А. 1196.
1.

Высочайше учрежденная коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

3502
3522

ТРУДЫ

Общаго съѣзда, созваннаго Предсѣдателемъ Коммисіи въ декабрѣ 1881 года для обсужденія проекта „Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ“.

(Стенографическій отчетъ).

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1882.

д 1196

Высочайше учрежденная коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

8568

8588

ТРУДЫ

Общаго съѣзда, созваннаго Предсѣдателемъ Коммисіи въ декабрѣ 1881 года для обсужденія проекта „Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ“.

(Стенографическій отчетъ).

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія и Литографія Д. И. Шеметкина, Разъѣзжая домъ № 20.
1882.

39

Библиотека НИС

Печатано по распоряженіи Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдованія Желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

69634

СПИСОКЪ

членовъ Общаго Съѣзда при Высочайше учрежденной Комисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, по разсмотрѣнію проекта *(Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ)*.

Предсѣдатель—Генералъ-Адъютантъ Графъ Эдуардъ Трофимовичъ **Барановъ**.

ЧЛЕНЫ:

I. Члены Высшей Коммисіи:

1. Тайный Совѣтникъ Инженеръ Баронъ Канутъ Генриховичъ *Шернвалъ*.	Отъ Министерства Путей Сообщенія.
Тайный Совѣтникъ Инженеръ Павелъ Захаровичъ *Клевецкій*.	
Тайный Совѣтникъ Николай Андреевичъ *Ермаковъ*.	Отъ Министерства Финансовъ.
Тайный Совѣтникъ Тертій Ивановичъ *Филипповъ*.	Отъ Государственнаго Контроля.
5. Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Александръ Григорьевичъ *Вишняковъ*.	Отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.
Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Дмитрій Ивановичъ *Воейковъ*.	
Тайный Совѣтникъ Владиміръ Ивановичъ *Вешняковъ*.	Отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ.
Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Николай Адріановичъ *Неклюдовъ*.	Отъ Министерства Юстиціи.
Статскій Совѣтникъ Анатолій Федоровичъ *Кони*.	

10. Тайный Совѣтникъ Федоръ Михайловичъ *Маркусъ*.	Отъ II-го Отдѣленія Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи.
Тайный Совѣтникъ Семенъ Викентьевичъ *Пахманъ*.	
Статскій Совѣтникъ Кронидъ Ивановичъ *Малышевъ*.	
Генералъ-Лейтенантъ Михаилъ Николаевичъ *Анненковъ*.	Отъ Военнаго Министерства (онъ же Управляющій дѣлами Коммисіи).

II. Члены мѣстныхъ подкоммисій.

14. Профессоръ Григорій Федоровичъ *Симоненко*.	Варшавской.
15. Андрей Адріановичъ *Блументаль*.	Петербургской.
Иванъ Ивановичъ *Рихтеръ*.	Петербургской.
Сергѣй Юльевичъ *Витте*.	Петербургской.
Инженеръ Путей Сообщенія Василій Александровичъ *Усовъ*.	Петербургской.
Горный Инженеръ Константинъ Аполлоновичъ *Скальковскій*.	Петербургской.
20. Инженеръ Путей Сообщенія Алексѣй Степановичъ *Шетлинъ*.	Варшавской.
Коммерціи Совѣтникъ Александръ Феликсовичъ *Кларкъ*.	Петербургской.
Коммерціи Совѣтникъ Николай Михайловичъ *Полежаевъ*.	Петербургской.
Кандидатъ Коммерціи Платонъ Іосифовичъ *Комаровъ*.	Петербургской.
Семенъ Васильевичъ *Петровъ-Батуричъ*.	Петербургской.
25. Военный Инженеръ Альфредъ Альфредовичъ фонъ-*Вендрихъ*.	Петербургской.

