а для удовлетворенія

личныхъ интересовъ членовъ Коммисіи, приобретающихъ важное право вмѣшательства въ порядокъ пользованія услугами ж. дорогъ для торговыхъ цѣлей. Въ обыкновенное время, при движеніи, не превышающемъ перевозочной силы дороги, существованіе на станціяхъ особыхъ наблюдательныхъ коллегій можетъ быть, въ наилучшемъ случаѣ, лишь безцѣльно, какъ не вызываемое какими-либо замѣшательствами, къ устраненію которыхъ слѣдовало-бы призывать особыя постороннія силы. Если же обратить вниманіе на составъ Коммисій, не заключающихъ въ себѣ ни одного правительственнаго члена, а взамѣнъ того—составленныхъ исключительно изъ лицъ непричастныхъ къ желѣзнодорожному дѣлу со стороны внутренняго его устройства, то невольно является опасеніе, что желѣзнодорожныя Коммисіи, въ смыслѣ особыхъ инстанцій, могутъ стѣснять правильное отправленіе желѣзнодорожными служащими ихъ обязанностей. Эти неудобства могутъ быть устранены предоставленіемъ *Комитетамъ* права командировать одного или болѣе членовъ на станціи, на которыхъ, по свѣдѣніямъ *Комитета*, временно обнаруживается особенное скопленіе грузовъ. Такое право окажется на практикѣ тѣмъ дѣйствительнѣе по своимъ послѣдствіямъ, что *Комитетъ*, снабжая командируемаго члена надлежащими указаніями относительно предмета и способа дѣйствій, одновременно съ тѣмъ можетъ войти съ управленіемъ дороги въ сношеніе о преподаніи данной станціи необходимыхъ средствъ къ вывозу предъявленныхъ ей грузовъ, или вступить въ соглашеніе съ получателями о скорѣйшемъ освобожденіи подвижнаго состава и станціонныхъ помѣщеній.

Что же касается состава Мѣстныхъ Совѣтовъ, то, принимая въ соображеніе, что учрежденія сіи могутъ имѣть только совѣщательный характеръ и предметы, ими обсуждаемые, не всегда могутъ въ одинаковой степени интересовать представителей всѣхъ установленій, имѣющихъ посылать выборныхъ членовъ въ *Совѣтъ*,—представляется наиболѣе цѣлесообразнымъ ограничиться въ законѣ предоставленіемъ нѣкоторымъ вѣдомствамъ и установленіямъ права имѣть представителя въ мѣстномъ желѣзнодорожномъ *Совѣтѣ*, отнюдь не обращая это право въ непремѣнную обязанность. Такое изложеніе закона тѣмъ необходимѣе, что пользованіе этимъ правомъ можетъ быть сопряжено съ расходами на содержаніе представителя, каковыя расходы должны будутъ ложиться на средства подлежащаго вѣдомства или установленія тѣмъ тяжелѣе, чѣмъ оно менѣе заинтересовано въ эксплуатаціи данной ж. дороги.

Непремѣнное присутствіе въ средѣ Комитетовъ Инспекторовъ ж. дорогъ обезпечить, какъ успѣшность обсужденія дѣлъ въ Комитетахъ, предоставивъ имъ способы быстраго полученія свѣдѣній о состояніи данной дороги, такъ и неукоснительное исполненіе постановленій, обращаемыхъ къ исполненію черезъ Инспекціи. Обязательное же участіе члена

отъ Государственнаго Контроля не оправдывается никакими дѣйствительными причинами, ибо на окончательное разсмотрѣніе Комитетовъ не будутъ поступать дѣла, непосредственно затрогивающія интересы Государственнаго казначейства. Министерству же Финансовъ, вѣдающему и торговлю, и другимъ вѣдомствамъ предоставляется право имѣть своего представителя, буде они признаютъ это въ какой либо мѣстности полезнымъ. Наконецъ, Завѣдывающій передвиженіемъ войскъ, по специальности своего назначенія, долженъ принимать участіе въ обсужденіи лишь тѣхъ дѣлъ, кои касаются предмета его вѣдѣнія.

По проекту (ст. 39 и 56) выборнымъ членамъ Совѣтовъ и Коммисій предоставляется право бесплатнаго по ж. дорогамъ проѣзда въ районъ подлежащаго учрежденія. — Едва-ли возможно согласиться съ этимъ предположеніемъ. Раздача бесплатныхъ разовыхъ и постоянныхъ билетовъ съ теченіемъ времени принимала у насъ все бѣльшіе и бѣльшіе размѣры, при которыхъ сборы ж. дорогъ не могли не подвергаться ущербу. Въ устраненіе сего, Министерство пут. сообщ. приняло рядъ мѣръ къ ограниченію бесплатнаго проѣзда, допускаемая исключеніе только для правительственныхъ лицъ, совершающихъ переѣзды въ извѣстныхъ районахъ по дѣламъ службы государственной, когда она имѣетъ непосредственную связь съ эксплуатаціею ж. дорогъ, какъ напр.: Инспекторы дорогъ, Завѣдывающіе передвиженіемъ войскъ и перевозкою почтъ и нѣкоторые другіе. Принимая въ соображеніе, что учрежденіе Комитетовъ вызывается собственными интересами того или другаго установленія общественнаго или сословнаго; что Правительство, призывая мѣстныхъ грузоотправителей къ участію въ наилучшемъ удовлетвореніи ихъ мѣстныхъ нуждъ и потребностей, отнюдь не можетъ почитаться обязаннымъ преподавать имъ матерьяльныя пособія для дѣйствій, предпринятыхъ въ ихъ собственныхъ интересахъ, и что вознагражденіе выборныхъ членовъ предположено предоставить усмотрѣнію избравшихъ ихъ учреждений, которыя должны принять въ соображеніе и потребность въ путевыхъ расходахъ, — Министръ п. с. полагаетъ, что предоставленіе членамъ Комитетовъ права бесплатнаго переѣзда — не оправдываемое доводами достаточно вѣскими для принятія этого расхода на средства Государственнаго казначейства и не согласующееся съ послѣдне принятыми мѣрами къ огражденію интересовъ казны, страдающихъ отъ уменьшенія сборовъ ж. дорогъ, — отнюдь не должно быть допущено. Справедливость этого заключенія станетъ еще яснѣе, если принять во вниманіе, что членами Комитетовъ будутъ по необходимости такіе представители мѣстной торговли и промышленности, которые въ большинствѣ случаевъ имѣютъ надобность по своимъ дѣламъ совершать постоянные переѣзды въ предѣлахъ данной мѣст-

ности. Хотя проект имѣетъ въ виду лишь поѣздки «для исполненія обязанностей по Совѣту», но трудность точнаго разграниченія поводовъ поѣздки и безуспѣшность наблюденія за правильностью пользованія бесплатными билетами едва ли требуютъ доказательствъ.

Переходя, засимъ, къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ статей проекта, имѣющихъ предметомъ Мѣстные Совѣты и Желѣзнодорожныя Коммисіи, слѣдуетъ замѣтить, что всѣ статьи, опредѣляющія ближайшимъ образомъ порядокъ созванія Совѣтовъ и правила дѣлопроизводства, не подлежатъ опредѣленію въ законѣ и, по своему второстепенному значенію, должны составить предметъ инструкціи или наказа, утверждаемаго Министромъ п. с. для руководства Комитетовъ.

Принявъ изложенныя соображенія въ основаніе и имѣя въ виду, что обязанности Комитетовъ во многомъ совпадаютъ съ обязанностями Инспекторовъ, опредѣленными въ законѣ, представляется необходимымъ, для согласованія круга обязанностей того и другаго учрежденія, ввести въ законъ отдѣлъ подъ заглавіемъ: „Объ Инспекторахъ желѣзныхъ дорогъ и мѣстныхъ при нихъ Комитетахъ“, въ слѣдующемъ изложеніи:

Ст. 1. Для успѣшнаго исполненія возложенныхъ на Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ статьями 697—718 Устава п. с. т. XII св. зак. обязанностей, учреждаются мѣстные Комитеты по мѣрѣ надобности, въ большихъ торговыхъ центрахъ, по соглашенію Министровъ: Путей Сообщенія и Финансовъ, при чемъ опредѣляется и раіонъ дѣйствій учреждаемаго Комитета.

Ст. 2. Министръ п. с. назначаетъ Предсѣдателемъ мѣстнаго Комитета одного изъ чиновъ мѣстной желѣзнодорожной Инспекціи.

Ст. 3. Членами мѣстнаго Комитета состоятъ:

Инспекторы желѣзныхъ дорогъ, входящихъ въ раіонъ Комитета;
представители правленій Обществъ тѣхъ-же дорогъ, и
представители отъ Министерства Финансовъ и другихъ Министерствъ, буде подлежащіе Министры признаютъ нужнымъ имѣть такихъ представителей.

Примѣчаніе. Завѣдывающіе передвиженіемъ войскъ участвуютъ въ обсужденіи Комитетомъ дѣлъ, имѣющихъ отношеніе къ предметамъ ихъ вѣдѣнія.

Ст. 4. Земствамъ, а въ губерніяхъ, гдѣ земскія учрежденія не введены—Губернскимъ Распорядительнымъ Комитетамъ, подлежащимъ Городскимъ Обществамъ, мѣстнымъ Комитетамъ торговли и мануфактуръ или биржевымъ, горнозаводскимъ, каменноугольнымъ и прочимъ промышленникамъ и грузоотправителямъ предоставляется съ разрѣшенія

Министерства п. с. выбирать отъ себя членовъ въ составъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Комитетовъ.

Ст. 5. Поименованные въ ст. 4 выборные члены снабжаются отъ выбравшихъ ихъ учрежденій, Обществъ и лицъ удостовѣреніями объ избраніи въ члены мѣстнаго Комитета; удостовѣренія сіи передаются Предсѣдателю Комитета.

Примѣчаніе. Тѣмъ же учрежденіямъ Обществамъ и лицамъ предоставляется назначать избраннымъ вознагражденіе и суммы на путевые расходы при поѣздкахъ, для исполненія обязанностей по званію члена Комитета.

Ст. 6. Члены мѣстнаго Комитета изъ Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ обязательно участвуютъ въ обсужденіи вопросовъ, касающихся состоящихъ въ ихъ вѣдѣніи дорогъ.

Ст. 7. При Предсѣдателѣ мѣстнаго Комитета состоитъ Канцелярія по вольному найму. На содержаніе Канцелярій и на издержки по дѣлопроизводству назначаются въ сметахъ Министерства п. с. потребныя суммы на счетъ вносимаго желѣзнодорожными Обществами сбора на содержаніе инспекціи.

Ст. 8. Мѣстные желѣзнодорожные Комитеты никакой распорядительной власти не имѣютъ.

Ст. 9. Къ вѣдѣнію мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Комитетовъ относятся:

1) обсужденіе заявленій по вопросамъ: о примѣненіи желѣзнодорожныхъ законоположеній къ мѣстнымъ условіямъ; объ установленіи новыхъ тарифовъ и вообще о мѣрахъ, направленныхъ къ улучшенію условій коммерческаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ; ходатайствъ объ устройствѣ желѣзнодорожныхъ вѣтвей къ промышленнымъ и торговымъ заведеніямъ и складамъ; объ устройствѣ частныхъ складовъ и амбаровъ на желѣзнодорожной землѣ; переходовъ и переѣздовъ черезъ полотно желѣзныхъ дорогъ; о прибавкѣ подвижнаго состава, станціонныхъ путей, амбаровъ, платформъ и другихъ приспособленій для храненія грузовъ и о мѣстныхъ подъѣздныхъ путяхъ и т. п.

2) Разсмотрѣніе заявленій пассажировъ и грузохозяевъ о нарушеніи желѣзными дорогами правилъ перевозки пассажировъ и грузовъ; о неправильномъ толкованіи или примѣненіи тарифовъ и т. п.

3) наблюденіе: за правильнымъ исполненіемъ законоположеній, правилъ, инструкцій и наказовъ, относящихся до перевозки и сохранности грузовъ; за очередями отправленія и доставленія грузовъ, правильностью ихъ взвѣшивания и исправностью вѣсовъ; за распредѣленіемъ между грузоотправителями вагоновъ, о числѣ коихъ мѣстныя станціонныя начальства заявляютъ Комитету. Для исполненія этихъ обязанностей предоставляется мѣстнымъ Комитетамъ командировать одного или болѣе членовъ Комитета на тѣ станціи, гдѣ это окажется нужнымъ.

Ст. 10. Мѣстнымъ Комитетамъ предоставляется приглашать въ засѣданія Комитета постороннихъ лицъ, въ качествѣ экспертовъ.

Ст. 11. Обсуждаемые въ мѣстныхъ Комитетахъ вопросы рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ, если съ мнѣніемъ согласился Предсѣдатель или Инспекторъ подлежащей желѣзной дороги. Въ противномъ случаѣ, какъ равно и въ случаѣ протеста со стороны представителя желѣзной дороги о нарушеніи ея уставныхъ правъ, или вообще желанія двухъ выборныхъ членовъ, постановленія Комитета представляются на усмотрѣніе Министра п. с.

Ст. 12. Постановленія мѣстныхъ Комитетовъ исполняются Предсѣдателемъ или собственною властью, какъ Инспектора желѣзной дороги, или передачею на распоряженіе Инспектора подлежащей дороги; о постановленіяхъ-же, исполненіе по коимъ превышаетъ власть Инспектора, Предсѣдатель представляетъ Министерству п. с.

Ст. 13. Членамъ мѣстныхъ Комитетовъ, при исполненіи обязанностей, поименованныхъ въ пунктѣ 3 ст. 9, воспрещается личное вмѣшательство въ распоряженія станціоннаго начальства, но о замѣченномъ отступленіи отъ установленныхъ правилъ они сообщаютъ Предсѣдателю, на распоряженіе, или заявляютъ въ засѣданіи Комитета.

Ст. 14. Отношенія Комитетовъ къ Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, разграниченіе между ними обязанностей, порядокъ назначенія засѣданій и правила дѣлопроизводства опредѣляются инструкціею, утверждаемою Министромъ п. с.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

ЧАСТНЫЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЯ УСТАНОВЛЕНІЯ.

Желѣзнодорожные Съѣзды.

Первый отдѣлъ второй главы проекта Общаго Устава заключаетъ въ себѣ положенія о Желѣзнодорожныхъ Съѣздахъ, которымъ придается значеніе особой инстанціи, въ ряду прочихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ установленій, а рѣшеніямъ Съѣздовъ—сила обязательныхъ для желѣзныхъ дорогъ постановленій (ст. 61, 73 и 79).

Обращаясь къ разсмотрѣнію этого общаго вопроса и имѣя въ виду, что до сего времени Съѣзды были только совѣщательными собраніями представителей правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ, дѣйствовавшихъ въ предѣлахъ данныхъ имъ полномочій, слѣдуетъ признать, что при дальнѣйшихъ сужденіяхъ по этому вопросу не слѣдовало бы идти далѣе заключенія Особаго Совѣщанія 1880 г., въ п. 2 коего изображено: «... причемъ общіе и частные желѣзно-

«дорожные Съезды имѣютъ быть сохранены, но съ болѣе точнымъ опредѣленіемъ, какъ ихъ состава, такъ и отношенія «ихъ къ Правительству *)».

Точный смыслъ приведенной выписки не даетъ основанія заключить, чтобы нынѣшній, выработавшійся жизнью характеръ дѣятельности Съездовъ признавалось необходимымъ измѣнить въ самомъ существѣ; напротивъ, намѣреніе Правительства сохранить возникшіе по почину Обществъ Съезды очевидно указываетъ на желаніе узаконить существующую организацію Съездовъ, съ нѣкоторыми лишь дополненіями въ точно указанныхъ предѣлахъ.

Рѣшеніе это согласуется съ тѣмъ положеніемъ, въ которое иностранныя правительства поставили себя къ вошедшимъ у нихъ въ повсемѣстную практику Съездамъ.

Наибольшее развитіе получили Съезды въ Германіи; тамъ они принесли и наибольшую пользу, но остались въ сторонѣ отъ всякой регламентаціи и, не смотря на опредѣлительность и относительную подробность Германскаго желѣзнодорожнаго законодательства, — о Съездахъ въ законѣ не упоминается.

Такое отношеніе закона къ Съездамъ составляетъ вполне логическое послѣдствіе правильнаго взгляда на значеніе Съездовъ, которые установились лишь для упрощенія взаимныхъ между дорогами сношеній по дѣламъ, разъясненіе коихъ, путемъ переписки, представлялось затруднительнымъ. Но, какъ письменныя сношенія не всегда могутъ имѣть послѣдствіемъ непремѣнное соглашеніе, ибо за каждою стороною остается право отстаивать свои интересы, такъ и обсужденіе дѣлъ на Съездахъ не можетъ и не должно имѣть результатомъ постановленіе какихъ либо принудительныхъ рѣшеній, которыя вызывали бы въ свою очередь установленіе особаго для приведенія ихъ въ исполненіе органа.

Эти соображенія побуждаютъ высказать убѣжденіе въ необходимости, съ одной стороны, сохраненія за Съездами нынѣшняго ихъ характера, съ устраненіемъ обязательности постановленій Съезда, которая поставила-бы интересы той или другой дороги въ зависимость отъ большинства представителей другихъ дорогъ, а съ другой — такого изложенія подлежащихъ статей закона, которое отнюдь не сообщало-бы Съездамъ значенія учрежденія распорядительнаго.

Всѣ вообще занятія Съездовъ сводятся къ соглашенію между дорогами относительно установленія прямыхъ сообщеній, общей номенклатуры и классификаціи грузовъ, тарифовъ, пониженныхъ противъ уставныхъ нормъ, и въ представленіи Правительству ходатайствъ или заключеній по

*) Приведенный на стр. 13 представленія въ Государственный Совѣтъ 4-й пунктъ положенія Комитета Министровъ, ни въ заключеніи Особаго Совѣщанія, ни въ журналѣ Комитета Министровъ, не заключается и не извѣстно, откуда заимствованъ.

общимъ вопросамъ. Для исполненія такого назначенія вовсе не требуется обращенія Създовъ въ какую либо инстанцію, издающую обязательныя для дорогъ постановленія, безъ согласія на оныя правленія той или другой ж. дороги.

Между тѣмъ, проектъ, устанавливая (ст. 78) обязательность постановленій Създовъ, не даетъ отвѣта именно на тѣ вопросы, необходимость разрѣшенія коихъ указана въ вышеприведенномъ постановленіи Комитета Министровъ. Въ проектѣ не сдѣлано точнаго опредѣленія отношеній Правительства къ Създамъ, напр. относительно утвержденія программы вопросовъ, обсуждаемыхъ Създомъ (ст. 73), и не выяснены принадлежація Правительству права въ томъ случаѣ, если на Създѣ не состоится соглашенія по дѣламъ, упомянутымъ въ п. п. 1, 2 и 3 ст. 61, или если Създъ не состоится за неприбытіемъ установленнаго числа представителей. Эти вопросы довольно сложны и не могутъ быть окончательно рѣшены и формулированы въ короткій срокъ, назначенный для разсмотрѣнія настоящаго проекта. Наконецъ, непонятнымъ представляется требованіе представленія Высшему Совѣту (ст. 75) постановленій несостоявшихся.

Переходя къ разсмотрѣнію отдѣла по статьямъ и руководствуясь изложенными соображеніями, а равно озабочиваясь устраненіемъ изъ закона излишней регламентаціи предметовъ инструкціоннаго характера, Министръ п. с. полагаетъ нужнымъ сдѣлать въ ономъ слѣдующія измѣненія:

Въ ст. 61 слова: «на Създы представителей желѣзныхъ дорогъ возлагается», замѣнить словами: «обсужденію Създовъ представителей желѣзныхъ дорогъ подлежатъ».

Въ п. 3 той-же ст. 61 исключить слова: «пассажирскаго и товарнаго», оставивъ общее выраженіе: «прямаго сообщенія»,—такъ какъ товарныхъ поѣздовъ прямаго сообщенія нынѣ не существуетъ.

Пк. 6-й той же статьи слѣдуетъ измѣнить въ томъ смыслѣ, что жалобы могутъ касаться интересовъ не одной какой либо, а всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ это и выражено въ представленіи (стр. 30), ибо нѣтъ никакого основанія обязывать ж. дорогу, признающую свои права нарушенными, представлять протестъ или жалобу не иначе, какъ чрезъ Създъ, такъ какъ каждое общество дѣйствуетъ самостоятельно въ защитѣ своихъ правъ, а Създъ инстанціи для Общества не составляетъ и составлять не долженъ. Вообще крайне неудобно вызывать коллективную жалобу Създа по вопросамъ, въ которыхъ заинтересована лишь одна или нѣсколько дорогъ и въ которыхъ голосъ представителей незаинтересованныхъ дорогъ никакого значенія не имѣетъ.

Шестимѣсячный, по примѣчанію къ той-же ст. 61, срокъ замѣнить годовымъ, для согласованія этого примѣчанія со статьею 71, по которой созывъ Създовъ чаще одного раза въ годъ не обязателенъ.

Примѣчаніе къ ст. 64 о допущеніи однихъ и тѣхъ же лицъ въ составъ различныхъ Съѣздовъ, измѣнить въ томъ смыслѣ, что одни и тѣ же лица могутъ быть избираемы представителями различныхъ правленій на томъ же Съѣздѣ, такъ какъ только этотъ смыслъ могло имѣть рассматриваемое примѣчаніе.

Въ ст. 65 право голоса предоставить представителю каждаго правленія, въ виду примѣчанія къ ст. 64, по новой редакціи.

Въ ст. 68, взамѣнъ особаго Комитета изъ предсѣдателя и двухъ членовъ Съѣзда предоставить Съѣздамъ избирать Комитетъ и не изъ своей среды, а также дополнить содержащееся въ этой статьѣ правило, установленное для Съѣздовъ общаго и мѣстныхъ, таковымъ же правиломъ и для Съѣздовъ соединенныхъ, для которыхъ обязанности Комитета могутъ быть исполняемы избраннымъ имъ лицомъ, или правленіемъ.

Въ ст. 70 исключить упоминаніе о тарифномъ бюро, какъ могущемъ войти въ составъ канцеляріи, подробности устройства которой должны быть предоставлены Съѣздамъ.

Ст. 73-ю дополнить тѣмъ, что программа представляется въ Министерство п. с., которое можетъ изъять тотъ или другой вопросъ изъ обсужденія Общаго Съѣзда или видоизмѣнить его постановку (примѣчаніе къ ст. 73). Кромѣ того, правило ст. 73 о допущеніи къ обсужденію на Съѣздѣ вопросовъ, не включенныхъ въ программу, съ согласія всѣхъ присутствующихъ на Съѣздѣ членовъ, слѣдуетъ обусловить согласіемъ Министерства п. с. и предоставленіемъ правленіямъ права протеста на постановленія Съѣздовъ по подобнымъ вопросамъ въ опредѣленный для того краткій срокъ.

Ст. 74 дополнить правиломъ, ограждающимъ ненарушимость имущественныхъ, тарифныхъ и вообще основанныхъ на Уставахъ правъ однихъ Обществъ, противъ случайнаго большинства представителей другихъ ж. дорогъ на Съѣздѣ.

Примѣчаніе къ ст. 75 исключить.

Въ ст. 76 сохранить одинъ только первый пунктъ, такъ какъ правила о семъ ни въ прочихъ статьяхъ, ни въ общихъ законахъ не содержится. Прочіе же пункты исключить, ибо предусмотрѣнные въ нихъ обстоятельства и условія сами по себѣ, на основаніи общихъ законовъ, лишаютъ всякое постановленіе законной силы.

Статьи 77, 78 и 79 исключить въ виду изложенныхъ выше сужденій о характерѣ Съѣздовъ.

На основаніи всего изложеннаго, статьи о желѣзнодорожныхъ Съѣздахъ должны бы быть изложены въ слѣдующемъ видѣ:

Ст. 1. Съѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ суть трехъ родовъ:

1) Общій, или Съѣздъ представителей всѣхъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ;

2) Мѣстные, или Съѣзды представителей извѣстной группы дорогъ, и

3) Соединенные Съѣзды, или Съѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ разныхъ группъ, созываемые для обсуждения и рѣшенія вопросовъ, касающихся не всѣхъ, а лишь нѣсколькихъ дорогъ, принадлежащихъ къ различнымъ желѣзнодорожнымъ группамъ.

Ст. 2. Для образованія мѣстныхъ Съѣздовъ, вся желѣзнодорожная сѣть, по взаимному соглашенію Правленій, въ вѣдѣніи коихъ находятся дороги, раздѣляется на нѣсколько группъ, состоящихъ изъ тѣсно связанныхъ между собою линій. Дорога, непрерывно связанная съ нѣсколькими другими дорогами, можетъ состоять одновременно въ нѣсколькихъ группахъ. Дѣленіе дорогъ на группы и наименованіе группъ утверждаются Министромъ п. с.

Примѣчаніе. Съѣзды и администрація ихъ содержатся на счетъ тѣхъ дорогъ, которыя входятъ въ раіонъ вѣдомства даннаго Съѣзда.

Ст. 3. Обсужденію Съѣздовъ представителей ж. дорогъ подлежатъ:

1) Соглашенія, правила и инструкціи по предметамъ взаимныхъ обязательныхъ отношеній между дорогами, поименованнымъ ниже сего, въ ст. 138 и 139, какъ-то: о порядкѣ и способѣ перевозки и передачи пассажировъ и грузовъ прямаго сообщенія, объ условіяхъ взаимнаго пользованія подвижнымъ составомъ и тягою, о способахъ и срокахъ денежныхъ и другихъ расчетовъ, являющихся послѣдствіемъ взаимныхъ отношеній между дорогами, и т. п.

2) Тарифы прямаго сообщенія и представленіе ихъ въ Министерство п. с.

3) Проекты росписаній движенія поѣздовъ прямаго сообщенія и представленіе таковыхъ на утвержденіе Министерства п. с.

4) Мѣры, могущія служить къ развитію желѣзнодорожнаго дѣла вообще, и всѣ вопросы, передаваемые на заключеніе Съѣзда Министерствомъ п. с.

5) Представленія въ Министерство п. с. по ходатайствамъ объ измѣненіяхъ или дополненіяхъ дѣйствующихъ желѣзнодорожныхъ законоположеній.

6) Представленіе Министру п. с. жалобъ по поводу правительственно-административныхъ требованій и распоряженій, нарушающихъ интересы или уставы ж.-дорожныхъ обществъ вообще.

Примѣчаніе. На принесеніе жалобъ и протестовъ назначается годовой срокъ, считая таковой со дня опубликованія требованій или распоряженій, составляющихъ предметъ жалобы или протеста.

Ст. 4. Общій Съѣздъ обязанъ издавать печатный періодическій сборникъ дѣйствующихъ и вновь вводимыхъ на ж. дорогахъ тарифовъ и условій ихъ примѣненія.

Примѣчаніе. Подробный порядокъ опубликованія тарифовъ и условій ихъ примѣненія опредѣляется особыми правилами, составляемыми Общимъ Съѣздомъ и утверждаемыми Министерствомъ п. с.

Ст. 5. Засѣданія желѣзнодорожныхъ Съѣздовъ состоятъ изъ общаго собранія всѣхъ членовъ оныхъ.

Ст. 6. Члены Съѣздовъ избираются правленіями ж. дорогъ, по одному отъ cadaго правленія.

Примѣчаніе. Выборъ однихъ и тѣхъ же лицъ въ представители разныхъ Правленій не возбраняется.

Ст. 7. Уполномоченный представитель cadaго Правленія на Съѣздѣ пользуется правомъ одного голоса.

Ст. 8. Кромѣ уполномоченныхъ представителей, на Съѣздахъ могутъ присутствовать, съ правомъ совѣщательнаго голоса, особые представители ж. дорогъ и высшихъ правительственныхъ учрежденій, спеціально для сего ж. дорогами и означенными учрежденіями командированные, а также приглашенные самими Съѣздами представители частныхъ и общественныхъ учрежденій, промышленности и торговли и вообще постороннія лица, мнѣнія коихъ Съѣздъ признаетъ полезнымъ имѣть въ виду, при обсужденіи даннаго вопроса.

Ст. 9. Каждый Съѣздъ имѣетъ своего предсѣдателя, избираемаго членами Съѣзда изъ своей среды, въ Соединенныхъ Съѣздахъ—на время сессіи, а въ остальныхъ—на срокъ не болѣе трехъ лѣтъ и не менѣе какъ на время отъ одного общаго собранія Съѣзда до другаго.

Ст. 10. Исполненіе обязанностей распорядительнаго свойства возлагается: при мѣстныхъ Съѣздахъ—на предсѣдателя Съѣзда; при Соединенныхъ Съѣздахъ—на избранное ими лицо или Правленіе Общества, а при Общемъ Съѣздѣ—на особый комитетъ, состоящій изъ предсѣдателя и не менѣе двухъ членовъ, избираемыхъ Общимъ Съѣздомъ, срокомъ не болѣе какъ на три года и не менѣе какъ на время отъ одного собранія Съѣзда до другаго.

Ст. 11. Распорядительные органы Съѣздовъ (ст. 10) дѣйствуютъ на основаніи положеній, устанавливаемыхъ самими Съѣздами. На эти органы, между прочимъ, возлагается предварительное изслѣдованіе и подготовка вопросовъ, подлежащихъ обсужденію Съѣздовъ. Съ этою послѣднею цѣлью Съѣзды могутъ назначать, по своему усмотрѣнію и въ порядкѣ, ими опредѣляемомъ, особыя постоянныя или временныя коммисіи или изъ членовъ Съѣздовъ, или изъ особо приглашенныхъ свѣдущихъ людей, или-же изъ тѣхъ и другихъ вмѣстѣ.

Ст. 12. Для дѣлопроизводства Общаго и Мѣстныхъ Съѣздовъ могутъ состоять при ихъ распорядительныхъ органахъ канцеляріи.

Ст. 13. Внутреннее устройство Съѣздовъ, во всемъ непоименованномъ въ настоящемъ Уставѣ, опредѣляется самими Съѣздами.

Ст. 14. Съѣзды созываются: Обще и Мѣстные — по мѣрѣ надобности, но не менѣе одного раза въ годъ, ихъ распорядительными органами, а Соединенные — распоряженіемъ котораго либо изъ Правленій входящихъ въ составъ Съѣзда ж. дорогъ, по взаимному соглашенію съ остальными дорогами.

Ст. 15. Созваніе Съѣздовъ Общаго и Мѣстныхъ обязательно, когда о томъ послѣдуетъ предложеніе Министерства п. с., или требованіе большинства ж. дорогъ, входящихъ въ составъ даннаго Съѣзда.

Ст. 16. Созывающія Съѣздъ установленія (ст. 16) обязаны разсылать, одновременно съ приглашеніемъ, программу занятій собираемаго Съѣзда и въ то-же время представлять таковую въ Министерство п. с. Вопросы, не включенные въ программу, допускаются къ обсужденію на Съѣздѣ въ томъ лишь случаѣ, когда на то послѣдуетъ согласіе всѣхъ присутствующихъ на Съѣздѣ членовъ и Министерства п. с. Постановленія Съѣзда по вопросамъ, не включеннымъ въ программу, обязательны только для дорогъ, Правленія коихъ не опротестовали ихъ въ двухнедѣльный, по полученіи протокола Съѣзда, срокъ.

Примѣчаніе. Обсужденію Общаго Съѣзда не подлежатъ вопросы, исключенные изъ программы Министерствомъ п. с.

Ст. 17. Подлежащіе обсужденію Съѣздовъ вопросы разрѣшаются такимъ числомъ голосовъ, которое будетъ определено самимъ Съѣздомъ; при отсутствіи-же такого определенія — простымъ большинствомъ голосовъ. Но по вопросамъ имущественнымъ, тарифнымъ и вообще касающимся правъ, дарованныхъ обществамъ ихъ уставами, постановленія Съѣзда вообще обязательны лишь для дорогъ, представители коихъ изъявили на тѣ постановленія согласіе.

Ст. 18. Постановленія Съѣздовъ представляются Министерству п. с. и приводятся въ исполненіе лишь тогда, если въ теченіе мѣсяца со дня ихъ представленія не послѣдуетъ отъ Министерства увѣдомленія.

Ст. 19. Засѣданіе Съѣзда считается несостоявшимся, когда на Съѣздѣ присутствуетъ менѣе одной половины его членовъ.

Общія собранія акціонеровъ, правленія и управленія дорогъ.

Помѣщенная подъ приведенною рубрикою статья 80-я устанавливаетъ порядокъ примѣненія Общаго устава къ железнодорожнымъ Обществамъ, дѣйствующимъ на основаніи изданныхъ для каждаго изъ нихъ частныхъ уставовъ, и направлена къ устраненію противорѣчій и недоразумѣній, какія могутъ возникать на практикѣ вслѣдствіе несогласія Общаго устава съ частными.

Предварительно разсмотрѣнія 80-й статьи по существу, необходимо обсудить вопросъ кодификаціонный, возникающій изъ помѣщенія указанной статьи въ самомъ уставѣ и въ указанномъ мѣстѣ онаго.

Опредѣленіе порядка приведенія въ дѣйствіе предположеннаго къ изданію Общаго устава должно быть предметомъ особаго закона, въ коемъ надлежитъ указать, съ какого времени, въ какихъ случаяхъ и взамѣнъ какихъ законовъ слѣдуетъ примѣнять вновь изданный законъ. Такое выдѣленіе содержанія ст. 80-й въ особый законъ представляется тѣмъ болѣе необходимымъ, что нынѣшнее ея помѣщеніе подъ рубрикою «общія собранія акціонеровъ, правленія и управленія дорогъ» можетъ подать поводъ къ недоразумѣніямъ относительно пространства ея дѣйствія, какъ бы ограничиваемаго предѣлами компетенціи желѣзнодорожныхъ установленій, тогда какъ, судя по содержанію статьи, едва-ли можетъ подлежать сомнѣнію, что всѣ постановленія общаго устава предполагается сдѣлать обязательными и для органовъ Правительства, и для публики, пользующейся услугами ж. дорогъ.

Что же касается существа статьи 80-й, то по этому предмету представляются слѣдующія соображенія:

Дѣйствующіе нынѣ частные уставы желѣзнодорожныхъ Обществъ имѣютъ характеръ двойственный: представляя собою акты, содержащіе въ себѣ постановленія государственнаго значенія, Верховною Властью утвержденные и въ узаконенномъ порядкѣ распубликованные, они въ то же время заключаютъ въ себѣ условія, опредѣляющія взаимныя имущественныя отношенія казны и предпринимателей, на сколько эти отношенія возникаютъ изъ предмета договора о сооружеіи и эксплуатаціи данной жел. дороги. Положеніе это естественнымъ образомъ приводитъ къ заключенію о правѣ Правительства на изданіе новыхъ законовъ по предметамъ, хотя бы и подвергшимся регламентаціи въ частныхъ уставахъ, но не входившихъ, по значенію своему, въ составъ договора гражданскаго, ибо Правительство не только имѣетъ право, но даже несетъ обязанность развивать законодательство, сообразно съ измѣняющимися условіями жизни страны. Въ иномъ положеніи оказывается Правительство въ отношеніи договорныхъ имущественныхъ условій уставовъ, въ коихъ оно является представителемъ одной изъ сторонъ— казны. Коренныя основы гражданскихъ законовъ допускаютъ измѣненіе или расторгненіе договора по добровольному договорившихся согласію (т. X ч. 1-й ст. 1537, 1545, 1943) или по причинамъ, положительно въ законахъ указаннымъ; уклоненіе же отъ исполненія договора влечетъ за собою гражданскую отвѣтственность передъ потерпѣвшимъ отъ такого уклоненія и обязанность, на основаніи общаго закона (т. X ч. 1-й ст. 574, 684), вознаградить его за нанесенные

ему вредъ и убытки. Такой же взглядъ на этотъ предметъ проведенъ и въ представленіи въ Государственный Совѣтъ № 421 (стр. 18).

Исходя отъ этой точки отправленія, является полная необходимость признать, что измѣненіе нѣкоторыхъ статей уставовъ могло-бы коснуться единственно тѣхъ условій, которымъ, по выраженію представленія, не можетъ быть усвоено значеніе «денежныхъ», «имущественныхъ».

Признавая за такимъ намѣреніемъ проекта полную юридическую правильность, Министръ п. с. *не могъ бы однако считать свою задачу выполненною, если бы, удовольствовавшись указаннымъ теоретическимъ рѣшеніемъ вопроса, не перешелъ къ разсмотрѣнію практической его осуществимости.*

Ближайшее соображеніе отдѣльныхъ статей дѣйствующихъ частныхъ уставовъ съ обстоятельствами и послѣдствіями выполненія ихъ на дѣлѣ не даетъ достаточнаго основанія провести опредѣленную границу между содержащимися въ уставахъ постановленіями, имѣющими значеніе учредительныхъ, и условіями, опредѣляющими имущественныя права и обязанности договорившихся сторонъ. Обсуждая вопросъ въ этомъ направленіи, нельзя не прійти къ заключенію о полной невозможности дать окончательный отвѣтъ и на вопросъ о томъ: какія именно изъ статей проекта могутъ, сравнительно съ частными уставами, оказаться на практикѣ невыгодными для Обществъ и потому лишаящими предпринимателей выговоренныхъ ими имущественныхъ правъ. Разнообразіе уставовъ и самихъ условій эксплуатаціи различныхъ желѣзныхъ дорогъ допускаетъ и разнообразіе послѣдствій отъ примѣненія одного и того-же правила къ различнымъ дорогамъ: такъ, всѣ постановленія, направленные къ ограниченію тарифнаго соперничества желѣзныхъ дорогъ, нанесутъ одной дорогѣ дѣйствительный убытокъ и дадутъ другой очевидную прибыль, ибо повліяютъ извѣстнымъ образомъ на распредѣленіе грузовъ, нынѣ, при свободѣ конкуренціи, искусственно привлекаемыхъ одною дорогою въ ущербъ другой.

Такимъ образомъ практическія затрудненія отграничить статьи денежныя отъ не денежныхъ дѣлаютъ теоретически правильное рѣшеніе вопроса неосуществимымъ, если въ самихъ первоначальныхъ договорахъ не содержится обязательства со стороны Обществъ подчиниться всѣмъ постановленіямъ и узаконеніямъ, какія могутъ быть изданы въ теченіе дѣйствія устава.

Изъ текста частныхъ уставовъ видно, что только въ двухъ изъ нихъ (Обществъ Закавказской и Ивангородо-Домбровской желѣзныхъ дорогъ) имѣются статьи, въ виду коихъ Правительству принадлежитъ неоспоримое право подвергнуть указанные уставы всякому измѣненію, хотя бы оно касалось предметовъ, этими уставами предусмотрѣнныхъ. Что же ка-

сается остальныхъ уставовъ, то хотя Общества обязаны подчиниться дѣйствию законовъ и правилъ, которые будутъ постановлены впредь, но съ оговоркою, что предметомъ этихъ новыхъ узаконеній могутъ быть случаи, подлежащими уставами «неопредѣленные», «непредвидѣнные», «неразрѣшаемые». Такое изложеніе едва-ли можетъ оставить сомнѣніе въ истинномъ смыслѣ и предѣлахъ обязательства, налагаемаго упомянутыми статьями на Общества.

Тѣмъ не менѣе твердое убѣжденіе въ необходимости законить болѣе точными и спеціальными положеніями тѣ многообразныя и сложныя отношенія, въ какія желѣзныя дороги становятся къ Правительству, публикѣ и взаимно между собою при отправленіи своей дѣятельности,—установилось въ настоящее время не только въ сферахъ правительственныхъ и въ лицахъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ, но убѣжденіе это вполне созрѣло и въ сознаніи лицъ, непосредственно заинтересованныхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Прямымъ доказательствомъ сказаннаго служить слѣдующее заявленіе Министру п. с. отъ XVIII Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ:

«Общій Съѣздъ вполне сознаетъ необходимость совершенствованія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Дѣло это столь ново въ Россіи и по существу своему столь сложно и трудно, что ему не могутъ не быть присущи многочисленныя — не чуждые, впрочемъ, тому-же дѣлу и въ другихъ государствахъ — недостатки. Устраненіе этихъ недостатковъ по указаніямъ науки и опыта и съ надлежащею въ семъ сложномъ дѣлѣ осмотрительностью равно желательно, какъ для Правительства, такъ и для самихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

«Общій Съѣздъ убѣжденъ, что желѣзнодорожныя Общества будутъ готовы подчиниться всѣмъ, могущимъ быть предложенными имъ полезнымъ нововведеніямъ, при соблюденіи лишь слѣдующаго, ни въ какомъ случаѣ не могущаго быть обойденнымъ, условія:

«За силою безусловно договорнаго характера уставовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, представляющихъ собою облеченныя въ извѣстную форму, состоявшіяся между Правительствомъ и Обществомъ и утвержденныя Верховною Властію, добровольныя, и притомъ срочныя соглашенія,—всякое измѣненіе этихъ уставовъ, касающееся присвоенныхъ ими акціонерамъ правъ, должно быть послѣдствіемъ лишь новаго, добровольнаго-же между Правительствомъ и желѣзнодорожными Обществами соглашенія».

Все вышеизложенное налагаетъ на Министра путей сообщенія, по его глубокому убѣжденію, обязанность принять руководящимъ началомъ — стремленіе согласить достиженіе государственныхъ цѣлей съ охраненіемъ законныхъ интересовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Исходя изъ этого убѣжденія и поставляя себѣ ближайшею задачею проектированіе отдѣльныхъ статей устава въ такомъ видѣ, чтобы онъ, не подавая по возможности основательныхъ поводовъ къ справедливымъ протестамъ желѣзнодорожныхъ Обществъ на нарушеніе ихъ имущественныхъ правъ, облегчилъ Правительству безпрепятственное введеніе въ желѣзнодорожное дѣло улучшеній, какія окажутся необходимыми,— Министръ п. с. не можетъ не выразить увѣренности, что желѣзнодорожныя Общества выкажутъ полную и искреннюю готовность идти на встрѣчу благимъ намѣреніямъ Правительства и содѣйствовать ихъ осуществленію. Такая увѣренность пріобрѣтаетъ тѣмъ болѣе основаній, что въ проектѣ новаго закона одновременно съ ограниченіемъ правъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, нѣкоторыя постановленія направлены непосредственно къ немаловажнымъ ихъ выгодамъ и служатъ отчасти эквивалентомъ встрѣчающихся въ уставѣ ограниченій правъ.

Что же касается изложенія—въ правилахъ о приведеніи въ дѣйствіе разсматриваемаго устава—статьи, долженствующей соотвѣтствовать содержанію ст. 80 проекта,—то такое, находясь въ тѣсной зависимости отъ окончательной редакціи законопроекта въ Государственномъ Совѣтѣ, должно быть согласовано съ имѣющими состояться въ ономъ рѣшеніями. При этомъ однако необходимо имѣть въ виду, что до настоящаго времени всякое измѣненіе въ уставахъ ж.-д. дорожныхъ Обществъ допускалось и утверждалось Высшимъ Правительствомъ не иначе, какъ по предварительномъ добровольномъ соглашеніи съ подлежащими Обществами, и что Общества эти, какъ въ сознаніи своихъ правъ, такъ и въ виду практики Правительства, упрочили въ себѣ убѣжденіе, что и на будущее время Правительство не отступитъ отъ принятаго имъ законнаго пути.

А. Общія собранія акціонеровъ.