III. Предсѣдатели и члены Правленій и служащіе въ Управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ.

26. Тайный Совѣтникъ Валеріанъ Александровичъ *Половцовъ*.	Отъ Совѣта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.
Статскій Совѣтникъ Иванъ Станиславовичъ *Бліохъ*.	Отъ Правленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ (онъ же Предсѣдатель Управленія старшинъ Варшавскаго Купеческаго Общества).
Титулярный Совѣтникъ Францъ Егоровичъ *Фельдманъ*.	Отъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.
Потомственный Почетный Гражданинъ Михаилъ Акимовичъ *Горбовъ*.	Отъ Московско-Курской желѣзной дороги.
30. Коллежскій Ассесоръ Инженеръ Константинъ Ивановичъ *Шестаковъ*.	
Тайный Совѣтникъ Николай Александровичъ *Гернгросъ*.	Отъ Орловско-Витебской желѣзной дороги.
Титулярный Совѣтникъ Карлъ Карловичъ *Губеръ*.	
Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Баронъ Александръ Матвѣевичъ *фонъ-деръ-Палленъ*.	Отъ Балтійской желѣзной дороги.
Коммерціи Совѣтникъ Авраамъ Исааковичъ *Закъ*.	Отъ Либаво - Роменской желѣзной дороги.
35. Тайный Совѣтникъ Иванъ Алексѣевичъ *Вышнеградскій*.	Отъ Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги.
Надворный Совѣтникъ Иванъ Григорьевичъ *фонъ-Дервизъ*.	Отъ Московско-Рязанской желѣзной дороги.
Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Петръ Іоновичъ *Губонинъ*.	Отъ Уральской желѣзной дороги.
Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Инженеръ Николай Николаевичъ *Петерсъ*.	Отъ Московско - Брестской желѣзной дороги.

Генералъ Лейтенантъ Инженеръ Рудольфъ Антоновичъ *Зейме*.	Отъ Моршанско-Сызранской желѣзной дороги.
40. Статскій Совѣтникъ Михаилъ Петровичъ *Козляниновъ*.	Отъ Грязе-Царицынской желѣзной дороги.
Надворный Совѣтникъ Иванъ Евграфовичъ *Ададуровъ*.	Отъ Рязанско - Козловской желѣзной дороги.
Тайный Совѣтникъ Инженеръ Александръ Ивановичъ *Фалевичъ*.	Отъ Ростово-Владикавказской желѣзной дороги.
Коллежскій Ассесоръ Инженеръ Александръ Тимофѣевичъ *Велиховъ*.	Отъ Харьково-Николаевской желѣзной дороги.
Александръ Михайловичъ *Соловейчикъ*.	Отъ Оренбургской желѣзной дороги.
45. Магистръ правъ и докторъ философіи Станиславъ Леопольдовичъ *Кроненбергъ*.	Отъ Привислянской желѣзной дороги.
Тайный Совѣтникъ Карлъ Ивановичъ *Рудницкій*.	Отъ Динабурго-Витебской желѣзной дороги.
Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Юлій Леонтьевичъ *фонъ-Кубе*.	Отъ Риго-Динабургской желѣзной дороги.
Статскій Совѣтникъ Горный Инженеръ Николай Ильичъ *Чайковскій*.	Отъ Курско- Харьково-Азовской желѣзной дороги.
Людвигъ Ивановичъ *Перль*.	Отъ конторы международныхъ сообщеній при Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.
50. Князь Михаилъ Ивановичъ *Хилковъ*.	Отъ Закаспійской военной желѣзной дороги.
Надворный Совѣтникъ Инженеръ Николай Тимофѣевичъ *Серебряковъ*.	Отъ Царскосельской желѣзной дороги.
Коллежскій Совѣтникъ Петръ Николаевичъ *Черемисиновъ*.	Главный Секретарь Совѣта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

V. Представители Ученыхъ Обществъ, Городскихъ и Земскихъ общественныхъ учрежденій:

53. Коммерціи Совѣтникъ Іосифъ Самойловичъ *Познанскій*.	Отъ Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ.

Валеріанъ Васильевичъ *Черняевъ*.	Отъ **Императорскаго** Вольно - Экономическаго Общества.
55. Генералъ-Лейтенантъ Инженеръ Эдуардъ Ивановичъ *Тилло*.	Отъ **Императорскаго** Русскаго Техническаго Общества.
Иванъ Ильичъ *Глазуновъ*.	Городскіе головы. С.-Петербургскій.
Яковъ Петровичъ *Гарелинъ*.	Иваново-Вознесенскій.
Александръ Ивановичъ *Нечаевъ*.	Тверской.
Афанасій Игнатьевичъ *Яржембскій*.	Виленскій.
60. Яковъ Антоновичъ *Померанскій*.	Гродненскій.
Яковъ Ивановичъ *Журавлевъ*.	Новгородскій.
Орловскій 1-й гильдіи купецъ Александръ Алексѣевичъ *Булаткинъ*.	Отъ Орловской городской думы.
Графъ Алексѣй Александровичъ *Бобринскій*.	С.-Петербургскій Губернскій Предводитель Дворянства.
Евгеній Александровичъ *Шакъевъ*.	Предсѣдатель С.-Петербургскаго Уѣзднаго Мироваго Съѣзда.
65. Николай Павловичъ *Анненковъ*.	Предводитель Дворянства Курскаго уѣзда.
Горный Инженеръ Владиміръ Александровичъ *Ислависнъ*.	Предсѣдатель Съѣзда углепромышленниковъ.
Горный Инженеръ Михаилъ Игнатьевичъ *Яшевскій*.	Выборный отъ углепромышленниковъ.
Профессоръ Генрихъ Казиміровичъ *Кулаковскій*.	Главный Врачъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.
Эдуардъ Федоровичъ *фонъ-Ландэзенъ*.	Врачъ Тверскаго Округа. Николаевской желѣзной дороги.

V. Представители Биржевыхъ Комитетовъ, Страховыхъ и Коммерческихъ Обществъ:

70.	Карлъ Федоровичъ *Винбергъ*.	Отъ С.-Петербургскаго.
	Михаилъ Николаевичъ *Журавлевъ*.	Отъ биржевыхъ Комитет. Рыбинскаго.
	Баронъ Этіенъ Артуровичъ *Жирардъ-де-Сукантонъ*.	Ревельскаго.
	Адольфъ Карловичъ *Вернеръ*.	Ревельскаго.
	Конрадъ Карловичъ *Банза*.	Московскаго.
75.	Павелъ Александровичъ *фонъ-Беттихеръ*.	Рижскаго.
	Дмитрій Павловичъ *Шубинъ-Поздѣевъ*.	Отъ Россійскаго Общества страхованія и транспортированія кладей.
	Евгеній Ивановичъ *Рагозинъ*.	Отъ Общества «Волга» для морскаго, рѣчнаго и сухопутнаго страхованія кладей.
	Владиміръ Павловичъ *Гейзелеръ*.	Отъ С.-Петербургской компаніи «Надежда» и страховаго общества «Якорь».
	Александръ Александровичъ *Александровъ*.	Отъ Московскихъ конторъ транспортированія кладей.

VI. Представители торговыхъ фирмъ и домовъ:

80.	Станиславъ Антоновичъ *Ольшевскій*.	Отъ акціонернаго, промышленнаго общества механическихъ и горныхъ заводовъ Лильпопъ, Рау и Левенштейнъ въ Варшавѣ.
	Варшавскій банкиръ Давидъ Іульяновичъ *Розенблюмъ*.	Отъ дома Гилле и Дитрихъ въ Жирардовѣ (Варшавской губ.).
	Коммерціи Совѣтникъ Василій Ивановичъ *Якунчиковъ*.	Московскій 1-й гильдіи купецъ.

Соломонъ Александровичъ *Розенталь*.	Харьковскій 1-й гильдіи купецъ.
Генрихъ Алоизовичъ *Лангвиллъ*.	Кіевскій 1-й гильдіи купецъ.
85. Коммерціи Совѣтникъ Людвигъ Эммануиловичъ *Нобель*.	С.-Петербургскій 1-й гильдіи купецъ.

Дѣлопроизводители Съѣзда:

Иванъ Цетровичъ *Золотницкій*.

Константинъ Ивановичъ *Маслянниковъ*.

I.

Засѣданіе 12-го января 1882-го года.

Открытіе съѣзда.—Разъясненія, высказанныя Предсѣдателемъ собранія.—Обсужденіе первой главы законопроекта: общія желѣзнодорожныя установленія, Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ съ состоящимъ при немъ Распорядительнымъ Комитетомъ и Канцеляріею и Мѣстные Желѣзнодорожные Совѣты.

(*Предсѣдательствовалъ генералъ-адъютантъ графъ Э. Т. Барановъ, присутствовало 85 членовъ, собраніе было открыто въ 1 часъ пополудни*).

Засѣданіе открылось слѣдующею рѣчью Предсѣдателя съѣзда, генералъ-адъютанта графа Баранова:

«Высочайшее повелѣніе, отъ 22-го октября 1876-го года, предоставило мнѣ право призывать въ засѣданія Коммисіи всѣхъ лицъ, отъ коихъ можно ожидать полезныхъ указаній, до желѣзныхъ дорогъ относящихся.