Ст. 81, 82 и 83 разсматриваемаго проекта заключаютъ въ себѣ узаконенія относительно права участія акціонеровъ въ общихъ собраніяхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Въ дѣйствующихъ нынѣ частныхъ уставахъ Обществъ содержатся правила, опредѣляющія эти права, которыя не могутъ не почитаться одними изъ существеннѣйшихъ, такъ какъ они обезпечиваютъ акціонерамъ возможность имѣть извѣстную, точно опредѣленную долю участія въ управленіи дѣломъ. Въ виду сего не лишнимъ будетъ оговорить, что всякое измѣненіе правилъ даннаго частнаго устава, направленное къ стѣсненію правъ на участіе въ общихъ собраніяхъ является по самому существу нарушеніемъ имущественныхъ правъ акціонеровъ, и потому осуществленіе его можетъ послѣдовать лишь по соглашенію съ под-

лежащимъ Обществомъ въ порядкѣ, установленномъ для измѣненія уставовъ. Убѣжденіе акціонеровъ въ ненарушимости правъ ихъ на участіе въ управленіи дѣлами Общества составляетъ одно изъ необходимѣйшихъ условій для привлеченія капиталовъ на предпріятія и для поддержанія кредита вообще. Обнаруживающіеся въ уставахъ недостатки или недомолвки могутъ служить указаніемъ лишь при разсмотрѣніи Правительствомъ будущихъ уставовъ акціонерныхъ Обществъ, но къ положеніямъ дѣйствующихъ уставовъ, касающимся правъ акціонеровъ, необходимо относиться съ крайнею осмотрительностію, дабы не нанести государственному кредиту, въ видахъ достиженія второстепенныхъ цѣлей, чувствительнаго и иногда непоправимаго вреда.

Обращаясь за симъ къ самимъ статьямъ проекта, необходимо остановиться на слѣдующемъ:

Изъ числа собственниковъ акцій, имѣющихъ право голоса въ общихъ собраніяхъ, предположено исключить тѣхъ, кои состоятъ на службѣ въ Обществѣ по назначенію Правленія.

Невозвращаясь къ вопросу о вытекающемъ изъ такого постановленія существенномъ стѣсненіи правъ собственности нѣкоторыхъ акціонеровъ, нельзя не обратить особеннаго вниманія на отсутствіе достаточнаго основанія для признанія цѣлесообразности такой мѣры. Привлеченіе къ службѣ въ Обществахъ лицъ, вложившихъ въ оныя свои капиталы, можетъ быть только полезно для успѣшнаго веденія дѣла. Если предположить, что указанное ограниченіе имѣло цѣлью допускать въ Общія Собранія только дѣйствительныхъ собственниковъ акцій и устранить возможность для крупныхъ акціонеровъ пользоваться служащими въ качествѣ фиктивныхъ, подставныхъ акціонеровъ, — то необходимость въ такой предупредительной мѣрѣ отпадаетъ въ виду проектированной ст. 83, силою которой упраздняются всякія побужденія къ составленію фиктивныхъ общихъ собраній. Другія же приведенныя въ представленіи № 421 въ пользу предложенной мѣры соображенія, за отпаденіемъ главнаго мотива, едва ли заслуживаютъ опроверженія. Что касается присутствія въ собраніи—Правленія Общества въ полномъ составѣ, то такое условіе, не требуемое для законности рѣшенія дѣлъ въ самомъ Правленіи, очевидно не можетъ требоваться и для представительства Правленія въ Собраніи. Между тѣмъ, введеніе его въ законъ несомнѣнно послужитъ къ признанію общаго собранія несостоявшимся единственно за неприбытіемъ одного изъ членовъ Правленія, хотя бы это послѣднее и присутствовало въ требуемомъ по общему закону и по уставу Общества составѣ, а число акціонеровъ и принадлежащихъ имъ голосовъ удовлетворяло требованіямъ устава. Предположенное правило является лишь безцѣльнымъ стѣсненіемъ, которое не замедлитъ сказаться значительными практическими неудобствами. Равно нѣтъ необходимости постановлять въ за-

конѣ, что Правленіе можетъ, особымъ постановленіемъ, приглашать въ общія собранія нѣкоторыхъ изъ служащихъ. Такъ какъ служащіе сіи, очевидно, будутъ приглашаемы для предьявленія разныхъ справокъ и дачи объясненій, безъ права на участіе въ рѣшеніи дѣлъ, то узаконивать присутствіе ихъ въ общихъ собраніяхъ для подобныхъ второстепенныхъ дѣлей никакой надобности не стоитъ, подобно тому какъ бесполезно упоминать въ законѣ о письмоводителяхъ, стенографахъ и другихъ лицахъ, необходимыхъ для обстановки матерьяльныхъ условій каждаго многочисленнаго собранія.

Въ ст. 82 предполагается установить обязательную повѣрку, черезъ правительственныхъ членовъ Правленія и особо назначенныхъ Правительствомъ лицъ, права акціонеровъ на участіе въ собраніи.

Правительственные члены Правленія и особо назначаемые представители казны въ общихъ собраніяхъ, однажды назначенные, участвуя въ оныхъ, пріобрѣтаютъ тѣмъ самымъ и право требовать повѣрки правъ присутствующихъ акціонеровъ; поэтому едва ли необходимо включать въ законъ особое о семъ постановленіе, которое едва-ли удобно сдѣлать обязательнымъ для тѣхъ дорогъ, въ ходѣ дѣлъ коихъ, какъ не пользующихся гарантіею, казна прямо не заинтересована. Что же касается разрѣшенія представлять вмѣсто подлинныхъ акцій, росписки и свидѣтельства только Государственнаго Банка, то этотъ вопросъ нынѣ находится на разсмотрѣніи Министерства Финансовъ, которое конечно подвергнетъ его всестороннему, согласно важности предмета, обсужденію.

Статьею 83 предполагается установить вполне новое, не допускаемое ни однимъ изъ дѣйствующихъ уставовъ, правило, по которому число голосовъ въ общемъ собраніи будетъ опредѣляться пропорціонально числу акцій, принадлежащихъ участвующему въ собраніи лицу.

Признавая, съ своей стороны, изложенное предположеніе теоретически правильнымъ и цѣлесообразнымъ въ смыслѣ упраздненія со стороны крупныхъ акціонеровъ побужденій къ упроченію незаконными способами за собою того вліянія, какое они могли бы имѣть, если-бы въ уставахъ не заключалось ограничительныхъ о числѣ голосовъ постановленій, — Министръ п. с. признаетъ необходимымъ обратить вниманіе на то, что введеніе подобнаго новаго правила въ наше акціонерное законодательство потребуетъ согласованія и другихъ постановленій съ этимъ нововведеніемъ: такъ, напр., необходимо опредѣлить, какая цифра акціонернаго капитала, въ лицѣ собственниковъ акцій, достаточна для рѣшенія дѣлъ, и какъ поступать при веденіи дѣлъ и избраніи должностныхъ лицъ, если въ собраніе явится лишь одно, два или вообще мало лицъ; можетъ-ли быть это правило сдѣлано обязательнымъ нынѣ-же для существующихъ акціонерныхъ обществъ, или принятіе

его предоставляется на волю каждого изъ нихъ, смотря по распредѣленію акцій даннаго общества между акціонерами.

Обозрѣвъ три статьи, составляющія отдѣлъ «общія собранія акціонеровъ», необходимо обратиться къ вопросу о томъ: представляется-ли, въ виду вышеизложеннаго, дѣйствительная надобность вносить эти статьи, по необходимомъ въ редакціи ихъ измѣненіи, въ Общій Уставъ Россійскихъ ж. дорогъ?

Для рѣшенія этого вопроса слѣдуетъ прежде всего рассмотреть, заключаются-ли въ нихъ, сверхъ общихъ для всѣхъ акціонерныхъ обществъ постановленій, еще и постановленія, спеціально до ж. дорогъ относящіяся?

Содержаніе приведенныхъ выше статей показываетъ, что оно касается вообще управленія дѣлами акціонерныхъ обществъ, не относясь исключительно къ дѣятельности ж. дорогъ; а такое ихъ значеніе составляетъ уже вполне уважительную причину къ тому, чтобы помѣстить ихъ въ общій уставъ акціонерныхъ обществъ, проектъ коего, какъ извѣстно, разрабатывается въ Министерствѣ Финансовъ; тѣмъ болѣе, что для выработки подобнаго устава необходимо болѣе матерьяловъ и данныхъ, болѣе тщательныя и общія изслѣдованія, чѣмъ это исполнено ж.-дорожною Коммисіею.

Разсматривая-же статьи эти въ отдѣльности, нельзя не замѣтить, что: 1) ст. 81 и 82, въ предложенной редакціи, будутъ заключать въ себѣ лишь повтореніе подлежащихъ статей частныхъ уставовъ; 2) примѣчаніе къ ст. 82-й можетъ быть изложено въ надлежащемъ видѣ лишь по окончательной разработкѣ въ Министерствѣ Финансовъ возбужденнаго въ ономъ вопроса, и 3) ст. 83—требуетъ существенныхъ, какъ выше объяснено, дополненій.

Приходя по сему къ заключенію объ излишествахъ ст. 81, 82 и 83 въ разсматриваемомъ проектѣ, Министръ п. с. полагаетъ: а) что, въ замѣнъ исключаемыхъ, въ уставъ, единственно въ интересахъ ясности и полноты, могла бы быть внесена одна статья, которою указывалось-бы, что относительно общихъ собраній, ихъ состава и предметовъ вѣдѣнія, сохраняются въ силѣ подлежащія статьи дѣйствующихъ уставовъ ж.-дорожныхъ Обществъ, впредь до измѣненія нашего акціонернаго законодательства вообще; б) что предложенныя въ 83-й ст. измѣненія постановленій подлежащихъ уставовъ относительно права участія въ общихъ собраніяхъ слѣдовало-бы передать Министерству Финансовъ, для соображеній при пересмотрѣ общаго устава акціонерныхъ Обществъ.

Б. Правленіе Общества.

Помѣщенная подъ рубрикою «Правленіе Общества» ст. 85 воспрещаетъ занимать должности членовъ правленія и ревизіонныхъ Коммисій служащимъ въ Министерствахъ: Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственномъ Контролѣ; служащимъ въ прочихъ вѣдомствахъ дозволяется подобное участіе, при условіи полученія на то согласія своего начальства.

По поводу этого ограниченія слѣдуетъ замѣтить: 1) что и настоящій вопросъ не имѣетъ исключительнаго къ ж.-дорожнымъ предпріятіямъ примѣненія, а относится къ участію состоящихъ на государственной службѣ лицъ въ управленіи дѣлами частныхъ предпріятій вообще, какъ-то: паровыхъ, банковыхъ, горнозаводскихъ, страховыхъ и т. п. и 2) что всѣ эти частныя предпріятія вовсе не имѣютъ въ уставахъ своихъ какихъ либо постановленій, стѣсняющихъ или благоприятствующихъ участію правительственныхъ лицъ въ управленіи ихъ дѣлами, а потому постановляемая путемъ закона ограниченія въ этомъ отношеніи должны имѣть мѣсто въ уставѣ о службѣ правительственной, а не въ уставахъ частныхъ предпріятій.

По существу вопроса представляются слѣдующія соображенія: нѣтъ достаточныхъ основаній приписать всѣмъ служащимъ въ упомянутыхъ вѣдомствахъ возможность имѣть такое вліяніе на разрѣшеніе дѣлъ и ходатайствъ частныхъ обществъ, при наличности коего могутъ возникать вредныя послѣдствія. Въ этихъ вѣдомствахъ имѣется не малое число служащихъ, въ кругъ обязанностей которыхъ вовсе не входитъ разрѣшеніе какихъ-бы то ни было ходатайствъ и дѣлъ Обществъ. Таковы, на примѣръ, всѣ причисленные къ разнымъ вѣдомствамъ, для которыхъ участіе въ частныхъ предпріятіяхъ, по нѣкоторымъ вѣдомствамъ (Пут. Сообщ., Морскому, Военному, Горному), даже признано полезнымъ и регламентировано закономъ. Съ другой стороны и въ непоименованныхъ въ первой части ст. 85 вѣдомствахъ производятся дѣла по акціонернымъ обществамъ, какъ ж.-дорожнымъ, такъ и другимъ банковымъ, паровымъ, горнозаводскимъ, страховымъ и т. д. Едва-ли слѣдуетъ особо доказывать, что соединеніе должностей правительственной службы съ должностями по этимъ обществамъ, нерѣдко пользующимся различными льготами и пособіями отъ Правительства по разнымъ вѣдомствамъ, можетъ быть на столько-же вредно интересамъ казны по всѣмъ вѣдомствамъ, какъ и по тремъ упомянутымъ въ проектѣ.

Такимъ образомъ, съ точки зрѣнія собственно вреда для казны, ограниченіе относительно трехъ вѣдомствъ не исчерпываетъ вопроса о мѣрахъ къ предупрежденію онаго.

Независимо отъ непосредственнаго ущерба для казны,

источникомъ котораго предполагается отсутствіе должнаго при рѣшеніи дѣлъ безпристрастія, нельзя оставить безъ вниманія и того вѣроятнаго ущерба для теченія дѣлъ въ казенныхъ управленіяхъ, который можетъ явиться послѣдствіемъ непосильнаго обремененія чиновниковъ службою правительственною и частною. Но, очевидно, что въ этомъ вопросѣ является единственно компетентнымъ лицомъ только начальникъ извѣстнаго чиновника; намѣчая эту сторону дѣла, нельзя однако регламентировать въ законѣ условія и порядокъ дѣйствій въ семъ отношеніи начальствующихъ лицъ.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, ст. 85 въ нынѣшнемъ ея изложеніи подлежитъ исключенію изъ устава, а возбуждаемый ею вопросъ, требующій несомнѣнно, какъ въ интересахъ служащихъ и частныхъ предпріятій, такъ и общегосударственной пользы, полнаго разъясненія по отношенію не только ж.-дорожныхъ Обществъ, но и всѣхъ акціонерныхъ Компаній, и притомъ съ точки зрѣнія условій службы во всѣхъ безъ изъятія вѣдомствахъ и управленіяхъ, — можетъ быть разсмотрѣнъ не прежде какъ по истребованіи отзывовъ и заключеній отъ всѣхъ Министровъ и Главноуправляющихъ, съ тѣмъ, чтобы законоположенія, какія будутъ по сему изданы, составили дополненіе устава о службѣ правительственной.

Предполагаемое по ст. 86 назначеніе Высшимъ Совѣтомъ въ составъ Правленія члена отъ Правительства съ совѣщательнымъ голосомъ едва ли подлежитъ осуществленію, такъ какъ положеніе этого правительственнаго члена по своей неопредѣленности и отсутствію точно обозначенныхъ правъ и обязанностей, не могло-бы оказать на дѣлъ ту долю полезнаго вліянія, которая оправдывала-бы издержки на его содержаніе. Было-бы справедливо и достаточно ввести въ составъ Правленій всѣхъ Обществъ, не вышедшихъ изъ правительственныхъ приплатъ по гарантіи, членовъ отъ Министерства п. с., съ предоставленіемъ и Министру Финансовъ, въ исключительныхъ случаяхъ (особенно значительная задолженность Общества), права назначать, независимо отъ члена Министерства п. с., еще одного члена Правленія отъ Министерства Финансовъ. Высказывая это мнѣніе, необходимо оговорить, что принятію этой мѣры должно предшествовать, какъ это допускалось до сего времени Высшимъ Правительствомъ, соглашеніе съ подлежащимъ Обществомъ относительно соответствующаго измѣненія его устава. Подобныя измѣненія уставовъ неоднократно уже достигались при дарованіи Обществамъ просимыхъ ими пособій.

Ст. 87 внесена въ проектъ устава ж. дорогъ не подлежаще, такъ какъ по содержанію она повторяетъ требованіе Устава служб. прав. (Т. III св. зак.), въ которомъ

постановлены вполне определенно порядок и условия относительно занятия двух должностей на правительственной службе; если необходимы какие либо в сем отношении изменения, то они должны быть соображены съ общими условиями государственной службы, а не одной ж.-дорожной.

Статьи 88 и 89 определяют некоторые обязанности правительственных членов Правления и право их протестовать против постановлений Правления.

По этому вопросу Министръ п. с. считает необходимымъ высказать иной взглядъ на характеръ обязанностей и правъ правительственных членов Правлений, въ томъ убѣжденіи, что предлагаемая имъ мѣры дадутъ Правительству возможность оказывать дѣйствительное, прямое и—при надлежащемъ выборѣ лицъ—полезное вліяніе на ходъ дѣлъ ж.-дорожныхъ Обществъ. Правительственные члены не должны ограничиваться ролью наблюдателей и прокуроровъ въ дѣлѣ распоряженій Правления, но должны, наравнѣ съ прочими членами, принимать активное участіе въ управленіи самимъ дѣломъ. Министерство п. с. имѣетъ не мало указаній всей пользы такого вмѣшательства опытныхъ правительственныхъ членовъ и потому съ достаточнымъ основаніемъ полагаетъ, что узаконеніе такого положенія можетъ только принести пользу и казнѣ, и самимъ Обществамъ. Для того, чтобы предоставить правительственному члену надлежащую въ его положеніи авторитетность, необходимо, чтобы приведеніе въ исполненіе подавшихъ поводъ къ протесту постановленій Правления приостанавливалось. Въ видахъ же обезпеченія быстроты теченія дѣлъ, подачу особаго мнѣнія и разрѣшеніе по оному слѣдуетъ оставить по возможности короткими сроками.

По этимъ соображеніямъ и признавая, что такой взглядъ не согласуется со многими уставами, казалось-бы однако полезнымъ статьи о правахъ и обязанностяхъ правительственныхъ членовъ Правлений изложить слѣдующимъ образомъ:

Ст. 1. Члены Правления отъ Правительства участвуютъ, наравнѣ съ членами отъ акціонеровъ, въ управленіи дѣлами общества.

Статья 2. Члены Правления отъ Правительства имѣютъ право протеста противу всѣхъ тѣхъ постановленій Правления, въ которыхъ они усматриваютъ нарушеніе законоположеній и распоряженій Правительства, а также интересовъ Общества или казны; желаніе воспользоваться правомъ протеста должно быть заявлено въ томъ самомъ засѣданіи, въ которомъ послѣдовало постановленіе. Заявленіе протеста останавливаетъ исполненіе опротестованнаго постановленія.

Ст. 3. Срокъ для предъявленія протеста полагается трехдневный. Предъявленный протестъ Правленіе представляетъ Министерству п. с., съ своими объясненіями, также въ трехдневный срокъ.

Ст. 4. Если въ теченіе двухъ недѣль со дня представленія протеста Правленіе не получитъ отъ Министерства п. с. разрѣшенія или увѣдомленія о принятіи протеста къ подробному разсмотрѣнію, то опротестованное постановленіе приводится въ исполненіе.

Что касается ст. 90, то прежде всего необходимо замѣтить, что предоставленіе Правительству права переводить Правленіе изъ столицы на линію и обратно могло-бы совершиться не иначе, какъ по соглашенію съ каждымъ Обществомъ, потому что принудительный переводъ, по распоряженію Правительства, Правленій изъ столицъ на линію и обратно не можетъ быть признанъ мѣрою настолько безусловно полезною, чтобы принятіе ея не могло отзываться вредными послѣдствіями для имущественныхъ правъ Обществъ. Устраненіе указываемаго въ представленіи (стр. 40) совмѣщенія должностей по нѣсколькимъ Обществамъ въ одномъ лицѣ было-бы такимъ стѣсненіемъ службы въ частныхъ Обществахъ, котораго не существуетъ для правительственной службы, а размѣщеніе Правленій на линіяхъ вызоветъ многія неудобства по трудности пріискать лицъ, способныхъ и знающихъ, и которыя согласились-бы проживать въ извѣстной мѣстности, не представляющей удобствъ столицы. Къ сему слѣдуетъ прибавить, что сношенія разсѣянныхъ по различнымъ пунктамъ всей ж.-дорожной сѣти Правленій между собою неминуемо затруднятся и лишатся важнаго удобства — возможности личныхъ объясненій, а въ общемъ пострадаетъ единство дѣйствій и быстрота сношеній, какъ Правленій между собою, такъ и съ центральными Правительственными учрежденіями. Опытъ прежнихъ лѣтъ указываетъ съ очевидностью, что Саратовская ж. дорога, имѣвшая Правленіе свое на линіи, рушилась, какъ частное предпріятіе, отъ дурнаго хозяйства, отъ неумѣлаго и плохаго состава Правленія.

Относительно обязательности нахождения контроля сборовъ на линіи слѣдуетъ сказать, что вопросъ о сравнительномъ удобствѣ нахождения контроля на линіи или при правленіи не можетъ доселѣ почитаться окончательно разрѣшеннымъ, тѣмъ болѣе, что въ объясненіи къ проекту не приведено никакихъ уважительныхъ къ тому причинъ; а потому изданіе подобнаго закона, основаннаго лишь на взглядѣ составителей проекта, не можетъ быть допущено. Кромѣ того, перенесеніе находящихся при Правленіяхъ контролей на линіи вовлекло бы Общества въ значительные расходы, т. е. непосредственно отозвалось бы на финансовой сторонѣ каждого предпріятія.

Заключая разсмотрѣніе отдѣла объ Общихъ Собраніяхъ и Правленіяхъ Обществъ, Министръ п. с. почитаетъ умѣстнымъ изложить здѣсь соображенія о необходимости строгаго различія въ отношеніяхъ Правительства къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ, сообразно ихъ финансовому положенію.

Общества, ведущія свои предпріятія безъ всякаго пособія отъ казны, должны привлекать къ себѣ вниманіе Правительства лишь на столько, на сколько ж. дороги, по своей государственной важности, вообще должны составлять предметъ заботъ Правительства, т. е. по отношенію къ точному и неуклонному съ ихъ стороны исполненію условій, предписанныхъ для правильной и безопасной эксплуатаціи и къ ненарушенію основныхъ государственныхъ интересовъ.

Въ совершенно иномъ положеніи находятся общества, приобретающія къ пособию Правительства для оплаты купоновъ акцій и облигацій и къ ссудамъ на усиленіе провозной способности или для эксплуатаціи: въ дѣлѣ такихъ обществъ Правительство является непосредственнымъ участникомъ, заинтересованнымъ въ финансовыхъ результатахъ распоряженій общества, — а отсюда возникаетъ необходимость вмѣшательства во внутреннюю организацію и администрацію общества. Определеніемъ условій и степени этого вмѣшательства — путемъ тщательныхъ изслѣдованій этого вопроса у насъ и за границею — Коммиссія оказала бы важную услугу желѣзнодорожному дѣлу.

Разсматриваемый проектъ не затрогиваетъ указанныхъ предметовъ, ограничиваясь лишь общою для всѣхъ ж. дорогъ регламентаціею разныхъ внѣшнихъ сторонъ дѣла, какъ-то: определеніемъ личнаго состава Правленія общества и установленіемъ *пяти* различныхъ категорій представителей Правительства, а именно:

- 1) обязательно присутствующіе въ общемъ собраніи представители казны (ст. 81);
- 2) лица, особо назначаемыя, сверхъ правительственныхъ членовъ Правленія, для провѣрки права участія въ общемъ собраніи (ст. 82);
- 3) назначаемыя Высшимъ Совѣтомъ члены отъ Правительства съ правомъ совѣщательнаго голоса (ст. 86);
- 4) особые члены отъ Правительства, назначаемые Министромъ Финансовъ въ Правленія обществъ, не вышедшихъ изъ гарантіи или состоящихъ въ долгу у Правительства (ст. 86);
- 5) члены Правленія отъ Правительства, обязательно присутствующіе при обсужденіи всѣхъ дѣлъ, какъ въ Правленіи общества, такъ и въ общихъ собраніяхъ (ст. 87, 88 и 89).

Приведенный перечень формъ, въ которыхъ предположено осуществлять правительственный надзоръ за ходомъ дѣлъ въ обществахъ, не можетъ, конечно, вызвать замѣчанія о малочисленности правительственныхъ членовъ въ Правленіяхъ обществъ. Но если обратиться къ определенію правъ и обязанностей правительственныхъ членовъ и ихъ отношеній между собою, то окажется, что проектъ не даетъ такого определенія, ибо предположенная (ст. 88) къ изданію инструкция могла бы установить лишь порядокъ исполненія обязанностей, но не самую цѣль столь разнообразныхъ спо-

собовъ вліянія Правительства или размѣры правительственнаго вмѣшательства, нуждающіеся въ законодательномъ опредѣленіи.

Право протеста есть единственное право, предоставляемое членамъ отъ Правительства; ожидать особенно полезныхъ результатовъ отъ его примѣненія впредь до изданія законовъ, которые опредѣлили бы точно права Правленій и Правительства, очевидно нѣтъ основанія: протестъ, хотя-бы направленный противъ постановленія, несомнѣнно вреднаго для интересовъ казны, но не превосходящаго полномочій Правленія, долженъ быть оставленъ безъ послѣдствій, за отсутствіемъ законнаго основанія къ отмѣнѣ постановленія. Таковы, напр., постановленія Правленій о заключеніи займовъ въ кредитныхъ учрежденіяхъ и у частныхъ лицъ, не рѣдко на весьма невыгодныхъ условіяхъ и въ преувеличенныхъ размѣрахъ; заключеніе долгосрочныхъ подрядовъ на поставки для ж. дорогъ, хотя-бы по высокимъ цѣнамъ, и т. п. Постановленія по подобнымъ дѣламъ очевидно могутъ оказывать непосредственное вліяніе на финансовыя результаты эксплуатаціи ж. дорогъ и вмѣшательство правительственныхъ членовъ въ такого рода распоряженія Правленія могло-бы предупредить серьезныя потери.

Такимъ образомъ, усилія Правительства должны бы быть направлены къ изданію нормальнаго устава ж. дорогъ, въ которомъ была бы рѣшена задача о размѣрахъ правительственнаго вліянія во вновь учреждаемыхъ желѣзнодорожныхъ Обществахъ и о способахъ къ устраненію образованія Обществъ, въ коихъ члены его не заинтересованы въ выгодномъ веденіи предпріятія, съ тѣмъ, чтобы уставъ этотъ былъ примѣняемъ постепенно и путемъ соглашеній къ тѣмъ изъ существующихъ ж.-дорожныхъ Обществъ, въ хозяйство которыхъ казна непосредственно заинтересована.

В. Управление дороги.

Ст. 91—97 проекта заключаютъ въ себѣ постановленія о личномъ составѣ мѣстнаго управленія желѣзными дорогами, о раздѣленіи этого управленія по предметамъ вѣдѣнія на составныя части, о распредѣленіи между частями онаго обязанностей, о порядкѣ разсмотрѣнія и разрѣшенія дѣлъ (коллегіально или единолично) и т. д.

Въ статьяхъ этихъ, заключающихъ въ себѣ чисто теоретическіе взгляды на мѣстныя желѣзнодорожныя управленія, не устанавливаются притомъ какія-либо новыя формы управленія; внесеніе въ законъ нынѣ существующихъ формъ признано необходимымъ (представленіе въ Госу-

дарственный Совѣтъ стр. 42) для того, чтобы прекратить возможность повторенія на желѣзныхъ дорогахъ опытовъ отличной отъ установившейся организаціи, — опытовъ, могущихъ повлечь за собою немалыя потери.

Предварительно разсмотрѣнія по статьямъ отдѣла «Управленіе дороги», Министръ путей сообщенія признаетъ необходимымъ высказать общій взглядъ на предметъ сего отдѣла.

Установившаяся на нашей желѣзнодорожной сѣти форма управленія дорогами заимствована въ главныхъ чертахъ съ французскихъ желѣзныхъ дорогъ, которыя, однако, не могутъ почитаться наилучше управляемыми, ибо служба английскихъ желѣзныхъ дорогъ, справедливо одобряемая многими компетентными лицами, организована отлично отъ французской. Нѣмецкія желѣзныя дороги примѣняютъ у себя преимущественно коллегіальное управленіе.

Разнообразіе типовъ управленія показываетъ, что ни одна изъ практикуемыхъ нынѣ системъ не представляетъ такихъ освященныхъ опытомъ преимуществъ, которыя безповоротно склоняли-бы мнѣнія свѣдущихъ лицъ на сторону одной изъ нихъ и упраздняли-бы всякую надобность въ дальнѣйшемъ совершенствованіи, какъ общаго типа управленія дорогами, такъ и устройства отдѣльныхъ его частей. — Съ другой стороны, строго практическій характеръ желѣзнодорожнаго дѣла исключаетъ возможность развитія системъ управленія путемъ умозрительнымъ, какъ дѣлаетъ проектъ, а, напротивъ, требуетъ опытовъ, предпринятыхъ въ обширномъ видѣ и продолжительныхъ по времени.

Эти соображенія въ значительной мѣрѣ умаляютъ убѣдительность неудачи описаннаго въ представленіи примѣра Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, еслибы даже указанные въ ономъ потери были несомнѣнно доказаны и поддавались точному исчисленію.

Нынѣ практикуемая нашими дорогами система управленія далеко не свободна отъ недостатковъ, а желательное ихъ устраненіе только и возможно путемъ дальнѣйшихъ совершенствованій, но отнюдь не узаконеніемъ нынѣ существующаго порядка и лишеніемъ желѣзнодорожныхъ Обществъ даже права почина въ дѣлѣ улучшенія важнѣйшей отрасли его дѣятельности.

Примѣняя эти общія соображенія къ разсматриваемымъ статьямъ проекта, слѣдуетъ замѣтить, что, въ нынѣшнемъ изложеніи, онѣ не представляютъ той полноты и законченности, которыя составляютъ обязательное условіе положительнаго закона, исполняемаго по буквальному его смыслу. Такъ напр. въ ст. 91 завѣдываніе дорогою раздѣлено на части: хозяйственную и техническую, причемъ вовсе не упомянуто ни о коммерческой, ни о юридической части,

хотя на важное значеніе первой указано въ самомъ представленіи (стр. 40), а организація второй дѣлается тѣмъ болѣе необходимою, что предполагается допустить расширеніе права для предъявленія исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ, по мѣсту нахождения Правленія Общества, Управленія дороги и станцій: отправленія и назначенія перевозимыхъ грузовъ.

Вмѣсто теоретическаго разграниченія частей управленія, казалось-бы болѣе необходимымъ постановить въ 91 статьѣ, что мѣстное Управленіе желѣзными дорогами должно вполне соотвѣтствовать тѣмъ, установленнымъ Правительствомъ, относительно правильности и безопасности движенія, требованіямъ, которыя предоставляется Министру п. с. издавать, въ видѣ особыхъ правилъ содержанія пути и зданій, движенія и т. д.

Что же касается завѣдыванія хозяйственною частью, то въ этомъ отношеніи могло-бы быть сохранено заключающееся въ 92 ст. проекта постановленіе о томъ, что, опредѣленные уставами желѣзнодорожныхъ Обществъ, предметы хозяйственнаго вѣдѣнія могутъ быть передаваемы въ извѣстныхъ частяхъ, по усмотрѣнію Правленія, мѣстнымъ управленіямъ дороги. — За симъ, распределеніе между служащими вытекающихъ изъ указанныхъ правилъ обязанностей, опредѣленіе внутренней организаціи и отношеній между собою частей управленія, должны быть предоставлены Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ (ст. 96), на которыя возлагается составленіе особаго по сему предмету наказа. Наказъ этотъ представляется Министерству п. с., за которымъ остается право отмѣнить или замѣнить другими тѣ части его, которыя или окажутся не согласными съ изданными правилами, или признаны будутъ нецѣлесообразными.

Самая редакція статей проекта объ управленіи подтверждаетъ основательность такого рѣшенія, единственно возможнаго при разнообразіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи протяженности линій, оживленности движенія, размѣровъ сборовъ и зависящихъ отъ того матерьяльныхъ средствъ и т. д. Редакція эта, вслѣдствіе затруднительности подведенія подъ одну норму всѣхъ разнообразныхъ условій, страдаетъ крайнею неопредѣленностью въ изложеніи требованій закона, который употребляетъ на пяти строкахъ второй части ст. 93 четыре раза слово «или», для указанія всѣхъ тѣхъ возможныхъ случаевъ распределенія обязанностей между служащими, которыя могутъ имѣть мѣсто на различныхъ дорогахъ. А какъ выборъ одного изъ этихъ способовъ распределенія вполне предоставляется усмотрѣнію Правленія Общества, то не составляетъ-ли такая неопредѣленность закона убѣдительнѣйшаго доказательства безцѣльности изданія самаго закона?

Въ виду сего, не останавливаясь на всѣхъ частныхъ недоумѣніяхъ, возбуждаемыхъ отдѣльными статьями разсма-

триваемаго отдѣла, достаточно указать лишь на тѣ изъ нихъ, которыя по-чему либо привлекаютъ особое вниманіе.

Первымъ пунктомъ ст. 94 полагается включить управление телеграфомъ въ отдѣлъ движенія.

Вслѣдствіе настояній Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, вызванныхъ различными соображеніями, въ недавнее время состоялось соглашеніе между Министерствами: Внутреннихъ Дѣлъ и Путей Сообщенія, въ силу коего рѣшено службу телеграфную на желѣзныхъ дорогахъ выдѣлить въ самостоятельное управленіе, съ отдѣльнымъ начальникомъ во главѣ. Будучи убѣждено, что Министерство Внутреннихъ Дѣлъ не оставитъ довести до свѣдѣнія Государственнаго Совѣта о тѣхъ соображеніяхъ, которыя побудили его настаивать на принятіи указанной мѣры, Министръ п. с. ограничивается этимъ упоминаніемъ.

Послѣднимъ пунктомъ той-же статьи полагается подчинить санитарному надзору желѣзнодорожныхъ врачей мѣстность, непосредственно прилегающую къ ж. дорогамъ.

Едва-ли надо доказывать, что такая неопредѣленность выраженія, съ одной стороны, расширяетъ кругъ дѣйствій сихъ врачей за предѣлы принятыхъ ими на себя обязанностей, а съ другой — можетъ породить на практикѣ серьезныя недоразумѣнія и пререканія между желѣзнодорожными и мѣстными общими властями.

По ст. 95, при управляющемъ дорогою состоитъ Совѣщательный Совѣтъ; но подлежащія его обсужденію дѣла, сроки созыва и степень обязательности его мнѣній не определены.

Трудно уяснить надобность въ учрежденіи силою закона особаго установленія съ неопредѣленнымъ кругомъ дѣйствій, правъ, обязанностей и безъ всякаго значенія. Надобность эта представляется тѣмъ болѣе сомнительною, что въ настоящее время ни законъ, ни обычай, не воспрепятствуютъ Управляющему дорогою совѣтоваться съ подчиненными ему начальниками службъ о всѣхъ дѣлахъ, по которымъ онъ признаетъ нужнымъ имѣть въ виду ихъ мнѣніе, и не возражаютъ и начальству требовать, чтобы нѣкоторые вопросы были разсматриваемы въ томъ или другомъ составѣ совѣщаній. Ставить эти ежедневныя отношенія Управляющаго къ начальникамъ службъ въ какія-бы то ни было законныя нормы—значило бы искусственно лишать дѣло его живыхъ сторонъ; издавать-же законъ въ столь неопредѣленныхъ выраженіяхъ—значитъ при самомъ изданіи обрекать его на роль мертвой буквы.

Не возражая, по существу, противъ предложенной по ст. 97 мѣры, нужно замѣтить, что соединеніе управленій

дорогами разрѣшается безпрепятственно и въ настоящее время а потому едва-ли настоитъ надобность въ особомъ на этотъ счетъ законѣ, такъ какъ существующій порядокъ не противорѣчитъ ни уставамъ, ни инымъ постановленіямъ.

За симъ, въ отдѣлѣ объ управленіи, согласно вышеизложеннымъ соображеніямъ, подлежатъ оставленію статьи: 91, 92 и 96, въ измѣненной редакціи.

Г. Служащіе.

Разсмотрѣнію заключающихся въ настоящемъ отдѣлѣ статей полезно предпослать общее замѣчаніе о томъ, что проектъ, выходя изъ ложнаго начала о подчиненіи служащихъ въ частныхъ Обществахъ условіямъ службы отъ Правительства, вводитъ совершенно непримѣнимыя къ управленію частными предпріятіями требованія, въ особенности-же ничѣмъ неоправдываемыя стѣсненія для такихъ Обществъ, которыя никакими пособіями отъ Правительства не пользуются. Такъ, напр., точная регламентація числа служащихъ недостижима и вредна. Недостижима—потому, что количество служащихъ на дорогѣ находится въ прямой зависимости отъ размѣровъ движенія, измѣняющихся въ зависимости отъ множества разнообразныхъ обстоятельствъ: урожая, бѣльшаго или меньшаго оживленія торговли, состоянія грунтовыхъ дорогъ, бѣльшаго или меньшаго совершенства механическихъ приспособленій на желѣзной дорогѣ (управленіе стрѣлками, тормазы, сигнализациа и т. д.), качества служащихъ и т. п.; вредна—потому: а) что слагаетъ съ управленія отвѣтственность за безпорядки, имѣвшіе основаніемъ недостаточное число служащихъ, если оно соотвѣтствуетъ опредѣленному по правиламъ, и б) что парализуетъ самодѣятельность высшихъ на дорогѣ служащихъ въ изысканіи способовъ къ улучшенію той или иной отрасли службы, съ цѣлью уменьшенія личнаго состава, путемъ примѣненія болѣе совершенныхъ приспособленій.

Второе замѣчаніе, естественно возникающее при разсмотрѣніи статей сего отдѣла, касается упущеннаго въ проектѣ раздѣленія служащихъ, сообразно условіямъ ихъ службы, — на постоянныхъ и временныхъ. Дѣленіе это весьма важно потому, что большинство проектированныхъ статей къ временнымъ служащимъ примѣнено быть не можетъ. Выше было указано, какія разнообразныя обстоятельства вліяютъ на необходимость перемѣнъ въ численности служащихъ. Къ этому слѣдуетъ добавить, что на многихъ изъ нашихъ дорогъ оживленіе движенія совершается періодически совпадая въ большинствѣ случаевъ съ наступленіемъ ранней осени;

затѣмъ движеніе сокращается, какъ только грунтовыя подъѣздыныя дороги испортятся, и большею частію вновь усиливается, съ открытіемъ навигаціи. Одно изъ существенныхъ неблагопріятныхъ условій эксплуатаціи нашей сѣти, независимо отъ направленія большинства (³/₄) грузовъ въ одну сторону, состоитъ именно въ этой неравномѣрности движенія. Между прочими послѣдствіями такого порядка вещей, является и необходимость временнаго, весьма значительнаго, усиленія состава служащихъ на дорогахъ. Поэтому неуказаніе въ проектѣ раздѣленія служащихъ на постоянныхъ и временныхъ можетъ привести къ заключенію, что предполагаемыя служебныя права должны одинаково распространяться на всѣхъ служащихъ, — что, очевидно, привело-бы къ несообразности, ибо подводило-бы лицъ, приглашенныхъ для временныхъ занятій, подъ правила объ увольненіи постоянныхъ служащихъ за сокращеніемъ числа ихъ.

Кромѣ того, особенность желѣзнодорожной и каждой частной службы, въ сравненіи съ правительственною, состоитъ въ томъ, что Правленія частныхъ обществъ заключаютъ со служащими особые договоры, коими обусловливаются различныя для договаривающихся сторонъ послѣдствія, какъ то: размѣры вознагражденія, случаи увеличенія, пріостановленія и уменьшенія его, порядокъ и условія прекращенія договора, взысканіе за неисполненіе его и т. д. Очевидно, что при подобныхъ договорныхъ отношеніяхъ не можетъ имѣть дѣйствіе почти ни одно изъ постановленныхъ въ ст. 105-й требованій, а потому надлежащая о такихъ служащихъ оговорка необходима въ законѣ, чтобы предотвратить недоразумѣнія относительно оставленія въ силѣ договоровъ.

Вслѣдствіе сего, взамѣнъ статей 98 и 99 и въ соотвѣтствіе съ примѣчаніемъ къ 99 ст. проекта, слѣдовало-бы постановить: «**Министерство п. с. устанавливаетъ главныя основанія для опредѣленія числа служащихъ, потребныхъ для выполненія службы въ Правленіяхъ, Управленіяхъ и на линіяхъ ж. дорогъ (въ дополненіе къ указаннымъ въ ст. 96 правиламъ).**»

По ст. 101 предположено, что и начальники отдѣловъ должны быть утверждаемы въ должностяхъ Министромъ п. с.

Это постановленіе легко можетъ обратиться въ пустую формальность, такъ какъ Министръ не имѣетъ возможности самостоятельно участвовать въ выборѣ второстепенныхъ дѣятелей, ответственность за коихъ ложится непосредственно на лицъ ихъ избравшихъ. Достаточно предоставить Министру, какъ это и предположено въ проектѣ, утвержденіе Управляющаго дорогою и его замѣстителя, какъ лицъ, на выборѣ коихъ Министерство можетъ сосредоточить свое вниманіе, и распространить на всѣ ж. дороги нынѣ предоставленное Министру п. с., по отношенію къ большинству

дорогъ, право требовать увольненія каждаго служащаго. Во всѣхъ 13 уставахъ ж.-дорожныхъ Обществъ, утвержденныхъ послѣ 1873 года, включено правило: „каждое лицо, занимающее въ Обществѣ какую-либо должность, подлежить, по требованію Министра п. с., безотлагательному увольненію“. Такое-же право, въ нѣсколько измѣненной редакціи, принадлежитъ Министру п. с. по уставу Главнаго Общества и по 16 уставамъ, утвержденнымъ съ 1871 по 1873 г. Съ 1863 по 1870 г. въ уставы вводилось правило, что „Правленія Обществъ, по требованію Правительства немедленно устраняють беспорядки, а въ случаѣ продолженія оныхъ — удаляютъ виновныхъ лицъ“. Въ 8 уставахъ (Варшаво-Вѣнской, Варшаво-Бромбергской, Лодзинской, Московско-Рязанской, Московско-Ярославской, Риго-Динабургской и Царскосельской) не упомянуто о правѣ Министра увольнять служащихъ на ж. дорогахъ.

Нѣтъ сомнѣнія, что предоставленіе Министру п. с. сего права по отношенію ко всѣмъ ж. дорогамъ было бы вполне необходимо и справедливо, тѣмъ болѣе, что Губернаторамъ предоставлено подобное же право по отношенію ко всѣмъ служащимъ въ губерніи, не исключая служащихъ по *выборамъ* въ городскихъ и земскихъ учрежденіяхъ (Высоч. утв. полож. Ком. Мин. 19 августа 1879 г., ст. 494 т. II ч. 1-й св. зак.).

Начало ст. 102, изложенное въ общихъ выраженіяхъ и не заключающее никакого положительнаго правила, должно быть выпущено, тѣмъ болѣе, что дальнѣйшее изложеніе статьи устанавливаетъ тѣ условія, коимъ долженъ удовлетворять служащій. Такимъ образомъ, указанная статья могла-бы быть редактирована въ слѣдующемъ видѣ:

Ст. 102. «При опредѣленіи на службу и назначеніи въ должности, соблюдаются слѣдующія правила:

1) Служащіе избираются изъ русскихъ подданныхъ причемъ лица, которыя, по занимаемымъ должностямъ, имѣютъ соприкосновеніе съ публикою, должны владѣть свободно русскимъ языкомъ».

Примѣчаніе. Состоящіе нынѣ на службѣ иностранцы не подлежатъ немедленному увольненію, но Министру п. с. предоставляется указать Правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ, какія изъ должностей подлежатъ безотлагательно замѣщенію русскими подданными.