„Въ теченіи трехъ послѣднихъ лѣтъ мнѣ многократно приходилось пользоваться этимъ правомъ, и я вмѣняю себѣ въ особенное удовольствіе высказать, что въ средѣ спеціалистовъ, къ содѣйствію которыхъ я обращался, я всегда встрѣчалъ полнѣйшее желаніе облегчить трудъ Коммисіи своими указаніями и разъясненіями. Сохраняю убѣжденіе, что и на этотъ разъ я встрѣчу въ вашей средѣ тоже содѣйствіе, на которое расчитываетъ Коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

„Нынѣ, господа, я пригласилъ васъ съ тою цѣлью, чтобы ввѣренная мнѣ Коммисія могла выслушать ваши замѣчанія по поводу выработаннаго ею проекта Общаго устава желѣзныхъ дорогъ. При этомъ я считаю нужнымъ, прежде всего, разъяснить вамъ: по какимъ именно сторонамъ дѣла желательно получить ваши замѣчанія.

„Разработка проекта устава производилась въ Коммисіи при непосредственномъ участіи представителей всѣхъ правительственныхъ вѣдомствъ, заинтересованныхъ въ улучшеніи желѣзнодорожнаго дѣла, и притомъ производилась на точномъ основаніи началъ, выработанныхъ Коммисіею, разсмотрѣнныхъ въ Особомъ Совѣщаніи и въ Комитетѣ Министровъ и затѣмъ удостоившихся Высочайшаго одобренія. При такомъ условіи, вопросъ объ опредѣленіи общей организаціи проектируемыхъ новыхъ желѣзнодорожныхъ установленій и объ опредѣленіи отношенія Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта къ нынѣ существующимъ установленіямъ—я считаю достаточно разъясненнымъ, а потому не буду затруднять васъ обмѣномъ мыслей по этимъ вопросамъ.

«По всѣмъ остальнымъ предметамъ, затрогиваемымъ въ проектѣ «Общаго устава желѣзныхъ дорогъ», весьма желательно выслушать ваши замѣчанія, указанія и разъясненія. Въ вашей средѣ находятся спеціалисты и по торгово-промышленной части, и по земскимъ и городскимъ дѣламъ, и по желѣзнодорожному хозяйству. Каждый изъ васъ—опытный практикъ по той или другой отрасли дѣла, соприкасающейся съ желѣзными дорогами, а потому ваше участіе въ предстоящемъ обсужденіи можетъ дать Коммисіи драгоцѣнныя соображенія къ улучшенію проекта устава.

«Въ заключеніе считаю нужнымъ коснуться двухъ во-

просовъ, затронутыхъ въ проектѣ устава и могущихъ подать поводъ къ недоразумѣніямъ.

«По § 7-му проекта устава, предсѣдатель Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта назначается особо Высочайшею властью. Въ средѣ членовъ Высшей Коммисіи существуетъ, независимо отъ этого, другое мнѣніе, именно: нѣкоторые члены, вмѣстѣ со мною, признаютъ болѣе цѣлесообразнымъ, чтобы предсѣдателемъ Совѣта былъ обязательно Министръ Путей Сообщенія. Вопросъ этотъ подлежитъ окончательному обсужденію въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ.

«Перехожу къ такъ называемому «тарифному желѣзнодорожному вопросу», составляющему главное основаніе желѣзнодорожнаго хозяйства. Хотя Коммисія изъ произведенныхъ ею ислѣдованій убѣдилась въ нѣкоторыхъ недостаткахъ этого дѣла, но, съ другой стороны, не желая, по возможности, нарушать права, охраняемыя нынѣ существующими уставами Обществъ, и смотря на эти Общества, какъ на коммерческія предпріятія, она постановила: къ вѣдѣнію Распорядительнаго Комитета отнести только, такъ сказать, цензурованіе и систематизированіе тарифовъ, составляемыхъ Обществами; затѣмъ, если изученіе этого дѣла привело бы Комитетъ къ сознанію необходимости изданія тѣхъ или другихъ постановленій, то таковыя, на основаніи п. 4-го ст. 21-й, могутъ быть разсматриваемы въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ».

Затѣмъ собранію было предложено обратиться къ обсужденію отдѣла о Высшемъ Совѣтѣ, начиная со ст. 8-й.

По статьѣ 8-й.

А. Т. Великовъ.—Позвольте мнѣ сдѣлать одно заявленіе не только отъ моего имени, но и отъ имени многихъ другихъ

членовъ собранія. Въ объяснительной запискѣ сказано, что для выработки желѣзнодорожнаго устава приглашаются представители желѣзныхъ дорогъ. Подъ именемъ такихъ представителей мы разумѣемъ лицъ, уполномоченныхъ или отъ правленій или отъ общихъ собраній акціонеровъ, причемъ уполномочія тѣмъ лицамъ даются сообразно компетенціи управленій или общихъ собраній. Въ данномъ случаѣ мы желали бы выяснить, что участвующіе въ настоящемъ собраніи не являются въ качествѣ представителей желѣзныхъ дорогъ въ этомъ смыслѣ.