Нѣкоторое измѣненіе редакціи пункта 1 и введеніе примѣчанія вызываются: во 1-хъ, существованіемъ большаго числа русскихъ подданныхъ, не владѣющихъ русскимъ языкомъ (Эсты, Латыши, Поляки, многія Кавказскія племена), но вполне пригодныхъ для несенія желѣзно-дорожной службы, а во 2-хъ, стремленіемъ избѣжать примѣненія крайней мѣры — удаленія всѣхъ иностранныхъ подданныхъ — не вызываемой иногда настоятельною надобностью, но могущей поставить желѣзныя дороги въ серьезныя затрудненія, при одновременномъ ея примѣненіи.

Пунктъ 2-й не подлежитъ включенію въ законъ, какъ по трудности точно формулировать его требованія (въ отношеніи, напр., дорожныхъ мастеровъ, телеграфистовъ, машинистовъ и т. п.), такъ и по проистекающей оттуда неопредѣленности его изложенія вообще («...достойныя довѣрія свидѣтельства») въ проектѣ закона. Постановленіе по этому предмету съ бѣльшимъ удобствомъ можетъ быть помѣщено въ надлежащихъ правилахъ о содержаніи пути и сооруженій, о движеніи и т. д., въ зависимости отъ устанавливаемыхъ въ этихъ правилахъ требованій о правильности и безопасности движенія. По этимъ-же соображеніямъ подлежитъ исключенію и 3 пунктъ той же статьи.

Что касается установленія сроковъ службы въ низшихъ должностяхъ, требуемыхъ для повышенія въ должности, то вполне одобряя основную мысль такой мѣры, Министръ п. с. затрудняется, однако, согласиться на включеніе въ законъ предположеній пункта 4-го ст. 102.

Ближайшее разсмотрѣніе этого пункта показываетъ, что въ перечисленныхъ имъ должностяхъ вовсе не значатся нѣкоторыя должности, хотя и не относящіяся къ числу высшихъ или даже среднихъ, но умолчанія о коихъ не слѣдовало-бы допустить; таковы, напр., дорожные мастера, оберъ-кондукторы, машинисты, помощники начальниковъ станцій и т. д.— Всѣ эти лица, поставляемые самою сущностью лежащихъ на нихъ обязанностей въ положеніе самостоятельно, подъ собственною отвѣтственностью дѣйствующихъ чиновъ, очевидно должны обладать извѣстною теоретическою и практическою подготовкою. Въ настоящее время крайне затруднительно опредѣлить продолжительность этой подготовки вообще, а въ отношеніи машинистовъ и дорожныхъ мастеровъ— въ особенности, ибо не можетъ подлежать сомнѣнію, что окончившій курсъ въ желѣзнодорожномъ училищѣ въ болѣе краткій срокъ пріобрѣтетъ практическую сноровку въ обращеніи съ паровозомъ, нежели машинистъ, дошедшій до этой должности изъ слесарей или кочегаровъ, безъ всякихъ теоретическихъ познаній. Сравнительная новизна у насъ желѣзнодорожнаго дѣла вообще не даетъ еще достаточно опытныхъ указаній для того, чтобы подвести замѣчаемыя въ данной области явленія подъ извѣстныя, точно опредѣленныя нормы. Тоже самое слѣдуетъ сказать и о прочихъ должностяхъ, въ разсматриваемомъ пунктѣ поименованныхъ, которыя, соотвѣтственно кругу дѣйствій и требуемаго отъ занимающихъ ихъ лицъ образованія, предоставляютъ широкое поле для проявленія индивидуальных способностей, наклонностей и т. д. Въ виду сего, а также отсутствія не только подробныхъ данныхъ, но и общихъ соображеній, въ силу коихъ опредѣлены проектированные сроки службы, — представляется болѣе основательнымъ не вводить въ законъ нынѣ-же точнаго опредѣленія упомяну-

тыхъ сроковъ, предоставивъ Министру п. с. установить таковыя при утверженіи основаній (ст. 99) для опредѣленія числа служащихъ, а впослѣдствіи, согласно указаніямъ опыта, внести по сему предмету надлежащее представленіе.

Стремленіе къ обезпеченію участи воинскихъ нижнихъ чиновъ, отставныхъ и запасныхъ, и къ привлеченію дисциплинированныхъ людей къ желѣзнодорожной службѣ, не можетъ не встрѣтить полнаго сочувствія и осуществленію дѣйствительной къ тому мѣры должно-бы быть оказано полное содѣйствіе.

Тѣмъ не менѣе, въ столь важномъ дѣлѣ, какъ желѣзныя дороги — государственное значеніе коихъ признано всѣми и исправность коихъ въ военное время составляетъ одно изъ условій боевой готовности государства — приступать къ приведенію въ исполненіе той или иной новой, недостаточно выяснившейся по своимъ послѣдствіямъ, мѣры слѣдуетъ съ крайнею осмотрительностью.

Признавая нижнихъ воинскихъ чиновъ вообще несомнѣнно полезными во многихъ отношеніяхъ для желѣзнодорожной службы, необходимо имѣть въ виду, что, во время приготовленія къ войнѣ и въ теченіе ея, приобрѣтаютъ исключительно важное значеніе не только ближайшія къ району военныхъ дѣйствій ж. дороги, но и отдаленнѣйшія, и что всякое разстройство правильнаго отправленія службы на нихъ можетъ отозваться пагубно на самомъ ходѣ военныхъ операцій. При «преимущественномъ»-же замѣщеніи воинскими чинами должностей, поименованныхъ въ пунктѣ 5, объявленіе мобилизаціи арміи сразу лишитъ ж. дороги многихъ служащихъ, особенно необходимыхъ въ этотъ періодъ напряженной дѣятельности дорогъ. Такимъ образомъ, оставленіе въ законѣ пункта 5 ст. 102 возможно только при условіи, чтобы, одновременно съ тѣмъ, были изданы твердыя правила, которыя установили-бы случаи освобожденія отъ призыва подъ знамена тѣхъ изъ запасныхъ воинскихъ чиновъ, кои состоятъ въ службѣ на ж. дорогахъ.

Указывая на это условіе и воздерживаясь отъ дальнѣйшихъ сужденій по изложенному вопросу, требующему ближайшей разработки по соглашенію съ Военнымъ Министромъ, Министръ п. с. полагаетъ, что пунктъ 5 ст. 102 подлежитъ въ настоящее время исключенію изъ проекта устава ж. дорогъ.

Заключающееся въ пунктѣ 7 правило вошло въ проектъ, вѣроятно, по какому-либо недоразумѣнію или ошибкѣ.

Дѣйствительно, трудно себѣ объяснить, почему лицо, поступившее на службу 40 лѣтъ, можетъ оставаться въ оной до дряхлости, а лицо 41 года вовсе на службу поступить не можетъ, хотя этотъ возрастъ нельзя не признать вообще и въ большинствѣ случаевъ періодомъ полнаго развитія физическихъ силъ, опытности и благоразумія. — Казалось-бы пра-

вильнѣе опредѣлить возрастъ не прекращенія права вступленія на службу, а прекращенія прохожденія оной въ извѣстныхъ должностяхъ. На этомъ основаніи можно-бы изложить этотъ пунктъ въ томъ смыслѣ, что лица, достигшія 60-ти лѣтняго возраста, не могутъ, безъ особаго разрѣшенія Министерства п. с., ни вступать на службу, ни оставаться въ должностяхъ, занятія по коимъ непосредственно касаются движенія поѣздовъ.

Въ ст. 103 слова: «лишь въ исключительныхъ случаяхъ», слѣдуетъ исключить, или замѣнить словами: «въ уважительныхъ случаяхъ»,—ибо разрѣшающая инстанція должна въ каждомъ случаѣ опредѣлить степень уважительности ходатайства, иногда безъ всякаго отношенія къ исключительности обстоятельствъ.

На основаніи изложенныхъ выше соображеній, а также того, что, какова-бы ни была неспособность служащаго и когда-бы она ни обнаружилась, во всякомъ случаѣ оставлять неспособнаго служащаго на желѣзнодорожной службѣ нѣтъ никакой возможности, безъ вреда для интересовъ правильнаго и безопаснаго движенія,— ст. 105 не можетъ быть сохранена въ проектномъ ея изложеніи. Точное соблюденіе 2-го пункта требовало-бы, напр., удержанія на службѣ лица раздражительнаго и беспокойнаго въ сношеніяхъ съ публикою, или пріобрѣвшаго въ теченіе службы наклонность къ неумѣренному употребленію вина, и т. п. Одно послѣднее обстоятельство, при частыхъ у насъ проявленіяхъ порока пьянства, дѣлаетъ пунктъ 2-й неисполнимымъ.

Ст. 105 слѣдовало-бы изложить такимъ образомъ:

«Увольненіе служащихъ отъ службы можетъ послѣдовать или на основаніи договора, или по выраженному служащимъ желанію,—если не было договора,—или по распоряженію подлежащихъ начальствъ, съ соблюденіемъ утвержденныхъ Министромъ п. с. правилъ (ст. 99)».

«При увольненіи постоянныхъ служащихъ, вслѣдствіе общаго сокращенія числа ихъ, увольняемому выдается единовременное пособіе, по усмотрѣнію Управленія дороги, но не менѣе двухъ-мѣсячнаго жалованья увольняемаго, если онъ состоитъ на службѣ въ Обществѣ болѣе шести мѣсяцевъ и если притомъ на этотъ случай не имѣется иного условія въ заключенномъ съ служащимъ договорѣ».

Одновременное существованіе въ уставѣ статей 106 и 107 представляется совершенно излишнимъ, ибо въ первой говорится, что обязанности служащихъ опредѣляются законами, наказами, постановленіями, правилами, инструкціями и другими распоряженіями, а во второй—что каждый служа-

щій долженъ быть снабженъ инструкціею, «опредѣляющею лежачія на служащемъ обязанности».

Вслѣдствіе сего, ст. 107 является, съ одной стороны, повтореніемъ ст. 106, а съ другой—находится до извѣстной степени въ противорѣчій съ оною; ибо, если обязанности служащаго будутъ опредѣлены въ выданной ему инструкціи, то тѣмъ самымъ упразднится надобность обращаться непосредственно къ законамъ, наказамъ, постановленіямъ и отдѣльнымъ распоряженіямъ, которые должны войти въ инструкцію, насколько относятся до обязанностей даннаго служащаго.

Особое постановленіе о томъ, чтобы издаваемые желѣзнодорожными начальствами правила и инструкціи не заключали въ себѣ ничего противозаконнаго, какъ составляющее повтореніе общаго закона, едвали вызывается дѣйствительною надобностью.

Наконецъ, необходимо замѣтить, что снабжать каждаго служащаго всѣми средствами, необходимыми для правильнаго, успѣшнаго и безопаснаго движенія (вторая часть ст. 107) нѣтъ ни надобности, ни возможности; совершенно достаточно, чтобы служащій былъ снабженъ всѣмъ тѣмъ, что необходимо для исполненія лежащихъ на немъ обязанностей.

По этимъ соображеніямъ, взамѣнъ статей 106 и 107, слѣдуетъ внести въ законъ одну статью.

«На основаніи утверждаемыхъ Министромъ п. с. правилъ содержанія пути и зданій, движенія и т. п. (ст. 91), Правленія и Управленія издають инструкціи, коими опредѣляются лежачія на каждомъ служащемъ обязанности и порядокъ исполненія оныхъ. Управленія дорогъ обязаны слѣдить, чтобы каждый служащій имѣлъ подлежащую инструкцію и всѣ инструменты и вещественныя средства, потребныя для выполненія его обязанностей. Независимо отъ того, каждый служащій обязанъ лично заботиться о томъ, чтобы указанные инструменты и средства находились у него въ полномъ количествѣ и исправности, и немедленно доводить до свѣдѣнія ближайшаго своего начальства о всякомъ недостаткѣ или неисправности оныхъ.»

Ограниченіе отвѣтственности служащихъ за имущество дороги тѣмъ условіемъ, чтобы таковое было имъ ввѣрено для употребленія при исполненіи службы (ст. 108), представляется неудобнымъ въ виду того, что нерѣдки случаи, когда служащему ввѣряется имущество дороги или частныхъ лицъ не для употребленія, а собственно на храненіе. Что же касается отвѣтственности за утрату или порчу такого имущества, то казалось-бы справедливымъ ограничить такую возмѣщеніемъ стоимости утраченнаго или ущерба, нанесеннаго имуществу его порчею. На семъ основаніи изъ ст. 108 слѣдовало-бы исключить слова: „для употребленія при исполненіи обязанностей службы»; а слова: «происшедшіе

«отъ того для дороги убытки» — замѣнить: «стоимости утра-
«ченнаго или ущерба, причиненнаго порчею имущества».

Первая часть ст. 109 требуетъ отъ служащаго, желающаго оставить должность, заявленія о томъ начальству. — Включеніемъ слова «самовольно», можно избѣгнуть упоминанія объ особомъ заявленіи и сдѣлать главнымъ условіемъ, дающимъ право на прекращеніе служебныхъ обязанностей — сдачу должности, имущества и документовъ. Въ видахъ точности, вмѣсто словъ: «послѣ увольненія отъ должности», слѣдуетъ сказать: «послѣ «объявленія ему о прекращеніи его службы», — такъ какъ увольненіе можетъ послѣдовать значительно ранѣе того времени, когда объ этомъ ближайшее начальство служащаго будетъ извѣщено въ установленномъ порядкѣ.

Налагаемая второю частью той же статьи на управленіе дороги обязанность замѣстить открывшуюся вакансію не позже, какъ въ теченіе двухъ недѣль со дня заявленія объ увольненіи, можетъ послужить для управленія источникомъ немалыхъ затрудненій. Такъ какъ правило это имѣетъ несомнѣнно цѣлью устранить задержаніе на службѣ лица, желающаго оставить ее, — то казалось-бы возможнымъ обезпечить въ этомъ отношеніи и служащихъ, и не возлагать на Управленіе дороги обязанности столь быстраго замѣщенія должности, нѣкоторымъ измѣненіемъ изложенія статьи; при чемъ слѣдуетъ имѣть въ виду и возможность существованія въ договорахъ особыхъ условій относительно оставленія служащими службы. Поэтому, вторую часть ст. 109 слѣдовало бы изложить такъ:

«Увольненіе служащаго и назначеніе лица для испол-
«ненія должности увольняемаго должны послѣдовать въ
«теченіе двухъ недѣль со дня заявленія желанія объ оста-
«вленіи службы, если съ этимъ служащимъ не заключено
«договора съ особымъ, относительно сего, условіемъ».

При этомъ слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что иногда желѣзнодорожные служащіе могутъ быть впезапно отвлекаемы отъ исполненія ихъ обязанностей, безъ вѣдома о томъ ближайшаго ихъ начальства, по распоряженію судебныхъ и полицейскихъ установленій. Для устраненія могущихъ возникнуть отъ того замѣшательствъ въ отправленіи службы и нарушеній безопасности движенія на дорогѣ, надлежитъ, примѣнительно къ уставу уголовнаго судопр. (ст. 57 прим., 378 прим., 435, 581 прим. 2-е, 436 и 439) и росписанію, помѣщенному въ Собран. Узакон. и Распор. 1880 г. № 115 узак. 821, дополнить ст. 109 слѣдующимъ примѣчаніемъ:

«Вызовъ къ суду и арестъ желѣзнодорожныхъ служа-
«щихъ, должности которыхъ означены въ особомъ роспи-
«саніи, составляемомъ по взаимному соглашенію Мини-
«стровъ п. с. и Юстиціи, — производятся судебными и поли-
«цейскими установленіями не иначе, какъ при участіи на-

«чальства этихъ служащихъ, которое обязано немедленно назначить другое лицо для исполненія должности вызываемаго или арестуемаго».

Обращаясь къ разсмотрѣнiю ст. 110, нельзя не остановиться прежде всего на обсужденiи степени выполнимости заключающагося въ ней постановленiя объ отводѣ квартиръ служащимъ.

Требованiе такого отвода для *всѣхъ* служащихъ, пребыванiе коихъ на пути или на станціи обязательно днемъ и ночью, вызвало бы въ настоящее время необходимость въ столь значительной единовременной затратѣ, которая вынудила-бы отказаться отъ самаго требованiя. Какъ на убѣдительный примѣръ громадности упомянутыхъ расходовъ, можно указать на Николаевскую дорогу: для размѣщенiя всѣхъ служащихъ на оной потребовалось-бы, въ дополненiе къ существующимъ, возведенiе зданiй, приблизительная стоимость коихъ опредѣлена въ 5 милліоновъ. Наши желѣзныя дороги, въ особенности построенныя въ концѣ семидесятыхъ годовъ, имѣютъ, къ сожалѣнiю, столь мало жилыхъ помѣщенiй, что проживанiе въ старыхъ вагонныхъ кузовахъ, въ землянкахъ, стало дѣломъ обыденнымъ для служащихъ на ж. дорогахъ. Вполнѣ сознавая всю ненормальность и вредъ такого порядка, нельзя, однако, не обратить вниманiя на необходимость крайней осторожности и постепенности въ принятiи мѣръ къ увеличенiю числа помѣщенiй на дорогѣ, именно вслѣдствiе финансовыхъ отношенiй между расходами желѣзныхъ дорогъ и Государственнымъ Казначействомъ. Недостатокъ въ помѣщенiи долженъ привлекать къ себѣ вниманiе желѣзнодорожныхъ Обществъ и Министерства п. с. и восполняться постепенно, сообразно съ тѣми средствами, какія возможно будетъ назначить на этотъ предметъ. До того-же времени категорическое требованiе отвода помѣщенiя представляется неудобнымъ.

Что касается возложенiя на Мѣстные Совѣты указанiя тѣхъ служащихъ, которымъ обязательно отводятся помѣщенiя, то постановленiе это подлежитъ исключенiю, такъ какъ: 1) самые Совѣты (Комитеты) будутъ учреждены не на всѣхъ линiяхъ; 2) оцѣнка большей или меньшей необходимости отвода квартиры данному служащему требуетъ основательнаго знанiя обязанностей и внутренней организаціи всѣхъ отраслей желѣзнодорожной службы, — въ каковомъ дѣлѣ единственно компетентнымъ учрежденiемъ является Министерство п. с., а не представители: земствъ, городовъ или другихъ учреждений.

Наконецъ, относительно редакціи ст. 110 слѣдуетъ прибавить, что не всѣ служащіе получаютъ содержанiе; большинство поступающихъ для изученiя службы, не пользуясь никакимъ отъ дороги вознагражденiемъ, начинаютъ получать содержанiе по испытанiи и опредѣленiи на должность.

Поэтому Министръ п. с. полагаетъ изложить ст. 110 слѣдующимъ образомъ:

«Служащимъ отводятся въ зданіяхъ жел. дороги, по мѣрѣ возможности, квартиры въ соотвѣтствующихъ ихъ служебнымъ обязанностямъ пунктахъ. Указаніе категорій служащихъ, обстоятельствъ, при которыхъ отводъ квартиры обязательенъ, и размѣра помѣщеній предоставляется Министерству п. с.».

По ст. 111 учрежденіе вспомогательныхъ кассъ предполагается сдѣлать обязательнымъ для Обществъ, наравнѣ съ пенсіонными.

Не находя достаточныхъ для сего основаній и полагая, что вспомогательныя кассы въ извѣстной мѣрѣ замѣняются ссудо-сберегательными товариществами или пенсіонными кассами, Министръ п. с. признаетъ болѣе удобнымъ изложить ст. 111 такъ:

«Общества желѣзныхъ дорогъ, отдѣльно каждое, или въ союзѣ съ другими, или же всѣ вмѣстѣ, — обязаны учредить для всѣхъ своихъ служащихъ, а также для ихъ вдовъ и сиротъ, пенсіонныя кассы на основаніи особыхъ утвержденныхъ правительствомъ положеній. Учрежденіе кассъ вспомогательныхъ, или участіе пособіемъ въ устройствѣ ссудо-сберегательныхъ товариществъ, предоставляется усмотрѣнію желѣзнодорожнаго Общества, въ предѣлахъ предоставленныхъ каждому Обществу, по распоряженію доходами дороги, правъ».

Ст. 112 возбуждаетъ много недоразумѣній и вопросовъ, разрѣшеніе коихъ возможно только путемъ кореннаго измѣненія второй ея части. Въ ней постановлено, что служащіе, сдѣлавшіеся неспособными къ труду, вслѣдствіе увѣчья или разстройства здоровья при исполненіи служебныхъ обязанностей, получаютъ, при увольненіи, полную пенсію, независимо отъ числа прослуженныхъ лѣтъ, т. е. всѣ служащіе, оставляющіе службу по вышеисчисленнымъ причинамъ, получаютъ полный окладъ пенсіи.

Примѣненіе этого правила, несомнѣнно выгоднаго для недавно служащихъ, оказалось-бы крайне несправедливымъ для тѣхъ, кто, своею службою и взносами въ пенсіонную кассу, уже приобрѣлъ право на извѣстную пенсію. Прослужившій одинъ годъ и потерявшій увѣчье получилъ-бы полную пенсію, не смотря на то, что онъ въ обыкновенномъ порядкѣ не имѣетъ права ни на какую пенсію; въ то же время — выслужившій уже половинную или полную пенсію получилъ-бы, при одинаковыхъ несчастныхъ обстоятельствахъ, ту же полную, хотя половина или вся пенсія составляютъ его неотъемлемую собственность, приобретенныя службою и взносами, и могли бы быть имъ получены при оставленіи службы по собственному желанію.

Такія послѣдствія примѣненія ст. 112 указываютъ на несправедливость начала, положеннаго въ ея основаніе; ибо, не требуется доказательствъ, что лицо, прослужившее на дорогахъ 20 лѣтъ, имѣетъ право на большее вниманіе къ его несчастью, нежели тотъ, кто прослужилъ всего 2 года.—Кромѣ того, въ статьѣ не указанъ источникъ для производства пенсій, назначаемыхъ подвергшимся несчастію, а употреблено слово „пенсія“. По буквальному смыслу, эти пенсіи слѣдуетъ производить изъ суммъ пенсіонной кассы; но такое правило идетъ въ разрѣзъ съ основными положеніями устройства кассъ, которыя только и могутъ быть учреждены на началахъ эмеритуры, взаимнаго страхованія. Начала эти какъ извѣстно, не допускаютъ назначенія пенсій по сокращенному сроку и въ основаніи математическаго расчета для опредѣленія размѣра взносовъ, ихъ продолжительности, сроковъ выслуги и размѣровъ пенсій лежитъ положеніе, что пенсія назначается лицу, *вносившему въ теченіе известнаго числа лѣтъ установленные вычеты изъ содержанія*. Не сомнѣваясь, въ виду изложеннаго, что производство пенсій, назначаемыхъ по случаямъ разстройства здоровья или увѣчья въ размѣрахъ, превышающихъ опредѣленные по уставу пенсіонной кассы, должно быть относимо на общія средства подлежащаго Общества, Министръ п. с. признаетъ необходимымъ указать на это въ законѣ съ достаточною опредѣлительностью. Что же касается условій прекращенія, то таковое можетъ имѣть мѣсто лишь въ отношеніи дополнительнаго оклада, производимаго изъ суммъ Общества; получаемая-же изъ пенсіоннаго капитала выслуженная пенсія можетъ быть прекращаема только на основаніи правилъ устава подлежащей кассы.

По этимъ соображеніямъ, ст. 112 подлежала-бы изложенію въ слѣдующемъ видѣ:

«...Тѣ изъ нихъ, которые въ теченіи указаннаго срока «выздоровѣютъ, вступаютъ вновь въ исполненіе своихъ «обязанностей, а всѣ прочіе, какъ совершенно или временно сдѣлавшіеся неспособными къ труду, увольняются «отъ службы съ пенсіею, какая имъ причитается на основаніи устава пенсіонной кассы. Сверхъ того, отъ Общества ж. дороги имъ назначаются ежегодныя выдачи въ «размѣрѣ пенсіи, какая причиталась-бы имъ по уставу за «выслугу срока, дающаго право на полную пенсію, но за «исключеніемъ изъ сего полнаго оклада половины той пенсіи, какую уволенный отъ службы будетъ получать изъ «пенсіонной кассы.

«Тѣ изъ сихъ пенсіонеровъ, неспособность которыхъ «признана временною, подвергаются, по усмотрѣнію Правленія Общества, періодическимъ медицинскимъ освидѣтельствованіямъ, и когда окажутся способными къ заработку, то «производимыя имъ ежегодныя выдачи отъ Общества прекра-

«щуются.—Условія прекращенія пенсій, изъ пенсіонныхъ «кассъ опредѣляются уставами сихъ кассъ».

Предположеніе о размѣрахъ выдачь отъ Общества основано на томъ справедливомъ началѣ, что половину основной пенсіи слѣдуетъ считать принадлежностью самого служащаго, образовавшеюся изъ собственныхъ его вкладовъ; другую-же половину—изъ пособій Общества, которая по этому и сливается съ пособіемъ, назначаемымъ служащимъ по случаю увѣчья.

Для нагляднаго уразумѣнія изложеннаго правила не лишнимъ будетъ привести слѣдующій примѣръ:

Служащій на должности, полный окладъ пенсіи по коей составляетъ 600 руб. въ годъ, увольняется отъ службы за неспособностью къ труду, вслѣдствіе увѣчья, и получаетъ:

	изъ кассы	отъ Общества	всего
1) по выслугѣ четверти . . .	150	(600—75)	525
2) » » половины . . .	300	(600—150)	450
3) » » трехъ четверт. . .	450	(600—225)	375
4) » » полной . . .	600	(600—300)	300
5) невыслужившій ни одного изъ сроковъ, требуемыхъ уставомъ пенсіонной кассы, получить отъ Общества ежегодную выдачу . . .			600
			600.

Употребленное въ ст. 113 выраженіе «семейство служащихъ» можетъ подать поводъ предполагать, что родители, братья, сестры и т. п. родственники имѣютъ также право на пенсію.—Для устраненія сего и въ соотвѣтствіе съ принятыми въ пенсіонныхъ уставахъ терминами, слово «семейства» надлежало-бы замѣнить словами: «вдова и дѣти», и затѣмъ предоставить имъ право на полученіе не одной только пенсіи, но и тѣхъ ежегодныхъ выдачь, кои установлены предидущею статьею. Опредѣленіе долей изъ слѣдовавшихъ убитому или умершему окладовъ, которыя причитаются къ назначенію вдовѣ и дѣтямъ, порядокъ назначенія и прекращенія производства оныхъ—должны быть предусмотрѣны въ подлежащихъ уставахъ пенсіонныхъ кассъ.

Въ ст. 114 необходимо прибавить: «за исключеніемъ случаевъ доказаннаго самоубійства и преднамѣреннаго поврежденія здоровья».

Въ ст. 115 надлежитъ исправить опечатку, поставивъ въ ссылкѣ ст. 112, вмѣсто 113, и затѣмъ исключить слова: «продолжаетъ состоять на службѣ»,—какъ неимѣющія опредѣленнаго значенія внѣ службы правительственной, и слова: «и за это время»—какъ вовсе излишнія.

Ст. 116 предоставляетъ управленію дороги производить вычеты изъ содержанія служащихъ, на пополненіе убытковъ,

причиненныхъ Обществу утратою или поврежденіемъ имущества, которое было ввѣрено служащему. Затѣмъ прочіе долги и взысканія покрываются вычетами, на основаніи подлежащихъ статей устава гражд. судопр.; изъ сего исключены штрафы, но о порядкѣ взысканія ихъ ничего не опредѣлено.

Управленіе дороги должно имѣть право производить вычеты на пополненіе начетовъ, возникающихъ изъ ревизіи сборовъ (неправильное примѣненіе тарифа, невѣрное опредѣленіе вѣса груза и т. д.), на возвратъ ссудъ, выдаваемыхъ по различнымъ случаямъ на личныя нужды служащихъ, а также на пополненіе наложенныхъ въ административномъ порядкѣ штрафовъ. Но при этомъ обращеніе такихъ взысканій къ исполненію слѣдуетъ обусловить согласіемъ служащаго; за отказомъ-же его отъ вычетовъ, Обществу слѣдуетъ предоставить искать причитающуюся ему сумму общимъ порядкомъ, для гражданскихъ взысканій опредѣленнымъ, а несогласившагося служащаго уволить отъ службы.

По этому, ст. 116 слѣдовало-бы изложить такъ:

«На пополненіе причиненныхъ Обществу убытковъ (утрата и поврежденіе имущества, всякіе недоборы противъ тарифовъ), налагаемыхъ на служащихъ штрафовъ и на возмѣщеніе ссудъ, выданныхъ въ счетъ жалованья, — Правленіе Общества или Управленіе дороги, по принадлежности, можетъ наложить на служащаго начеть. Если служащій подчинится начету, то послѣдній пополняется вычетами изъ содержанія служащаго, преимущественно предъ всѣми другими взысканіями; въ противномъ случаѣ, Общество должно обратиться къ суду, но имѣетъ право уволить такого служащаго. Всѣ-же прочіе вычеты изъ получаемого служащимъ содержанія на удовлетвореніе всякаго рода долговъ и взысканій производятся въ порядкѣ, указанномъ въ ст. 1085—1087 уст. гражд. судопроизводства».

Ст. 117, составляющая повтореніе общаго принципа уголовной отвѣтственности каждаго исключительно за свои дѣйствія и поступки, могла-бы быть выпущена; но если сохранить ее, то такъ какъ она направлена къ тому, чтобы всякое нарушеніе желѣзнодорожныхъ правилъ, независимо отъ его послѣдствій, было караемо, — необходимо прибавить и: «неисполненіе правилъ», а въ концѣ выпустить слово «происшествія». — Такимъ образомъ, изложеніе ст. 117 можетъ быть слѣдующее:

«Личная отвѣтственность за неисполненіе и за нарушеніе желѣзнодорожныхъ правилъ (ст. 15 уст. угол. судопр.), хотя-бы таковыя и не повлекли за собою несчастнаго происшествія, лежитъ на тѣхъ служащихъ, которые, своими упущеніями или дѣйствіями, допустили неисполненіе или нарушеніе».

Не возражая вообще противъ ст. 118 и 119, слѣдуетъ замѣтить, что объявленіе въ приказахъ по дорогѣ о взысканіяхъ по пунктамъ 2—6 ст. 119 было-бы мѣрою слишкомъ суровою и усугубляло-бы, иногда безъ надобности, позорящій характеръ взысканія за неособенно важныя служебныя упущенія. Что-же касается внесенія отмѣтокъ о взысканіяхъ въ послужные списки, то такое слѣдуетъ установить не въ законѣ, а въ правилахъ о веденіи послужныхъ списковъ. Независимо отъ сего, слово «дисциплинарныя» подлежитъ исключенію, такъ какъ съ понятіемъ о дисциплинарномъ производствѣ связано представленіе, между прочимъ, о коллегіальномъ разсмотрѣніи обвиненія: (дисциплинарное производство въ судебн. установ.), чего, очевидно, въ данномъ случаѣ не предполагается.

По ст. 120 административныя взысканія могутъ быть налагаемы лишь за тѣ служебныя нарушенія и упущенія, за которыя въ законѣ не опредѣлены общія наказанія.

Прямымъ послѣдствіемъ такого порядка будетъ невозможность взыскать со служащаго, не прибѣгая къ возбужденію судебного противъ него преслѣдованія. Желѣзнодорожное дѣло, по самому свойству лежащихъ на агентахъ его обязанностей, требуетъ точности и неуклонности въ исполненіи инструкцій и распоряженій начальства, къ достиженію чего однимъ изъ надежнѣйшихъ средствъ должна быть признана служебная дисциплина; поддержаніе-же ея вовсе невысказано, когда за каждое упущеніе, въ уголовномъ законѣ предусмотрѣнное, начальство виновнаго должно будетъ возбуждать судебное преслѣдованіе, не имѣя права наложить на него взысканіе собственною властью. Въ этомъ отношеніи представлялось-бы гораздо болѣе цѣлесообразнымъ примѣнить до извѣстной степени порядокъ, установленный для лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, т. е. предоставить начальству виновнаго въ служебномъ нарушеніи или упущеніи подвергнуть его административному взысканію, съ тѣмъ лишь, чтобы оно было обязано сообщать прокурорскому надзору о тѣхъ случаяхъ, въ коихъ усматриваются признаки уголовного преступленія.

Ст. 120 слѣдовало-бы изложить такъ:

«Означенныя въ предшедшей статьѣ административныя взысканія могутъ быть налагаемы за всякія служебныя нарушенія и упущенія, независимо отъ того, опредѣлены-ли за нихъ въ законѣ уголовныя наказанія; но, по усмотрѣніи, при нарушеніи служебныхъ обязанностей, признаковъ уголовного преступленія, Правленіе или Управленіе дороги обязано сообщить о нихъ, по принадлежности, прокурорскому надзору».

Ст. 121 слѣдовало-бы, въ соотвѣтствіе съ предположенною ниже редакціею ст. 321, оставить лишь въ первой по-

ловинѣ; пб.-же 2-й, въ виду ст. 120, вовсе исключить; такъ какъ за нарушеніе правилъ безопасности движенія, если въ томъ нѣтъ признаковъ уголовного преступленія, ж.-дорожные служащіе не всегда будутъ подлежать суду.

Что-же касается ст. 122 и 123, то, предположивъ, по вышеобъясненнымъ соображеніямъ, исключить слово «дисциплинарныя» и замѣнить его ссылкой на подлежащую статью проекта, необходимо, въ видахъ точности, исключить также слова: «высшему начальству,» дабы не подать повода предполагать, что жалобу на распоряженіе низшихъ агентовъ дороги, напр. начальника станціи, слѣдуетъ подавать Правленію Общества или даже Министру п. с., помимо непосредственнаго начальства; а въ ст. 122 добавить, что Управляющему дорогою предоставляется въ особыхъ, нетерпящихъ отлагательства, случаяхъ, право временнаго устраненія отъ должности каждаго изъ подчиненныхъ ему служащихъ.

Содержаніе ст. 124 вошло уже въ ст. 120, а потому статья 124 подлежитъ исключенію.

Ст. 125 должна быть изложена въ болѣе точной редакціи, такъ какъ въ ней очевидно имѣлись въ виду только взысканія за дѣянія, подлежащія судебному разсмотрѣнію, а не взысканія, налагаемыя въ административномъ порядкѣ, о коихъ говорится въ ст. 116. Кромѣ того, выраженіе: «преступленія и проступки по службѣ», не имѣетъ соотвѣтствующаго раздѣла въ уголовномъ уложеніи и потому является неточнымъ.

Ст. 125 должна быть изложена такимъ образомъ:

«Взысканіе за вредъ и убытки, причиняемые дѣяніями «служащихъ, подвергающимися ихъ уголовному суду, производится не иначе, какъ по судебному рѣшенію».

РАЗДѢЛЪ ВТОРОЙ.

О пассажирскомъ и товарномъ движеніи.

Въ видахъ устраненія многихъ недоразумѣній въ отношеніяхъ ж. дорогъ къ лицамъ, пользующимся ихъ услугами, и для преподанія судебнымъ установленіямъ болѣе твердыхъ основаній къ разрѣшенію многочисленныхъ желѣзнодорожныхъ процессовъ, возникающихъ именно вслѣдствіе непримѣнимости ко многимъ вопросамъ желѣзнодорожной эксплуатаціи общихъ законовъ,—представляется существенно важнымъ и настоятельно необходимымъ изданіе, въ законодательномъ порядкѣ, правилъ о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ.

Вопросъ этотъ озабочивалъ Министерство п. с. уже давно и произведенныя имъ по этой части работы не могли не

повліять на більшу законченность этой части разсматриваемаго проекта, сравнительно съ прочими частями.

Такъ, казенное управленіе Николаевской дороги издало до 1868 г., а затѣмъ, по его примѣру, и прочія частныя управленія другихъ дорогъ, съ вѣдома, а иногда и съ утвержденія Министерства п. с., опубликовывали особыя для каждой дороги правила перевозки. 27-го іюня 1872 г. утверждены Министерствомъ п. с. общія правила о пассажирскомъ и товарномъ сообщеніи. Въ 1875 году Министерство, считая достаточнымъ своею властію объединить всѣ существовавшія тогда различныя, въ подробностяхъ для разныхъ дорогъ, правила, издало, 21 сентября, и опубликовало чрезъ Правительствующій Сенатъ въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства, правила перевозки по Харьковониколаевской дорогѣ. Правила эти Министерство п. с. предложило прочимъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ къ руководству.

По представленію Министерства путей сообщенія изданы, въ 1879 г., Высочайше утвержденныя правила о перевозкѣ въ прямомъ сообщеніи.

Въ правилахъ, изданныхъ Министерствомъ п. с., заключались нѣкоторыя отступленія отъ общихъ гражданскихъ законовъ, неизбежно вызываемыя особенностями желѣзнодорожной эксплуатаціи. Законность таковыхъ отступленій вполнѣ признавалась, вначалѣ, и Гражданскимъ Кассационнымъ Департаментомъ Правительствующаго Сената, высказавшимъ (рѣшеніе № 287 по дѣлу Мейера, 1875 г.), что при существованіи специальныхъ, утвержденныхъ въ установленномъ порядкѣ правилъ перевозки по желѣзной дорогѣ, нѣтъ основанія для примѣненія общихъ законовъ, даже при разрѣшеніи вопроса объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ рѣшеніи Сенатъ объяснялъ: «По разъясненію Гражданскаго Кассационнаго Департамента, 1869 года № 482, уставы Обществъ кредитныхъ установленій обязательны для суда и частныхъ лицъ, хотя-бы уставы эти и не были обнародованы общимъ установленнымъ порядкомъ. Примѣняясь къ этому разъясненію, слѣдуетъ признать, что и правила Правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ должны быть обязательны, какъ для суда, такъ и для частныхъ лицъ, имѣющихъ дѣло съ Обществомъ». Впослѣдствіи, однако-же, судебная практика измѣнила свое направленіе и появились рѣшенія Мирowychъ Създовъ, Окружныхъ Судовъ, Судебныхъ Палатъ и Гражданскаго Кассационнаго Департамента Сената (рѣшенія 1878 года № 247 и 1879 г. № 83), постановившія, что правила о перевозкѣ, хотя и утвержденныя Министромъ п. с., обязательны лишь на столько, насколько ими неотмѣняются общіе законы.

Вслѣдствіе этого, Министерство п. с., признавъ необходимымъ законодательное утвержденіе правилъ о пере

возкахъ, приступило къ работамъ по составленію основныхъ положеній по этому предмету, результатомъ которыхъ явился «проектъ положенія о перевозкѣ по ж. дорогамъ», составленный въ началѣ 1881 г. особою при Министерствѣ Комиссіею, съ участіемъ представителей различныхъ вѣдомствъ, и разсмотрѣнный Инспекторами ж. дорогъ, Правленіями Обществъ и Биржевыми Комитетами, а также XVI Общимъ Съѣздомъ представителей русскихъ ж. дорогъ въ концѣ 1881 и въ началѣ 1882 года. Но проектъ этотъ не могъ получить дальнѣйшаго движенія, въ виду ожиданія окончанія трудовъ Комиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла, которая имѣла полную возможность сообразоваться въ своихъ работахъ съ Министерскимъ проектомъ.

Нѣкоторымъ облегченіемъ для разработки касающихся условій перевозки правилъ служить также и то, что Германія, съ которою русскія дороги состоятъ въ непосредственномъ прямомъ сообщеніи, имѣетъ свое подробно разработанное положеніе объ эксплуатаціи (Betriebs Reglement) и что для Финляндіи уже издано «Высочайшее Его Императорскаго Величества положеніе о движеніи по Правительственнымъ желѣзнымъ дорогамъ, данное въ Гельсингфорсѣ, «7 октября 1875 г.».

Второй раздѣлъ проекта раздѣленъ на слѣдующіе отдѣлы:

О ПАССАЖИРСКОМЪ И ТОВАРНОМЪ ДВИЖЕНІИ.

Общія положенія.

	Статьи.
Относительно всѣхъ желѣзныхъ дорогъ вообще	126—134
Относительно дорогъ прямого сообщенія. . .	135—140

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

О перевозкѣ пассажировъ.

Общія положенія	141—143
Приемъ и отправка пассажировъ	144—157
Приемъ и выдача багажа	158—167
Отвѣтственность пассажировъ и желѣзныхъ дорогъ за вредъ имущественный	168—172
Объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ личный	173—174

ГЛАВА ВТОРАЯ.

О перевозкѣ грузовъ.

Общія положенія	175
Пріемъ и отправка грузовъ	176—202
Выдача груза получателю	203—212
Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ передъ лицами, имѣющими право распоряжаться товаромъ	213—225
Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ прямаго сообщенія между собою	226—232

Принятая система въ изложеніи этой части законопроекта представляетъ слѣдующіе недостатки:

Правила объ отвѣтственности приведены подъ особыми рубриками, не только въ *четырёхъ* различныхъ мѣстахъ, но, кромѣ того, таковыя-же правила заключаются и въ общихъ положеніяхъ главъ 1 и 2.

Правила, подъ заглавіемъ: «общія положенія», повторяются *три* раза; въ первый разъ—въ смыслѣ введенія къ главамъ 1 и 2 сего раздѣла, а затѣмъ—въ составѣ самыхъ этихъ главъ, въ видѣ рубрикъ, заключающихъ въ себѣ: въ главѣ 1 — двѣ статьи, а въ главѣ 2 — одну статью. Подобная дробность подраздѣленій, съ одной стороны—препятствуетъ ясному обзору цѣлаго, а съ другой—не соответствуетъ и стройности систематизаціи, ибо низводитъ самыя положенія, названныя «общими», на степень совершенно «частныхъ» по каждому роду перевозки.

Сверхъ того, въ началѣ раздѣла II, общія положенія разбиты на двѣ категоріи: «относительно всѣхъ желѣзныхъ дорогъ вообще» и «относительно дорогъ прямаго сообщенія». Терминъ: «дорога прямаго сообщенія» представляетъ нововведеніе не вполне удачное, не вызывается необходимостью и не соответствуетъ сущности дѣла,—ибо каждая дорога не перестаетъ служить мѣстному сообщенію, входя въ прямое сообщеніе съ прочими путями: ж.-дорожными и водяными. Дорогою «прямаго сообщенія» могла-бы быть названа развѣ только совокупность всѣхъ дорогъ, по коимъ производится прямое сообщеніе.

На основаніи этихъ соображеній и съ цѣлью достиженія болѣе систематическаго распредѣленія составныхъ частей этого раздѣла, Министръ п. с. полагаетъ: выдѣливъ изъ состава главъ 1-й и 2-й всѣ статьи объ отвѣтственности и присоединивъ къ нимъ таковыя-же статьи изъ общихъ положеній, составить особую главу раздѣла II: «объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ»; общимъ-же положеніямъ, въ началѣ раздѣла, дать также названіе главы, уничтоживъ затѣмъ всѣ дробныя подраздѣленія въ составѣ каждой главы, представляющіяся, по малочисленности заключающихся въ нихъ статей, совершенно излишними.

Самое названіе раздѣла подлежитъ, въ видахъ достиженія большей точности выраженій, измѣненію, ибо нынѣшнее названіе: «о пассажирскомъ и товарномъ движеніи», не соответствуетъ содержанию раздѣла, которое ограничивается установленіемъ правилъ перевозки пассажировъ и грузовъ, отнюдь не касаясь «правилъ движенія», т. е. порядка составленія расписаній, состава поѣздовъ, назначенія скорости и т. п. предметовъ, входящихъ въ составъ понятія о движеніи на ж. дорогахъ.

Соотвѣтственно изложеннымъ соображеніямъ, разсматриваемый раздѣлъ слѣдуетъ изложить такимъ образомъ:

РАЗДѢЛЪ ВТОРОЙ.

О перевозкѣ пассажировъ и грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Глава I-я. Общія положенія.

Глава II-я. Перевозка пассажировъ.

Глава III-я. Перевозка грузовъ.

Глава IV-я. Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ.

Руководствуясь этими общими соображеніями и переходя къ обсужденію Раздѣла II по статьямъ, Министръ п. с. остановился на слѣдующемъ.

ГЛАВА I.

Общія положенія.

Въ ст. 126 проекта представляется необходимымъ сдѣлать, въ видахъ достиженія бѣльшей точности изложенія, нѣкоторыя редакціонныя исправленія, не требующія особыхъ поясненій: исключить въ началѣ статьи слово «прямую»; замѣнить слова: «которыя должны быть указываемы», словомъ: «указанными», и добавить въ пк. 3-мъ ссылку на статью закона, опредѣляющую порядокъ установленія числа вагоновъ въ поѣздѣ; дополнить пк. 4-й точнымъ опредѣленіемъ причины неимѣнія извѣстныхъ приспособленій, дабы не узаконить отказъ въ перевозкѣ за неимѣніемъ приспособленій, которыя дорога обязана имѣть (не имѣеть, «потому что» не обязана имѣть), а пк. 5-й указаніемъ, что и внѣочередной грузъ можетъ быть не принятъ, если не можетъ быть отправленъ въ теченіе 24 часовъ. Это послѣднее указаніе очевидно пропущено, такъ какъ, если количество имѣющихся на станціи грузовъ уже превышаетъ предѣльную вмѣстимость

складочнаго пространства, то само собою разумѣется, что очередные грузы не могутъ быть отправлены въ теченіе 24 часовъ.

Въ виду возможности скопленія и внѣочередныхъ грузовъ, конецъ пк. 5-го слѣдовало-бы изложить такъ: «..... а доставленный грузъ не относится къ подлежащимъ «отправкѣ внѣ очереди, или, хотя и подлежитъ отправкѣ внѣ «очереди, но не можетъ быть отправленъ въ теченіе 24 часовъ». Въ томъ же пунктѣ 5-мъ замѣнить: «Мѣстные Совѣты» — Инспекторомъ дороги, какъ потому, что не всѣ станціи войдутъ въ раіоны дѣйствій Мѣстныхъ Совѣтовъ, такъ и потому, что въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ будутъ открыты Мѣстные Комитеты, обязанности ихъ будутъ опредѣлены особою инструкціею.

Ст. 127, въ виду изложенныхъ выше соображеній, слѣдуетъ изложить такъ: «..... на полустанціяхъ устанавливается, на основаніи издаваемыхъ Министерствомъ путей «сообщенія правилъ».

Ст. 128 опредѣляетъ правила оповѣщенія на случай перерыва въ движеніи и пріостановки въ принятіи грузовъ.

Хотя статья эта заключаетъ въ себѣ многія мелочныя подробности, но въ ней упущена обязанность Управленія дороги доводить до свѣдѣнія Инспектора и Министерства п. с. о всякомъ нарушеніи правильнаго на дорогѣ движенія, что вполне необходимо, въ настоящее время установлено и соблюдается. Имѣя въ виду, что Инспекторъ и Министерство непременно должны быть немедленно поставляемы въ извѣстность о всякомъ происшествіи на ж. дорогахъ, выходящемъ изъ ряда обыкновенныхъ, и что въ законѣ трудно и даже невозможно предусмотрѣть всѣ частности, коими должна сопровождаться каждая пріостановка поѣзда, хотя-бы продолжающаяся лишь нѣсколько часовъ, — достаточно было бы установить обязанность дорогъ относительно оповѣщенія, предоставивъ Министру п. с. опредѣлить порядокъ исполненія этой обязанности, и на семъ основаніи ст. 128 изложить такъ: «о перерывѣ въ движеніи поѣздовъ и о пріостановкѣ въ «принятіи грузовъ выставляется объявленіе на подлежащихъ станціяхъ и сообщается телеграммами подлежащимъ «учрежденіямъ, должностнымъ лицамъ и правительственнымъ газетамъ, для опубликованія. Обстоятельства, при «которыхъ обязательно для дорогъ указанное оповѣщеніе, «способы и порядокъ онаго опредѣляются Министромъ путей «сообщенія».

Ст. 129 и 130, касающіяся отвѣтственности ж. дорогъ и подлежащія перенесенію въ главу IV сего раздѣла, будутъ разсмотрѣны въ своемъ мѣстѣ.

Ст. 131, въ проектномъ ея изложеніи, возбуждаетъ не мало вопросовъ и недоразумѣній, какъ по существу, такъ и въ отношеніи редакціи.

Правила о перевозкѣ воинскихъ чиновъ и тяжестей заключаются въ уставахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и, насколько они касаются тарифа, изложены въ оныхъ весьма разнообразно; относительно-же условій перевозки изданы особыя Высочайшія повелѣнія. О перевозкѣ почтъ также имѣются точныя указанія въ уставахъ. Посему, едва-ли представляется надобность ссылаться на утвержденныя правила, когда уставы ж.-дорожныхъ Обществъ и особо изданныя узаконенія опредѣляютъ обязанности ж. дорогъ въ этихъ случаяхъ.

Что касается прямыхъ международныхъ сообщеній, то таковыхъ, въ строгомъ смыслѣ слова, въ настоящее время еще не существуетъ, и нѣкоторыя изъ нашихъ ж. дорогъ входятъ въ частныя соглашенія о прямыхъ сообщеніяхъ съ иностранными дорогами, непосредственно примыкающими къ нашимъ, причемъ, за неустановленіемъ еще правилъ о прямомъ международномъ сообщеніи, онѣ заключаютъ особыя договоры. Договоры эти имѣютъ несомнѣнно важное и нерѣдко государственное значеніе, по тѣмъ послѣдствіямъ политическаго, стратегическаго и промышленнаго свойства, какія могутъ проистекать отъ включаемыхъ въ оныя условій тарифныхъ и по обмѣну вагоновъ (на линіяхъ одинаковой съ заграничными ширины колеи). Не можетъ подлежать сомнѣнію, что Правительство должно имѣть непосредственное вліяніе на установленіе условій этихъ договоровъ и что ему необходимо предоставить право отмѣнять тѣ изъ условій, которыя не соотвѣтствуютъ его видамъ. По этимъ соображеніямъ, вопросъ о заграничныхъ перевозкахъ слѣдуетъ поставить въ исключительныя условія и постановить, что договоры съ иностранными ж. дорогами представляются Министерству п. с. и вступаютъ въ силу только тогда, когда, въ теченіе двухъ мѣсяцевъ, отъ Министерства не послѣдуетъ увѣдомленія.

Перевозка предметовъ, производимая съ соблюденіемъ особыхъ условій, какъ-то: живыхъ животныхъ, съѣстныхъ припасовъ, экипажей, лодокъ, взрывчатыхъ и вообще опасныхъ веществъ, грузовъ въ навалку (дровъ, минеральнаго топлива и лѣсныхъ матерьяловъ), подвижнаго желѣзнодорожнаго состава и т. п., должна совершаться на основаніи правилъ, издаваемыхъ Министерствомъ путей сообщенія, которое принимаетъ въ соображеніе средства дорогъ и особое каждой изъ нихъ положеніе.

Включеніе ст. 132 въ проектъ представляется вовсе необъяснимымъ, такъ какъ неизвѣстно, отъ чего именно требуетъ подтвержденія заключающееся въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ ж. дорогъ опредѣленіе высшихъ предѣльныхъ тарифныхъ ставокъ, а всѣ прочія, заключающіяся

въ томъ-же уставѣ, постановленія такого подтвержденія не требуютъ. — Предположить, что этою статьею имѣлось въ виду распространить на всѣ ж.-дорожныя Общества дѣйствіе тарифныхъ постановленій устава Главнаго Общества нѣтъ основанія, ибо цѣль эта не достигалась-бы при существующей редакціи статьи 132-й, по которой указанное постановленіе *оставляется лишь въ силѣ, но не распространяется* на прочія Общества. Кромѣ того, нѣкоторыя Общества имѣютъ по уставамъ свои максимальныя ставки, отличныя отъ ставокъ Главнаго Общества (Московско-Рязанская, Московско-Ярославская, Рязанско-Козловская, Рязко-Моршанская, Ярославо-Вологодская, Московско-Курская, Харьковско-Николаевская). Въ виду сего, если признавалось необходимымъ внести въ проектъ какую-либо статью по вопросу о максимальныхъ тарифныхъ ставкахъ и основаніяхъ для ихъ примѣненія, то слѣдовало изложить ее въ томъ смыслѣ, что тарифныя платы устанавливаются на основаніяхъ, указанныхъ въ уставахъ подлежащихъ ж.-дорожныхъ Обществъ.

Впрочемъ, полное излишество включенія въ законъ подобныхъ повтореній изъ другихъ, не отмѣненныхъ законовъ, едва-ли, по своей очевидности, требуетъ доказательствъ и приводитъ къ убѣжденію въ цѣлесообразности исключенія ст. 132.

Эта статья, вмѣстѣ со слѣдующею, 133-ю, исчерпываетъ собою всѣ помѣщенные въ проектъ постановленія, касающіяся вопроса о тарифѣ, его пониженіи, измѣненіи и т. п.

Значеніе этого вопроса, какъ непосредственно для интересовъ Государственнаго Казначейства, такъ и вообще для политической и экономической жизни страны, настолько достаточно выяснилось, что необходимость предоставить Правительству право активнаго надзора за дѣйствіями желѣзнодорожныхъ Обществъ по предмету опредѣленія и измѣненія общихъ тарифовъ, пониженія таковыхъ для извѣстныхъ грузовъ или отправителей извѣстнаго количества грузовъ, распредѣленія частей ставокъ между участвующими въ прямой перевозкѣ ж. дорогами и другими транспортными учрежденіями и т. д.—уже не требуетъ новыхъ доказательствъ. Обращаясь непосредственно къ оцѣнкѣ того, насколько удовлетворительно проектъ общаго устава разрѣшаетъ задачу упроченія правительственнаго вліянія на указанныя распоряженія Обществъ, Министръ п. с. усматриваетъ, какъ выше замѣчено, всего двѣ статьи, имѣющія отношеніе къ тарифному вопросу. Первая изъ нихъ—132-я— не подлежитъ оставленію въ проектѣ, какъ не имѣющая никакого значенія, а вторая—133-я—по содержанию своему предусматриваетъ и воспрещаетъ только одинъ изъ пріемовъ тарифной конкуренціи между дорогами. Не останавливаясь на томъ, насколько удобнымъ является разрѣшеніе одного частнаго случая, когда въ законѣ не содержится точныхъ

постановленій по вопросу общему и даже не опредѣленъ размѣръ и порядокъ наблюденія со стороны Правительства за исполненіемъ устанавливаемого частнаго правила и взысканій за его нарушение, — Министръ п. с. считаетъ себя въ правѣ высказать, что вопросъ о тарифахъ, въ вышеприведенномъ смыслѣ, **остался неразрѣшеннымъ.**

Между тѣмъ, развивающееся движеніе по ж. дорогамъ усиливаетъ ихъ значеніе и вліяніе на хозяйство всего Государства и побуждаетъ каждое Общество изыскивать средства къ возможно большому привлеченію грузовъ на его дорогу. Въ этомъ стремленіи ж. дороги, по совершенно понятнымъ побужденіямъ, которыхъ отнюдь нельзя ставить въ упрекъ коммерческому предпріятію, имѣютъ въ виду исключительно интересы дороги, не смотря на то, что таковыя могутъ не вполне совпадать съ интересами общегосударственными и даже, до извѣстной степени, парализовать тѣ или другія правительственныя мѣропріятія. При такомъ положеніи дѣла только Правительство, черезъ высшіе свои органы, можетъ направлять дѣятельность всей совокупности ж. дорогъ сообразно интересамъ государства, коимъ, конечно, должны подчиниться интересы тѣхъ или другихъ отдѣльныхъ предпріятій.

Руководимое этими соображеніями, Министерство п. с., еще въ 1880 году, входило въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о необходимости подвергнуть настоящей вопросъ всесторонней разработкѣ, указывая въ представленіи на возможность рѣшенія онаго въ желательномъ смыслѣ путемъ разъясненія, содержащихся въ частныхъ ж.-дорожныхъ уставахъ, прямыхъ указаній о правѣ контроля и иногда утвержденія Правительствомъ устанавливаемыхъ тарифовъ, каковому разъясненію Общества обязаны подчиниться, какъ общей для всѣхъ мѣрѣ.

Комитетъ Министровъ призналъ преждевременнымъ разсмотрѣніе этого представленія именно въ виду того, что упомянутый вопросъ составляетъ одинъ изъ предметовъ занятій Комисіи для изслѣдованія ж.-дорожнаго дѣла и долженъ получить въ изготавляемомъ ею проектѣ закона надлежащее разрѣшеніе.

Вслѣдствіе всего изложеннаго и не находя въ проектѣ обстоятельнаго отвѣта на вопросъ о вліяніи Правительства на тарифы, Министръ п. с., полагая необходимымъ исключить изъ устава ст. 133-ю, долгомъ считаетъ выразить свое убѣжденіе, что двухлѣтняя отсрочка въ разрѣшеніи представленія Министерства п. с. еще болѣе усилила необходимость возобновленія разработки возбужденнаго въ ономъ вопроса.

Содержащееся въ ст. 134 постановленіе объ обязательности правилъ втораго раздѣла для всѣхъ ж. дорогъ, подлежитъ, если по существу признано будетъ необходимымъ

сохранить его въ уставѣ, слиянію съ ст. 80, или перенесенію въ начало или въ конецъ устава, или въ отдѣльный законъ о порядкѣ примѣненія имѣющаго быть изданнымъ общаго устава россійскихъ ж. дорогъ.

Заглавіе передъ ст. 135 подлежитъ исключенію, какъ въ виду принятой систематизаціи статей втораго раздѣла, такъ и за неточностью самаго заглавія.

Ст. 136 нуждается въ нѣкоторыхъ редакціонныхъ исправленіяхъ и въ измѣненіи пк. 1-го, который долженъ быть изложенъ съ предоставленіемъ ж. дорогамъ бѣльшей свободы въ дѣлѣ назначенія станцій прямаго пассажирскаго сообщенія, въ виду значительнаго усложненія по счетоводству и завѣдыванію станціями, вводимыми въ прямые сообщенія. На семъ основаніи ст. 136 должна бы быть изложена такъ:

«Для всѣхъ непрерывно связанныхъ между собою и открытыхъ для общественнаго пользованія ж. дорогъ перевозки прямаго сообщенія обязательны:

«1) по пассажирскому сообщенію — между тѣми станціями разныхъ дорогъ, которыя будутъ опредѣлены по взаимному соглашенію дорогъ, съ утвержденія Министерства п. с.;

«2) по товарному сообщенію, большой и малой скорости, — между всѣми вообще станціями, открытыми для приема и выдачи товаровъ».

Ст. 137 устанавливаетъ въ двухъ первыхъ пунктахъ безпересадочное и безперегрузочное прямое сообщеніе, а въ послѣднемъ — передачу перевозимаго въ прямомъ сообщеніи, безъ участія хозяевъ.

Послѣдній представляется излишнимъ, ибо составляетъ лишь повтореніе ст. 135, опредѣляющей признаки прямаго сообщенія, въ числѣ которыхъ не упущены и документы, выдаваемые на станціи отправления на весь путь. Это условіе исключаетъ всякую надобность въ участіи хозяина въ передачѣ груза; очевидно, что хозяинъ предъявляетъ документъ лишь на станціи назначенія, при полученіи груза.

Что-же касается первыхъ двухъ пунктовъ, то узаконеніе обязательнаго обмѣна подвижнымъ составомъ могло бы тяжело отозваться на хозяйствѣ желѣзныхъ дорогъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ — было-бы даже неисполнимо, по разнообразію типовъ подвижнаго состава различныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ особенности пассажирскаго. — Кромѣ разнообразія подвижнаго состава, слѣдуетъ принять во вниманіе и различную степень его исправности на разныхъ дорогахъ. Обязательный обмѣнъ вагоновъ могъ-бы послужить для извѣстныхъ дорогъ весьма удобнымъ средствомъ передать наиболѣе старый и неисправный составъ на другія дороги, получивъ отъ нихъ, въ обмѣнъ, значительно лучшій. Съ другой

стороны — дороги, обладающія лучшим подвижнымъ составомъ и поддерживающія его своевременнымъ ремонтомъ, будучи лишены, вслѣдствіе обязательства обмена, возможности удержать его на своей линіи, утратили-бы главнѣйшую побудительную причину заботиться о своемъ составѣ. Обязательный обменъ имѣлъ-бы, безъ сомнѣнія, ближайшимъ послѣдствіемъ — ухудшеніе состоянія подвижнаго состава вообще, а это, въ свою очередь, отозвалось-бы на возвышеніи расходовъ по его ремонту и на увеличеніи числа происшествій на дорогахъ, вслѣдствіе поломогъ въ пути.

По этимъ основаніямъ, Министръ п. с. признаетъ необходимымъ исключить нынѣшнюю 137-ю ст., а взаменъ оной — ввести въ уставъ Высочайше утвержденное 15 іюня 1879 г. положеніе Комитета Министровъ, коимъ на желѣзныя дороги возложено обязательство вступать, по взаимному соглашенію, въ прямое сообщеніе между собою и учреждать общее для примыкающихъ одна къ другой дорогъ пользованіе станціями или иными сооружеженіями; Министру же п. с. предоставлено, въ случаѣ недостиженія соглашения между дорогами, устанавливать для сего основанія и условія.

Въ ст. 138 надлежитъ сдѣлать нѣкоторыя редакціонныя измѣненія, а именно: послѣ словъ: «городскія станціи», исключить слѣдующія слова: «расположенныхъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ» — ибо эта излишняя опредѣлительность можетъ подать поводъ къ недоумѣнію на счетъ того: можно ли открыть станцію въ городѣ, лежащемъ въ нѣсколькихъ верстахъ отъ линіи? — Затѣмъ, во второй части статьи, окончаніе ея слѣдуетъ изложить такъ: «...городскихъ станцій, представляются на усмотрѣніе Министерства п. с. и приводятся въ исполненіе, если въ теченіе мѣсяца отъ Министерства не послѣдуетъ замѣчаній».

Въ ст. 139, независимо отъ редакціонныхъ измѣненій, о коихъ будетъ сказано ниже, оказывается необходимымъ исключить пункты 4 и 5; первый — потому что вообще обязанность оказывать взаимную помощь, безъ точнаго означенія случаевъ, размѣровъ и условій оказанія помощи, не можетъ составлять предмета законодательнаго опредѣленія, а второй — въ виду изложенныхъ выше соображеній объ обменѣ подвижнаго состава. — Редакціонныя измѣненія касаются: а) начала статьи, въ коемъ изложеніе цѣли закона — излишне, такъ какъ она ясна изъ самой статьи, а названіе дорогъ «прямаго сообщенія» — неточно; б) въ пк. 2-мъ, вмѣсто «для того» надо сказать: «для прямаго сообщенія»; в) въ пк. 3-мъ — въ виду того, что — отдѣльное отъ пользованія путемъ — пользованіе тоннелями, виадуками и мостами невозможно, послѣ словъ: «за условленную плату», слѣдуетъ помѣстить перечисленіе предметовъ, взаимное или общее пользованіе кото-

рыми можетъ потребоваться для желѣзныхъ дорогъ. За симъ, ст. 139 должна бы быть изложена слѣдующимъ образомъ:

«Желѣзныя дороги обязаны, по требованію Министер-
ства п. с.

«1) (безъ измѣненія);

«2) ... и устраивать необходимыя для прямаго сообще-
нія сооруженія;

«3) устраивать за общій счетъ или допускать пользо-
ваніе со стороны другой дороги, за условленную плату,
участками земли, желѣзнодорожнымъ путемъ, станціями, во-
доснабженіемъ и прочими техническими приспособленіями,
а равно и подвижнымъ составомъ».

Ст. 140, въ видахъ бѣльшей точности, слѣдуетъ изло-
жить со ссылкой на всѣ статьи (135—139), до коихъ она
относится, а не исключительно на статью предшешую, и
замѣнить Распорядительный Комитетъ — Министерствомъ п. с.

ГЛАВА II.

Перевозка пассажировъ.

Слѣдующія за симъ статьи, касающіяся исключительно
перевозки пассажировъ, должны быть сгруппированы, по изло-
женнымъ на стран. 63 соображеніямъ, въ особую II главу раз-
дѣла II подъ рубрикою: «Перевозка пассажировъ», причемъ
частныя дѣленія этой главы на: «общія положенія», «пріемъ
и отправка пассажировъ», «пріемъ и выдача багажа», —
должны быть исключены, какъ за ненадобностью, такъ и
вслѣдствіе недостаточности и этихъ мелкихъ рубрикъ для
распредѣленія между ними всѣхъ статей о перевозкѣ пасса-
жировъ. Доказательствомъ, между прочимъ, можетъ слу-
жить то, что въ проектѣ подъ рубрикою: «пріемъ и отправка
пассажировъ», помѣщены статьи, относящіяся до пассажировъ
во время хода поѣзда (153, 154, 155, 157), т. е. послѣ
пріема и отправки ихъ.

При разсмотрѣніи отдѣльныхъ статей проекта оказывается
необходимымъ сдѣлать въ нихъ слѣдующія исправленія и
измѣненія:

Въ ст. 141—выпустить упоминаніе объ обязательности
тѣхъ распоряженій желѣзнодорожныхъ установленій, коими
предоставляются публикѣ болѣе выгодныя условія, и огра-
ничиться указаніемъ на одно общее условіе—чтобы поста-
новленія желѣзнодорожныхъ установленій не превосходили
предоставленныхъ имъ правъ. Замѣчаніе это имѣетъ цѣлью
предупредить возможность такихъ распоряженій, которыя хотя
и предоставляютъ публикѣ болѣе удобствъ, но могутъ по-

вести къ несоразмѣрному уменьшенію доходовъ дорогъ и къ нарушенію существующихъ постановленій. Сообразно сему, конецъ ст. 141 слѣдуетъ изложить такъ: «... когда они «не выходятъ изъ предѣловъ предоставленныхъ имъ правъ»».

Въ ст. 143 слѣдуетъ исключить слова: «по примѣненію «поименованныхъ въ статьѣ 141 правилъ и постановленій», такъ какъ, съ одной стороны—въ ст. 141 никакихъ правилъ и постановленій не изложено, а указано только на право издавать таковыя, а съ другой—пререканія могутъ происходить не исключительно изъ примѣненія этихъ правилъ.

Ст. 144, не возбуждая замѣчаній по существу, нуждается только въ болѣе точной и опредѣлительной редакціи, а также въ дополненіи примѣчанія къ ней указаніемъ порядка опредѣленія нормальнаго числа вагоновъ въ поѣздахъ, въ соотвѣтствіе со ст. 126, пк. 3. Посему, ст. 144-ю слѣдуетъ изложить такимъ образомъ:

«Постоянное пассажирское движеніе производится на «желѣзной дорогѣ по росписаніямъ, опубликованнымъ во «всеобщее свѣдѣніе и выставленнымъ на всѣхъ станціяхъ «подлежащей дороги. Кромѣ означенія времени прослѣдованія поѣзда чрезъ каждую станцію, въ росписаніяхъ «обязательно указываются: а) классы вагоновъ, входящихъ «въ составъ каждаго поѣзда; б) станціи, на которыхъ «производится приѣмъ и высадка пассажировъ; в) размѣръ «платы за проѣздъ, и г) поѣзды, въ коихъ имѣются дам- «скія отдѣленія и отдѣленія для некурящихъ и какого «именно класса».

«Примѣчаніе. Нормальное число вагоновъ въ поѣздахъ, «порядокъ и случаи отправленія пассажирскихъ экстренныхъ и «дополнительныхъ поѣздовъ, опредѣляются Правленіями Об- «ществъ и утверждаются Министерствомъ п. с.».

Начало и конецъ ст. 145. подлежатъ исключенію изъ устава, такъ какъ установленіе столь мелочныхъ правилъ не должно составлять задачи закона; въ противномъ случаѣ, исполненіе закона подчинилось-бы крайне незначительнымъ, но вѣроятнымъ случайностямъ, а нарушенія его могли-бы имѣть мѣсто единственно вслѣдствіе невѣрнаго хода или поломки станціонныхъ часовъ. Достаточно указать, что «въ «росписаніяхъ время отхода и прихода поѣздовъ должно «быть указано по С.-Петербургскому и по мѣстному вре- «мени».

Ст. 146 подлежитъ исключенію въ виду сужденій, высказанныхъ по поводу ст. 128-й.

Ст. 147 должна заключать въ себѣ постановленія, какъ относительно пассажировъ, такъ и приѣма багажа; постанов-

ленія эти въ существѣ не разнствуютъ между собою и удобно могутъ быть соединены въ одну статью. Указаніе отмѣтокъ на билетахъ и багажныхъ квитанціяхъ должно быть дополнено: означеніемъ времени выдачи оныхъ—необходимаго для исчисления давности, на основаніи послѣдующихъ статей, и суммы государственнаго сбора—согласно дѣйствующимъ на сей предметъ правиламъ. По этимъ соображеніямъ, ст. 147 должна быть изложена такъ:

«Кассы, билетная и багажная, должны быть открываемы и закрываемы въ опредѣленное Инспекторомъ дороги для каждой станціи время. О времени начала и прекращенія выдачи билетовъ и приема багажа, должны быть выставлены при кассахъ объявленія».

«На пассажирскомъ билетѣ обязательно означается: время выдачи, № билета, станція отправленія, станція назначенія, классъ, цѣна билета, сумма государственнаго сбора и родъ поѣзда».

«На багажной квитанціи обязательно означается: время выдачи, нумера пассажирскихъ билетовъ, число мѣстъ багажа, вѣсъ багажа, какъ дѣйствительный, такъ и подлежащій оплатѣ, цѣнность багажа, если таковая будетъ объявлена при сдачѣ его, провозная плата и сумма государственнаго сбора».

Пунктъ 1 ст. 148, какъ составляющій повтореніе пк. 3 ст. 126, очевидно нѣтъ надобности включать особымъ пунктомъ статьи, которую надлежитъ дополнить словами: «и въ приемѣ на поѣздъ», и затѣмъ изложить слѣдующимъ образомъ:

«Отказъ въ выдачѣ билета и въ приемѣ на поѣздъ, сверхъ предусмотрѣнной въ пк. 3 ст. 126 причины, допускается только въ случаѣ: 1) нетрезваго состоянія или явно непристойнаго костюма пассажира, и 2) такого болѣзненнаго состоянія пассажира, ѣдущаго въ общемъ вагонѣ, которое можетъ угрожать опасностью другимъ пассажирамъ (падучая или заразительная болѣзнь, умопомѣшательство и т. п.)».

Въ ст. 149 необходимы нѣкоторыя редакціонныя поправки, для устраненія возможности недоразумѣній относительно публикацій пассажирскихъ и багажныхъ тарифовъ.— Не можетъ быть сомнѣнія, что подъ словами: «публикуемыми во всеобщее свѣдѣніе», разумѣлось печатаніе отдѣльнымъ изданіемъ, но отнюдь не публикація въ газетахъ указанныхъ тарифовъ, которые, по своему объему, потребовали бы значительныхъ расходовъ на опубликованіе, но не могли бы быть усвоены публикою.

Въ виду сего, казалось-бы цѣлесообразнымъ ст. 149 изложить такъ:

«Плата за проѣздъ пассажировъ и за провозъ багажа опредѣляется дѣйствующими на законномъ основаніи та-

«рифами, печатные экземпляры коихъ должны находиться
«въ продажѣ на станціяхъ. Тарифы мѣстнаго сообщенія,
«кромѣ того, вывѣшиваются на всѣхъ станціяхъ подлежа-
«щей дороги, у кассъ и на стѣнахъ пассажирскихъ залъ».

Ст. 150 надлежитъ лишь дополнить указаніемъ, что ре-
бенокъ до 5-ти лѣтняго возраста перевозится бесплатно, «если
«онъ не занимаетъ особаго мѣста».

Ст. 151 устанавливаетъ подробную регламентацію слу-
чаевъ, когда пассажиръ можетъ занять мѣсто въ вагонѣ не
того класса, какого билетъ находится у него, а также
порядка заявленій объ этихъ случаяхъ.—Въ законѣ долженъ
быть установленъ лишь принципъ права пассажира; самый-
же порядокъ осуществленія этого права, имѣющій второ-
степенное значеніе, съ бѣльшимъ удобствомъ найдетъ себѣ
мѣсто въ частныхъ правилахъ и инструкціяхъ, изданіе ко-
торыхъ положено предоставить желѣзнодорожнымъ устано-
вленіямъ, по принадлежности (ст. 141). По этимъ соображе-
ніямъ полагается изложить ст. 151 слѣдующимъ образомъ:

«Каждый пассажиръ обязанъ имѣть на проѣздъ билетъ
«и предъавлять его по требованію агентовъ ж. дороги.
«Сроки дѣйствительности пассажирскихъ билетовъ для
«проѣзда опредѣляются ж. дорогами, съ утвержденія Ми-
«нистерства п. с.

«Билетъ на проѣздъ даетъ право на одно мѣсто въ ва-
«гонѣ соотвѣтствующаго класса, которое и должно быть
«указано пассажиру, въ случаѣ его требованія.

«Если пассажиру не можетъ быть указано мѣсто, соот-
«вѣтствующее его билету, то ему отводится, впредь до осво-
«божденія мѣста, соотвѣтствующаго его билету, — мѣсто
«въ вагонѣ высшаго класса, безъ дополнительной за то
«платы.

«Въ подобномъ случаѣ пассажиру также предоставляется
«занять мѣсто въ низшемъ, противъ его билета, классѣ или
«вовсе отказаться отъ поѣздки; при переходѣ въ низшій
«классъ пассажиру возвращается разность въ цѣнѣ билета
«и суммѣ государственнаго сбора, а при отказѣ отъ поѣздки—
«ему возвращается вся внесенная плата и государственный
«сборъ.

«Иски, на настоящей статьѣ основанные, погашаются
«тридцатидневною давностью, исчисляемою со дня выдачи
«билета».

Ст. 153-ю необходимо дополнить постановленіемъ о пас-
сажирахъ, прослѣдовавшихъ ту станцію, до которой у нихъ
имѣется билетъ; причитающаяся съ нихъ плата очевидно
должна быть взимаема отъ указанной станціи до слѣдующей
за мѣстомъ обнаруженія прослѣдованія. Затѣмъ, для точности
редакціи, необходимы нѣкоторыя исправленія и перенесеніе

примѣчанія въ конецъ статьи, которая будетъ изложена такъ:

«153... отъ контрольной станціи до станціи, непосредственно слѣдующей за тѣмъ мѣстомъ, гдѣ обнаружено неимѣніе билета. Указанная двойная плата взимается и съ пассажира, проѣхавшаго показанную на его билетѣ станцію назначенія, но въ основаніе разсчета принимается не контрольная станція, а станція назначенія билета пассажира».

«...б) когда пассажиръ докажетъ агенту ж. дороги утрату своего билета».

«Срокъ 30-ти дневной давности для исковъ, на настоящей статьѣ основанныхъ, исчисляется со дня взысканія двойной провозной платы».

«Примѣчаніе... и утверждается Министерствомъ п. с.».

Въ ст. 154, во второй ея части, слѣдуетъ, вмѣсто «о всякомъ такомъ случаѣ», сказать: «о всякомъ случаѣ удаленія».

Въ ст. 157 необходимо небольшое измѣненіе въ томъ смыслѣ, чтобы удаленіе изъ поѣзда могло быть предпринимаемо не иначе, какъ по распоряженію начальниковъ станцій, но при содѣйствіи жандармовъ. Равнымъ образомъ статья эта нуждается въ дополненіи особымъ пунктомъ относительно пассажировъ, не подчиняющихся требованіямъ желѣзнодорожныхъ агентовъ, а затѣмъ и въ оговоркѣ относительно выдачи багажа. Въ измѣненномъ видѣ ст. 157 будетъ изложена такъ:

«Начальники станцій могутъ, при содѣйствіи жандарма, удалить изъ поѣзда пассажира»:

«1) если онъ находится.....2).....3) если онъ не желаетъ подчиниться законнымъ требованіямъ желѣзнодорожнаго агента; 4).....»

«Находящійся при высаженныхъ пассажирахъ багажъ выдается на станціи ихъ высадки, если время остановки поѣзда то дозволить; въ противномъ случаѣ, багажъ возвращается бесплатно съ первымъ поѣздомъ съ ближайшей станціи».

«Пассажиры, высаженные изъ поѣзда по одной изъ причинъ, указанныхъ въ первыхъ трехъ пунктахъ настоящей статьи, не имѣютъ права на возвратъ провозной и багажной платы, а также государственнаго сбора».

«Пассажиры же, высаженные по причинѣ болѣзни, имѣютъ право на возвращеніе всѣхъ уплаченныхъ ими денегъ, за удержаніемъ части, причитающейся за прослѣдованное ими разстояніе».

По принятой систематизаціи статей II раздѣла, II глава должна заключать всѣ постановленія, опредѣляющія права,

обязанности и отвѣтственность пассажировъ. На этомъ основаніи и усматривая, что подъ рубрикою: «отвѣтственность пассажировъ и ж. дорогъ за вредъ имущественный», находится единственная ст. 168 собственно объ отвѣтственности пассажировъ, нельзя не признать необходимымъ перенести эту статью въ конецъ главы «о перевозкѣ пассажировъ», дабы въ главѣ IV были сгруппированы исключительно статьи объ отвѣтственности ж. дорогъ.

Что-же касается сущности этой статьи, то нѣтъ основанія согласиться съ предложеннымъ подчиненіемъ юрисдикціи ж.-дорожныхъ агентовъ всѣхъ лицъ, находящихся въ районѣ ж. дорогъ: установленіе особенныхъ по сему поводу правилъ вызывается исключительнымъ положеніемъ только пассажировъ, относительно коихъ слѣдуетъ узаконить особыя, упрощающія взысканіе правила. Лица-же, временно находящіяся на станціяхъ или вообще въ районѣ ж. дорогъ, должны подлежать дѣйствию общихъ законовъ и установленій. По этимъ соображеніямъ и имѣя въ виду, что пассажиромъ долженъ быть почитаемъ лишь тотъ, кто имѣетъ билетъ на проѣздъ, — Министръ п. с. признаетъ необходимымъ исключить указаніе на право ж.-дорожнаго управленія отказать въ выдачѣ билета, а также конецъ статьи. Такимъ образомъ, ст. 168 должна быть внесена послѣ ст. 157, въ слѣдующей редакціи:

«Ж.-дорожные агенты имѣютъ право требовать отъ пассажировъ уплаты вознагражденія, по утвержденной Инспекторомъ дороги таксъ, за всякаго рода вещи и предметы, испорченные или разбитые ими въ вагонахъ или на станціяхъ».

«Въ случаѣ отказа уплатить немедленно причитающееся вознагражденіе, ж.-дорожное управленіе можетъ удержать принадлежащій пассажиру багажъ; при неимѣніи-же багажа, пассажиръ можетъ быть задержанъ средствами ж.-дорожной полиціи, но лишь впредь до удостовѣренія его личности».

По ст. 158 предположено возложить на ж. дороги обязанность оказывать пассажирамъ содѣйствіе къ охранѣ ихъ ручной клади, способы котораго имѣютъ быть опредѣлены Высшимъ Совѣтомъ.

Едвали окажется возможнымъ придумать практическіе способы къ охранѣ ручной клади со стороны агентовъ ж. дороги; по крайней мѣрѣ, заграничныя дороги, испытавъ различные способы и убѣдившись, что всѣ они ведутъ лишь къ стѣсненію пассажировъ, въ послѣднее время ограничиваются предупрежденіемъ пассажировъ, что дорога не отвѣчаетъ за ручную кладь и что пассажиры приглашаются наблюдать за ея сохранностью. Признавая нынѣшнюю редакцію ст. 158 неудобною и могущею подать поводъ къ претензіямъ на томъ основаніи, что дорога не оказала обязательнаго для нея содѣйствія, въ то-же время не слѣдуетъ

снимать съ ж. дорогъ вовсе обязанность принимать какія-либо мѣры къ охранѣ ручной клади и по сему полагается изложить ст. 158 такимъ образомъ:

«....можетъ помѣститься безъ стѣсненія другихъ пассажировъ въ пространствѣ, отводимомъ въ вагонѣ для «его ручной клади».

«Ручная кладь перевозится бесплатно, безъ багажныхъ «квитанцій, и забота о сохранности ея лежитъ на самихъ «пассажирахъ».

«Примѣчаніе. Послѣднее постановленіе не освобождаетъ «ж. дороги отъ обязанности принимать мѣры къ охранѣ пассажирской ручной клади».

Въ третьей части ст. 159 слова: «въ видѣ исключенія, съ особаго разрѣшенія», слѣдуетъ замѣнить словами: «по мѣрѣ возможности, съ разрѣшенія».

Такъ какъ возможно, что нѣкоторыя дороги, при большемъ развитіи прямыхъ сообщеній, будутъ предоставлять пассажирамъ, по примѣру иностранныхъ дорогъ, право бесплатной перевозки большого количества багажа, то было-бы цѣлесообразнымъ, взамѣнъ точнаго опредѣленія количества бесплатно перевозимаго багажа, установить въ ст. 160 только наименьшее предѣльное количество его, внеся передъ словами: «одного пуда» и «полпуда», — слова: «не менѣе».

Ст. 161 и 162, касающіяся страхованія и отвѣтственности ж. дорогъ, должны быть перенесены въ Главу IV Раздѣла II, а содержаніе статьи 163 вошло уже въ ст. 147.

Ст. 164 возбуждаетъ нѣсколько замѣчаній, изъ которыхъ главнѣйшее—о необходимости установить срокъ какъ выдачи багажа, прибывшаго съ поѣздомъ, на которомъ пріѣхалъ пассажиръ, такъ и доставленія багажа, отправленнаго по ошибкѣ на неподлежащую станцію. По этимъ соображеніямъ, цѣлесообразнѣе было-бы изложить статью 164 въ слѣдующемъ видѣ:

«По прибытіи поѣзда, на который былъ сданъ багажъ «къ перевозкѣ, и по совершеніи —буде требуется—таможенныхъ, полицейскихъ и иныхъ обрядностей, ж. дорога не «медленно выдаетъ багажъ предъявителю квитанціи».

«Если багажъ не будетъ выданъ въ теченіе 48 часовъ «по востребованіи, то пассажиръ имѣетъ право считать «его утраченнымъ, за исключеніемъ случаевъ, когда багажъ «задержанъ по распоряженію правительственныхъ установленій, или когда ж. дорога представитъ доказательства, «что багажъ отправленъ на неподлежащую станцію и что «о его доставленіи на ст. назначенія уже сдѣлано распоряженіе. Въ семъ послѣднемъ случаѣ означенный выше «48-ми часовой срокъ замѣняется пятидневнымъ».

Въ ст. 165 слова: «всѣ принятые имъ предметы», слѣ-

дуетъ замѣнить словами: «**всѣ признаки принятыхъ имъ багажныхъ мѣстъ**», такъ какъ едва-ли возможно обозначить въ отбираемой роспискѣ всѣ предметы, заключающіеся внутри багажныхъ мѣстъ.

Ст. 167 устанавливаетъ два срока: семидневный — для востребованія багажа—и десятилѣтній для храненія суммъ, вырученныхъ продажей невостребованнаго багажа.

Что касается перваго, то нельзя не признать его слишкомъ краткимъ, ибо возможны случаи, что пассажиры, слѣдующіе съ билетами прямого сообщенія, дѣйствительными въ теченіи 14 дней, будутъ прибывать на станцію назначенія, послѣ остановокъ на промежуточныхъ пунктахъ, значительно позже 7 дней. Поэтому, 7-ми дневный срокъ слѣдуетъ продлить и установить храненіе багажа на станціи назначенія въ теченіи 14 дней, по прошествіи коихъ, онъ можетъ быть пересылаемъ на одну изъ главныхъ станцій дороги.

Затѣмъ, 10-ти лѣтній срокъ храненія вырученныхъ за продажу невостребованнаго багажа суммъ представляется несообразно долгимъ и несогласованнымъ со срокомъ, устанавливаемымъ для требованія вознагражденія за утраченный багажъ. Было-бы справедливо принять въ обоихъ случаяхъ одинъ и тотъ-же срокъ годовой.

Наконецъ, обращеніе вырученныхъ суммъ въ реновационный капиталъ, который не существуетъ почти ни на одной изъ нашихъ дорогъ, не объяснено никакими особенными соображеніями; а потому и, въ виду мелочности этихъ суммъ, представлялось бы болѣе правильнымъ узаконить нынѣ установившійся порядокъ, по которому подобныя случайныя поступления обращаются на усиленіе пенсіонныхъ или вспомогательныхъ кассъ служащихъ.

По этимъ соображеніямъ необходимо изложить ст. 167 такимъ образомъ:

«**О багажѣ, невостребованномъ въ теченіе 14 дней со дня прибытія на станцію назначенія, публикуется троекратно въ вѣдомостяхъ; если багажъ не будетъ востребованъ въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ со дня послѣдней публикаціи, то онъ продается съ публичнаго торга. Въ теченіе первыхъ 14 дней невостребованный багажъ хранится на станціи назначенія, а по прошествіи этого срока можетъ быть пересланъ для дальнѣйшаго храненія, на какую-либо центральную станцію, по усмотрѣнію Управленія дороги**».

«**Вырученная отъ продажи багажа сумма, по удержаніи причитающихся дорогѣ платежей, вносится на процентный счетъ въ государственное кредитное учрежденіе; если въ теченіе годоваго срока, считая со времени послѣдней публикаціи, никто не предъявитъ правъ своихъ на означенную сумму, то она обращается въ пользу пенсіонной или вспомогательной кассы подлежащей ж. дороги**».

ГЛАВА Ш.

Перевозка грузовъ.

Относительно входящихъ въ составъ этой главы статей представляются слѣдующія замѣчанія:

Статью 175 слѣдуетъ изложить соотвѣтственно статьѣ 126, содержание коей совпадаетъ по отношенію къ пассажирамъ съ содержаніемъ разсматриваемой статьи по отношенію къ грузамъ. Сверхъ того, подлежатъ исключенію слова: «прямаго и мѣстнаго сообщенія,» по неточности этого выраженія, выше объясненной при обсужденіи статьи 135. За изложенными исправленіями, редакція ст. 175 должна быть такова:

«Желѣзныя дороги обязаны заботиться о своевременной «и исправной доставкѣ къ мѣстамъ назначенія сдаваемыхъ «на оныя грузовъ».

«Предметы, безусловно недозволенные къ перевозкѣ, а «равно и допускаемые къ перевозкѣ лишь при соблюденіи «особыхъ условій, указываются въ росписаніи, утверждае- «момъ Министерствомъ п. с.».

Требованіе ст. 176 относительно опубликованія времени ежедневнаго открытія станцій, для приѣма грузовъ, въ мѣстныхъ вѣдомостяхъ едва ли принесло бы пользу, такъ какъ въ подобныхъ случаяхъ несомнѣнно полезно только ежедневное или очень часто возобновляемое опубликованіе; притомъ же, число станцій, находящихся въ городахъ, въ которыхъ выходятъ вѣдомости, крайне незначительно въ сравненіи съ общимъ числомъ станцій, и потому это обязательство, устанавливаемое въ законѣ, могло бы быть исполняемо въ относительно очень рѣдкихъ случаяхъ. Поэтому, въ ст. 176, слова: «... и опубликовано въ мѣстныхъ вѣдомостяхъ, если «станція находится въ городѣ, въ которомъ выходитъ такое «повременное изданіе» — подлежатъ исключенію, а слова: «Вышимъ Совѣтомъ» — замѣнѣ словами: «Министерствомъ п. с.»