Предсѣдатель.—Я вовсе не предполагалъ обращаться въ правленія съ просьбою, чтобы были присланы члены, уполномоченные отъ правленій или акціонерныхъ собраній. Я собралъ васъ, господа, для того, чтобы узнать *ваше* мнѣніе по разнымъ вопросамъ, возникающимъ при обсужденіи проекта устава, съ тѣмъ, чтобы эти мнѣнія могли быть впослѣдствіи обсуждены Высшею Коммисіею. Засимъ я васъ прошу не смотрѣть на себя какъ на уполномоченныхъ отъ Обществъ; называю же я васъ представителями желѣзнодорожнаго дѣла въ томъ смыслѣ, что дѣло это вами изучено и вамъ хорошо извѣстно.

А. Т. Велиховъ.— Я только желалъ выясненія этого, для того, чтобы не было недоразумѣнія въ пониманіи слова «представители».

По статьѣ 9-й.

І. С. Познанскій.—Мнѣ кажется, что было-бы болѣе соотвѣтственно назначить въ число выборныхъ членовъ въ Высшемъ Желѣзнодорожномъ Совѣтѣ 10 членовъ отъ торговли и промышленности, а именно: 8 членовъ со стороны представительства торговли и промышленности вообще

и 2 членовъ отъ горнозаводской и каменноугольной промышленности.

Предсѣдатель.—Если Совѣтъ найдетъ нужнымъ пригласить гораздо бо́льшее число представителей, то это ему не возбраняется. Онъ можетъ пригласить не 5 и не 10, а двадцать представителей.

П. І. Комаровъ.—І. С. Познанскій возбуждаетъ вопросъ не объ экспертахъ, а о такихъ представителяхъ, отъ голоса которыхъ будетъ зависѣть разрѣшеніе вопросовъ въ томъ или другомъ смыслѣ.

Предсѣдатель.—Но если вы потребуете назначенія 10 представителей отъ торговли, 10 отъ промышленности, 10 отъ земства и 10 отъ городскихъ обществъ, то это составитъ 40 членовъ, а отъ желѣзнодорожныхъ Обществъ будетъ всего 10 членовъ и тогда равновѣсіе представительства будетъ нарушено въ ущербъ желѣзнодорожному дѣлу. Это было бы неудобно.

І. С. Познанскій.—Собственно отъ торговли и промышленности мы ходатайствуемъ о назначеніи всего вмѣстѣ 10 членовъ.

М. Н. Анненковъ.—Руководящій взглядъ при выработкѣ этой части законопроекта былъ тотъ, чтобы въ Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ было назначено равное число членовъ какъ отъ желѣзнодорожныхъ Обществъ съ одной стороны, такъ, съ другой стороны, отъ торговцевъ и промышленниковъ.

Е. И. Рагозинъ.—Идея, руководящая при ходатайствѣ объ увеличеніи состава представителей отъ торговли и промышленности заключается въ томъ, что представительство торгово-промышленное не достаточно сильно для того, чтобы защищать тѣ интересы, которые въ этомъ дѣлѣ затрогиваются въ отношеніи всей торговли и всѣхъ отра-

слей промышленности въ странѣ. Мысль, положенная въ основу организаціи Совѣта, заключается въ томъ, что въ Совѣтѣ будутъ участвовать элементы правительственные, желѣзнодорожные и элементы, представляющіе общественные интересы. Третій элементъ, о которомъ я желаю говорить, по нашему мнѣнію, долженъ быть уравновѣшенъ съ представительствомъ желѣзнодорожнымъ для того, чтобы элементъ правительственный, не заинтересованный ни въ ту, ни въ другую сторону, могъ бы правильно судить о тѣхъ вопросахъ, которые будутъ возбуждаться въ Совѣтѣ. По этому, въ интересахъ самого дѣла, какъ желѣзнодорожнаго, такъ и промышленнаго, желательно, чтобы эти элементы были одинаково представлены. Между тѣмъ въ проектѣ представительство собственно-промышленное, по нашему мнѣнію, крайне слабо составлено. Элементъ *общественный* представляется состоящими въ Совѣтѣ пятью членами отъ земства, которое, само по себѣ, представляетъ дѣйствительно весьма серьезный элементъ, но не можетъ считаться представительствомъ промышленнымъ и торговымъ. Эти лица являются представителями въ широкомъ смыслѣ общественныхъ интересовъ и безспорно принесутъ громадную пользу по вопросамъ, въ родѣ такихъ, какъ, напримѣръ, сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ и проч. Но въ вопросахъ, задѣвающихъ интересъ промышленности они компетентны не будутъ: я самъ участвую въ земствѣ....