На основаніи выше изложенныхъ предположеній объ учрежденіи и предметахъ вѣдѣнія Мѣстныхъ Комитетовъ, въ ст. 177 слова: «... и желѣзнодорожной Коммисіи, гдѣ такая «вая существуетъ», подлежатъ исключенію, а примѣчаніе къ той-же статьѣ должно быть дополнено такъ: «Инспекторы дорогъ и члены Мѣстныхъ Комитетовъ имѣютъ право...

Послѣдняя часть ст. 178 устанавливаетъ взиманіе сбора за храненіе грузовъ на станціи отправленія въ томъ случаѣ, когда ввезенный на станцію грузъ не можетъ быть отправленъ въ день доставки. Правило о взиманіи этого сбора распространяется на всѣ безъ изыятія дороги и на всѣ грузы,

независимо отъ того, въ какихъ помѣщеніяхъ таковыя бы ни хранились.

Въ Министерствѣ п. с. былъ разработанъ, при участіи заинтересованныхъ вѣдомствъ и учреждений, проектъ положенія объ установленіи особаго сбора съ ввозимыхъ на станціи грузовъ собственно на устройство складочныхъ помѣщеній. Такъ какъ не на всѣхъ дорогахъ ощущается недостатокъ въ этихъ помѣщеніяхъ, то и взиманіе сбора предположено было распространить не на всѣ дороги, а лишь на тѣ, коимъ сборъ этотъ, въ виду недостатка помѣщеній, будетъ разрѣшенъ Министромъ п. с., съ цѣлью употребленія его для спеціальнаго назначенія. Предположенія Министерства, къ утвержденію и приведенію въ исполненіе коихъ не встрѣтили препятствій подлежащаго вѣдомства, рассмотрѣны Комитетомъ Министровъ, по положенію котораго, въ 11 день февраля 1883 года, Высочайше утверждены «Главныя основанія для взиманія на ж. дорогахъ сбора за храненіе грузовъ по $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда».

Принимая во вниманіе, что утвержденіе подробныхъ по сему предмету правилъ предоставлено Министру п. с. по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и, въ подлежащихъ случаяхъ, съ Государственнымъ Контролеромъ, — слѣдуетъ исключить изъ ст. 178 всю послѣднюю ея часть, а, въ замѣнъ исключаемаго, внести примѣчаніе:

«Взиманіе платы за храненіе въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ грузовъ, принятыхъ съ обожданіемъ въ складѣ, и употребленіе поступающихъ за храненіе суммъ производится согласно Высочайше утвержденнымъ главнымъ основаніямъ для взиманія на ж. дорогахъ сбора за храненіе грузовъ и издаваемымъ, въ развитіе оныхъ, Министромъ п. с., подробнымъ правиламъ».

Въ этой-же статьѣ уместно упомянуть также о слѣдующемъ обстоятельстве, требующемъ, какъ видно изъ дѣлъ Министерства п. с., ближайшихъ разъясненій.

«Порядокъ принятія грузовъ съ вѣтвей, направляющихся къ пристанямъ, фабрикамъ, заводамъ и т. п. опредѣляется особо для каждой вѣтви правилами, составляемыми Правленіемъ Общества и утверждаемыми Министерствомъ п. с.».

По ст. 179 устанавливается два разряда грузовъ: очередные и внѣочередные, причемъ вовсе упущены изъ виду весьма значительныя партіи грузовъ, которыя не подходятъ подъ опредѣленія указанныхъ двухъ разрядовъ, а именно грузы, отправляемые не тотчасъ по доставкѣ ихъ на станцію, а при удобномъ случаѣ; сюда относятся вообще дешевые грузы, перевозимые въ навалку: дрова, лѣсной матеріалъ, бутовой и булыжный камень, известь, алебастръ и т. п. Для перевозки подобныхъ грузовъ избирается время, когда уменьшается перевозка другихъ болѣе цѣнныхъ грузовъ, когда имѣются свободные обратные вагоны и т. п.;

отправители же пользуются за то пониженным тарифомъ. Въ виду сего, ст. 179 слѣдовало бы изложить такъ:

«Всѣ грузы, по отношенію къ порядку перевозки, раздѣляются на три разряда: 1) подлежащіе немедленному отправленію внѣ очереди; 2) подлежащіе отправленію по общей очереди, наступленія которой грузы ожидаютъ на станціи, и 3) перевозимые по соглашенію съ отправителями безъ очереди въ вагонахъ, свободныхъ отъ перевозки внѣ очередныхъ и обще-очередныхъ грузовъ (дрова, уголь и т. п.).—Къ первой категоріи причисляются всѣ тѣ правительственные, общественные и частные грузы, немедленной отправки которыхъ потребуетъ Министерство п. с. въ интересахъ общегосударственныхъ».

«Примѣчаніе. Росписаніе предметовъ, относящихся къ грузамъ первой категоріи, а равно и правила, опредѣляющія порядокъ исполненія очередей, составляются Правленіями Обществъ и, съ заключеніемъ Инспектора дороги, представляются на утвержденіе Министерства п. с.

Ст. 180 подлежитъ измѣненію въ редакціонномъ отношеніи, во 1-хъ, въ виду существованія третьяго разряда грузовъ, а во 2-хъ—въ виду того, что не всѣ отправители будутъ производить нагрузку своими средствами; а между тѣмъ только задержка въ отправкѣ груза, происшедшая по винѣ отправителя, должна лишать его права на очередь. По этимъ соображеніямъ, ст. 180 слѣдуетъ изложить слѣдующимъ образомъ:

«Общеочередные грузы подлежатъ отправкѣ съ соблюденіемъ той очереди, въ которой они были приняты къ перевозкѣ, а грузы, отправляемые безъ очереди, — на основаніи состоявшихся съ отправителями соглашеній».

«Грузъ, не нагруженный по винѣ отправителя, при наступленіи его очереди, исключается изъ очереди, о чемъ и составляется актъ при участіи ж.-дорожной полиціи».

Предположенное по ст. 181 опредѣленіе сроковъ доставки грузовъ Мѣстными Совѣтами не можетъ быть принято потому, что въ отношеніи прямыхъ сообщеній въ этомъ опредѣленіи должны были бы участвовать многіе Комитеты (Совѣты), между которыми весьма возможно разногласіе. Кромѣ того, разсматриваемую статью надлежитъ дополнить указаніемъ на необходимость изданія правилъ объ исчисленіи сроковъ и болѣе точнымъ опредѣленіемъ момента, съ котораго начинается теченіе срока. По этимъ основаніямъ, ст. 181 слѣдуетъ изложить такимъ образомъ:

«Сроки доставки грузовъ опредѣляются: для мѣстныхъ сообщеній—Правленіями Обществъ, а для прямыхъ сообщеній—подлежащими Съѣздами представителей желѣзныхъ дорогъ, и утверждаются Министерствомъ п. с. Тѣмъ же порядкомъ составляются и утверждаются правила объ исчи-

«сленіи, измѣненіи и перерывѣ сроковъ доставки и правила «о непримѣненіи сроковъ доставки по особымъ соглашеніямъ съ грузохозяевами».

«Срокъ доставки исчисляется съ полуночи, слѣдующей за днемъ наложенія штемпеля на накладной, а для грузовъ, принятыхъ съ обожданіемъ въ складѣ,—съ полуночи, слѣдующей за днемъ наступленія очереди отправки».

Ст. 182 имѣетъ, очевидно, цѣлью установить отправки грузовъ по накладнымъ именнымъ и безымяннымъ, но редакція статьи не точна, ибо понятія «получатель» и «предъявитель дубликата накладной» не исключаютъ взаимно одно другаго: получатель долженъ предъявить дубликатъ накладной для полученія груза, а предъявитель, при полученіи груза, становится получателемъ. Во избѣжаніе недоразумѣній относительно пониманія статьи, узаконивающей существеннѣйшее право отправителя, необходимо изложить ст. 182 такъ:

«Грузъ можетъ быть отправленъ на имя опредѣленнаго лица или на предъявителя дубликата накладной. Въ послѣднемъ случаѣ и при неизвѣстности на станціи назначенія адреса получателя, грузъ считается отправленнымъ до востребованія. Въ противномъ-же случаѣ станція назначенія обязана извѣстить получателя о прибытіи груза, не далѣе какъ на слѣдующій день».

Сопоставленіе ст. 183 со ст. 224 указываетъ, что хотя по 183-й ст. накладная и дубликатъ оной признаются въ совокупности доказательствомъ правъ и обязанностей сторонъ, но при разнорѣчивыхъ показаніяхъ этихъ документовъ ст. 224 отдаетъ предпочтеніе одному изъ нихъ, обусловливая это предпочтеніе не доказанною достовѣрностью одного изъ документовъ, а выгодностью разнорѣчія для отправителя.

Не останавливаясь долѣе на такой непригодной оцѣнкѣ значенія юридическихъ актовъ и не разбирая встрѣчаемаго въ самой ст. 224 недоразумѣнія, необходимо сію послѣднюю признать подлежащею безусловному исключенію, такъ какъ признаніе значенія за однимъ изъ названныхъ документовъ, въ случаѣ ихъ несходства, должно составлять предметъ вѣдѣнія суда.

Ст. 184, которая опредѣляетъ содержаніе накладной, не возбуждаетъ вообще замѣчаній и можетъ быть принята съ небольшими редакціонными измѣненіями:

Въ пк. *д*, взамѣнъ словъ «означеніе содержанія кладѣ», внести слова: «наименованіе груза, обозначеніе его вѣса...», послѣ пк. *д* поставить непосредственно пк. *е*, а примѣчаніе къ пк. *д* отнести къ обоимъ пунктамъ, *д* и *е*, потому что иначе примѣчаніе это пришлось бы повторять два раза.

Пк. *г* дополнить словами: «съ указаніемъ № выданнаго на оный свидѣтельства».

Между пк. *и* и *г* включить новый пунктъ: «издержки, произведенныя ж. дорогою».

Заключительную часть статьи и два примѣчанія къ оной, въ видахъ точности редакціи и сокращенія ея, слѣдуетъ изложить такъ:

«Никакія данныя и заявленія, кромѣ дозволяемыхъ настоящимъ уставомъ, въ накладную включаемы быть не могутъ; равно не дозволяется прилагать къ накладной накіе-либо документы и бумаги, кромѣ указанныхъ въ настоящемъ уставѣ. То и другое допускается не иначе, какъ съ разрѣшенія Министерства п. с., которое устанавливаетъ обязательную однообразную форму накладной, съ указаніемъ отступленій отъ оной, допускаемыхъ для пригородныхъ перевозокъ.»

Во второй части ст. 185, слѣдуетъ исключить ссылку на ст. 184, очевидно ошибочную, и въ пк. 2 прибавить: «и полицейскимъ», въ виду того, что для предотвращенія распространенія заразъ устанавливаются извѣстныя полицейскія обрядности для перевозки кожъ, костей, шерсти и т. п.

Въ ст. 189, въ видахъ точности выраженій, слѣдуетъ прибавить, послѣ слова «штемпеля» слова: «станція отправления» и дополнить статью эту примѣчаніемъ о передачѣ дубликатовъ накладной.

Примѣчаніе къ ст. 180-й. Правила о порядкѣ передачи дубликатовъ накладныхъ и правила на случай утраты дубликатовъ накладныхъ издаются Министромъ п. с., по соглашенію съ Министрами: Финансовъ и Юстиціи.

Независимо отъ сего, нельзя не обратить вниманія, что для уясненія выраженія «дубликатъ» поставлены въ скобкахъ слова: «точная копія», которыя не передаютъ истиннаго смысла значенія дубликата, такъ какъ дубликатъ не есть копія извѣстнаго документа, а точное его повтореніе, второй экземпляръ, и въ данномъ случаѣ замѣняетъ собою квитанцію. Принимая во вниманіе, что приданіе дубликату значенія только копій переноситъ силу юридическаго доказательства на подлинную накладную, чего очевидно желалъ избѣгнуть и проектъ (ст. 183, 224), и признавая болѣе цѣлесообразнымъ предоставить суду разборъ могущихъ имѣть мѣсто разнорѣчій между накладною и дубликатомъ, отнюдь не предустанавливая преимущественнаго значенія одного изъ сихъ документовъ,—необходимо замѣнить слова: «точная копія», словами: «второй экземпляръ».

Первыя двѣ части ст. 190 не вызываютъ замѣчаній по существу, а въ отношеніи редакціи, желательно только

указаніе на ст. 216, опредѣляющую, въ чемъ именно можетъ выразиться избраніе перевозочныхъ средствъ. — Что же касается третьей части той же статьи, то требованія ея въ томъ видѣ, какъ они въ ней выражены — неисполнимы. Вызовъ экспертовъ, плата имъ по особой таксѣ, собственно для сего утверждаемой, — это такія формальности, которыя, будучи примѣнены ко всѣмъ станціямъ Имперіи, не могутъ не затруднить манипуляцій по приему грузовъ, вмѣсто упрощенія ихъ. Съ другой стороны, и надобности въ этихъ формальностяхъ не представляется, въ виду второй части статьи, согласно которой достаточно оговорить неудовлетворительность упаковки установленнымъ порядкомъ, каковая оговорка и послужитъ основаніемъ при разборѣ претензій, еслибы таковыя явились послѣдствіемъ дурной упаковки. Въ виду сего, въ замѣнъ правилъ о разрѣшеніи пререканій по вопросамъ объ упаковкѣ, слѣдуетъ постановить:

«Степень удовлетворительности упаковки опредѣляется начальникомъ станціи или особо къ тому уполномоченнымъ агентомъ ж. дороги. Въ случаѣ признанія этими лицами упаковки неудовлетворительною и отказа отправителя исправить ее, составляется актъ, при участіи двухъ свидѣтелей или понятыхъ, и о составленномъ актѣ отмѣчается въ накладной».

Подробное перечисленіе въ ст. 191 причинъ, по которымъ неудовлетворительность упаковки не могла быть замѣчена во время приема груза, представляется излишне усложняющимъ изложеніе закона, тѣмъ болѣе, что въ 1 пунктѣ требуется доказать, что «недостатки не могли быть замѣчены», а во 2-мъ, что недостатки — «невидимы для глаза»; оба условія едвали не составляютъ только взаимной перефразировки, такъ какъ «не можетъ быть замѣчено» лишь то, что «невидимо для глаза», и на оборотъ «невидимо для глаза» то, что «не можетъ быть замѣчено». — Пунктъ же 3-й долженъ заключать въ себѣ простую ссылку на статью, въ которой указанъ порядокъ удостовѣренія неудовлетворительности упаковки. По этимъ основаніямъ три пункта ст. 191 слѣдовало бы изложить слѣдующимъ образомъ:

«..... 1) если ж. дорога докажетъ, что недостатки упаковки не могли быть замѣчены ею по наружному виду во время приема груза»;

«2) если недостатки упаковки удостовѣрены порядкомъ, указаннымъ въ ст. 190».

Разсмотрѣнію ст. 192 полезно предпослать общее замѣчаніе о необходимости многихъ и существенныхъ дополненій въ дѣйствующихъ нынѣ таможенныхъ законахъ, касающихся отношеній ж. дорогъ къ таможеннымъ обрядностямъ.

Законы эти, изданные въ большинствѣ въ то время, когда у насъ не существовало ж. дорогъ, не допускаютъ для нихъ

никакихъ изъятій; вслѣдствіе этого желѣзныя дороги въ отношеніи таможи являются простыми возчиками, подобно гужевымъ. Между тѣмъ, не говоря уже о развитіи перевозки съ постройкою ж. дорогъ, сіи послѣднія, по самому назначенію своему, должны были встать въ гораздо болѣе сложныя отношенія къ грузохозяевамъ, чѣмъ простые перевозчики, являясь и повѣренными хозяевъ для исполненія различныхъ формальностей, и залогодержателями товара впредь до расчета съ дорогою. Для того, чтобы предоставить ж. дорогамъ возможность исполнять свое въ указанномъ дѣлѣ назначеніе, необходимо дать имъ по закону извѣстныя права и опредѣлить ихъ значеніе передъ таможеню. Возникающіе изъ нынѣшняго неопредѣленнаго положенія вопросы были обсуждаемы и въ Министерствѣ Финансовъ, и представителями ж. дорогъ; но тѣмъ не менѣе дѣло это не получило доселѣ окончательнаго рѣшенія. Разсматриваемый проектъ также не даетъ отвѣтовъ на эти вопросы, а потому Министръ п. с., не имѣя никакой возможности, за краткостью времени, назначеннаго для разсмотрѣнія проекта, предложить съ своей стороны какое-либо рѣшеніе или окончательныя предположенія, считаетъ однако необходимымъ обратить вниманіе на усматриваемый пробѣлъ въ проектѣ устава ж. дорогъ.

Обращаясь за симъ къ ст. 192, Министръ п. с. находитъ необходимымъ дополнить ее точнымъ указаніемъ того, кто именно исполняетъ тѣ или другія формальности въ пути и по прибытіи груза на мѣсто назначенія. Съ этою цѣлью, слѣдовало-бы дополнить ст. 192 слѣдующимъ образомъ:

«Во время нахождения груза въ пути, ж. дорога исполняетъ всѣ таможенныя, акцизныя и полицейскія формальности; она вправѣ или взять на себя исполненіе этихъ обязанностей, или поручить это комисіонеру. По прибытіи груза на мѣсто назначенія, получателю предоставляется право совершать самому, или черезъ комисіонера, таможенныя и другія обрядности, если въ накладной не содержится несогласной съ симъ оговорки».

Ст. 193 допускаетъ требованіе уплаты провозныхъ денегъ при приѣмѣ груза только за подверженные скорой порчѣ и за малоцѣнные грузы.—Между тѣмъ, могутъ быть случаи, въ которыхъ, по справедливости, дорога должна имѣть право требовать провозную плату при приѣмѣ; таковы случаи дурной упаковки, въ особенности жидкихъ грузовъ, и другіе, возможность возникновенія которыхъ зависитъ отъ различныхъ мѣстныхъ обстоятельствъ. Кромѣ того, въ обѣихъ статьяхъ (193 и 194) необходимо оговорить право взиманія дополнительныхъ сборовъ, а въ ст. 194 исключить излишнее опредѣленіе: законодѣйствующимъ и установленнымъ порядкомъ опубликованнымъ.—Вслѣдствіе этихъ измѣненій, ст. 193 и 194 необходимо изложить такимъ образомъ:

«Ст. 193. Отправитель можетъ уплатить провозныя деньги и дополнительные сборы вполнѣ или частью при самой сдачѣ груза для перевозки».

«Провозная плата и дополнительные сборы, не уплаченные при отправленіи, считаются переведенными на получателя».

«Дорога-отправительница имѣетъ право требовать уплаты провозныхъ денегъ и дополнительныхъ сборовъ впередъ: 1) если предъявленный къ перевозкѣ грузъ подверженъ скорой порчѣ; 2) если, по малоцѣнности, грузъ не вполнѣ обезпечиваетъ причитающіеся за перевозку его платежи; 3) если, вслѣдствіе неудовлетворительной упаковки, возможна утрата (усышка и утечка) части груза, или ухудшеніе его достоинства».

«Примѣчаніе. Указаніе непредвидѣнныхъ настоящею статьею обстоятельствъ, при которыхъ дороги могутъ требовать уплаты впередъ, предоставляется Министру п. с.»

«Ст. 194. Провозная плата и дополнительные платежи исчисляются согласно тарифамъ и правиламъ о дополнительныхъ сборахъ и означаются въ накладной».

Ст. 195. Желѣзныя дороги не вправѣ взимать за перевозку грузовъ никакихъ иныхъ сборовъ, кромѣ установленныхъ тарифами и правилами о дополнительныхъ сборахъ».

Статью 196 необходимо, въ огражденіе интересовъ грузо-хозяевъ, дополнить слѣдующимъ образомъ:

«Всѣ упомянутыя издержки должны быть отмѣчены въ накладной, въ которой прилагаются и оправдательные документы».

Ст. 197 содержитъ въ себѣ весьма важное постановленіе, направленное къ прекращенію всякаго рода частныхъ съ отдѣльными отправителями соглашеній относительно изъятій изъ общаго тарифа.

Выражая полное сочувствіе этому мѣропріятію, Министръ п. с. полагаетъ необходимымъ войти въ ближайшее обсужденіе практическаго примѣненія указанной статьи, именно въ виду важности вопроса. Нельзя не повторить здѣсь высказаннаго ранѣе, при разсмотрѣніи ст. 132 и 133, замѣчанія, что проектъ общаго устава не разрѣшаетъ вопроса о правительственномъ вліяніи на тарифное дѣло, а содержитъ лишь нѣсколько отрывочныхъ указаній по нѣкоторымъ частностямъ этого дѣла. Однимъ изъ такихъ указаній является и ст. 197, принятіе которой въ нынѣшней ея редакціи не можетъ не встрѣтить затрудненій въ томъ отношеніи, что наши ж. дороги, будучи ограничены въ правѣ взиманія провозной платы опредѣленнымъ Правительствомъ максимальнымъ тарифомъ, пользуются, по уста-

вамъ, правомъ пониженія тарифовъ безъ ограниченія размѣровъ пониженія. Примѣненіе этого права имѣетъ безусловно полезное значеніе въ томъ случаѣ, когда пониженіе распространяется въ одинаковой степени на всѣхъ отправителей извѣстнаго рода грузовъ, и въ данномъ случаѣ, воспрещенію подлежатъ лишь частныя соглашенія, которыми нарушаются интересы прочихъ отправителей, въ особое соглашеніе не вступившихъ. По этимъ соображеніямъ, рассматриваемая статья должна быть изложена такъ, чтобы, установивъ право всѣхъ однородныхъ грузовъ на одинаковый тарифъ, она заключала въ себѣ воспрещеніе частныхъ соглашеній.

Сообразно съ этимъ, статья должна быть дана слѣдующая редакція:

«Желѣзныя дороги въ правѣ дѣлать грузоотправителямъ «уступки въ тарифѣ и предоставить имъ какія либо удобства въ перевозкѣ, независимо отъ тарифной платы, лишь «при одновременномъ опубликованіи во всеобщее свѣдѣніе «о сдѣланной уступкѣ или облегченіи, съ предоставленіемъ «тѣхъ же удобствъ всѣмъ прочимъ грузоотправителямъ, которые примутъ тѣ самыя условія».

«Всякое частное соглашеніе, предоставляющее одному «или нѣсколькимъ отправителямъ уменьшеніе провозной платы противъ дѣйствующихъ тарифовъ и другія удобства, «безусловно воспрещается и считается неимѣющимъ законной силы».

Что же касается отвѣтственности агентовъ ж. дороги, то едва-ли необходимо упоминать объ оной, въ виду полной ея неопредѣленности и того обстоятельства, что соглашенія дѣлаются не агентами въ тѣсномъ смыслѣ, т. е. служащими, а только Правленіями Обществъ.

Ст. 198 и 199 устанавливають различные сроки для заявленія претензій о недоборахъ и переборахъ, причемъ публикѣ предоставленъ срокъ въ четыре раза большій, нежели ж. дорогамъ.

Не усматривая изъ представленія въ Государственный Совѣтъ основаній, почему именно признается необходимою такая неравномѣрность, и находя, съ своей стороны, справедливымъ поставить обѣ стороны въ одинаковое положеніе, хотя бы для того, чтобы сдѣлать осуществимымъ право дорогъ обращать на покрытіе недоборовъ слѣдующіе отправителю переборы, — Министръ п. с. полагаетъ установить въ обоихъ случаяхъ *годуичный* срокъ и упомянуть, что не востребоваанные переборы обращаются въ пенсіонный или вспомогательный капиталъ.

Относительно же размѣра процентовъ, начисляемыхъ на переборы, представляются слѣдующія соображенія: предположенное взысканіе 6% годовыхъ крайне незначительно, такъ какъ переборы могутъ имѣть мѣсто единственно по винѣ агентовъ дороги и не могутъ быть устранены грузо-хозяиномъ, который въ этомъ случаѣ является лицомъ

страдательнымъ. Необходимо установить въ законѣ мѣры, которыя дѣйствительно ограждали бы интересы грузо-хозяевъ и, если не предупреждали бы возможность переборовъ, то, по крайней мѣрѣ, уменьшали бы неблагоприятныя для платящихъ послѣдствія взысканія съ нихъ излишней платы, служа въ то-же время достаточною побудительною причиною къ быстрому собиранію справокъ и рѣшенію по заявленіямъ отправителей.— Въ этихъ видахъ Министръ п. с. останавливается на предположеніи установить возвратъ перебранной суммы съ процентами по расчету изъ 24 годовыхъ, или $\frac{1}{15}$ % въ день, начисляя ихъ со дня взысканія по день, назначенный для выдачи перебора, о чемъ грузо-хозяинъ долженъ быть увѣдомленъ.

По ст. 200, предполагается сдѣлать обязательнымъ для ж. дорогъ пріемъ грузовъ съ наложенными платежами и установить отвѣтственность дорогъ за своевременность выдачи платежей.

Въ настоящее время почти между всѣми ж. дорогами установилась взаимная передача наложенныхъ платежей. Тѣмъ не менѣе, извѣстныя Министерству п. с. обстоятельства, сопровождающія эту денежную операцію, указываютъ, что, при всемъ удобствѣ такого порядка для торгующаго класса, едва ли возможно дѣлать по закону обязательнымъ для всѣхъ дорогъ пріемъ товаровъ съ наложенными платежами. Финансовое положеніе нашихъ ж. дорогъ въ такой мѣрѣ различно и многія изъ нихъ до такой степени стѣснены въ средствахъ для текущихъ расходовъ, что передача полученныхъ платежей производится несвоевременно и не въ полной цифрѣ, по причинѣ расходованія поступившихъ суммъ на надобности дороги. Не приводя здѣсь извѣстныхъ Министерству п. с. примѣровъ задержанія значительныхъ суммъ, до милліона рублей, необходимо замѣтить, что подобный случай, даже въ меньшихъ размѣрахъ, можетъ поставить состоятельную дорогу въ крайне затруднительное положеніе, если не въ невозможность выполнить ея прямыя денежные обязательства передъ казною, поставщиками, владѣльцами акцій и облигацій и т. д. Протекающія отсюда неудобства и затрудненія столь значительны, что трудно найти достаточное основаніе для обязательнаго наложенія на дороги исполненія операціи, которая по существу не принадлежитъ къ обязанностямъ ж. дорогъ, какъ перевозочныхъ предпріятій, а составляетъ операцію банковую—переводъ денегъ—слѣдовательно, для перевозочныхъ предпріятій побочную. Тѣмъ не менѣе, доставляемая этою операціею торговлѣ удобства столь существенны, что нѣтъ причинъ высказаться и за прекращеніе оной, но необходимо обставить исполненіе ея иными, противъ проектныхъ, условіями, которыя подвергали бы дороги меньшимъ стѣсненіямъ, безъ неудобствъ для пользующихся этою службою. Одно изъ важнѣйшихъ въ этомъ отношеніи условій —

есть выдача дѣйствительно полученнаго дорогою платежа, а не того платежа, о взносѣ котораго имѣется увѣдомленіе дороги назначенія. Это условіе тѣмъ необходимѣе, что, при обязательствѣ выдать всякую сумму по увѣдомленіи о ея взносѣ, дорога-отправительница должна бы всегда имѣть въ наличности капиталы для банковыхъ операцій. — Сообразно съ этимъ существеннымъ исправленіемъ, изложеніе ст. 200 должно подвергнуться измѣненіямъ и во всѣхъ второстепенныхъ частяхъ, т. е. въ отношеніи отвѣтственности и сроковъ выдачи суммъ и заключаться въ слѣдующемъ:

«Отправителю предоставляется право наложить на грузъ платежъ. Размѣръ сего платежа ни въ какомъ случаѣ не долженъ служить основаніемъ для опредѣленія стоимости груза».

«За наложенные платежи взимаются въ пользу ж. дорога особая коммисіонная плата, размѣръ коей утверждается Министерствомъ п. с., а равно расходы по пересылкѣ суммы наложеннаго платежа, если таковые будутъ имѣть мѣсто».

«Желѣзная дорога не обязана производить отправителю уплату суммы наложеннаго платежа ранѣе, чѣмъ сумма означеннаго платежа будетъ внесена получателемъ груза и переведена дорогою назначенія дорогъ отправленія. Во взносѣ платежа выдается получателю груза особая квитанція».

«Внесенный получателемъ и переведенный дорогѣ-отправительницѣ наложенный платежъ ж. дорога обязана выдать отправителю, по его требованію, въ теченіи трехъ дней со дня истеченія срока, потребнаго для пересылки со станцій назначенія на станцію отправленія суммы наложеннаго платежа, каковой срокъ исчисляется по 250 верстѣ въ сутки. Въ случаѣ задержанія выдачи долѣе сего срока, виновная ж. дорога уплачиваетъ отправителю, со дня его требованія, по одному проценту въ мѣсяць».

«Если дорога отправленія не уплатитъ суммы наложеннаго на грузъ платежа, по неполученію этой суммы отъ дороги назначенія, то отвѣтственною передъ отправителемъ дорогою является дорога, задержавшая высылку суммы наложеннаго платежа».

Въ ст. 201 необходимо замѣнить слово «грузоотправителей» болѣе общимъ выраженіемъ «грузохозяевъ», такъ какъ выгрузка въ большинствѣ случаевъ будетъ производиться не отправителемъ, а получателемъ; равнымъ образомъ, слова «Высшій Совѣтъ» слѣдуетъ замѣнить словами: «Министерствомъ п. с.».

Въ ст. 202 не проведено различія относительно грузовъ, пересылаемыхъ по накладнымъ именнымъ и безымяннымъ, тогда какъ это обстоятельство имѣетъ прямое вліяніе на право распоряженія грузомъ, которое, очевидно, можетъ принадлежать держателю дубликата накладной только въ томъ

случаѣ, когда она написана на предъявителя. Передача дубликата по именной накладной можетъ быть совершена не иначе, какъ по надлежащемъ удостовѣреніи передачи; всѣ же требованія по распоряженію товаромъ должны быть дѣлаемы черезъ станцію отправленія. Измѣненная, по приведеннымъ соображеніямъ, ст. 202 будетъ изложена такъ:

«Право распоряженія грузомъ по накладнымъ именнымъ, принадлежитъ отправителю или лицу, которому отправитель передастъ, установленнымъ порядкомъ (ст. 189), дубликатъ накладной; по накладной на предъявителя—право распоряженія грузомъ принадлежитъ держателю дубликата накладной».

«Лицо, имѣющее право распоряженія грузомъ, можетъ требовать, черезъ станцію отправленія, съ предъявленіемъ дубликата накладной, чтобы грузъ былъ выданъ ему обратно на станціи отправленія, или задержанъ въ пути во время перевозки, или же выданъ на станціи назначенія или на промежуточной станціи, не тому лицу, которое указано въ накладной».

«Дорога не вправе отказаться отъ исполненія подобныхъ требованій лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ, и не должна измѣнять или замедлять исполненія этихъ требованій, подъ опасеніемъ отвѣтственности за убытки, ежели не докажетъ, что была поставлена въ невозможность исполнить требованіе безъ нарушенія правильности движенія, или по другимъ причинамъ».

«Желѣзная дорога имѣетъ право на возмѣщеніе расходовъ, произведенныхъ ею вслѣдствіе исполненія упомянутыхъ требованій, за исключеніемъ однако-же тѣхъ случаевъ, когда эти требованія были вызваны виною самой дороги. Дорога можетъ поставить условіемъ обратной перевозки уплату впередъ всѣхъ причитающихся ей сборовъ по первоначальной перевозкѣ».

Устанавливаемый въ ст. 203 порядокъ увѣдомленія получателей о прибытіи груза, при кажущейся опредѣлительности и подробности, не возлагаетъ вообще на ж. дороги обязанности увѣдомлять получателей, такъ какъ обуславливаетъ посылку онаго возможностью сдать заказное письмо въ почтовое учрежденіе при станціи. Если притомъ принять во вниманіе, что городская почта учреждена у насъ только въ нѣсколькихъ городахъ и что письма на имя лицъ, проживающихъ въ городѣ, гдѣ нѣтъ городской почты, не будетъ приниматься почтовыми учрежденіями тѣхъ-же городовъ,—то пространство дѣйствія ст. 203 сократится до самыхъ незначительныхъ предѣловъ. Поэтому, несомнѣнно полезнѣе было-бы ограничиться установленіемъ въ законѣ общей обязанности ж. дорогъ увѣдомлять получателей о прибытіи грузовъ, подобно тому, какъ такая обязанность установлена по отношенію къ почтовымъ учрежденіямъ при полученіи цѣнныхъ пакетовъ; но, не предрѣшая способа

исполненія сего, предоставить дорогамъ пользоваться всѣми находящимися въ ихъ распоряженіи средствами: почтою, государственною и земскою, разсылными, телеграфомъ и т. п. По этимъ соображеніямъ, слѣдовало-бы вторую часть ст. 203 изложить такъ:

«Желѣзнодорожная станція обязана о прибывшихъ грузахъ, адресованныхъ не до востребованія, посылать грузополучателямъ письменныя увѣдомленія немедленно по прибытіи груза, хотя-бы таковой прибылъ ранѣе истеченія срока доставки. Увѣдомленіе должно быть отправлено въ день прибытія груза и во всякомъ случаѣ не позже 9 часовъ слѣдующаго утра».

«Въ мѣстахъ, гдѣ имѣются почтовые учрежденія, государственныя или земскія, увѣдомленіе дѣлается, если возможно, заказнымъ письмомъ; на прочихъ станціяхъ — ж. дороги изыскиваютъ иные способы увѣдомленія, если они не указаны были грузоотправителемъ».

«Расходы на посылку увѣдомленія возмѣщаются ж. дорогомъ грузохозяиномъ».

Въ ст. 204 слѣдуетъ замѣнить въ концѣ третьей части слово: «тарифомъ», словами: «правилами о дополнительныхъ сборахъ», и слова «Распорядительнымъ Комитетомъ», словами: «Министерствомъ п. с.».

Въ концѣ ст. 205 слѣдуетъ, въ видахъ точности, прибавить: «по его требованію». Въ тѣхъ-же видахъ, въ ст. 207, слова: «держателю дубликата», должны быть замѣнены словомъ: «получателю», такъ какъ по накладнымъ именнымъ грузамъ не всегда можетъ быть выданъ «держателю накладной». Самую-же ст. 207 изложить такъ:

«...Грузъ выдается получателю по уплатѣ причитающихся съ него ж. дорогомъ платежей; ему же передается накладная, а дубликатъ возвращается ж. дорогомъ. На станціяхъ большаго движенія...»

Первая часть ст. 209 должна быть нѣсколько измѣнена въ редакціонномъ отношеніи; слова: «имѣющій значеніе официальнаго документа» должны быть выпущены, какъ излишнія, равно какъ и слова: «изъ числа лицъ, особо для сего назначенныхъ Мѣстнымъ Совѣтомъ», а самая статья—изложена слѣдующимъ образомъ:

«Ст. 209. Въ случаѣ обнаруженія, во время пути или на станціи назначенія, утраты или поврежденія груза, ж. дорога приступаетъ немедленно къ повѣркѣ груза и опредѣленію убытковъ. Повѣрка и опредѣленіе размѣра убытковъ производятся въ присутствіи ж.-дорожной полиціи и двухъ свидѣтелей и, въ случаѣ надобности, двухъ экспертовъ, а если возможно, то и при бытности лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ. О результатѣ повѣрки составляется актъ. Копія съ акта выдается бесплатно лицу, имѣющему

«право распоряженія грузомъ, буде онъ того потребуеть».
«Объ отысканіи груза...»

Въ началѣ ст. 210, слова: «держателямъ дубликатовъ», слѣдуетъ выпустить, въ видахъ ясности изложенія.

Ст. 211 и 212 подлежатъ перенесенію въ главу IV настоящаго раздѣла.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ.

Предварительно разсмотрѣнія статей проекта, коими опредѣляется имущественная отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ передъ публикою и между собою, небезполезно будетъ привести, независимо отъ высказанныхъ ранѣе соображеній объ удобствѣ сгруппированія этихъ постановленій въ особую главу, общій обзоръ началъ имущественной отвѣтственности, положенныхъ въ основаніе проекта.

Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ можетъ возникать какъ послѣдствіе вреда личнаго или вреда имущественнаго.

Что касается перваго, то законъ 25-го января 1878 года, объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ личный, приведенъ въ проектѣ съ незначительными измѣненіями, о которыхъ будетъ сказано ниже, при разсмотрѣніи подлежащей статьи проекта.

Относительно имущественнаго вреда, нанесеннаго желѣзными дорогами пассажирамъ и грузохозяевамъ, проектъ устанавливаетъ спеціальныя для желѣзныхъ дорогъ законоположенія, сущность коихъ сводится къ слѣдующему началу: желѣзныя дороги отвѣтственны за нанесенный ихъ дѣйствіями имущественный вредъ въ полной суммѣ нанесеннаго убытка. Изъ этого общаго начала допущено изъятіе для тѣхъ случаевъ утраты или порчи груза, когда таковой перевозится по пониженнымъ тарифамъ; въ этихъ случаяхъ отвѣтственность желѣзной дороги не должна превосходить заранѣе установленныхъ нормъ, размѣръ коихъ, однако-же, проектомъ не опредѣленъ. Подобную-же, впередъ опредѣленную отвѣтственность влекутъ за собою и нѣкоторые случаи нарушенія правъ пассажировъ и грузоотправителей (неправильный отказъ въ билетѣ на проѣздъ, такое-же непринятіе груза, утрата пассажирскаго багажа и т. д.). Въ семъ послѣднемъ случаѣ, въ самомъ проектѣ установлены основанія, по которымъ исчисляется размѣръ вознагражденія.

Усматривая изъ сего, что коренное начало проекта совпадаетъ съ общимъ началомъ гражданскаго права объ отвѣтственности каждаго за причиненный имъ вредъ и убытокъ и что изъятія изъ этого начала согласованы съ постановленіями объ отвѣтственности, принятыми на Бернскомъ

желѣзно-дорожной конференціи, — Министръ п. с., съ своей стороны, соглашается въ существѣ съ предположеніями проекта, хотя и считаетъ излишнимъ излагать всѣ тѣ соображенія, которыя приводятъ его къ такому заключенію въ этомъ, весьма трудномъ и спорномъ вопросѣ, рѣшаемомъ различно въ иностранныхъ законодательствахъ и въ нашей желѣзно-дорожной практикѣ. Тѣмъ не менѣе, Министръ полагаетъ вполне необходимымъ оговорить съ полною и недопускающею никакихъ недоразумѣній точностью условія, при которыхъ желѣзныя дороги несутъ отвѣтственность полную, не ограниченную извѣстными нормами, а также тѣ, при которыхъ отвѣтственность ихъ опредѣляется заранее установленными нормами. Такое опредѣленіе тѣмъ необходимѣе, что въ самомъ проектѣ (ст. 220) упоминается о пониженныхъ тарифахъ, освобождающихъ дорогу отъ полной отвѣтственности; но въ статьѣ о полной отвѣтственности не установлено съ достаточною ясностью, что таковая является послѣдствіемъ перевозки по нормальнымъ, т. е. не пониженнымъ тарифамъ.

Нормальными-же тарифами слѣдуетъ признать тѣ максимальныя ставки, которыя опредѣлены уставами Обществъ, и пониженіе коихъ, съ соблюденіемъ извѣстныхъ условій, предоставлено усмотрѣнію желѣзно-дорожныхъ Обществъ. Посему, всякій тарифъ, не достигающій этихъ уставныхъ предѣловъ, долженъ быть разсматриваемъ какъ «пониженный». Въ виду этого, цѣлесообразно будетъ указать въ подлежащихъ статьяхъ, что желѣзныя дороги отвѣтствуютъ передъ грузохозяевами полною стоимостью утраченнаго лишь за грузъ, перевозимый по уставному максимальному тарифу.

Изъ этого кореннаго правила предположено въ проектѣ допустить изъятіе для пассажирскаго багажа, который хотя и перевозится въ большинствѣ случаевъ по уставному тарифу, но за утрату или поврежденіе онаго назначено вознагражденіе въ опредѣленной суммѣ. Хотя изъятіе это вполне оправдывается практическою невозможностью установить какія-либо нормы для оцѣнки багажа, подъ общимъ наименованіемъ котораго перевозятся самыя разнородныя по цѣнности предметы, но предположенная проектомъ одинаковая норма вознагражденія (1 руб. за фунтъ) за утрату или порчу багажа пассажировъ всѣхъ 3 классовъ — хотя и установленная въ ст. 3 прилож. къ ст. 577 уст. пут. сообщ. по прод. 1876 г. — слишкомъ низка, неравномѣрна и не соответствуетъ средней стоимости обыкновеннаго багажа. При всей трудности основываться въ данномъ случаѣ на какихъ-либо точныхъ статистическихъ данныхъ, представляется однакоже справедливымъ возвысить эту норму вознагражденія для пассажировъ II класса — до 2 руб., а для I класса — до 3 рублей за фунтъ, съ тѣмъ, притомъ, чтобы размѣры отвѣтственности выше этихъ предѣловъ за багажъ и вообще за драгоценныя и другіе предметы, перевозимые при соблюденіи особыхъ условій (ст. 131), были опредѣлены въ особыхъ

правилахъ, въ которыхъ должны быть также установлены нормы вознагражденія за утраченный или поврежденный грузъ (ст. 220).

Особая глава IV втораго раздѣла (объ отвѣтственности) составится, такимъ образомъ, изъ слѣдующихъ статей проекта: 129, 130, 161, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 211, 213 и послѣдующихъ до 232 включительно. О ст. 212 будетъ сказано ниже, при разсмотрѣнїи оной.

Для большей опредѣлительности изложенія закона, имѣющаго служить основаніемъ при разрѣшенїи дѣлъ по претензіямъ къ желѣзнымъ дорогамъ, слѣдовало бы въ ст. 129, послѣ словъ: «желѣзная дорога отвѣтственна», прибавить: «въ гражданскомъ порядкѣ», а въ ст. 130, послѣ слова: «Всякія», включить слова: «предварительныя, на случай могущаго послѣдовать вреда или убытка», — такъ какъ мировыя соглашенія о вознагражденїи за нанесенный уже вредъ или убытокъ по закону никому не возбраняются.

Ст. 161, 171 и 172 устанавливають нормальную отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за багажъ и право пассажира обезпечить вознагражденіе въ объявляемой имъ суммѣ стоимости, посредствомъ взноса дополнительной платы.

Не возражая по существу этихъ статей, за исключеніемъ необходимости, какъ указано было выше, возвысить нормы отвѣтственности за утрату багажа, слѣдуетъ замѣтить, что статьи эти должны быть внесены въ законъ послѣдовательно одна за другою, а ст. 169 и 170 подлежать включенію послѣ нынѣшней 172. Затѣмъ, въ виду того, что «дурная укладка» входитъ въ понятіе о «винѣ самихъ пассажировъ», выше показанныя статьи можно изложить слѣдующимъ образомъ:

«Ст. 161. Пассажиры имѣютъ право объявлять цѣнность «своего багажа. Если багажъ будетъ оцѣненъ дороже указанныхъ въ ст. 172 нормъ отвѣтственности желѣзной дороги за утрату или порчу багажа, то за провозъ такого багажа взимается опредѣленная тарифомъ дополнительная «плата».

«Ст. 171. Желѣзная дорога отвѣтствуетъ за утрату или «порчу принятаго къ перевозкѣ багажа, если не докажетъ, «что онѣ произошли отъ непреодолимой силы, отъ свойства «самаго багажа или по винѣ самихъ пассажировъ».