Предсѣдатель.—По моему мнѣнію, интересы какъ земства, такъ и торговцевъ и промышленниковъ, по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ одинаковы: они преимущественно касаются установленія правильнаго тарифа, удобства пріема товаровъ, обезпеченности правильной доставки ихъ по назначенію и т. п.

Е.И. Рагозинъ.—Я думаю, Ваше Сіятельство, что инте-

ресы торговли и промышленности, такъ сказать, детальнѣе и сложнѣе и требуютъ бо́льшаго изученія, нежели интересы общественно-земскіе, имѣющіе дѣло съ общими вопросами. Вопросы тарифные могутъ быть обслѣдованы болѣе подробно и правильно только людьми, занимающимися этимъ дѣломъ въ болѣе широкомъ смыслѣ. Земства въ подобныхъ вопросахъ не могутъ подавать своего сильнаго голоса. Они, конечно, компетентны въ вопросахъ болѣе мелкихъ, о порядкахъ на станціяхъ и проч., имѣющихъ мѣстное значеніе. Но къ обсужденію вопросовъ о передвиженіи грузовъ, о правильной установкѣ тарифа и т. п., требующихъ детальнаго знанія дѣла, земскіе люди будутъ относиться безучастно и не могутъ подавать вѣскаго голоса; напротивъ того, голоса представителей торговли и промышленности въ этихъ вопросахъ будутъ имѣть громадное значеніе.

Предсѣдатель.—Не угодно ли указать: какое число представителей отъ торговли и промышленности вы полагаете необходимымъ назначить.

Е. И. Рагозинъ.—Независимо отъ числа, которое указано было здѣсь, мы бы желали: чтобы земскій элементъ не входилъ въ этотъ счетъ; чтобы представители собственно отъ торговли и промышленности были въ числѣ десяти выборныхъ и чтобы самый составъ ихъ былъ лучше организованъ, чѣмъ въ настоящее время. Члены отъ Совѣта и комитетовъ мануфактуръ и торговли въ данномъ случаѣ не представляютъ элемента, котораго указаніе желательно въ Высшемъ Совѣтѣ. Тутъ нуженъ элементъ, имѣющій *непосредственное* соприкосновеніе съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, т. е. товаро или грузо-отправители. И фабриканты, и заводчики, не стоящіе въ такихъ отношеніяхъ къ дорогамъ, не могутъ подавать серьезнаго и вѣскаго мнѣнія и нужныхъ возраженій по возникающимъ вопросамъ. По

этому слѣдовало бы образовать особые съѣзды, по усмотрѣнію Министра Финансовъ, изъ людей, имѣющихъ не посредственное отношеніе къ желѣзнымъ дорогамъ и изъ этихъ лицъ выбрать 8 человѣкъ.

Предсѣдатель.—Доводы, высказанные въ этомъ отношеніи, имѣютъ основаніе и поэтому Высшая Коммисія приметъ ихъ къ соображенію.

По статьямъ 10 и 11-й.

Замѣчаній не было.

По статьямъ 12 и 13-й.

А. И. Закъ.—Въ отношеніи требованія объ образовательномъ цензѣ, упоминаемаго въ § 12, я полагаю, что оно слишкомъ далеко заходитъ. Мнѣ кажется, что даже въ трудахъ Высшей желѣзнодорожной Коммисіи принимали участіе люди, которые не сдавали никакихъ экзаменовъ. По всему видно—и изъ объяснительной записки также,—что Коммисія желаетъ ввести въ желѣзнодорожное дѣло элементы жизненные, а не пустой формализмъ, а потому нельзя забывать, что желѣзнодорожные интересы могутъ сосредоточиваться въ рукахъ нѣкоторыхъ крупныхъ капиталистовъ, не получившихъ школьнаго образованія. По этому въ отношеніи образовательнаго ценза едва ли слѣдуетъ вводить какія либо ограниченія. Кромѣ того, собственно экзаменъ ничего не доказываетъ, потому что есть между нами люди, которые, получивъ домашнее образованіе, не имѣли ни надобности, ни желанія, ни времени, подвергаться какимъ бы то ни было экзаменамъ.

По §§ 15 и 16.

Н. А. Гернгросъ.—Способъ выбора уполномоченныхъ общимъ собраніемъ акціонеровъ кажется мнѣ не совсѣмъ

удобнымъ и даже затруднительнымъ, какъ вслѣдствіе необходимости прибѣгать къ весьма сложной формальности созыва акціонеровъ, такъ, въ особенности, потому, что общее собраніе едва-ли въ состояніи указать на членовъ, особенно хорошо знакомыхъ съ дѣломъ. Они могутъ указать только на постоянныхъ своихъ уполномоченныхъ, т. е. на правленіе, изъ среды котораго и слѣдовало бы назначать выборныхъ, съ тѣмъ, чтобы эти самые выборы производились на установленныхъ проектомъ устава соединенныхъ съѣздахъ. Что же касается Распорядительнаго Комитета (§ 10), то, мнѣ кажется, было бы справедливо, для уравновѣшенія вліянія разнородныхъ элементовъ, входящихъ въ его составъ, прибавить къ четыремъ членамъ отъ желѣзнодорожныхъ Обществъ еще *двухъ*, которые могли-бы быть избираемы на Общемъ съѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ. Это предложеніе я дѣлаю въ тѣхъ видахъ, чтобы улучшить, до нѣкоторой степени, порядокъ избранія лицъ,— порядокъ, связывающій выборныхъ съ ихъ группами желѣзныхъ дорогъ, и чтобы вмѣстѣ съ тѣмъ усилить составъ представителей желѣзнодорожныхъ интересовъ.

И. С. Бліохъ. — Мнѣ кажется, было бы цѣлесообразно сдѣлать въ § 16-мъ поправку въ томъ смыслѣ, чтобы, по крайней мѣрѣ, два члена Высшаго Совѣта выбирались независимо отъ 10 членовъ, избираемыхъ отъ группъ Общими съѣздами. Если же будетъ признано невозможнымъ почему либо увеличить число членовъ Высшаго Совѣта еще двумя желѣзнодорожными дѣятелями, то двое представителей отъ Общихъ съѣздовъ должны избираться изъ числа 10 членовъ представителей группъ, но непремѣнно должны засѣдать въ Распорядительномъ Комитетѣ по слѣдующимъ причинамъ. На основаніи § 16-го, члены и кандидаты въ Совѣтѣ избираются отъ группъ желѣзныхъ

дорогъ,—слѣдовательно, таковые будутъ прежде всего представителями интересовъ избравшихъ ихъ группъ. Между тѣмъ членъ, находящійся въ Распорядительномъ Комитетѣ, будетъ имѣть дѣло съ вопросами, затрогивающими столь различные интересы, что онъ не долженъ имѣть въ виду отдѣльныя дороги, а лишь общіе интересы желѣзнодорожной сѣти. Совпаденіе двухъ, иногда противорѣчащихся, интересовъ поведетъ къ затруднительнымъ противорѣчіямъ и, можетъ быть, даже поведетъ къ нареканіямъ въ пристрастіи. Между тѣмъ выборъ отъ Общаго съѣзда гораздо правильнѣе. Вотъ почему присоединяюсь къ предложенію о выборахъ съѣздомъ. Такимъ образомъ выбранное лицо приметъ на себя моральную отвѣтственность въ томъ что будетъ представлять не узкіе интересы раіона, а общіе. Относительно самого способа производства выборовъ, установленнаго § 16-мъ, замѣчу, что, по мнѣнію моему, онъ допускаетъ нѣкоторую несправедливость. Руководящая мысль та, чтобы всѣ интересы одинаково были представляемы, и для этого существующая желѣзнодорожная сѣть раздѣляется на 10, приблизительно равныхъ по своему протяженію, участковъ, а каждый участокъ выставляетъ выборнаго. Для большихъ группъ дорогъ правило это совершенно справедливо, но для группъ, въ составъ которыхъ войдутъ нѣсколько дорогъ различныхъ величинъ, выборъ уполномоченныхъ будетъ несправедливъ, ибо правомъ голоса пользуются дороги одинаково, несмотря на длину. Въ числѣ отдѣльныхъ дорогъ находятся такія, какъ, напримѣръ ,Лодзинская, Новоторжская, Боровичская. Поэтому предлагаю поправку, которая возстановила бы нѣсколько равновѣсіе, а именно: чтобы голоса считались не по числу верстъ абсолютно, а по извѣстной возрастающей пропорціи, и такъ напримѣръ: до 100 верстъ одинъ голосъ, до 300—два го-

лоса, до 600—три голоса, свыше—четыре голоса... Но не могу при этомъ не возразить противъ того, что было здѣсь высказано и на что особенно сильный натискъ положенъ въ пояснительной запискѣ. Выборомъ членовъ отъ желѣзныхъ дорогъ въ Высшій Совѣтъ предполагается какъ бы вознаградить Общества за нарушеніе ихъ правъ. Съ такимъ взглядомъ я никакимъ образомъ согласиться не могу.