«Ст. 172. Въ указанныхъ въ предыдущей статьѣ случаяхъ желѣзная дорога обязана заплатить: 1) за багажъ, «цѣнность котораго не была объявлена при сдачѣ его, пассажирамъ: I класса—по три руб., II класса—по два руб., «III класса—по одному руб. за фунтъ; 2) за багажъ, цѣнность котораго была объявлена при сдачѣ его: а) въ случаѣ утраты багажа—въ размѣрѣ объявленной цѣнности, и

«б) въ случаѣ порчи—въ размѣрѣ дѣйствительно понесеннаго ущерба, по расчету объявленной цѣнности багажа».

Въ ст. 169 устанавливается денежное вознагражденіе за неправильный отказъ въ выдачѣ пассажиру билета на проѣздъ.

Вполнѣ присоединяясь къ предположенію установить взысканіе съ желѣзной дороги за объясненное произвольное дѣйствіе, Министръ п. с. не могъ однако согласиться съ предположенными основаніями для исчисленія размѣра вознагражденія. — Съ теоретической точки зрѣнія, вознагражденіе это имѣетъ цѣлью возмѣститъ убытки, понесенные пассажиромъ отъ невозможности ѣхать въ данное время. Размѣръ этихъ убытковъ зависитъ въ каждомъ случаѣ не отъ бѣльшей, или мѣньшей отдаленности пункта, куда пассажиръ предполагалъ ѣхать, а отъ обстоятельствъ и дѣлъ, вынуждавшихъ поѣздку, и отъ упущеній, какія могутъ послѣдовать въ его дѣлахъ отъ несвоевременнаго приѣзда. Установить причинную связь между продолжительностью поѣздки и стоимостью билета на проѣздъ съ одной стороны и количествомъ понесенныхъ убытковъ съ другой — очевидно невозможно, а потому и принятое въ проектѣ начало не выдерживаетъ критики. — Практически такое правило можетъ подать поводъ къ предъявленію требованій вовсе неосновательныхъ, но для опроверженія которыхъ желѣзная дорога не можетъ имѣть достаточныхъ данныхъ, ибо нѣтъ никакой возможности доказать, что пассажиръ намѣревался ѣхать до такой-то станціи, а не до другой, болѣе отдаленной, на которую указываетъ пассажиръ. Такое положеніе дѣла могло бы даже подать поводъ къ спекулированію въ случаѣ оживленнаго пассажирскаго движенія на той или другой дорогѣ.

Съ другой стороны, неправильный отказъ въ выдачѣ билета можетъ быть проявленіемъ такого произвола желѣзно-дорожныхъ служащихъ, который долженъ быть строго караемъ во всякомъ случаѣ и независимо отъ стоимости невыданнаго билета. Этому взгляду соответствовало бы установленіе штрафовъ, въ постоянной суммѣ, и отвѣтственности, кромѣ того, виновныхъ въ порядкѣ служебныхъ взысканій. Но въ настоящее время Министръ п. с. не считаетъ возможнымъ предложить подробное рѣшеніе по вопросу, требующему, въ виду сложности входящихъ въ него условій и обстоятельствъ, особой разработки.

По этимъ соображеніямъ, ст. 169 слѣдовало бы изъ проекта исключить, оставивъ въ силѣ общія правила отвѣтственности по дѣйствующимъ законамъ, а затронутый въ ней вопросъ подвергнуть особому обсужденію, совокупно съ возникающимъ изъ слѣдующей статьи вопросомъ объ отвѣтственности за опозданіе поѣзда, влекущее за собою перерывъ въ путешествіи пассажира прямаго сообщенія. Въ нынѣшней редакціи ст. 170 такой отвѣтственности, въ

строгомъ смыслѣ, не положено, такъ какъ возвратъ внесенной платы за проѣздъ не есть вознагражденіе за убытки, тѣмъ болѣе, что въ этой статьѣ предусматривается лишь болѣе рѣдкій при опозданіи поѣзда случай—возвращеніе пассажира на станцію отправленія—а не тотъ, когда пассажиръ дождется слѣдующаго для дальнѣйшаго путешествія поѣзда. Но, впредь до изданія особаго закона, ст. 170 могла бы быть оставлена въ измѣненной редакціи, выражающей право пассажира на указанное въ сей статьѣ вознагражденіе, сверхъ того взысканія, которому могутъ подлежать желѣзныя дороги на основаніи имѣющаго быть изданнымъ закона.

Ст. 173 и 174 составляютъ почти буквальное повтореніе закона 25 января 1878 г., вошедшаго въ ч. 1 т. X Св. зак. статьею 683 по прод. 1879 г.—Не встрѣчая, съ своей стороны, препятствій къ принятію допущенныхъ въ проектѣ отступленій отъ текста закона и имѣя въ виду, что пунктъ 7 онаго перенесенъ по проекту въ раздѣлъ о подсудности и давности исковъ, а пк. 3 вошелъ въ составъ ст. 130,—необходимо въ видахъ разъясненія возникающаго, какъ по проекту, такъ и по дѣйствующему закону 1878 г., недоразумѣнія, пояснить, что вознагражденіе назначается судомъ въ тѣхъ случаяхъ, когда не послѣдовало соглашенія сторонъ на основаніи особой мировой сдѣлки. Такое разъясненіе, вполне соответствуя намѣреніямъ законодателя и согласуясь съ разсужденіями Государственнаго Совѣта по поводу проекта закона 1878 г.,—необходимо, потому, что оно устраняетъ обращеніе къ суду въ тѣхъ случаяхъ, когда дорога согласна уплатить требуемое вознагражденіе, но, вслѣдствіе неяснаго изложенія пункта 3 ст. 683 Т. X, считаетъ себя не въ правѣ окончить дѣло, не доводя его до суда.

Поэтому, начало ст. 174 слѣдовало бы изложить такъ:
«Означенное въ предшедшей статьѣ вознагражденіе, если между дорогою и потерпѣвшимъ не состоялось мировой сдѣлки, назначается...».

По ст. 211 предположено подчинить отвѣтственность жел. дорогъ за перевозку грузовъ, за время до наложенія штемпеля на накладную,—общимъ гражданскимъ и торговымъ законамъ, если о томъ въ уставѣ не имѣется спеціальнаго постановленія.

Выше было объяснено, что уже Высочайше утвержденныя главныя основанія взиманія спеціальнаго сбора за храненіе грузовъ ($\frac{1}{5}$ к. съ пуда), одну изъ существенныхъ частей коихъ составляетъ установленіе отвѣтственности за сохранность ввезенныхъ на станціи грузовъ. Такимъ образомъ, ст. 211 становится фактически неполною и, въ сущности, излишнею, такъ какъ едва ли требуется подтвержденіе того общаго начала, что въ случаяхъ, частными

узаконеніями не предусмотрѣнныхъ, примѣняются общіе законы. — Поэтому, конецъ ст. 211, отъ словъ: «за дѣйствія же» можетъ быть вовсе исключенъ.

Ст. 212 почти буквально повторена во второй части ст. 234. Въ виду сего, а также принимая во вниманіе, что, по содержанию своему, ст. 212 должна находиться въ раздѣлѣ о подсудности исковъ,—ст. 212 слѣдуетъ вовсе исключить.

Соображенія, высказанныя по поводу ст. 169, имѣютъ полное примѣненіе и къ ст. 213. Подобно отказу въ выдачѣ билета, и отказъ въ принятіи груза долженъ навлекать на виновныхъ служащихъ болѣе строгое и соответственное нанесенному ущербу взысканіе, нежели денежный штрафъ въ размѣрѣ расходовъ на доставленіе груза на станцію, какъ предположено въ проектѣ. Поэтому правила объ отвѣтственности ж. дорогъ по ст. 169 и 213 подлежатъ еще разработкѣ и въ настоящемъ ихъ видѣ не могутъ быть признаны окончательными; но, впредь до изданія новыхъ правилъ, статья 213 могла бы быть оставлена въ законѣ, какъ устанавливающая минимумъ взысканія.

Въ ст. 215 необходимо исключить слова: «держателю «дубликата накладной», такъ какъ это одно обстоятельство не рѣшаетъ еще вопроса о правѣ на полученіе груза въ случаѣ перевозки по накладной именной. — Въ третьей части статьи исключаемыя слова слѣдуетъ для точности выраженій замѣнить словами: «по принадлежности», а въ четвертой сказать: «Пріемомъ груза, съ уплатою провозныхъ денегъ»... Въ концѣ статьи необходимо добавить, какъ то признано цѣлесообразнымъ Бернскою конференціею, слѣдующее примѣчаніе.

«Если провѣрка груза получателемъ на станціи при пріемѣ «его была возможна и предлагалась ж. дорогою, то вышеприведенныя условія отвѣтственности ж. дорогъ не могутъ имѣть примѣненія».

Въ ст. 216, единственно въ видахъ точности изложенія, слѣдуетъ замѣнить: въ пк. 4—слова: «отъ одной изъ этихъ причинъ», словами: «отъ какой-либо изъ этихъ причинъ», а въ пк. 5—слова: «живымъ животнымъ», словами: «живому животному».

Статью 218 необходимо дополнить примѣчаніемъ, что нормы убыли грузовъ опредѣляются особыми правилами, утверждаемыми Министеромъ п. с.

Ст. 219 постановляетъ, что ж. дороги отвѣтственны въ полной стоимости утраченнаго или поврежденнаго груза; слѣдующая ст. 220 допускаетъ ограниченіе этой отвѣт-

ственности известными нормальными, по тарифу, цѣнами, если грузъ перевозился по пониженнымъ тарифамъ.

Выше были изложены соображенія, по которымъ установленіе такого различія представляется справедливымъ и желательнымъ, а также была выяснена необходимость въ точномъ указаніи въ законѣ, при какихъ именно тарифахъ ж. дороги несутъ отвѣтственность полную. Сопоставленіе ст. 219 и 220 не оставляетъ сомнѣнія, что въ ст. 219 разумѣются тарифы уставные, ибо въ ст. 220 говорится о тарифахъ пониженныхъ, хотя не упоминается, противъ какихъ именно таковыя являются пониженными. Но такъ какъ частное, для данной отдѣльной перевозки, пониженіе воспрещается ст. 197, то очевидно, что эти пониженные тарифы суть тѣ уменьшенные противъ уставныхъ, которые установлены Правленіями ж. дорожныхъ Обществъ и опубликованы во всеобщее свѣдѣніе. Тарифы эти подвергаются, по различнымъ обстоятельствамъ и соображеніямъ, довольно частымъ измѣненіямъ и признавать какіе-либо изъ нихъ нормальными нѣтъ основанія. Единственною постоянною величиною остается тарифъ уставный, т. е. разрѣшаемая каждому Обществу его уставомъ высшая предѣльная провозная плата за грузы данного класса.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, ст. 219 и 220 надлежало-бы для предупрежденія недоразумѣній, изложить слѣдующимъ образомъ:

«Ст. 219. Размѣръ вознагражденія за утрату или поврежденіе грузовъ, перевозимыхъ по уставнымъ тарифамъ, исчисляется...

«Ст. 220. Размѣръ вознагражденія за утрату или поврежденіе грузовъ, перевозимыхъ по пониженнымъ противъ уставныхъ тарифамъ, исчисляется...

Въ ст. 221 устанавливается отвѣтственность дорогъ за просрочку въ доставкѣ грузовъ, причемъ общая сумма вознагражденія не ограничена никакимъ предѣломъ.

Вполнѣ соглашаясь съ справедливостью вознагражденія грузозозяевъ за несоблюденіе сроковъ доставки, Министръ п. с. находитъ однако необходимымъ опредѣлить высшій размѣръ суммы вознагражденія, подобно тому, какъ это принято Бернскою конференціею и установлено въ другихъ иностранныхъ законодательствахъ, — добавивъ въ концѣ статьи: «Общая сумма вознагражденія не должна превышать всей причитающейся за провозъ груза платы». При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что неограниченный срокъ для начисленія процентнаго вознагражденія уже потому не долженъ имѣть мѣста, что послѣ известнаго срока наступаетъ обязанность ж. дороги вознаградить за утрату груза.

Независимо отъ изложенныхъ, ст. 220 и примѣчанія къ ст. 221 возбуждаютъ еще слѣдующія замѣчанія. — Указанныя статьи предоставляютъ отправителю обезпечить себѣ, по-

средствомъ взноса добавочной платы или премии, право вознагражденія въ полной стоимости утраченнаго или поврежденнаго груза и право получить особую неустойку въ случаѣ просрочки въ доставкѣ грузовъ. Этимъ дополнительнымъ преміямъ полагается вести особый счетъ.

Хотя цѣль сего послѣдняго постановленія не указана въ проектѣ, но едва-ли можетъ быть сомнѣніе, что цѣль эта состоитъ въ образованіи особаго отъ эксплуатаціонныхъ доходовъ капитала, предназначеннаго для удовлетворенія возникающихъ по этой операціи претензій.

Такимъ образомъ, хотя и не называя этихъ операцій страхованіемъ, проектъ вводитъ однако въ кругъ обязанностей ж. дорогъ пріемъ на страхъ: отъ утраты или поврежденія—грузовъ, перевозимыхъ по пониженнымъ тарифамъ, и срочности доставки — всѣхъ вообще грузовъ, — и обставляетъ эти операціи условіями, соблюдаемыми въ дѣлѣ страхованія.

Сознавая всю сложность этого вопроса въ примѣненіи его къ ж.-дорожному дѣлу, въ особенности относительно обезпеченія срочности доставки извѣстною неустойкою, и находя вопросъ этотъ требующимъ болѣе подробной разработки, чѣмъ это сдѣлано въ проектѣ,—Министръ п. с. затрудняется въ настоящее время остановиться окончательно какъ на предоставленіи ж. дорогамъ устроить собственное страхованіе вообще, такъ и на указаніи всѣхъ частныхъ для примѣненія этого предположенія, и находитъ возможнымъ лишь обратить вниманіе на настоятельную необходимость подвергнуть этотъ вопросъ надлежащему обсужденію въ связи съ потребными для сей цѣли статистическими данными.

Въ виду сего, ст. 220 отъ слова «исчисляется» слѣдовало-бы изложить такъ: «... на основаніи особыхъ издаваемыхъ Министерствомъ п. с. правилъ». — Примѣчанія-же 1 и 2 къ ст. 221—исключить.

Ст. 222 предоставляетъ получателю вознагражденія воспользоваться процентами на сумму онаго лишь за время по истеченіи мѣсяца со дня требованія.

Признавая необходимымъ принять всѣ мѣры къ быстрѣйшему удовлетворенію справедливыхъ требованій публики, отъ которой вовсе не зависитъ ускореніе производства этого рода дѣлъ, и имѣя въ виду общее правило о начисленіи процентовъ со дня, съ котораго данная сумма причитается извѣстному лицу, — было-бы цѣлесообразно измѣнить ст. 222 слѣдующимъ образомъ:

«Если причитающееся на основаніи сего устава отправителю или получателю вознагражденіе не будетъ добровольно уплачено ж. дорогою въ теченіе одного мѣсяца со дня поступленія о томъ требованія, то она обязана уплатить и указные проценты за время со дня заявленія требованія о вознагражденіи».

«Примѣчаніе. Размѣръ процентовъ на подлежащія возврату суммы переборовъ опредѣляется статьею 198-ю».

Ст. 224 подлежит исключенію на основаніи соображеній, высказанныхъ по поводу ст. 183.

Ст. 226 и послѣдующія до 232 устанавливають отвѣтственность ж. дорогъ между собою по перевозкамъ прямого сообщенія, а ст. 232 разрѣшаетъ дорогамъ входить между собою въ частныя соглашенія, которыя и будутъ служить основаніемъ ихъ взаимной отвѣтственности.

Нельзя признать удобнымъ такое изложеніе и расположеніе статей, которое, устанавливая законодательнымъ порядкомъ юридическія нормы, въ заключеніе предоставляетъ заинтересованнымъ сторонамъ, путемъ частнаго соглашенія, отступать отъ этихъ нормъ вообще и въ частныхъ случаяхъ. Достоинству закона болѣе соотвѣтствовало бы предоставить ж. дорогамъ соглашаться объ условіяхъ отвѣтственности между собою, и только на случай недостиженія соглашенія установить извѣстныя правила.

Руководствуясь изложенными соображеніями и измѣнивъ ст. 232, Министръ п. с. полагаетъ внести оную передъ вышшею 226 въ слѣдующей редакціи:

«ст. 226 (по проекту 232). Желѣзныя дороги, участвующія въ перевозкѣ прямого сообщенія, имѣютъ право входить между собою въ частныя соглашенія относительно условій обратнаго требованія (регресса) вознагражденія уплаченнаго одною изъ нихъ. Соглашенія эти, какъ общія, такъ и для отдѣльныхъ случаевъ состоявшіяся, служатъ основаніемъ отвѣтственности во взаимныхъ отношеніяхъ ж. дорогъ».

«Если указаннаго соглашенія не послѣдовало, то ж. дороги подчиняются, въ отношеніи отвѣтственности по перевозкамъ прямого сообщенія, постановленіямъ, заключающимся въ нижеслѣдующихъ статьяхъ».

Что касается самихъ статей, опредѣляющихъ эти условія отвѣтственности, то содержаніе ихъ, за исключеніемъ ст. 229, не возбуждаетъ возраженій, а необходимыми представляются лишь нѣкоторыя редакціонныя измѣненія въ ст. 227 и 228.

Второй періодъ пк. 2 ст. 227 подлежитъ исключенію, такъ какъ содержаніе его вошло въ пк. 3 той-же статьи; въ началѣ же пункта 2 слѣдуетъ замѣнить слова: «отвѣтствуетъ за вредъ» — словами: «отвѣтствуетъ соразмѣрно вреду».

Въ ст. 228 надлежитъ замѣнить слова: «дорогами прямого сообщенія» — словами: «дорогами по перевозкамъ прямого сообщенія» и слова: «Высшимъ Совѣтомъ» — словами: «Министерствомъ п. с.»

Наконецъ, ст. 229 представляется вовсе излишнею въ виду послѣдующихъ ст. 230 и 231 и должна быть исключена, такъ какъ содержащееся въ ней общее положеніе подробно и точно развито въ дальнѣйшихъ статьяхъ.

РАЗДѢЛЪ ТРЕТІЙ.

ПОДСУДНОСТЬ И ДАВНОСТЬ ИСКОВЪ И ПОРЯДОКЪ ВЗЫСКАНІЯ ДОЛГОВЪ.

Подсудность.

Не возражая противъ принятой въ проектѣ группировки отнесенныхъ въ настоящій раздѣлъ статей и обращая лишь вниманіе на то, что выдѣленіе упомянутыхъ законоположеній въ особый раздѣлъ едва-ли вызывается существенною необходимостью и что они, по тѣсной связи съ предыдущимъ раздѣломъ, могли-бы быть включены въ составъ онаго особою главою, — Министръ п. с. полагаетъ необходимымъ обратить вниманіе, что — въ виду установленія рассматриваемымъ проектомъ сокращенныхъ, противъ общаго, сроковъ давности для исковъ по претензіямъ къ ж. дорогамъ — надлежитъ установить и правила примѣненія этихъ сроковъ къ искамъ, которые могутъ быть возбуждены послѣ обнародованія ж.-дорожнаго закона, но по обстоятельствамъ, имѣвшимъ мѣсто ранѣе изданія онаго. Правила эти, какъ переходная мѣра, долженствующая примѣняться въ теченіе заранѣе опредѣленнаго непродолжительнаго времени, не подлежатъ внесенію въ самый уставъ, но могли-бы, по соображеніямъ, высказаннымъ на стр. 30, быть включены въ особый законъ о порядкѣ примѣненія вновь издаваемаго устава.

Что касается статей настоящаго раздѣла, то по существу оныхъ представляются слѣдующія соображенія:

Ст. 233, не допуская теоретически отступленія отъ общаго порядка направленія всякаго рода дѣлъ по претензіямъ, возникающимъ изъ договоровъ, въ то же время устанавливаетъ нѣкоторыя стѣсненія для лицъ, избирающихъ непосредственно судебный путь для возстановленія своихъ нарушенныхъ имущественныхъ правъ или для полученія вознагражденія за вредъ личный. Въ этихъ видахъ устанавливается правило, идущее въ разрѣзъ съ основными началами права о судебныхъ издержкахъ, никогда не упадающихъ на сторону оправданную (ст. 868 уст. гражд. судопроизв.).

По поводу этого стремленія направить разрѣшеніе претензій частныхъ лицъ къ ж. дорогамъ преимущественно на путь взаимнаго ихъ соглашенія, хотя это стремленіе выразилось лишь въ косвенной угрозѣ уплаты судебныхъ издержекъ, — слѣдуетъ принять во вниманіе, что дѣятельность ж. дорогъ дѣйствительно представляетъ собою такія исключительныя условія и обстоятельства, которыя дѣлаютъ неизбѣжнымъ установленіе для нихъ извѣстныхъ изъятій изъ общаго порядка. Желѣзныя дороги ежедневно вступаютъ въ договорныя отношенія съ массою лицъ (пассажиры, грузозозяева); договоры эти, срокъ дѣйствія которыхъ вообще

непродолжителенъ, подають поводъ ко многимъ недоразумѣ-
ніямъ и претензіямъ, хотя вообще и незначительнымъ по
суммѣ, но по числу—громаднымъ. Эти претензіи безъ всякаго
неудобства большею частію удовлетворяются и въ настоящее
время самими ж. дорогами, а потому установленіе права обра-
щенія по нимъ въ судъ до предъявленія ж. дорогамъ влечетъ
за собою только непосильное обремененіе судебныхъ учреждений
и ж. дорогъ безъ видимой пользы для публики.

Въ подкрѣпленіе выказаннаго можно привести, между
прочимъ, имѣющіяся въ распоряженіи Министерства п. с.
данныя о результатахъ разсмотрѣнія претензій, заявленныхъ
спеціальному для разбора претензій Съѣзду III группы нашихъ
ж. дорогъ. — Съѣзды эти установлены въ августѣ 1880 г. и
въ теченіе 28 мѣсяцевъ, по декабрь 1882 г., разсмотрѣли
2,304 претензіи, изъ коихъ: удовлетворено 1,401; снято съ
программы занятій за согласіемъ подлежащихъ дорогъ уплатить
требуемая суммы—776; въ 105 претензіяхъ отказано
и передано на обсужденіе очередныхъ съѣздовъ—22.

Имѣя въ виду эти данныя, говоряція за очевидную
пользу отъ обращенія претензій къ самимъ ж.-дорожнымъ
Обществамъ,—Министръ п. с. полагаетъ цѣлесообразнымъ
установить, что всѣ претензіи къ ж. дорогамъ за вредъ
личный и имущественный обращаются первоначально къ под-
лежащему Правленію или Управленію ж. дороги и только
въ случаѣ неудовлетворенія въ положенный срокъ могутъ
быть предметомъ судебного иска.

Что-же касается самаго срока, то въ этомъ отношеніи
нельзя не различать претензіи, возникающія по внутреннему,
мѣстному сообщенію, отъ претензій по сообщенію прямому.
Такъ какъ для выясненія сихъ послѣднихъ необходимы
свѣщенія между нѣсколькими дорогами, справки, иногда
передача на обсужденіе Съѣзда,—то срокъ для удовлетворенія
претензій, возникающихъ по прямымъ сообщеніямъ, долженъ
быть, по крайней мѣрѣ, удвоенъ. Такое продленіе срока не
принесетъ ущерба публикѣ, такъ какъ бѣольшая часть при-
читающихся къ выдачѣ суммъ будетъ уплачиваема съ про-
центами со дня заявленія претензіи (ст. 222).

По этимъ соображеніямъ, Министръ п. с. полагаетъ
изложить ст. 233 слѣдующимъ образомъ:

«Всякое требованіе вознагражденія за личный или иму-
«щественный вредъ должно быть первоначально заявлено
«подлежащему Правленію или управленію ж. дороги и мо-
«жетъ быть предметомъ судебного иска лишь по истеченіи
«со времени сего заявленія: 30 дней—по претензіямъ, воз-
«никшимъ по перевозкамъ мѣстнаго сообщенія, и 2-хъ мѣ-
«сяцевъ—по претензіямъ, возникшимъ по перевозкамъ пря-
«маго сообщенія, — если не будетъ ранѣе сихъ сроковъ
«отклонено ж. дорогою или Съѣздомъ сполна или въ извѣст-
«ной части».

Соотвѣтственно этому слѣдуетъ принять мѣры къ об-

легченію для публики, въ предѣлахъ возможности, способовъ обращенія въ Правленія и Управленія и предоставить право подавать заявленія или въ угазанныя учрежденія непосредственно, или черезъ какую либо изъ станцій подлежащей дороги. Въ отдѣлѣ о давности (прим. къ ст. 249) упоминается о квитанціяхъ, выдаваемыхъ въ принятіи заявленій и приложенныхъ документовъ; правило, которымъ устанавливается выдача квитанцій, слѣдуетъ перенести въ разсматриваемую статью, а въ законахъ о давности оставить лишь ссылку на квитанцію, для опредѣленія сроковъ давности. По этимъ основаніямъ, къ ст. 233, въ замѣнъ второй ея части, которая подлежитъ исключенію, необходимо сдѣлать слѣдующее дополненіе:

«Заявленіе о претензіи можетъ быть передано Правленію или Управленію дороги непосредственно, или-же на какой-либо станціи дороги-отвѣтчицы, чрезъ мѣстнаго начальника станціи, для представленія по принадлежности. Въ приемѣ заявленія и прилагаемыхъ къ оному документовъ (накладныя, протоколы и т. п.) предъявителю выдается удостовѣреніе, съ обозначеніемъ года, мѣсяца и числа и съ поименованіемъ принятыхъ документовъ».

По ст. 234 иски къ ж. дорогамъ разрѣшается предъявлять или по мѣсту нахожденія Правленія или Управленія, или на любой изъ станцій—такъ какъ каждая изъ нихъ можетъ быть станціею отправленія или назначенія, разумѣется, относительно не отдѣльной перевозки, а всей ихъ массы.

Сколь широкое распространеніе подсудности ж. дорогъ, составляя существенное исключеніе изъ дѣйствующаго устава гражд. судопроизводства, едва-ли можетъ быть оправдано дѣйствительною необходимостью и истинными удобствами и выгодами даже публики.

Обязанность ж. дороги отвѣчать передъ судомъ по мѣсту нахожденія каждой изъ ея станцій естественнымъ образомъ влечетъ за собою необходимость для дороги имѣть соответственныхъ для защиты дѣлъ представителей повсемѣстно на всемъ протяженіи дороги, или прибѣгать къ постоянному командированію отъ центрального ея учрежденія уполномоченныхъ для судоговоренія лицъ. — Мѣстные агенты дороги, по какой-бы то ни было отрасли службы (движенія, тяги, ремонта) не могутъ быть отвлекаемы отъ исполненія прямыхъ ихъ обязанностей, такъ какъ число служащихъ, при правильномъ устройствѣ управленія дорогою, опредѣлено въ соответствіи съ предстоящими имъ занятіями. Независимо отъ сего, служащіе вообще не обязаны и, въ большинствѣ случаевъ, вовсе не имѣютъ необходимыхъ свѣдѣній по судопроизводству и по законамъ гражданскимъ, — а, между тѣмъ, нашъ процессъ, состязательный по преимуществу, безусловно требуетъ основательныхъ познаній со стороны лицъ, принимающихъ участіе въ судоговореніи, и исходъ того или другаго въ немалой

мѣръ зависитъ отъ способностей и умѣнья представителей сторонъ.

Такимъ образомъ, если-бы распространение подсудности было признано необходимымъ въ предположенномъ объемѣ, то ж. дороги оказались бы вынужденными увеличить личный составъ своихъ юрисконсультскихъ управленій въ такой мѣрѣ, которая не могла-бы не отозваться серьезнымъ увеличеніемъ расходовъ на управленіе. Всякая подобная мѣра можетъ быть принимаема лишь послѣ тщательнаго обсужденія ожидаемыхъ отъ нея благихъ послѣдствій въ связи съ тѣмъ вліяніемъ, которое она не замедлитъ оказать на финансовыя отношенія ж. дорогъ къ Государственному Казначейству. Въ примѣненіи къ рассматриваемому дѣлу возможно усомниться въ той дѣйствительной пользѣ отъ расширенія подсудности ж. дорогъ, которая могла-бы служить достаточнымъ побужденіемъ къ возложенію на нихъ новаго значительнаго расхода.

Тѣмъ не менѣе нельзя отрицать желательность нѣкотораго расширенія правъ публики по предьявленію исковъ. Но въ этомъ дѣлѣ необходимо соблюденіе извѣстной постепенности, дабы не вызвать вдругъ вышеописанныхъ неудобствъ, при значительномъ протяженіи нашихъ ж. дорогъ. Эти соображенія приводятъ къ заключенію о необходимости ограничить подсудность ж. дорогъ на первое время только тѣми судебными учрежденіями, которыя находятся въ главнѣйшихъ пунктахъ мѣстности, прорѣзываемой ж. дорогою. Такими представляются города губернскіе и изъ уѣздныхъ тѣ, въ коихъ находятся окружные суды и гдѣ, слѣдовательно, желѣзныя дороги могутъ найти необходимыхъ имъ свѣдущихъ представителей.

По этимъ соображеніямъ, ст. 234 слѣдовало-бы изложить слѣдующимъ образомъ:

«Иски къ ж. дорогамъ, имѣющіе своимъ основаніемъ перевозку грузовъ и пассажирскаго багажа, предьявляются, по усмотрѣнію истца, или по мѣсту находженія Правленія или Управленія ж. дороги, или въ лежащихъ на линіи городахъ, въ коихъ учреждены окружные суды».

«При участіи въ перевозкѣ двухъ или болѣе желѣзныхъ дорогъ (перевозки прямаго сообщенія), иски, имѣющіе своимъ основаніемъ перевозку грузовъ, предьявляются, по выбору истца, или къ дорогѣ мѣста отправленія, или къ дорогѣ мѣста назначенія».

«Изъ сего общаго порядка подсудности допускаются слѣдующія изъятія: а) иски за утрату и поврежденіе грузовъ могутъ быть предьявляемы не только къ вышеуказаннымъ дорогамъ, но и къ дорогѣ виновной, а если таковая не обнаружена—то къ той, на которой составленъ актъ объ утратѣ или поврежденіи груза; б) иски о наложенныхъ платежахъ могутъ быть предьявляемы лишь къ дорогѣ, не выдавшей таковыхъ отправителю, или къ дороге, не выславшей оныхъ дорогѣ отправленія; в) иски за нарушеніе правилъ о перевозкѣ грузовъ, если ихъ основа-

«ніемъ служить не утрата, поврежденіе и просрочка въ доставкѣ, могутъ быть обращаемы только къ дорогѣ, на которой допущено такое нарушение».

Ст. 235 составляетъ повтореніе общаго закона, на статью котораго она и заключаетъ въ себѣ прямую ссылку.

Не возражая, конечно, по существу, слѣдуетъ однако принять во вниманіе, что подобныя повторенія общеустановленныхъ законовъ въ спеціальному желѣзнодорожномъ уставѣ, не только обременяетъ сей послѣдній, но и могутъ подать поводъ къ неправильному толкованію въ томъ смыслѣ, что неповторенныя въ желѣзнодорожномъ уставѣ статьи общихъ законовъ тѣмъ самымъ и лишены силы по отношенію жел. дорогъ,—чего въ дѣйствительности не имѣлось въ виду. А какъ повтореніе всѣхъ общихъ законовъ въ желѣзнодорожномъ уставѣ не имѣло-бы ни цѣли, ни оправданія,—то, во избѣжаніе всякихъ недоразумѣній, слѣдуетъ всѣ статьи, воспроизводящія общія узаконенія, изъ проекта исключить и, въ замѣнъ ихъ, внести въ концѣ раздѣла о подсудности одну статью, которая указывала бы, что во всѣхъ случаяхъ, настоящимъ раздѣломъ не предусмотрѣнныхъ, подсудность исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ опредѣляется на основаніи подлежащихъ статей уставовъ гражданскаго и уголовнаго судопроизводства.

Примѣняя эти соображенія къ ст. 235 и 238, слѣдуетъ эти двѣ статьи вовсе исключить.

Что касается ст. 237, то, не возражая противъ содержанія оной, нельзя не признать болѣе правильнымъ включить вторую ея часть въ ст. 234 п. в., такъ какъ она касается исковъ, а не пассажировъ, о коихъ говорится въ первой части ст. 237.

Ст. 240 составляетъ воспроизведеніе ст. 218, 220 и 227 уст. гражд. судопр., съ небольшимъ измѣненіемъ ст. 218 въ смыслѣ ограниченія права выбора суда для дорожистицы.

Такое отступленіе отъ общаго порядка, который можетъ съ удобствомъ быть примѣняемъ и ко взаимнымъ между дорогами искамъ, не оправдано никакими уважительными соображеніями и не должно быть введено въ законъ.

Равнымъ образомъ, слѣдующая ст., 241, предлагаетъ лишить ж. дороги права, коимъ онѣ пользуются на основаніи ст. 653 и послѣд. уст. гражд. судопр. и примѣненіе коего представляетъ для нихъ несомнѣнныя удобства.

Наконецъ, ст. 242 воспроизводитъ общія узаконенія о встрѣчныхъ искахъ (мѣсто предъявленія и условія онаго), заключающіяся въ подлежащихъ статьяхъ уст. гражд. судопр.

Посему и по высказаннымъ уже соображеніямъ, Министръ п. с. полагаетъ ст. 240, 241 и 242—исключить.

Относительно ст. 243 нужно только повторить неоднократ-

но высказанное замѣчаніе о неудовлетворительности наименованія «дорогъ прямого сообщенія», которое должно быть замѣнено словами: «перевозки прямого сообщенія».

Ст. 244 опредѣляетъ подсудность исковъ—сообразно цѣнѣ ихъ—общимъ или мировымъ судебнымъ установленіямъ.

Составляя повтореніе общаго начала гражданскаго судопроизводства, статья эта, конечно, не можетъ вызывать никакихъ замѣчаній; но не представляется возможнымъ умолчать объ особенностяхъ, которыми нерѣдко сопровождается предъявленіе исковъ къ жел. дорогамъ, и которыя, составляя очевидный обходъ закона, побуждаютъ предложить дополненіе къ ст. 244.

Практика послѣдняго времени указываетъ на нѣсколько примѣровъ предъявленія въ одномъ и томъ же судѣ, однимъ и тѣмъ же истцомъ, къ одной и той же дорогѣ, значительнаго числа (иногда свыше 100—300) въ такой степени однородныхъ исковъ, что исковыя прошенія и рѣшенія мирового судьи печатаются или литографируются съ пробѣлами, которые заполняются вписаніемъ различныхъ суммъ исковъ. Побудительныя причины къ такому раздробленію суть: увеличеніе суммы судебныхъ издержекъ и лишеніе отвѣтчика права апелляціи (за незначительностью суммы иска).

Между тѣмъ, какъ выше сказано, мировые судьи поставляются въ необходимость, по самой сущности исполнѣ однородныхъ исковъ, разсматривать ихъ совокупно и постановлять по нимъ общее рѣшеніе, чѣмъ и нарушается законъ, опредѣлившій высшую предѣльную цѣнность исковъ, подсудныхъ мировому суду. Подобныя дѣла, безъ нарушенія чьихъ бы то ни было законныхъ интересовъ, должны бы быть соединяемы вмѣстѣ и разсматриваемы тѣмъ установленіемъ, сужденію котораго по закону подлежатъ.

По этимъ соображеніямъ оказывается необходимымъ дополнить ст. 244 слѣдующимъ примѣчаніемъ:

«Примѣчаніе. Если въ какомъ либо мировомъ судебномъ установленіи одновременно находятся въ производствѣ совершенно «однородныя, по основаніямъ исковъ, дѣла между тѣми же «истцами и тою же дорогою-отвѣтчицею, то иски сіи соединяются вмѣстѣ и разсматриваются подлежащимъ судомъ по «общей суммѣ цѣны всѣхъ исковъ».

Что же касается нынѣшняго примѣчанія къ ст. 244, коимъ разрѣшается предъявлять иски къ ж. дорогамъ и въ коммерческихъ судахъ только въ губерніяхъ Царства Польскаго, то, принимая во вниманіе, что въ губерніяхъ Имперіи тоже существуютъ въ важнѣйшихъ торговыхъ пунктахъ коммерческіе суды и что вышеизложенное примѣчаніе нарушаетъ начало единства подсудности однородныхъ дѣлъ на всемъ пространствѣ государства,—нельзя оставить ст. 244

въ нынѣшнемъ ея изложеніи и необходимо дать ей слѣдующую редакцію:

«Подсудность исковъ ж. дорогъ и къ ж. дорогамъ опредѣляется сообразно цѣнѣ иска на общемъ основаніи, причемъ въ городахъ, гдѣ имѣются коммерческіе суды, указанные иски предъявляются въ сіи послѣдніе».

Ст. 245 допускаетъ для дѣлъ по эксплуатируемымъ казною ж. дорогамъ лишь одно исключеніе изъ общаго порядка подсудности казенныхъ исковыхъ дѣлъ — не изъемятъ ихъ изъ вѣдѣнія мирового суда; — изъ чего слѣдуетъ заключить, что прочія установленныя изъятія для дѣлъ съ казною остаются въ силѣ для казенныхъ дорогъ.

Недостаточность этого единственнаго исключенія очевидна уже изъ того, что существующее положительное воспрещеніе оканчивать казенныя дѣла мировыми сдѣлками также требовало бы отмѣны. Независимо отъ сего, представляется полная необходимость поставить передъ судомъ и публикою въ совершенно одинаковое положеніе всѣ ж. дороги, принадлежатъ ли онѣ казнѣ, обществамъ или частнымъ лицамъ. Такое начало проведено въ ст. 134 проекта и должно быть послѣдовательно выдержано во всей совокупности статей, опредѣляющихъ отношенія ж. дорогъ между собою и къ публикѣ. Равноправность передъ судомъ составляетъ непремѣнное условіе участія въ прямыхъ сообщеніяхъ, является необходимымъ послѣдствіемъ солидарной отвѣтственности ж. дорогъ и допускаетъ возможность исполненія казенными дорогами многихъ изъ обязанностей, возлагаемыхъ на ж. дороги вообще настоящимъ уставомъ.

Принимая во вниманіе, что казна, вступая въ дѣло эксплуатаціи ж. дороги непосредственнымъ своимъ распоряженіемъ, входитъ въ такія отношенія, чисто коммерческаго свойства, къ публикѣ и къ прочимъ ж. дорогамъ, какія въ обыкновенныхъ дѣлахъ вовсе казнѣ не присущи, — Министръ п. с. приходитъ къ глубокому убѣжденію въ полной непримѣнимости къ дѣлу эксплуатаціи ж. дорогъ общеустановленнаго порядка исковыхъ дѣлъ, въ которыхъ казна является истцомъ или отвѣтчикомъ. Посему, ст. 245 слѣдовало бы измѣнить такъ:

«Дѣйствіе ст. 1289 уст. гражд. суд. не распространяется на иски, по коимъ являются истцами или отвѣтчиками ж. дороги, эксплуатируемыя непосредственнымъ распоряженіемъ казны».

Въ заключеніе отдѣла о подсудности необходимо внести особую статью слѣдующаго содержанія (соображенія изложены выше по поводу ст. 235, 238, 240, 241 и 242).

«Во всѣхъ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ настоящимъ отдѣломъ, подсудность исковъ ж. дорогъ и къ ж. дорогамъ опредѣляется на основаніи постановленій уставовъ уголовнаго и гражданскаго судопроизводства».

Давность исковъ.

Ст. 247, опредѣляющая общія начала давности исковъ по перевозкамъ, должна быть нѣсколько измѣнена со стороны редакціи, собственно въ видахъ достиженія ббльшей точности. Во второй ея части слова: «желѣзною дорогою» слѣдуетъ замѣнить словами: «Правленіемъ или Управленіемъ», а въ третьей—слова: «иски желѣзныхъ дорогъ прямого сообщенія другъ къ другу» — словами: «взаимные иски «ж. дорогъ по претензіямъ, возникшимъ изъ перевозокъ «по прямому сообщенію».

Вслѣдствіе этихъ измѣненій, ст. 247 должна быть изложена слѣдующимъ образомъ:

«За исключеніемъ случаевъ, особо въ настоящемъ уставѣ указанныхъ, срокъ для предъявленія исковъ къ ж. дорогамъ, какъ за вредъ личный, такъ и за вредъ имущественный, полагается годовой. Годовою же давностью погашаются и иски, предъявляемые къ желѣзной дорогѣ лицами, состоящими у нея на службѣ».

«Однакоже, если основаніемъ иска служатъ письменное признаніе Правленія или Управленія дороги, или мировая сдѣлка, или судебное рѣшеніе, то таковыя иски погашаются общою десятилѣтнею земскою давностью».

«Сею же давностью погашаются и взаимные иски желѣзныхъ дорогъ по претензіямъ, возникшимъ изъ перевозокъ прямого сообщенія, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда для предъявленія ихъ не опредѣлено въ настоящемъ уставѣ особаго срока».

Послѣдняя часть ст. 248 подлежитъ исключенію, какъ въ виду высказанныхъ по поводу ст. 235 соображеній, такъ по причинѣ неточности ея выраженій, ибо срокъ общей земской давности опредѣленъ не предшешою — 247-ю — статьею общаго устава ж. дорогъ, но дѣйствующими гражданскими законами, которые заключаютъ въ себѣ и правила исчисленія сего срока.

Ст. 249 вызываетъ нѣсколько замѣчаній какъ по существу, такъ и со стороны изложенія. Въ началѣ ст. опредѣляются условія перерыва давности «годовой и всѣхъ прочихъ болѣе краткихъ сроковъ», а во второй указывается условіе возстановленія теченія давности только годовой.

Едва-ли можетъ возникнуть сомнѣніе, что въ разсматриваемомъ законѣ необходимо указать условія возстановленія теченія давности всѣхъ спеціальныхъ сроковъ, о которыхъ въ общемъ законѣ не содержится прямыхъ постановленій. Затѣмъ, послѣднія слова статьи: «которая затѣмъ прерывается «лишь предъявленіемъ иска», подлежатъ исключенію, такъ какъ, съ одной стороны, давность не прерывается предъявленіемъ иска, если истецъ прекратитъ начатое дѣло, а

съ другой—давность можетъ быть прервана и по другимъ основаніямъ, указаннымъ въ общихъ законахъ. — Наконецъ, въ редакціонномъ отношеніи необходимо замѣтить, что содержаніе примѣчанія къ ст. 249 вошло въ ст. 233, а потому самое примѣчаніе нынѣ подлежитъ исключенію.

О способахъ удовлетворенія долговъ желѣзныхъ дорогъ.

Изъ представленія въ Государственный Совѣтъ (25 августа 1882 г. № 421) усматривается, что статьи 250 — 258 проекта вызваны убѣжденіемъ, что при массѣ неоплатныхъ долговъ ж. дорогъ Правительству и особенномъ значеніи этихъ путей въ дѣлѣ благосостоянія не только отдѣльных частей, но и всего Государства, *примѣненіе къ ж.-дорожнымъ обществамъ дѣйствующихъ у насъ общихъ законовъ о судебной ликвидаціи, сопряженное съ учрежденіемъ дорого стоящаго конкурса и закрытіемъ предпріятія, не представляется возможнымъ.*

По поводу этой основной мысли представляются слѣдующія соображенія:

По ст. 1966, 1967, 1968 и 1970 т. X ч. 1-й св. зак. гражд., въ случаѣ *неисправности подрядчика* казна, при опредѣленныхъ въ законѣ условіяхъ, вступаетъ за его счетъ въ распоряженіе его подрядными дѣлами, причемъ подрядчику предоставляется лично или черезъ повѣреннаго присутствовать при всѣхъ распоряженіяхъ казны и предлагать способы къ наиболѣе выгодному исполненію предпріятія.

Неоплатность долговъ ведетъ, на основаніи уст. торговаго, или къ учрежденію надъ имуществомъ должника *администраціи*, съ цѣлью возстановленія дѣлъ упавшаго должника, или къ объявленію должника несостоятельнымъ по судебному приговору и къ учрежденію надъ его имуществомъ *конкурса для ликвидаціи дѣла.*

Буквальное примѣненіе къ ж.-дорожнымъ обществамъ порядка замѣщенія неисправнаго подрядчика не представляется возможнымъ въ виду того, что эксплуатація ж. дорогъ подходитъ лишь отчасти подъ понятіе о подрядѣ: ж.-дорожныя общества признаются по уставамъ не подрядчиками, а временными владѣльцами ж. дорогъ, въ теченіе концессионнаго срока, и въ этомъ качествѣ отправляютъ значительную часть своей дѣятельности. Притомъ указанный способъ замѣны казною подрядчика примѣнимъ, по силѣ указанныхъ выше статей т. X ч. 1-й, лишь въ томъ случаѣ, когда подрядчика отказались замѣнить залогодатели и поручители, которыхъ ж. дороги не имѣютъ. Порядокъ торговой администраціи также не подходитъ къ несостоятельнымъ ж. д. на томъ основаніи, что при этомъ порядкѣ

управленіе дорогою могло бы перейти къ такимъ частнымъ кредиторамъ, которые болѣе заинтересованы въ возмѣщеніи сдѣланныхъ дорогъ ссудъ, чѣмъ государственнымъ назначеніемъ дорогъ, и которые врядъ-ли въ состояніи были бы поправить потерянный дорогою кредитъ. Что же касается до судебной ликвидаціи — то примѣненіе ея къ ж.-дорожнымъ предпріятіямъ представляетъ еще больше затрудненій, потому что конкурсъ, независимо отъ вызываемыхъ этою мѣрою значительныхъ расходовъ, обязанъ ликвидировать дѣла несостоятельнаго, т. е. прекратить дѣйствіе предпріятія, съ каковою цѣлью ему разрѣшается даже продажа имущества по частямъ, что, очевидно, было бы относительно ж. дорогъ вредно въ смыслѣ государственномъ.

По этимъ соображеніямъ, буквальное примѣненіе дѣйствующихъ законовъ о неоплатности долговъ къ желѣзно-дорожнымъ предпріятіямъ представляется невозможнымъ и, въ виду необходимости изданія особыхъ на сей предметъ постановленій, слѣдуетъ перейти къ разсмотрѣнію предлагаемыхъ для этой цѣли въ ст. 250—258 специальныхъ для желѣзныхъ дорогъ правилъ.

Ст. 250 устанавливаетъ *нераздѣльность недвижимаго имущества желѣзной дороги*, къ которому отнесена желѣзная дорога со всѣми ея принадлежностями; движимымъ же имуществомъ почитаются всѣ доходы желѣзной дороги (въ томъ числѣ и суммы гарантіи, за исключеніемъ тѣхъ обществъ, которымъ дана абсолютная гарантія) и неоплаченные суммы по акціямъ.

По ст. 251 и примѣчанію къ оной, взысканія обращаются на движимое имущество, за исключеніемъ той ея части, которая необходима для уплаты процентовъ по облигаціямъ и для покрытія издержекъ эксплуатаціи, размѣръ которыхъ предположено исчислять среднею сложностью дѣйствительныхъ расходовъ за два послѣднихъ года «съ присоединеніемъ къ нимъ и тѣхъ новыхъ расходовъ, которые окажутся необходимыми для обезпеченія безостановочности движенія».

Соглашаясь съ установленнымъ въ ст. 250 принципомъ нераздѣльности имущества желѣзной дороги, Министръ п. с. затрудняется признать цѣлесообразнымъ выдѣленіе изъ нераздѣльнаго имущества эксплуатаціонныхъ и другихъ текущихъ сборовъ съ цѣлью удовлетворенія долговъ изъ этихъ источниковъ (ст. 251), такъ какъ несостоятельныя желѣзно-дорожныя предпріятія, къ которымъ въ большинствѣ случаевъ должна будетъ примѣняться проектируемая мѣра, принадлежатъ къ числу такихъ, которыя не располагаютъ «необходимыми для обезпеченія безостановочнаго движенія» средствами; вслѣдствіе сего, удовлетвореніе долга изъ указываемаго источника представится, въ силу примѣчанія къ ст. 251, по отношенію къ этимъ предпріятіямъ практически невыполнимымъ. Примѣчаніе къ ст. 251 на столько суживаетъ установленное по 250 ст. понятіе о нераздѣльности

имущества желѣзныхъ дорогъ, что было-бы правильнѣе признать вообще нераздѣльность движимаго и недвижимаго имущества желѣзныхъ дорогъ и принять этотъ принципъ за основаніе при дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса. Рѣшеніе это тѣмъ болѣе основательно, что условія причисленія (251 и примѣч.) движимаго имущества къ нераздѣльному имуществу основаны на столь общихъ положеніяхъ, что самостоятельное примѣненіе ихъ окажется для суда совершенно невозможнымъ.

Остановливаясь на принципѣ общей нераздѣльности, нельзя не обратить вниманія на тѣ исключительные случаи, въ которыхъ нѣкоторая часть движимаго имущества ж. д. можетъ служить источникомъ для покрытія долговъ. Но какъ для подобныхъ случаевъ очевидно нельзя постановить общаго правила, то опредѣленіе суммъ и предметовъ, могущихъ подлежать обращенію на уплату долговъ, предстоитъ дѣлать съ должною осмотрительностью спеціальнымъ вѣдомствомъ, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ. Поэтому, было-бы цѣлесообразно, одновременно съ признаніемъ принципа нераздѣльности, установить правило, что суммы и предметы, могущіе, безъ ущерба для государственныхъ интересовъ и для эксплуатаціи, подлежать отдѣленію отъ нераздѣльнаго имущества ж. д. и обращенію на уплату долговъ, указываются въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, по требованію суда, или административной власти, Министерствомъ п. с.

По той-же статьѣ 250 къ *доходамъ* ж. дорогъ, подлежащимъ обращенію на уплату долговъ, причисляются также тѣ суммы, которыя Правительство приплачиваетъ обществамъ въ видѣ гарантіи, причемъ исключеніе допущено лишь для обществъ, пользующихся абсолютною гарантіею.

Изъ числа дѣйствующихъ ж.-дорожныхъ Обществъ только четыре (Оренбургской, Фастовской, Уральской и Привислинской) пользуются абсолютною гарантіею; въ уставы ихъ включено (§ 73) постановленіе, недозволяющее распространять «требованія общества и его кредиторовъ на ежегодныя «уплаты, произведенныя Правительствомъ держателямъ акцій «по гарантированному по онимъ доходу». — Хотя уставы прочихъ ж. дорогъ не содержатъ никакихъ положительныхъ указаній по этому предмету, но тѣмъ не менѣе было бы неправильно придавать гарантіи, коей не присвоено названіе абсолютной, такое толкованіе, при которомъ ослабляется довѣріе къ правительственной гарантіи вообще, служившей главнымъ побужденіемъ къ привлеченію частныхъ капиталовъ. Такое толкованіе имѣло бы весьма невыгодныя послѣдствія для нашего кредита: оно можетъ повести къ одновременному и настойчивому предъявленію въ продажу массы гарантированныхъ бумагъ и несомнѣнно затруднить въ будущемъ помѣщеніе частныхъ средствъ въ ж.-дорожныя предпріятія.

Въ ст. 251 проектировано удовлетвореніе долговъ изъ «неоплаченныхъ суммъ по акціямъ».

Подъ этимъ не вполне яснымъ выраженіемъ, по видимому, слѣдуетъ разумѣть суммы, не донесенныя лицами, подписавшимися на акціи. Такое постановленіе представляется однако же несогласнымъ съ ст. 2164 т. X ч. I св. зак. гражд., по которой несвоевременная уплата какого либо взноса по акціямъ имѣетъ единственнымъ послѣдствіемъ утрату прежде сдѣланныхъ по акціямъ взносовъ.

Указанный въ ст. 252 порядокъ объявленія черезъ окружные суды несостоятельности ж.-дорожныхъ Обществъ и проектированное въ ст. 253 и 254 право Правительства вступить въ распоряженіе дорогою, вслѣдъ за объявленіемъ несостоятельности Общества, а затѣмъ продать ее съ публичнаго торга, касаются непосредственно имущественныхъ правъ ж. д., ненарушеніе коихъ первоначально поставилъ себѣ задачей разсматриваемый проектъ, судя по соображеніямъ, изложеннымъ въ представленіи № 421.— Не останавливаясь однако въ данномъ случаѣ на этомъ вопросѣ, слѣдуетъ замѣтить, что если эти постановленія и не противорѣчили бы уставамъ, то къ принятію ихъ, въ настоящемъ видѣ, встрѣтились бы затрудненія потому, что они не достигаютъ той цѣли, для которой проектированы. Не останавливаясь также на томъ, что по ст. 154 предполагается представлять въ Комитетъ Министровъ рѣшенія о выкупѣ или публичной продажѣ дорогъ лишь въ случаѣ разномыслія между Министрами п. с. и Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ и что о Высочайшемъ утвержденіи вовсе не упоминается, хотя дѣло идетъ о прекращеніи дѣйствія Высочайше утвержденаго устава, необходимо обратиться къ указанію возникающихъ отъ примѣненія приведенныхъ и послѣдующихъ статей затрудненій.

По ст. 256 оцѣночная сумма, съ которой начинается торгъ, не можетъ быть менѣе облигаціоннаго долга общества. Такъ какъ публичной продажѣ могутъ подлежать однѣ лишь несостоятельныя ж. дороги, которыя принадлежатъ, какъ выяснилъ опытъ, къ разряду дефицитныхъ дорогъ, то представляется весьма сомнительнымъ, чтобы на такія дороги, съ обязательствомъ правильной ихъ эксплуатаціи, нашлись покупатели за какую-бы то ни было сумму.

Подтверженіемъ этого мнѣнія служитъ производившаяся въ 1879—1880 въ Министерствахъ П. С. и Финансовъ переписка о передачѣ Главному Обществу ж. дорогъ: Боровичской, Муромской, Новгородской и Новоторжской. Главное Общество обусловливало пріемъ этихъ дорогъ дарованіемъ ему нѣкоторыхъ новыхъ льготъ въ замѣнъ принимаемаго на себя риска, но безъ всякихъ прямыхъ жертвъ съ его стороны.

Затѣмъ, при безуспѣшности первыхъ торговъ, ст. 256 проектируетъ или вторичные торги, или оставленіе дороги за Правительствомъ въ суммѣ облигаціоннаго капитала.

При полной вѣроятности безуспѣшности вторыхъ торговъ, представится два исхода: или дорога будетъ продана за ничтожную сумму, при каковомъ исходѣ публичная продажа не приведетъ къ огражденію правъ кредиторовъ и оставить на Правительствѣ (по гарантированнымъ дорогамъ) обязанность уплаты гарантіи, безъ надежды на ея прекращеніе или уменьшеніе, до срока концессіи, или-же дорога будетъ оставлена за Правительствомъ, которое за бездоходную дорогу должно уплатить сумму облигаціоннаго капитала, т. е. значительно больше дѣйствительной стоимости дороги во время продажи.

Въ невыгодности для кредиторовъ публичной продажи бездоходныхъ дорогъ убѣждаетъ примѣръ Боровичской дороги, кредиторы которой не доводятъ предпріятіе до судебной ликвидаціи, не смотря на послѣдовавшее въ 1882 объявленіе предпріятія несостоятельнымъ, и настойчиво ходатайствуютъ о выкупѣ Правительствомъ дороги, хотя-бы за сумму облигаціоннаго капитала. Несомнѣнно, что кредиторы не рассчитываютъ выручить просимую сумму при публичной продажѣ.

Включеніе въ желѣзнодорожный законъ постановленія (ст. 257) о лишеніи новаго владѣльца дарованныхъ уставомъ особыхъ правъ и преимуществъ, въ томъ числѣ и правительственной гарантіи, еще болѣе ослабляетъ расчеты на успѣшность публичной продажи.

Независимо отъ сего, самое выраженіе «особыя права и преимущества», дарованныя въ уставѣ, — не можетъ, по неопредѣленности своей, войти въ условія продажи. Необходимо выяснить, до назначенія торговъ, въ подробности и указывать въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, какія изъ дарованныхъ въ уставѣ правъ не перейдутъ на покупателя.

Вообще, вопросъ о продажѣ ж. д. съ торговъ представляется по проекту далеко неразработаннымъ какъ въ отношеніи примѣненія, такъ и послѣдствій предположенной мѣры; не сдѣлано даже указанія относительно различія въ семъ отношеніи гарантированныхъ отъ негарантированныхъ дорогъ. Разсмотрѣнныя статьи заключаютъ въ себѣ, такъ сказать, нѣкоторыя мысли, выражающія наилучшія стремленія къ обезпеченію интересовъ казны, но мысли эти, безъ указанія способовъ правильнаго и практическаго ихъ исполненія, могутъ, какъ указано выше, дать въ примѣненіи своемъ противоположные ожиданіямъ результаты.

Послѣдняя 258 ст. представляется также неудобопримѣнимою. Въ ней проектировано преимущественное предъ частными кредиторами право казны на удовлетвореніе ея долговыхъ обязательствъ, въ случаѣ выкупа или публичной продажи дороги.

Такое преимущество вполне возможно выговаривать въ условіяхъ выкупа ж. дорогъ въ тѣхъ случаяхъ, когда Общество или кредиторы его, нуждаясь въ под-

держкѣ Правительства, обращаются къ нему съ ходатайствомъ о выкупѣ дороги ранѣе указаннаго для сего въ уставѣ срока. Но распространеніе его на тѣ случаи, когда казна приступаетъ къ выкупу по собственной инициативѣ, вслѣдствіе несостоятельности общества, и въ особенности на случай продажи дороги съ публичнаго торга, едва ли представляется справедливымъ, такъ какъ, при незначительности суммъ, какія могутъ быть выручаемы отъ такой продажи, проектируемое преимущество, несогласное съ общими законами, было бы равносильно полному разоренію кредиторовъ.

Не находя, по приведеннымъ соображеніямъ, возможнымъ принять проектированныя въ ст. 250—258 правила, Министръ п. с. почитаетъ полезнымъ обратиться къ обсужденію другихъ мѣръ, вопросъ о принятіи коихъ по отношенію къ несостоятельнымъ обществамъ неоднократно возникалъ уже въ Министерствѣ.

Прежде другихъ представился вопросъ о томъ: не слѣдуетъ ли примѣнять предвидѣнныя въ большинствѣ уставовъ ж.-дорожныхъ обществъ принудительныя мѣры при неисправности дорогъ къ случаямъ несостоятельности. — Изъ всѣхъ дѣйствующихъ уставовъ ж.-дорожныхъ обществъ только въ 9-ти не указаны мѣры, которыя Правительство вправѣ принять, въ случаѣ неисправности ж.-дорогъ во время эксплуатациіи. По остальнымъ уставамъ неисправность эта влечетъ за собою объявленіе двухъ предостереженій, въ трехмѣсячный промежутокъ времени, и за тѣмъ, въ случаѣ продолжающейся, по истеченіи 3-хъ мѣсяцевъ со дня втораго предостереженія, неисправности, Правительство: или приводитъ свои требованія въ исполненіе непосредственнымъ своимъ распоряженіемъ за счетъ общества, или вступаетъ въ управленіе и распоряженіе дорогою за счетъ общества, или наконецъ вступаетъ въ полное владѣніе дорогою. Примѣненіе этихъ мѣръ допускается однако, по буквальному смыслу уставовъ, лишь къ случаямъ *технической* неисправности. Собственно же финансовая несостоятельность ж.-дорожныхъ предпріятій вовсе не предвидѣна уставами.

Если этотъ пробѣлъ въ уставахъ и можно бы принять за указаніе, что финансовая несостоятельность влечетъ за собою послѣдствія по общимъ законамъ, то и такое пониманіе не разрѣшило бы вопроса, такъ какъ общіе по сему предмету законы, какъ объяснено выше, къ ж.-дорожнымъ предпріятіямъ не примѣнимы. Распространеніе же и на случаи *несостоятельности* желѣзныхъ дорогъ тѣхъ мѣръ, которыя указаны въ ихъ уставахъ какъ послѣдствіе *неисправности*, было бы превышеніемъ правъ, какія Правительство выговорило себѣ по дѣйствующимъ уставамъ.

Если бы однако было признано возможнымъ допустить такое распространительное толкованіе уставовъ, то мѣра

эта не достигла-бы цѣли, потому что желѣзно-дорожныя общества, дорожа своимъ кредитомъ, будутъ очевидно устранять поводы къ объявленію имъ предостереженій до того момента, когда денежные дѣла ихъ придуть въ полное разстройство. Объявленіе предостереженій разстроеннымъ въ финансовомъ отношеніи желѣзно-дорожнымъ предпріятіямъ имѣло бы послѣдствіемъ ухудшеніе дѣлъ Обществъ, такъ какъ эти предостереженія вынудили бы Общества, въ теченіе 6-ти мѣсяцевъ послѣ перваго предостереженія, прибѣгать къ болѣе дорогому, чѣмъ до предостереженія, кредиту, вслѣдствіе ослабленія довѣрія къ прочности предпріятія. Конечнымъ результатомъ всего этого было бы лишеніе Обществъ частнаго кредита и поступленіе разстроенной дороги въ вѣдѣніе казны, которая вынуждена была бы затрачивать значительныя суммы на ея перестройку и принять на себя, въ извѣстной мѣрѣ, уплату сдѣланныхъ дорогою на невыгодныхъ условіяхъ долговъ.

Неудобства примѣненія предвидѣнныхъ уставами мѣръ даже по отношенію технической неисправности дорогъ вполне выяснились на примѣрѣ Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, когда ей были объявлены два предостереженія за обнаруженное техническое разстройство (неудовлетворительное состояніе рельсовъ). По первому предостереженію Правленіе общества не приняло надлежащихъ мѣръ для приведенія въ исполненіе всѣхъ указанныхъ въ предостереженіи требованій, вслѣдствіе чего этой дорогѣ было объявлено второе предостереженіе. При денежномъ разстройствѣ дѣлъ Общества, оно, лишенное кредита и желая избѣгнуть приѣма дороги въ казну, вступило въ переговоры съ поставщиками рельсовъ и приняло, изъ числа сдѣланныхъ предложеній, не наиболѣе выгодное, но то, которое было сдѣлано заводомъ, у котораго Общество состояло уже въ долгу и который, въ случаѣ непринятія его условій, потребовалъ бы уплаты причитающихся ему суммъ. Заключение этого невыгоднаго для казны и общества контракта приостановлено лишь вмѣшательствомъ въ это дѣло Министерства п. с. Выяснившееся на опытъ неудобство примѣненія къ разстроеннымъ въ финансовомъ отношеніи Обществамъ предостереженій за техническую неисправность дорогъ не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что расширеніе этой мѣры за предѣлы, указанные въ дѣйствующихъ нынѣ уставахъ, представлялось бы также мало полезнымъ.

Разрѣшеніе этого сложнаго вопроса ожидалось въ извѣстной мѣрѣ, какъ послѣдствіе занятій особой, учрежденной подъ предсѣдательствомъ сенатора Тайнаго Совѣтника Гедда, Коммисіи. Но ранѣе окончанія занятій коммисіи, обсужденіе этого же вопроса перешло къ Высочайше учрежденной по изслѣдованію ж.-дорожнаго дѣла Коммисіи, которая проектировала разсматриваемыя положенія. Въ то же время вопросъ о наиболѣе цѣлесообразныхъ мѣрахъ по отношенію

къ желѣзнымъ дорогамъ: Боровичской, Муромской, Тамбово-Саратовской и Лозово-Севастопольской, — полное денежное разстройство которыхъ обнаружено въ послѣдніе годы — былъ представленъ Министерствомъ п. с. въ Комитетъ Министровъ, но не получилъ такого рѣшенія, которымъ Министерство могло-бы руководствоваться при направленіи однородныхъ вопросовъ по прочимъ ж. дорогамъ *). Наконецъ, для выясненія вопроса о мѣрахъ, какія слѣдовало-бы примѣнить вообще къ обществамъ дефицитнымъ (Ряжско-виземская, Уральская, Ростово-владикавказская и др.) учреждена нынѣ при Министерствѣ п. с. съ Высочайшаго разрѣшенія, подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра п. с., особая коммисія.

Такимъ образомъ вопросъ о послѣдствіяхъ несостоятельности ж. дорогъ, не находя себѣ разрѣшенія въ разсматриваемомъ проектѣ, подлежитъ новому тщательному обсужденію.

Выражая такое мнѣніе по отношенію къ дорогамъ, представляющимъ признаки неоплатности, нельзя упустить изъ вида, что, при отсутствіи въ законѣ особыхъ постановленій о способахъ взысканія долговъ съ желѣзно-дорожныхъ Обществъ, на практикѣ были случаи судебныхъ взысканій по долговымъ обязательствамъ съ такихъ желѣзно-дорожныхъ Обществъ, которыя располагаютъ достаточными денежными средствами для расчетовъ съ кредиторами. Въ такихъ случаяхъ, исполнители судебного рѣшенія налагали арестъ на дневную выручку, на паровозы, вагоны и другія принадлежности желѣзныхъ дорогъ и однажды было даже исполнено Высочайшее повелѣніе о пріостановленіи исполненія послѣдовавшаго въ этомъ смыслѣ рѣшенія Спб. Судебной Палаты, по дѣлу Юдина съ Рыбинско-Бологов. жел. дорогою. Необходимость оградить Государство, публику и желѣзнодорожные общества отъ крайне невыгодныхъ послѣдствій такого выполненія судебныхъ рѣшеній, нарушающаго правильность эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, побуждаетъ Министра п. с. высказаться за оставленіе въ проектѣ, впредь до рѣшенія вопроса о послѣдствіяхъ несостоятельности, тѣхъ постановленій (250 и 251), которыя касаются порядка взысканія долговъ ранѣе несостоятельности дорогъ, съ необходимыми исправленіями и дополненіями общаго порядка взысканія по исполнительнымъ листамъ, въ томъ смыслѣ, чтобы, съ одной стороны, для огражденія государственнаго значенія жел. дороги не были дозволены раздробленіе ея и указаніе взыскателями способовъ исполненія рѣшенія суда (ст. 933 и слѣд.

*) Севастопольскому обществу предоставлено оказать пособіе казенными рельсами или ссудою, вопросъ о Муромской и Боровичской дорогахъ переданъ на обсужденіе въ особую коммисію, Тамбово-саратовская дорога пріобрѣтена въ казну безъ указанія порядка уплаты долговъ Общества, каковой вопросъ подлежитъ обсужденію особой коммисіи.

уст. гражд.), а съ другой—для соблюденія въ то же время интересовъ кредиторовъ, чтобы право дорогъ на заключеніе всякаго рода долговыхъ обязательствъ было ограничено послѣ врученія ж. дорогъ повѣстки объ исполненіи судебного рѣшенія (примѣнительно къ ст. 1099, 1100 уст. гражд. судопр.), т. е. было-бы признано, что всѣ долговья обязательства, заключенныя ранѣе этого срока, сохраняютъ свою силу, а заключенныя послѣ онаго—могутъ быть уничтожены судомъ.

Съ этою цѣлью и въ виду изложенныхъ выше соображеній, въ этой части III Раздѣла было-бы полезно помѣстить слѣдующія статьи:

«1) Желѣзная дорога, по отношенію къ обращаемымъ «на нее взысканіямъ, вообще признается, въ полномъ составѣ движимаго и недвижимаго ея имущества, имуществомъ нераздѣльнымъ, за исключеніемъ тѣхъ предметовъ, «которые въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ будутъ указаны «Министромъ п. с.

«2) Повѣстки судебныхъ приставовъ объ исполненіи «судебныхъ рѣшеній, равно какъ и требованія административныхъ установленій по безспорнымъ взысканіямъ, обращаются въ правленіе Общества или управленіе дороги, «безъ указанія способовъ исполненія (Ст. 933 и слѣд. Уст. «Гр. Суд.).

«3) Въ случаѣ неудовлетворенія со стороны желѣзной «дороги взысканія въ теченіе мѣсяца *) со дня полученія «повѣстки или требованія, и не пріостановленія притомъ «взысканія судомъ, или самимъ истцомъ, судебный приставъ «или административное установленіе обязаны, въ день истеченія мѣсячнаго срока, довести о томъ до свѣдѣнія «Министерства п. с., которое, при состоятельности Общества, «указываетъ имущество дороги, подлежащее обращенію на «пополненіе долга, а при несостоятельности, впредь до «установленія общихъ по сему предмету постановленій, «представляетъ, чрезъ Комитетъ Министровъ, на Высочайшее усмотрѣніе соображенія свои о мѣрахъ, какія должны «быть примѣнены къ данному несостоятельному обществу.

«4) Со дня истеченія установленнаго въ предыдущей «статьѣ срока, ж. дорогамъ воспрещается, безъ разрѣшенія «Министерства п. с., заключеніе всякаго рода денежныхъ «обязательствъ, съ послѣдствіями, въ случаѣ нарушенія «этого правила, по ст. 1099 и 1100 Уст. гражд. судопр.

Въ заключеніе соображеній относительно послѣдствій финансовой несостоятельности желѣзныхъ дорогъ, не лишнимъ будетъ указать, что однѣ мѣры, принимаемыя послѣ обна-

*) Срокъ ареста движимаго имущества должника указывается, на основаніи 968 ст. уст. гражд. судопроизв., въ самой повѣсткѣ объ исполненіи. Для описи и оцѣнки недвижимаго имущества установленъ, по ст. 1095, двухмѣсячный срокъ со дня врученія повѣстки.

ружившейся уже несостоятельности, не могут быть признаны достаточными для рѣшенія, въ интересахъ правительства, вопроса о финансовой несостоятельности желѣзныхъ дорогъ. Для этого необходимо выработать также и мѣры къ предупрежденію подобнаго положенія дѣлъ.

Въ ряду такихъ мѣръ, нѣкоторыя Западно-Европейскія государства остановились на вмѣшательствѣ правительства въ дѣло управленія дорогами, эксплуатируемыми частными Обществами. Такъ, въ уставахъ Прусскихъ ж.-дорожныхъ Обществъ: Верхне-Силезскаго, Рейнскаго, Штатгардъ, Познанскаго, Магдебурго-Познанскаго, Тюрингенскаго, Штатгардъ-Кольбергскаго и Кеселинъ-Данцигскаго, — включены постановленія о правѣ правительства вступить въ управленіе вышеприведенными дорогами частныхъ обществъ, въ случаѣ если при частномъ управленіи потребуются, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ сряду (большею частью указанъ 3-лѣтній срокъ), приплаты, или если такія приплаты потребуются по прошествіи извѣстнаго числа лѣтъ (въ большинствѣ случаевъ указанъ 5-лѣтній срокъ), послѣ открытія дороги для эксплуатаціи. При этомъ въ прусскихъ концессіяхъ сдѣлана оговорка, что въ теченіе всего срока казеннаго завѣдыванія дорогою, Правительство не подвергается никакимъ ограниченіямъ со стороны обществъ. Въ Австрійскомъ желѣзнодорожномъ законѣ отъ 14 декабря 1877 г. постановлено (§ 4), что правительство вправе принять на себя эксплуатацію такихъ ж. дорогъ, которыя въ теченіе послѣднихъ пяти лѣтъ требовали ежегодно приплатъ въ размѣрѣ, превышающемъ половину предѣльной суммы гарантіи.

Приведенная мѣра примѣняется въ практикѣ поименованныхъ двухъ государствъ въ крайне рѣдкихъ и совершенно исключительныхъ случаяхъ. Распространеніе на наши желѣзнодорожныя общества подобной мѣры, въ видѣ общаго правила, едва-ли было-бы удобно и справедливо, такъ какъ установленіе такихъ мѣръ могло-бы быть основано только на сдѣланномъ при концессіи предвареніи и явиться лишь послѣдствіемъ убѣжденія въ томъ, что малодоходность данной желѣзной дороги есть послѣдствіе незаботливости хозяевъ предпріятія. Если-же сего послѣдняго условія не существуетъ, то принятіе подобной принудительной мѣры не имѣло-бы достаточнаго основанія. Между тѣмъ, для предположенія о незаботливости не всегда имѣется достаточно данныхъ; напротивъ того, во многихъ случаяхъ причина бездоходности нашихъ дорогъ кроется, независимо отъ степени заботливости хозяевъ, въ малонаселенности и малой производительности раіона дороги, въ низкомъ размѣрѣ тарифовъ, отсутствіи удобныхъ поѣздныхъ путей и вообще въ тяжелыхъ условіяхъ эксплуатаціи дорогъ, сооруженныхъ иногда не для коммерческихъ, а для военныхъ цѣлей.

При такомъ положеніи дѣла, возвышеніе доходности подобныхъ дорогъ въ предѣлахъ, зависящихъ отъ добраго хозяйства, достигается, напр., возвышеніемъ тарифа, умень-

шеніемъ числа обязательныхъ поѣздовъ и ихъ скорости, командированіемъ свѣдущихъ специалистовъ въ Правленія Обществъ и на линіи ж. дорогъ, а также мѣрами, клонящимися къ заинтересованію акціонеровъ въ увеличеніи валовыхъ сборовъ и въ уменьшеніи издержекъ эксплуатаціи. Заинтересованіе это является самымъ надежнымъ мотивомъ къ развитію каждаго частнаго предпріятія. Если направленіе желѣзной дороги избрано неудачно съ точки зрѣнія коммерческой или если условія эксплуатаціи на столько тяжелы, что выручка недостаточна для покрытія расходовъ эксплуатаціи, то хозяева (акціонеры) предпріятія, въ особенности въ тѣхъ обществахъ, которымъ дарована правительственная гарантія, — теряютъ надежду на полученіе дивиденда на акціи, сверхъ гарантированнаго дохода. Послѣдствіемъ этого является отсутствіе контроля со стороны акціонеровъ за дѣйствіями избранныхъ ими для управленія дѣломъ лицъ, что въ свою очередь можетъ имѣть послѣдствіемъ преслѣдованіе нѣкоторыми акціонерами личныхъ своихъ интересовъ, несогласныхъ съ постоянными интересами всего предпріятія и самаго государства. Между тѣмъ, акціонеры желѣзныхъ дорогъ, пролегающихъ по производительной мѣстности и не отягощенныхъ трудными условіями эксплуатаціи, убѣдившись въ возможности увеличивать свои доходы, извлекаютъ выгоды изъ затраченнаго капитала путемъ постоянныхъ заботъ какъ о производствѣ необходимыхъ работъ въ предѣлахъ разумной экономіи и съ надлежащею прочностью, такъ и о хозяйственности распоряженій лицъ, поставленныхъ для веденія предпріятія. При этихъ условіяхъ производительный трудъ лицъ, коимъ ввѣрено веденіе предпріятія, и дѣйствительный контроль акціонеровъ, является неизбѣжнымъ послѣдствіемъ непосредственнаго заинтересованія акціонеровъ въ доходности предпріятія. Достигнуть сего возможно было бы, напр., установленіемъ въ пользу акціонеровъ Общества, сверхъ гарантированнаго дивиденда, еще особаго процентнаго вознагражденія съ суммы, выражающей уменьшеніе дефицита, или съ суммы сбереженія Правительства на приплатахъ по гарантіи.

Но мѣры эти могутъ имѣть полезное значеніе лишь при примѣненіи ихъ сообразно особенностямъ каждой дороги, по тщательномъ изслѣдованіи условій, при которыхъ та или другая льгота можетъ дать ожидаемые результаты. Такъ, на примѣръ: заинтересованіе процентнымъ вознагражденіемъ акціонеровъ въ постепенномъ уменьшеніи приплаты по гарантіи, можетъ, при извѣстныхъ обстоятельствахъ, вызвать сокращеніе, въ ущербъ предпріятію, необходимыхъ расходовъ по ремонту пути и сооруженій — съ цѣлью искусственнаго, временнаго возвышенія чистаго дохода дороги. Услѣдить же за подобными упущеніями не всегда возможно. Не останавливаясь долѣе на этомъ вопросѣ, можно съ достаточною основательностью высказать убѣжденіе въ томъ, что вопросъ о способахъ заинтересованія дорогъ въ выгоднѣйшемъ веденіи

предпріятія есть вопросъ весьма важный и разработка его обѣщаетъ болѣе производительныя послѣдствія, нежели установленіе надъ частными предпріятіями такого подробнаго правительственнаго контроля, какой примѣняется и необходимъ при казенныхъ операціяхъ. Подобный контроль, ограничивающій самодѣятельность и инициативу частной предпріимчивости, возлагаетъ въ конечномъ результатѣ отвѣтственность за не успѣхъ предпріятія на ревизовавшихъ и направлявшихъ каждый шагъ дѣятельности общества.

РАЗДѢЛЪ ЧЕТВЕРТЫЙ.

ПОЛИЦЕЙСКІЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЯ ПРАВИЛА.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Правила для публики.

Не касаясь вопроса о томъ: на сколько всѣ изложенныя здѣсь правила должны найти себѣ мѣсто въ законѣ, а не въ издаваемыхъ административнымъ порядкомъ инструкціяхъ, и обращаясь непосредственно къ разсмотрѣнію раздѣла по статьямъ, нельзя не остановить прежде всего вниманія на неточности употребленныхъ въ различныхъ статьяхъ выраженій: «раіонъ дороги» и «полоса дороги». Неточность перваго изъ нихъ очевидна, потому что выраженіе: «раіонъ дороги», заключаетъ въ себѣ понятіе о территоріи, значительно обширнѣйшей той, на пространство которой можетъ распространяться юрисдикція желѣзнодорожныхъ правилъ и властей. Не менѣе неточно и выраженіе: «полоса дороги», ибо въ общежитіи, въ обыденномъ смыслѣ, выраженіе это можетъ признаваться равнозначущимъ съ выраженіемъ «полотно», — а такое пониманіе, конечно, не будетъ соответствовать имѣвшемуся въ виду смыслу.

Между тѣмъ, точность и опредѣлительность изложенія крайне необходима въ правилахъ, предназначенныхъ для руководства публикѣ, нуждающейся въ ясно формулированныхъ указаніяхъ относительно соблюденія тѣхъ спеціальныхъ правилъ, установленіе коихъ вызывается особенностями желѣзнодорожнаго дѣла. Исходя изъ этого взгляда на самое изложеніе разсматриваемыхъ правилъ, Министръ п. с. признаетъ необходимымъ слово: «раіонъ» исключить во всѣхъ случаяхъ и замѣнить его словомъ: «полоса», но съ объясняющимъ дополненіемъ «отчужденія подъ желѣзнодорожныя устройства».

На семъ основаніи въ ст. 259 слѣдуетъ сказать: «...находящіяся въ предѣлахъ ихъ полосы отчужденія, должны...», а въ 261, кромѣ подобнаго же исправленія, необходимо указать, что особыя правила могутъ быть издаваемы лишь въ развитіе заключающихся въ законѣ, но должны обнимать

собою и пребываніе пассажировъ въ поѣздахъ. Такимъ образомъ, ст. 261 получить слѣдующую редакцію:

«Желѣзнодорожнымъ управленіямъ предоставляется устанавливать, въ развитіе нижеизложенныхъ, вызываемыхъ мѣстными условіями особая правила касательно порядка пребыванія постороннихъ лицъ въ предѣлахъ полосы отчужденія данной дороги и въ поѣздахъ.

«Правила эти получаютъ обязательную силу по утвержденіи ихъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

Въ заглавіи передъ ст. 262 и въ этой статьѣ слѣдовало-бы добавить послѣ слова: «полоса», слово «отчужденія». При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что устраненіе всѣхъ частныхъ заглавій этого раздѣла, по причинамъ, изложеннымъ выше относительно мелкихъ дѣленій II раздѣла, не только не повредитъ ясности проекта, но и придастъ этому раздѣлу болѣе единства.

Независимо отъ сего, въ этой статьѣ послѣднія слова: «безъ особаго на то дозволенія дороги», подлежатъ исключенію, такъ какъ случаи и поводы такого дозволенія должны быть предусмотрѣны въ особыхъ правилахъ (ст. 261), а не даваемы въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, что оказалось-бы крайне неудобнымъ на практикѣ. Во второй части той-же статьи необходимо упомянуть и о тѣхъ частяхъ самой дороги (а не только станцій), которыя предоставлены въ пользованіе публики, и затѣмъ всю статью изложить такъ:

«Лица, не принадлежащія къ составу служащихъ дороги, не имѣютъ права входить и въѣзжать на полосу отчужденія оной, за исключеніемъ устроенныхъ черезъ желѣзныя дороги переѣздовъ и тѣхъ частей станцій и дороги, которыя предоставлены въ пользованіе публики.

Въ ст. 263 необходимо замѣнить въ концѣ статьи слова: «ближайшему начальствующему лицу», словами: «подлежащему агенту», такъ какъ въ случаѣ необходимости посѣтить, напр., складочное помѣщеніе станціи, заявленіе начальнику депо не привело-бы къ цѣли; необходимо въ подобныхъ случаяхъ обращаться къ подлежащему, по роду службы, агенту.

Въ видахъ ясности изложенія и большей опредѣленности употребленнаго во второй части ст. 264 названія: «частные переходы и переѣзды», необходимо первую часть оной дополнить указаніемъ ихъ назначенія; во второй-же части — исключить опредѣленіе обстоятельствъ устройства частныхъ переѣздовъ. Посему, ст. 264 слѣдовало-бы изложить такъ:

«Переходить и переѣзжать черезъ желѣзныя дороги, по устроеннымъ для общественнаго пользованія переходамъ и переѣздамъ, дозволяется только во время, когда заставы открыты».

«Частными переходами и переѣздами могутъ пользоваться только тѣ лица, которыя имѣютъ на то право по

«особому соглашенію съ желѣзною дорогою, и въ порядкѣ, «указанномъ въ соглашеніи».

Изъ ст. 265 слѣдуетъ исключить слова: «безъ поста-новки подъ оныя колесъ или полозьевъ», такъ какъ указаніе въ законѣ способовъ перетаскиванія, притомъ не всѣхъ, а нѣкоторыхъ только, едва-ли удобно, особенно при условіи «соглашенія съ управленіемъ».

Равнымъ образомъ изъ ст. 266 слѣдуетъ исключить слова: «безъ необходимости», какъ не пригодныя въ законѣ.

Въ п. 2 ст. 269 слово «слѣдующаго», необходимо замѣнить словомъ «подлежащаго», — такъ какъ слѣдующій послѣ прибытія пассажира на узловую станцію поѣздъ можетъ отправиться не по тому направленію, по которому слѣдуетъ пассажирь.

Въ ст. 270 надлежитъ добавить, что остающіяся на станціи лица не должны требовать и открытія буфета въ неуказанное время.

Въ ст. 271 п. 1 лит. б., слова: «залахъ и», необходимо исключить, потому что на многихъ станціяхъ нѣтъ особыхъ багажныхъ залъ, а для сей цѣли отдѣлена часть общей залы, гдѣ помѣщается и буфетъ. Воспрещеніе-же куренія въ помѣщеніи сего послѣдняго было-бы стѣснительно; можно ограничиться воспрещеніемъ куренія въ той части, которая отдѣлена подъ багажъ.

Примѣчаніе къ статьѣ подлежитъ редакціонному измѣненію, въ видахъ точности изложенія:

«Во всѣхъ помѣщеніяхъ, гдѣ куреніе табака воспрещено, должно быть выставлено особое о томъ объявленіе».

Изложеніе ст. 272 можетъ подать поводъ ко многимъ недоразумѣніямъ относительно условій общаго согласія: должны-ли ему подчиняться вновь прибывающія дамы, должно-ли оно быть единогласное и т. п. Въ устраненіе сего, ст. 272 можетъ быть изложена слѣдующимъ образомъ:

«Входъ въ дамскія комнаты на станціяхъ и въ дамскія отдѣленія вагоновъ мужчинамъ воспрещается».

Ст. 273 заключаетъ въ себѣ правила, частію составляющія необходимыя и общеизвѣстныя мѣры предосторожности, а частію узаконяющія нѣкоторыя изъ мѣръ для поддержанія порядка, временно практикуемыя на большихъ станціяхъ, но вовсе не примѣнимыя къ малымъ. Таковы пункты *а* и *г*, содержаніе которыхъ, при повсемѣстномъ ихъ примѣненіи, несомнѣнно вызоветъ справедливыя нареканія публики на безцѣльныя стѣсненія. Примѣненіе этихъ правилъ, даже въ видахъ высшаго полицейскаго надзора, вызвало столь усиленныя и всеобщія жалобы на происте-

кающія отъ нихъ серьезныя неудобства, что Министерство Внутреннихъ Дѣлъ признало необходимымъ отмѣнить свое распоряженіе. Тѣмъ не менѣе, могутъ встрѣчаться мѣстныя обстоятельства, при которыхъ отсутствіе того или другаго изъ указанныхъ правилъ соединяется съ извѣстными неудобствами, въ особенности на большихъ станціяхъ: маневрированіе, подача поѣздовъ, освѣщеніе вагоновъ и т. п. могутъ съ большимъ порядкомъ совершаться, когда публики еще нѣтъ на платформѣ. Въ виду сего, казалось-бы болѣе цѣлесообразнымъ, не вводя въ законъ всѣхъ частныхъ правилъ, предоставить Управленіямъ дорогъ издавать таковыя, сообразуясь съ особыми условіями, и приводить ихъ въ дѣйствіе, съ разрѣшенія Министерства путей сообщенія, какъ то установлено въ ст. 261; статью-же 273 — исключить.

Ст. 274-ю воспрещается оставлять животныхъ и т. д. «въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ желѣзная дорога не имѣетъ ограды «и притомъ нѣтъ естественныхъ преградъ, могущихъ препятствовать животнымъ входить на полосу дороги».

Всѣ слова, приведенныя въ кавычкахъ, представляются излишними, такъ какъ искусственныя ограды и естественныя преграды сдѣлаютъ невозможнымъ нарушеніе правила; въ тоже время, ограничивая пространство дѣйствія правила лишь мѣстами, гдѣ не имѣется оградъ и преградъ, слова эти могутъ подать поводъ къ недоразумѣніямъ въ случаѣ, напр., неисправности ограды, въ томъ отношеніи, что огражденная мѣстность не подходитъ подъ дѣйствіе указаннаго правила. Полагая, вслѣдствіе изложеннаго, начало ст. 274 выпустить до слова: «воспрещается», необходимо распространить дѣйствіе правила только на животныхъ, содержащихся служащими, которые проживаютъ въ зданіяхъ дороги на полосѣ отчужденія. Изложенная соотвѣтственно сему, статья 274 должна быть слѣдующая:

«Воспрещается владѣльцамъ животныхъ оставлять ихъ на полосу отчужденія и перегонять черезъ полотно помимо переѣздовъ и переходовъ. Животныя, принадлежащія служащимъ, имѣющимъ право содержать ихъ на полосу отчужденія, должны находиться въ загороди или на привязи»

«Отвѣтственность и т. д.»... до конца статьи безъ измѣненія.

Ст. 275 должна быть дополнена воспрещеніемъ разводить огонь не только подъ мостами, но и вблизи ихъ, а также вблизи складовъ дровъ, лѣса и всѣхъ вообще горючихъ матерьяловъ. Кромѣ того, въ виду существованія особаго закона (ст. 575 уст. пут. сообщ. и прим. къ ст. 434 т. X ч. 1) о мѣрахъ предосторожности для смежныхъ съ ж. дорогою мѣстностей, въ коемъ однако не указаны послѣдствія несвоевременнаго сноса существующихъ строеній или возведенія новыхъ въ недозволенной чертѣ, — необходимо внести слѣдующее примѣчаніе къ разсматриваемой статьѣ:

«Въ случаѣ нарушенія правилъ о постройкахъ, складахъ, раскопкахъ и разсадкахъ вблизи линій ж. дорогъ (примѣч. къ ст. 575 уст. пут. сообщ. по прод. 1876 г.), ж. дороги освобождаются отъ отвѣтственности за могущіе послѣдовать отъ того пожарные и другіе убытки».

Ст. 276 устанавливаетъ новую натуральную, хотя и оплачиваемую, повинность окрестнаго населенія на случай заносовъ пути или несчастій съ поѣздами.

Не входя въ разсмотрѣніе этого вопроса съ точки зрѣнія соответствія предположенной мѣры общему стремленію къ упраздненію натуральныхъ повинностей, Министръ п. с. не можетъ не остановиться на непримѣнности проектной статьи на практикѣ. Примѣненіе ея несомнѣнно вызвало бы не малое число недоразумѣній относительно неопредѣленности разстоянія селеній отъ линій ж. дороги, возраста рабочаго и т. д. Недоразумѣнія эти, конечно, возникали бы при самомъ примѣненіи статьи, т. е. въ такое время, когда нужна быстрая помощь и когда разбору и разрѣшенію недоразумѣній нельзя посвящать ни минуты. Во избѣжаніе всѣхъ этихъ неудобствъ, казалось бы достаточнымъ помѣстить ст. 276 слѣдующаго содержанія:

«Въ случаѣ заноса дороги снѣгомъ или несчастій съ поѣздами, если исправленіе пути или подача помощи пострадавшимъ отъ несчастнаго случая не могутъ быть исполнены собственными средствами дороги, — мѣстная общая и жандармская, полиція обязана оказывать ж. дорогѣ содѣйствіе къ доставленію рабочихъ».

Въ соответствіе съ симъ, ст. 277 подлежитъ нѣкоторымъ редакціоннымъ измѣненіямъ, собственно по отношенію къ платѣ за работу, которая, въ виду отсутствія принудительности явки на работы, должна потерять придаваемый ей проектомъ характеръ вознагражденія за дни отлучки. Такое измѣненіе обусловливается особыми обстоятельствами, при которыхъ производятся работы по разчисткѣ заносовъ и послѣ крушенія поѣздовъ, спѣшностью работъ, ночьюю работою и т. п.

Въ виду сего полагается изложить ст. 277 такъ:

«Прибывающіе въ указанныхъ статьєю 277 случаяхъ рабочіе; а) . . . б) . . . в) сверхъ того, получаютъ на руки отъ управленія дороги, немедленно по окончаніи работъ, плату въ размѣрѣ, заранѣе опредѣленномъ...»

Ст. 281 предполагаетъ взыскивать вознагражденіе за всякое поврежденіе желѣзнодорожнаго имущества, если размѣръ вознагражденія не предусмотрѣнъ таксою, — по оцѣнкѣ ж.-дорожною Коммисією или свѣдущими лицами.

Установленіе такого порядка для всѣхъ случаевъ, независимо отъ суммы вознагражденія, безусловно стѣснительно, какъ для ж. дороги, такъ и для публики. Нѣтъ возможности пред-

усмотрѣть и оцѣнить всѣ могущія случиться поврежденія, имѣющія всегда характеръ случайности: чѣмъ поврежденіе незначительнѣе, тѣмъ болѣе вѣроятія, что оно не будетъ включено въ таксу. Между тѣмъ, на основаніи статьи проекта, каждый такой случай долженъ послужить предметомъ цѣлаго разбирательства. Для устраненія этихъ неудобствъ и упрощенія дѣла, которое само по себѣ далеко не сложно, слѣдуетъ оставить предположенный порядокъ лишь для случаевъ болѣе серьезныхъ, когда сумма вознагражденія будетъ превосходить 30 руб.; всѣ же мелочныя вознагражденія за непредусмотрѣнное таксою поврежденіе имущества предоставитъ опредѣлять начальнику станціи и, сообразно съ этимъ, изложить ст. 281 слѣдующимъ образомъ:

Вознагражденіе за поврежденіе принадлежащаго ж. « дорогѣ имущества производится на основаніи утвержденной Мѣстнымъ Комитетомъ таксы; за поврежденія, таксою « не предусмотрѣнныя, вознагражденіе опредѣляется начальникомъ станціи, если размѣръ сего вознагражденія не « восходитъ 30 руб.; если же причинившій поврежденіе не « пожелаетъ подчиниться оцѣнкѣ начальника станціи или « если нанесенный вредъ превышаетъ 30 руб., то вознагражденіе « взыскивается по суду, когда не состоится добровольное « соглашеніе съ ж.-дорожнымъ Обществомъ».

«Иски, на настоящей статьѣ основанные, погашаются « 30-дневною давностію, со дня причиненія поврежденія».

Ст. 282 снова упоминаетъ о взысканіи проѣздной платы и штрафовъ, распространяя на нихъ порядокъ взысканія собственно вознагражденія за поврежденіе имущества. Едва ли существуетъ необходимость въ указанномъ повтореніи въ виду ст. 153 и 168, опредѣляющихъ порядокъ взысканія съ пассажировъ двойной проѣздной платы и вознагражденія за испорченныя вещи. Въ ст. 282 достаточно опредѣлить порядокъ взысканія за поврежденное имущество вознагражденія на основаніи предыдущей статьи и изложить ст. 282 въ слѣдующемъ видѣ:

«Упомянутое въ ст. 281 вознагражденіе по таксѣ или « по добровольному согласію лица, причинившаго поврежде- « ніе, уплачивается подѣ квитанцію начальнику станціи, гдѣ « находится поврежденное имущество, или начальнику стан- « ции, ближайшей къ мѣсту, гдѣ обнаружено поврежденіе « имущества въ поѣздѣ или на пути».

«Въ случаѣ невзноса слѣдующаго по таксѣ или по доб- « ровольному соглашенію за поврежденіе имущества вознагра- « гражденія, таковое взыскивается безспорнымъ порядкомъ, « полицією, на основаніи протоколовъ, составляемыхъ въ этихъ « случаяхъ агентами ж.-дорожной жандармской полиціи».

Ст. 283 опредѣлительно указываетъ четыре статьи полицейскихъ желѣзнодорожныхъ правилъ, которыя обязательны для служащихъ на дорогѣ; изъ нихъ двѣ обязательны лишь когда служащіе не находятся при исполненіи службы.

Такое опредѣленіе подчиненія служащихъ на дорогѣ общеустановленнымъ правиламъ представляетъ двоякое неудобство: въ отношеніи служащихъ, не находящихся при исполненіи обязанностей,—оно создаетъ имъ исключительное положеніе, на которое они не имѣютъ права по самому существу дѣла: слѣдуя по ж. дорогамъ по своимъ надобностямъ, служащіе не могутъ быть разсматриваемы иначе, какъ и всѣ прочіе пассажиры,—слѣдовательно и должны подчиняться всѣмъ общеустановленнымъ правиламъ, а не четыремъ только статьямъ оныхъ,—тѣмъ болѣе, что нерѣдко представлялось бы крайнее затрудненіе даже отличать служащаго по ж. дорогамъ отъ пассажира вообще; въ отношеніи же служащихъ, находящихся на дорогѣ при исполненіи обязанностей, указанные двѣ статьи (260 и 271), хотя и вполне обязательны, но какъ эти, такъ и прочія ихъ обязанности умѣстнѣе опредѣлить въ особыхъ для нихъ инструкціяхъ (ст. 107), а не въ правилахъ для публики, которыя составляютъ предметъ настоящей главы.

По этимъ соображеніямъ ст. 283 должна быть изложена слѣдующимъ образомъ:

«Отъ дѣйствія вышеустановленныхъ правилъ не изъе-
млются и всѣ служащіе по ж. дорогамъ, когда они нахо-
дятся на дорогѣ не при исполненіи службы. При испол-
неніи же служебныхъ обязанностей, указанные лица ру-
ководствуются преподанными имъ инструкціями».

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Правила для ж. дорогъ.

Ст. 284 представляется вовсе излишнею, такъ какъ не заключаетъ въ себѣ какого-либо постановленія и удостовѣряетъ лишь фактъ существованія переходовъ и переѣздовъ,—едва-ли нуждающійся въ подтвержденіи законодательнымъ путемъ. Поэтому ст. 284 подлежитъ исключенію.

Ст. 285 устанавливаетъ правила устройства и содержанія переходовъ и переѣздовъ черезъ ж. дороги, но изъ нея не усматривается съ достаточною ясностію, относятся-ли эти правила къ существующимъ ж. дорогамъ и существующимъ прочимъ проѣзжимъ дорогамъ, или они имѣютъ въ виду только вновь сооружаемыя ж. дороги и вновь пролагаемыя проѣзжія дороги.

Необходимость точнаго опредѣленія по этому вопросу несомнѣнна, ибо на практикѣ могутъ возникать серьезныя недоразумѣнія при проложеніи, напр., новаго шоссе, или другой дороги, пересекающей жел. дорогу. По смыслу п. а ст. 285 вопросъ о расходахъ на устройство переѣзда могъ бы быть разрѣшенъ въ смыслѣ возложенія оныхъ на ж. дорогу, но

такое рѣшеніе было-бы несправедливо, ибо ж. дорога привлекалась-бы къ несенію издержекъ, вызываемыхъ не ея собственными надобностями.—Равнымъ образомъ, вопросъ объ издержкахъ долженъ быть разрѣшенъ въ отношеніи сельскихъ и полевыхъ дорогъ, а также и для переѣздовъ, устраиваемыхъ для надобностей частныхъ лицъ.—Что-же касается техническихъ проектовъ переходовъ и переѣздовъ, то утверженіе таковыхъ должно быть оставлено за Министромъ п. с., отъ котораго будетъ зависѣть передать въ извѣстныхъ случаяхъ это право инспекціямъ ж. дорогъ, преподавъ имъ общія на сей предметъ указанія.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, ст. 285 должна быть изложена слѣдующимъ образомъ:

«Устройство переходовъ и переѣздовъ черезъ ж. дороги допускается на слѣдующихъ основаніяхъ:

«а) Переходы и переѣзды для существующихъ проѣзжихъ дорогъ первыхъ четырехъ классовъ (т. XII ч. 1-я ст. 10) обязательно устраиваются и содержатся на средства жел. дорогъ».

«б) переходы и переѣзды черезъ существующія ж. дороги для сельскихъ и полевыхъ дорогъ (т. XII ч. 1 ст. 15) въ необходимыхъ, по усмотрѣнію Министра п. с., случаяхъ устраиваются и содержатся на средства ж. дорогъ или на счетъ тѣхъ лицъ и учреждений, по ходатайству коихъ будетъ допущено устройство перехода или переѣзда»;

«в) переходы и переѣзды устраиваются по утвержденнымъ Министромъ путей сообщенія техническимъ проектамъ; содержаніе переходовъ и переѣздовъ, количество потребной для того прислуги и порядокъ ихъ освѣщенія опредѣляются издаваемыми Министромъ п. с. правилами».

Въ ст. 287 слова «Вышимъ Совѣтомъ» слѣдуетъ замѣнить «Министромъ п. с.»

Въ ст. 288, единственно во избѣжаніе предположенія, что на время ремонта пассажирскихъ помѣщеній ж. дороги обязаны строить новыя помѣщенія, слѣдуетъ замѣнить слово: «устанавливаться» словами: «быть приспособлены», къ чему въ большинствѣ случаевъ и не встрѣтятся препятствій. Относительно же устройства на станціяхъ собраній, необходимо упомянуть, что о разрѣшеніи таковыхъ управленіе дороги увѣдомляетъ Инспектора дороги.

Ст. 289 подлежитъ измѣненію въ томъ смыслѣ, чтобы требованіе объ устройствѣ дамскихъ комнатъ на станціяхъ зависѣло отъ Министерства п. с. и самая статья должна быть изложена слѣдующимъ образомъ:

«На станціяхъ, которыя будутъ указаны Министерствомъ п. с., должны быть устроены дамскія и мужскія комнаты».

Изложеніе ст. 290 нельзя признать удовлетворительнымъ,

главнѣйшимъ образомъ вслѣдствіе не точнаго опредѣленія обязанностей ж. дорогъ, ибо «приличная» меблировка не выражаетъ точнаго понятія, обязанность отапливать не столько важна съ точки зрѣнія ея исполненія, сколько въ отношеніи результатовъ топки, и т. п. Статья эта должна быть изложена такъ:

«Всѣ пассажирскія помѣщенія должны быть достаточно «омеблированы и содержимы въ удовлетворительномъ состояніи относительно теплоты, освѣщенія и чистоты».

Въ ст. 291 — 293 употреблено названіе «ресторанъ» вмѣсто «буфетъ».

Не возражая ничего противъ того или другаго названія, Министръ п. с. не видитъ однако надобности вводить новое наименованіе взамѣнъ принятыхъ, вошедшихъ во всеобщее употребленіе и не вызывающихъ никакихъ недоразумѣній названій «буфетъ» и «буфетный столъ», тѣмъ болѣе, что названіе «ресторанъ» можетъ подать поводъ къ возложенію на станціонные буфеты новыхъ налоговъ. Признавая болѣе удобнымъ замѣнить во всѣхъ подлежащихъ случаяхъ слова «рестораны и буфеты» словами «буфеты и буфетные столы» и упомянуть о прилавкахъ и лавочкахъ на платформахъ*), — слѣдуетъ сдѣлать еще такіа измѣненія:

Ст. 291-ю, соотвѣтственно редакціи ст. 289, изложить такъ:

«На станціяхъ, которыя будутъ указаны Министерствомъ п. с., ж. дорога обязана содержать буфеты; на остальныхъ же станціяхъ содержатся, по усмотрѣнію Управленія «дороги, буфетные столы, прилавки и лавочки».

Ст. 292..... **«Цѣна продуктовъ и напитковъ опредѣляется особыми таксами, утвержденными на опредѣленные сроки Инспекторомъ дороги».**

«Содержаніе необозначенныхъ въ таксѣ предметовъ necessarily и потому цѣна ихъ устанавливается самими «содержателями буфетовъ и буфетныхъ столовъ въ особыхъ преисъ-нурантахъ».

Въ ст. 293 вторую часть слѣдуетъ изложить такъ:

«Надзоръ за удовлетворительнымъ содержаніемъ и исправностью буфетовъ и буфетныхъ столовъ лежитъ на отвѣтственности управленія дороги».

Изъ ст. 294 слова «во время прохода пассажирскихъ поѣздовъ» слѣдуетъ исключить, такъ какъ вода можетъ требоваться и для лицъ, остающихся на станціяхъ въ указанныхъ ст. 269 случаяхъ.

Перечисленіе въ законѣ приспособленій и устройствъ, обязательныхъ для пассажирскихъ вагоновъ, представляется излишнимъ, въ виду предположенія подчинить устройство

*) Постан. Минист. п. с. 23 марта 1874 г. № 50.

вагоновъ правиламъ, утверждаемымъ Министромъ п. с. Въ виду сего, ст. 295 слѣдуетъ измѣнить такимъ образомъ:

«Пассажирскіе вагоны всѣхъ классовъ устраиваются согласно правиламъ, утверждаемымъ Министромъ путей сообщенія».

Изъ ст. 296 необходимо исключить слова: «по возможности», такъ какъ они ослабляютъ опредѣлительность вполнѣ справедливыхъ требованій закона.

Ст. 297 и 298 устанавливають обязанность дорогъ отводить въ поѣздахъ особыя отдѣленія для дамъ и для некурящихъ, при чемъ первыя обязательно имѣть только въ поѣздахъ прямаго сообщенія.

Не говоря уже о томъ, что поѣздовъ, «предназначенныхъ для перевозки пассажировъ прямаго сообщенія», въ отдѣльности не существуетъ и что для пассажировъ прямаго сообщенія нѣкоторыя дороги, по взаимному соглашенію, ставятъ отдѣльные вагоны въ извѣстные поѣзда, — нельзя не обратить вниманія на то, что столь мелочная регламентація въ законѣ едва-ли вызывается дѣйствительною надобностью, тѣмъ болѣе, что при требованіи удобствъ для пассажировъ прямаго сообщенія упущено изъ виду, что и слѣдующіе въ мѣстномъ, внутреннемъ сообщеніи пассажиры совершаютъ переѣзды продолжительные, при которыхъ и для лицъ, ѣдущихъ въ 3-мъ классѣ представляется нерѣдко надобность въ особыхъ дамскихъ отдѣленіяхъ и для некурящихъ — на столько-же, на сколько таковыя необходимы при прямыхъ сообщеніяхъ. Примѣненіе этого правила оправдывается продолжительностью путешествія (представленіе въ Государ. Совѣтъ стр. 82), которое можетъ быть долговременно и въ мѣстномъ сообщеніи, напр., изъ С.-Петербурга въ Варшаву (32—36 часовъ), изъ Граева въ Одессу (44 часа). Что-же касается публикаціи о поѣздахъ, въ коихъ имѣются дамскія отдѣленія, то обязанность эта предусмтрѣна въ ст. 144. По этимъ основаніямъ, въ замѣнъ ст. 297 и 298, слѣдуетъ внести слѣдующую одну статью:

«Въ поѣздахъ, указанныхъ Министромъ п. с., должны быть отводимы особыя отдѣленія для дамъ и для некурящихъ.»

Изложеніе ст. 299 представляется неудобнымъ, потому что важнѣйшая изъ возлагаемыхъ ею на ж. дороги обязанностей поставлена какъ-бы на второй планъ. Въ видахъ болѣе опредѣлительнаго изложенія, ст. 299 слѣдуетъ редактировать такъ:

«Для подачи медицинскаго пособія заболѣвшимъ или пострадавшимъ при несчастныхъ случаяхъ, устраиваются, согласно мѣстнымъ условіямъ, по указанію главнаго врача дороги, больницы и пріемные покои. Независимо отъ сего,

«на каждой станціи должны быть: летучія аптеки, носилки, перевязочныя средства и наставленія объ ихъ употребленіи».

«Подробныя правила по предмету медицинской и иной помощи опредѣляются Министерствомъ п. с.».

Въ ст. 303 необходимо исключить слова: «для вспомогательныхъ паровозовъ», такъ какъ для ихъ движенія не установлено особыхъ правилъ, за исключеніемъ ограниченія для нихъ, въ известной мѣрѣ, скорости движенія, что, конечно, не можетъ составлять желательнаго условія при перевозкѣ пожарной команды. За тѣмъ, въ видахъ точности, конецъ статьи слѣдуетъ изложить такимъ образомъ:

«... послѣ полученія требованія, въ случаѣ невозможности—съ экстреннымъ поѣздомъ, отправляемыхъ и двигающимся по правиламъ, для такихъ поѣздовъ установленнымъ, при чемъ отъ дорогъ зависитъ перевозить команду бесплатно или за плату по утвержденнымъ тарифамъ».

Въ ст. 306 взаимно словъ: «повторенія подобныхъ упущеній» слѣдуетъ внести слова: «неуспѣшности этихъ мѣръ» такъ какъ сообщеніе Управляющему дорогою можетъ быть и изустное, а въ такомъ случаѣ было бы трудно доказать: было ли данное упущеніе допущено въ первый или во второй разъ.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Полицейскій желѣзнодорожный надзоръ.

Въ ст. 307 п. 2 въ составъ желѣзнодорожной полиціи включены: «жандармская полиція и изъ желѣзнодорожныхъ служащихъ».

Изъ послѣдующихъ статей видно, однако, что желѣзнодорожная полиція существуетъ самостоятельно и называется, въ отличіе отъ жандармской, «частною» (ст. 310). Не можетъ быть сомнѣнія, что предѣлы вѣдомства и права жандармской полиціи не должны быть отождествлены съ правами полиціи изъ желѣзнодорожныхъ служащихъ. Въ соотвѣтствіе съ симъ, необходимо и въ ст. 307 упомянуть о каждой изъ нихъ отдѣльно, а самую статью изложить такъ:

«Охраненіе общественнаго порядка, благочинія и безопасности на ж. дорогахъ возлагается:

«1) на общую полицію (городскую, уѣздную и сельскую»);

«2) на жандармскую полицію, и

«3) на желѣзнодорожную полицію (ст. 308)».

По ст. 308 оберъ-кондукторы отнесены къ полицейскимъ служителямъ, а по ст. 311 они считаются старшими чинами желѣзнодорожной полиціи и имъ предоставлено носить на головномъ уборѣ кокарду.

Въ виду этого и принимая во вниманіе важное значеніе обязанностей оберъ-кондуктора въ поѣздѣ, нельзя не признать классификацію ст. 311 болѣе соответствующею дѣйствительному положенію дѣла, а ст. 308 подлежащую измѣненію слѣдующимъ образомъ:

«...5) Въ поѣздахъ— оберъ кондукторы».

«Изъ числа означенныхъ...»

«Полицейскими же служителями считаются»:

6) Въ поѣздахъ—кондукторы ,

7) На станціяхъ—привратники, швейцары...

8) На путяхъ между станціями — старшіе артельные «рабочіе...»

Что касается предположеннаго въ ст. 309 утвержденія въ должностяхъ, то поименованныя въ п. 1—5 лица, не должны быть особо утверждаемы въ должностяхъ желѣзнодорожной полиціи, такъ какъ опредѣленіе ихъ въ должности желѣзнодорожной службы тѣмъ самымъ вводитъ ихъ въ составъ желѣзнодорожной полиціи. Поэтому слова: «и утверждаются въ должностяхъ порядкомъ, указаннымъ въ ст. 101», подлежатъ исключенію изъ ст. 309.

Статьею 310 предполагается возложить отвѣтственность за выборъ лицъ желѣзнодорожной полиціи на тѣхъ, кто избираетъ и утверждаетъ ихъ, причемъ размѣры и порядокъ отвѣтственности за неудачный выборъ не опредѣлены.

Столь неопредѣленное правило, очевидно не можетъ быть оставлено въ законѣ; болѣе точная разработка вопроса о подобной отвѣтственности требовала бы тщательнаго соображенія съ возможными случаями таковой отвѣтственности и, поэтому въ настоящее время вторая часть ст. 310 подлежитъ исключенію.

По ст. 311 утвержденіе формъ одежды и знака поставлено въ зависимость отъ соглашенія Министровъ п. с. и Внутреннихъ Дѣлъ.

Едва-ли дѣйствительно нуженъ этотъ усложненный порядокъ въ примѣненіи къ столь незначительному вопросу, какова форма одежды и знака. Поэтому, конецъ статьи: «по соглашенію съ Министромъ внутреннихъ дѣлъ» — слѣдуетъ исключить.

Ст. 312 возбуждаетъ недоразумѣніе по существу изложеннаго въ ней законоположенія.

Желѣзнодорожная полиція, состоя исключительно изъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, несущихъ различныя обязанности по эксплуатаціи дорогъ и потому непосредственно подчиненныхъ надзору Министерства п. с., очевидно не можетъ

быть изъята изъ его вѣдѣнія и получать какія-бы то ни было инструкціи не отъ Министерства п. с. Но такъ какъ желѣзнодорожные служащіе будутъ, при исполненіи полицейскихъ обязанностей, постоянно входить въ соприкосновеніе съ полиціею общеою и жандармскою, то взаимныя отношенія всѣхъ этихъ полицій, должны быть по возможности точно опредѣлены и разграничены въ предупрежденіе всякихъ между ними недоразумѣній и столкновеній.

Въ ст. 314, 315 и 316 указаны въ общихъ и главнѣйшихъ чертахъ обязанности желѣзнодорожной полиціи и отношенія ея къ прочимъ однороднымъ учрежденіямъ. Эти начала должны быть развиты въ подробныхъ инструкціяхъ, которыя опредѣлили-бы существо обязанностей желѣзнодорожной полиціи, какъ частной, равно и взаимныя отношенія всѣхъ полицейскихъ учрежденій, дѣйствующихъ на желѣзныхъ дорогахъ. Инструкціи эти подлежатъ изданію по взаимному соглашенію Министровъ: п. с., Внутреннихъ Дѣлъ и Юстиціи, и имѣютъ тѣмъ болѣе важное значеніе, что предоставленіе лицамъ, состоящимъ не на государственной, а на частной службѣ — каковы служащіе на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ — правъ общей полиціи, можетъ совершиться лишь въ предѣлахъ крайне ограниченныхъ и въ случаяхъ неизбѣжной необходимости, дабы столкновенія между публикою и желѣзнодорожными служащими не были предоставлены разбирательству сихъ послѣднихъ, т. е. одной изъ заинтересованныхъ сторонъ. Соотвѣтственно сему, ст. 312 должна быть изложена слѣдующимъ образомъ:

**«Общая, жандармская и желѣзнодорожная полиція руко-
«водствуются при своихъ дѣйствіяхъ на желѣзныхъ доро-
«гахъ тѣми общими законоположеніями и правилами, ко-
«торые будутъ изложены въ особыхъ инструкціяхъ, изда-
«ваемыхъ по соглашенію Министровъ: Путей Сообщенія,
«Внутреннихъ Дѣлъ и Юстиціи.»**

Во второй части ст. 313 предположено увольнять отъ полицейскихъ должностей лицъ, оказавшихся неспособными.

Въ виду ст. 308 такое изложеніе можетъ подать поводъ полагать, что лица эти, совмѣстно несущія обязанности собственно желѣзнодорожныя, увольняются и отъ сихъ послѣднихъ. Между тѣмъ, нѣтъ никакого основанія увольнять отъ должностей желѣзнодорожныхъ служащихъ, за неспособность къ исполненію побочныхъ обязанностей, и это должно быть съ точностью выражено въ самомъ законѣ. Въ виду сего, вторая часть ст. 313 должна быть изложена такъ:

**«Лица, оказавшіяся неспособными къ исполненію поли-
«цейскихъ обязанностей, немедленно устраняются отъ та-
«ковыхъ, но остаются на должностяхъ по желѣзнодорож-
«ной службѣ, если то будетъ признано возможнымъ под-
«лежащимъ начальствомъ.»**

Въ ст. 315 и 316 необходимо, въ виду предположенной редакціи ст. 307, добавить послѣ слова «общей», слова: «и жандармской».

Статью 318 необходимо по соображеніямъ, высказаннымъ при разсмотрѣніи ст. 312, измѣнить въ томъ смыслѣ, что желѣзнодорожные служащіе могутъ удостоиваться наградъ по представленію Министра п. с.

РАЗДѢЛЪ ПЯТЫЙ.

О наказаніяхъ за нарушеніе безопасности ж. дорогъ и желѣзнодорожныхъ правилъ.

Заключающіяся въ раздѣлѣ этомъ статьи не касаются уголовно-преступныхъ посягательствъ на самыя ж. дороги, на цѣлость составныхъ частей ихъ механизма, но имѣютъ предметомъ исключительно нарушенія правилъ полицейскихъ и установленныхъ въ видахъ безопасности движенія по ж. дорогамъ. Такое содержаніе раздѣла обусловливаетъ необходимость въ измѣненіи и его заглавія, которое должно быть таково:

«О наказаніяхъ за нарушеніе обезпечивающихъ безопасность движенія по ж. дорогамъ правилъ полицейскихъ и техническихъ».

Приступая къ разсмотрѣнію этого раздѣла по статьямъ, Министръ п. с. считаетъ нужнымъ оговориться, что раздѣлъ этотъ безъ сомнѣнія обратитъ на себя особое вниманіе Министерства Юстиціи. Въ замѣчаніяхъ этого Министерства на раздѣлъ V проекта можно будетъ найти мнѣніе спеціальнаго вѣдомства относительно необходимыхъ въ разсматриваемыхъ статьяхъ измѣненій въ связи съ общимъ духомъ нашихъ уголовныхъ законовъ. Со своей точки зрѣнія Министръ п. с. останавливается на слѣдующихъ соображеніяхъ:

Ст. 319 заключаетъ въ себѣ воспроизведеніе общаго положенія, что за уголовно-преступныя дѣянія виновные судятся и наказываются по подлежащимъ уголовнымъ законамъ.

Не признавая надобности въ повтореніи этого положенія и полагая исключить ст. 319 въ нынѣшнемъ ея изложеніи, необходимо замѣтить, что проектъ, облакая желѣзнодорожныхъ служащихъ полицейскою властью, въ то же время не устанавливаетъ степени отвѣтственности за оскорбленіе служащихъ, какъ чиновъ желѣзнодорожной полиціи. Пробѣлъ этотъ необходимо восполнить тѣмъ болѣе, что по закону 25 января 1878 г. (ст. 30 и 31 уст. о наказан., налаг. мир. суд.) установлены наказанія за оскорбленіе желѣзнодорожныхъ слугителей и за сопротивленіе имъ. По этимъ соображеніямъ и признавая умѣстнымъ внести соответствующую статью взамѣнъ исключаемой, Министръ п. с. приходитъ къ заключенію, что виновные въ оскорбленіи

желѣзнодорожныхъ служащихъ, при исполненіи ими обязанностей общей полиціи (ст. 317), — должны подвергаться взысканіямъ, какъ за оскорбленіе чиновниковъ при исполненіи служебныхъ обязанностей или вслѣдствіе исполненія этихъ обязанностей.

По сему ст. 319 должна быть изложена слѣдующимъ образомъ:

«**Винные въ оскорбленіи словами или дѣйствіемъ чиновъ желѣзнодорожной полиціи, указанныхъ въ п. 1—5 «ст. 308, подвергаются наказаніямъ, постановленнымъ за «оскорбленіе чиновниковъ при исполненіи ими обязанностей «службы или вслѣдствіе такого исполненія, по ст. 285 и «286 улож. о наказ. Винные же въ оскорбленіи словами «или дѣйствіемъ сторожей или иныхъ желѣзнодорожныхъ «служителей, упоминаемыхъ въ п. 6—8 той же статьи «308, при отправленіи ими должности, наказываются по «ст. 31 уст. о наказ. налаг. мир. суд. по прод. 1879 г.».**

Ст. 320 опредѣляетъ отвѣтственность лицъ постороннихъ, какъ то явствуетъ изъ сопоставленія ея со статьею 321 и изъ ссылки на ст. 29 уст. о наказ. налаг. мир. суд., которая предусматриваетъ неисполненіе частными лицами законныхъ требованій полиціи, а не нарушеніе чинами самой же полиціи ея служебныхъ обязанностей.

Соглашаясь съ основною мыслью ст. 320, нельзя не признать необходимымъ опредѣлительно выразить, что статья сія имѣетъ примѣненіе къ постороннимъ лицамъ и что предусматриваемые въ ней проступки подходятъ не только подъ наказаніе, но и подъ самое понятіе о преступленіи, караемомъ ст. 29. По этимъ соображеніямъ ст. 320 должна быть изложена слѣдующимъ образомъ:

«**Не состоящія на желѣзнодорожной службѣ лица, винныя въ нарушеніи желѣзнодорожныхъ полицейскихъ «правиль, содержащихся во главѣ I Раздѣла IV настоящаго «устава, — если за учиненныя ими дѣйствія или упущенія «не положено особыхъ наказаній въ законахъ уголовныхъ— «подвергаются взысканіямъ какъ за неисполненіе законныхъ «требованій подлежащихъ учрежденій и властей—по ст. 29 «уст. о наказ. налаг. мир. судьями».**

Ст. 321 устанавливаетъ отвѣтственность служащихъ, причемъ именуется ихъ «чинами».

Такъ какъ въ статьяхъ I раздѣла всѣ должностныя лица именуется просто «служащими» и названіе «чины» употреблено лишь въ статьяхъ, коими опредѣляется ихъ назначеніе въ качествѣ органовъ желѣзнодорожной полиціи, а ст. 321 имѣетъ въ виду всѣ случаи, когда служащій подлежитъ уголовному суду, но не исключительно нарушеніе преподанныхъ имъ полицейскихъ правилъ,—то и въ данномъ случаѣ необходимо замѣнить слово «чины» словомъ «служащіе».

За тѣмъ, по существу статьи представляются слѣдующія соображенія:

Преданіе желѣзнодорожныхъ служащихъ уголовному суду за всякія нарушенія и несоблюденіе правилъ перевозки пассажировъ и грузовъ — кромѣ случаевъ общихъ уголовныхъ преступленій (кража, насиліе и т. п.), а также случаевъ нарушенія техническихъ правилъ безопасности движенія, причинившаго кому либо личный вредъ, — едва-ли вызываетъ дѣйствительною надобностью въ интересахъ публики или государства; между тѣмъ, такое правило было-бы для служащихъ крайне стѣснительно и даже несправедливо. Предъ публикою за всякія неисправности по движенію отвѣтственна дорога; для государства важно строгое соблюденіе правилъ безопасности движенія, а эта цѣль достигается главнымъ образомъ взысканіями, налагаемыми желѣзнодорожнымъ начальствомъ на виновныхъ. Едва-ли необходимо доказывать, что начальство должно имѣть право взыскивать со служащаго административнымъ порядкомъ; при существованіи же этого права и при обязательности отсылки служащаго къ уголовному суду за нарушеніе самаго незначительнаго изъ правилъ движенія — служащій понесетъ двойное взысканіе за одинъ и тотъ же проступокъ.

При исполненіи полицейскихъ обязанностей, ж.-дорожные служащіе дѣйствуютъ хотя только до прибытія общей или жандармской полиціи (ст. 315) и притомъ лишь по охраненію порядка, благочинія и безопасности (ст. 307), но въ этихъ предѣлахъ пользуются нѣкоторыми предоставленными имъ правами государственной полиціи и несутъ отвѣтственность какъ чиновники, на дѣйствительной службѣ состоящіе (ст. 317). Посему, въ виду существованія раздѣла V улож. о наказ. (прест. и прост. по службѣ государст. и обществ.), установленіе спеціальнаго наказанія, подраздѣленіе коего на двѣ степени (за нарушенія маловажныя и за болѣе важныя) не обставлено опредѣленными признаками, — нельзя не признать совершенно излишнимъ.

Наконецъ, относительно нарушеній техническихъ правилъ движенія необходимо замѣтить, что не всякое такое нарушеніе слѣдуетъ считать уголовно-преступнымъ, ибо нѣкоторыя изъ сихъ правилъ постановлены не со спеціальною цѣлью огражденія безопасности лицъ. Кромѣ того, уголовно-преступнымъ является только нарушеніе такихъ правилъ, которыя исходятъ отъ власти, по закону издающей обязательныя для ж. дорогъ поставленія, т. е. отъ Министра п. с. на основаніи ст. 718 уст. пут. сообщ., а не частныхъ постановленій и указаній другихъ лицъ. Нарушенія правилъ перваго рода должно быть преслѣдуемо соотвѣтственнымъ закономъ, а мѣрою взысканія можетъ быть принята предложенная въ проектѣ, съ незначительными измѣненіями.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ Министръ п. с. полагаетъ изложить ст. 321 въ слѣдующей редакціи.

«Служащіе на ж. дорогахъ подвергаются отвѣтственно-
«сти по суду на слѣдующемъ основаніи:

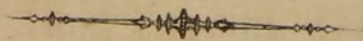
«1) Въ случаѣ несоблюденія или нарушенія ими содер-
«жащихся въ главахъ II и III раздѣла IV ж.-дорожныхъ
«полицейскихъ правилъ, ни подлежатъ наказаніямъ, поста-
«новленнымъ за преступленія и проступки по службѣ госу-
«дарственной и общественной въ раздѣлѣ V улож. о наказ.
«угол. и исправит. (ст. 329—505);»

«2) Въ случаѣ нарушенія или несоблюденія ими утверж-
«денныхъ Министромъ п. с. техническихъ правилъ, обез-
«печивающихъ безопасность движенія по ж. дорогамъ, они
«подвергаются, если въ законахъ уголовныхъ не опредѣ-
«лено болѣе строгаго наказанія: либо денежному взыска-
«нію до ста руб. и аресту отъ одного дня до одного мѣ-
«сяца, либо одному изъ сихъ наказаній».

Ст. 322 подчиняетъ вѣдѣнію мировыхъ судебныхъ
установленій проступки желѣзнодорожныхъ служащихъ, если
проступки не выходятъ изъ предѣловъ подсудности на-
званныхъ установленій, причемъ не дѣлается различія между
старшими полицейскими чинами и полицейскими служителями.

Съ этимъ предположеніемъ, составляющимъ существенное
отступленіе отъ ст. 1083 уст. угол. судопр., нѣтъ основанія
согласиться, какъ въ видахъ сохраненія однородной подсуд-
ности чиновъ желѣзнодорожной и государственной полиціи,
такъ и вслѣдствіе неудобства, проистекающаго отъ отсутствія
на мировомъ судѣ представителя государственной обвини-
тельной власти. Не встрѣчая препятствій оставить предполо-
женный порядокъ для полицейскихъ служителей, Министръ
п. с. находитъ необходимымъ изъять проступки старшихъ
желѣзнодорожныхъ полицейскихъ чиновъ изъ вѣдѣнія миро-
выхъ судовъ и ст. 322 изложить слѣдующимъ образомъ:

«Дѣла о преступленіяхъ и проступкахъ, указанныхъ въ
«предыдущей статьѣ, если таковыя совершены желѣзнодоро-
«жными служащими и служителями желѣзнодорожной по-
«лиціи, поименованными въ п. 6—8 ст. 308, и притомъ
«не выходятъ изъ предѣловъ подсудности мировыхъ судеб-
«ныхъ установленій—судятся сими послѣдними; всѣ же
«прочіе преступленія и проступки, а также поименованные
«въ статьѣ 321-й, если они совершены старшими чинами
«желѣзнодорожной полиціи (п. 1—5 ст. 308),—подлежатъ
«вѣдѣнію общихъ судебныхъ установленій.



На основаніи всего вышеизложеннаго, Министръ путей сообщенія, въ окончательномъ выводѣ, съ своей стороны полагае бы:

по Раздѣлу I (желѣзнодорожныя установленія):

1) предположенія о высшемъ Ж.-дорожномъ Совѣтѣ и Распорядительномъ Комитетѣ — оставить безъ послѣдствій, предоставивъ Министру п. с. внести на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта: а) проектъ преобразованія Совѣта Министерства п. с., который удовлетворялъ-бы требованіямъ какъ ж.-дорожнаго дѣла, такъ и прочихъ отраслей вѣдѣнія Министерства (стр. 15); б) предположенія объ усиленіи центральнаго управленія Министерства, остающагося до сего времени при тѣхъ-же средствахъ, которыми оно располагало въ то время, когда въ завѣдываніи его состояли лишь десять тысячъ верстъ ж. д., а водяныя сообщенія и порты обращали на себя весьма мало вниманіе Правительства (стр. 15), и в) проектъ нормальнаго устава ж.-дорожныхъ Обществъ, основанный на указаніяхъ опыта, на матеріалахъ и положеніяхъ, разработанныхъ Коммисіею для изслѣдованія ж.-дорожнаго дѣла, и на указаніяхъ, которыя имѣютъ быть сдѣланы Государственнымъ Совѣтомъ при разсмотрѣніи проекта Коммисіи (стр. 42);

2) взамѣнъ мѣстныхъ Ж.-дорожныхъ Совѣтовъ и Коммисій — учредить, въ потребныхъ случаяхъ, Ж.-дорожные Комитеты, на основаніяхъ, изложенныхъ выше (стр. 21);

3) издать положеніе о Ж.-дорожныхъ Съѣздахъ въ предложенной выше редакціи (стр. 26);

4) выдѣлить ст. 80 и 134, о порядкѣ примѣненія новаго ж.-дорожнаго закона, изъ общаго устава и подвергнуть ихъ обсужденію послѣ окончательнаго разсмотрѣнія всего проекта, совмѣстно съ другими вопросами о введеніи въ дѣйствіе разсматриваемыхъ положеній, какъ-то: о порядкѣ исчисленія давности исковъ по дѣламъ, возникшимъ до изданія новыхъ законовъ, и т. п. (стр. 101) и вообще возложить на Министерство п. с. дальнѣйшую разработку тѣхъ изъ заключающихся въ проектѣ вопросовъ, которые не нашли въ немъ окончательнаго рѣшенія (стр. 50, 68, 95, 96, 97, 99, 116 и 119);

5) отдѣлы объ общихъ собраніяхъ акціонеровъ и о Правленіяхъ Обществъ предоставить Министру финансовъ подвергнуть особому разсмотрѣнію, для включенія въ разрабатываемый Министерствомъ финансовъ общій уставъ акціонерныхъ Обществъ (стр. 36 и 37);

6) отдѣлы о мѣстномъ управленіи дорогъ и о ж.-дорожныхъ служащихъ утвердить, въ видѣ особыхъ правилъ, въ измѣненномъ и дополненномъ видѣ (стр. 42—60).

По Раздѣлу II (о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ):

въ виду настоятельной необходимости изданія въ законодательномъ порядкѣ правилъ о перевозкѣ пассажировъ

и грузовъ и объ отвѣтственности ж. дорогъ по перевозкамъ, а также во вниманіе къ тому, что второй раздѣлъ проекта представляетъ собою наиболѣе разработанную часть онаго и что, за указанными выше исправленіями, къ утверженію его препятствія не встрѣчается,—издать особое «Положеніе о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ».

По Раздѣлу III (о подсудности и давности о долгахъ):

1) первыя двѣ части этого раздѣла о подсудности и давности—утвердить съ предложенными выше измѣненіями;

2) третью часть о способахъ удовлетворенія долговъ ж. дорогъ, какъ недостаточно разработанную,—оставить безъ утвержденія и передать на дальнѣйшее обсужденіе Министерства п. с.; въ настоящее-же время, для удовлетворенія настоятельной въ томъ надобности,—издать лишь правила о взысканіяхъ по долговымъ обязательствамъ ж. дорогъ (стр. 117).

По Раздѣлу IV (полицейскія ж.-дорожныя правила):

1) утвердить нынѣ-же двѣ первыя главы, заключающія въ себѣ полицейскія правила для публики и для ж. дорогъ, въ измѣненномъ, сообразно сдѣланнымъ замѣчаніямъ, изложеніи;

2) Главу о ж.-дорожномъ полицейскомъ надзорѣ, въ виду необходимости соблюденія крайней осмотрительности при введеніи новой, неиспытанной мѣры, направленной къ облеченію служащихъ въ частныхъ ж.-дорожныхъ обществахъ правами полиціи государственной,—передать на обсужденіе Особой Коммисіи изъ членовъ Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Юстиціи и Путей Сообщенія, возложивъ на оную и составленіе необходимой для дѣйствій этого надзора инструкции (стр. 123), до изданія которой, какъ обусловливающей удобопримѣнимость предположенной организациі ж.-дорожной полиціи, невозможно придти къ полному убѣжденію о цѣлесообразности этой мѣры.

По Раздѣлу V (о наказаніяхъ):

въ виду производящагося нынѣ пересмотра уложенія о наказаніяхъ и для согласованія закона о наказаніяхъ за спеціальныя ж.-дорожныя проступки съ предполагаемымъ къ изданію уголовнымъ уложеніемъ—передать окончательное разсмотрѣніе этого раздѣла въ Коммисію по пересмотру сего уложенія, а впредь до исполненія этой задачи—ввести временно въ дѣйствіе проектированныя въ этомъ раздѣлѣ законы съ предложенными выше измѣненіями.

Министръ Путей Сообщенія,

Генераль-Адъютантъ *К. Посьетъ.*