М. Н. Аненковъ.—По вопросу, возбужденному касательно выбора членовъ Высшаго Совѣта общими собраніями акціонеровъ, я долженъ пояснить, что, разсматривая это дѣло, Коммисія возбудила вопросъ о полномочіи члена, при чемъ было постановлено, что лицо, назначенное въ составъ, должно имѣть *формальное* полномочіе. Назначенное же отъ правленія лицо такого полномочія имѣть не будетъ.

Н. А. Гернгросъ.—Почему статья установлена такъ или иначе—для меня безразлично; кромѣ того, я считаю правленіе *постояннымъ* уполномоченнымъ Общества.

А. Т. Великовъ.—Я поддерживаю мнѣніе Н. А. Гернгроса и полагаю, что, въ этомъ случаѣ, Высшій Совѣтъ былъ-бы обезпеченъ относительно качества представителей желѣзныхъ дорогъ.

К. А. Скальковскій.—Тутъ сказано, что горнозаводскіе и каменноугольные промышленники избираютъ членовъ и т. д., но горнозаводскихъ съѣздовъ—4, а между тѣмъ отъ нихъ членовъ—2. Поэтому необходимо оговорить, что или очередь будетъ, или они должны складывать свои голоса. Поэтому нужно добавить § 18, именно послѣ словъ: „очередь, въ которой земства, и проч.“ прибавить: „и съѣзды горнозаводской промышленности“.

И. А. Вышнеградскій.—Такъ какъ число представителей желѣзныхъ дорогъ въ Совѣтѣ ограничено и по спо-

собу выборовъ можетъ случиться даже и такъ, что однѣ Общества будутъ имѣть постоянно своихъ представителей въ Совѣтѣ, а другія — никогда, то и самая компетенція, предполагаемая въ выборѣ лицъ общими собраніями акціонеровъ, не имѣетъ значенія. Другое было бы дѣло, если бы всѣ 40 или 50 Обществъ посылали своихъ представителей въ Совѣтъ: тогда и атрибуты, и компетенція общаго собранія акціонеровъ имѣли бы значеніе и мѣсто. При настоящихъ же условіяхъ, я не вижу никакихъ преимуществъ въ выборѣ членовъ Совѣта общими собраніями, и отдаю полное предпочтеніе выбору ихъ правленіями. Мотивы для этаго предпочтенія были уже указаны. Я прибавлю только одинъ, но, по моему убѣжденію, очень сильный. Для Высшаго Совѣта весьма важно, чтобы въ немъ были представители всѣхъ спеціальностей желѣзнодорожнаго дѣла, и притомъ представители способные, знающіе дѣйствительное положеніе своей отрасли. Если выборъ ихъ будетъ порученъ правленіямъ, то нѣтъ сомнѣнія, что для этой цѣли устроятся предварительныя между правленіями совѣщанія,—и можно быть увѣреннымъ, что, при такихъ совѣщаніяхъ, представится вполнѣ возможнымъ указать дѣйствительно достойныхъ людей, которые всѣмъ, участвующимъ въ совѣщаніяхъ, членамъ правленій напередъ извѣстны. Не то съ общимъ собраніемъ: тамъ выборы будутъ подвергнуты всѣмъ случайностямъ баллотировокъ, и вслѣдствіе этого общій уровень представительнаго состава Высшаго Совѣта понизиться, а это крайне нежелательно.

С. И. Бліохъ.—Если бы дѣйствительно отъ членовъ, выбраныхъ общими собраніями, требовалось дѣйствовать въ характерѣ „*уполномоченныхъ Обществъ*“, то въ этомъ случаѣ я долженъ бы былъ сдѣлать массу замѣчаній на весь уставъ по существу. Высшій Совѣтъ не достигалъ

бы своей цѣли. Если члены отъ желѣзныхъ дорогъ были бы „уполномоченными“, то они, по необходимости, должны были бы прежде всего защищать интересы ихъ довѣрителей, а въ случаѣ неуваженія ихъ мнѣній должны были бы протестовать по всѣмъ, противорѣчащимъ ихъ взглядамъ, пунктамъ. Но смыслъ устава не такой. Я понималъ § устава этотъ такъ, что для того, чтобы имѣть *дѣйствительное* знакомство со всею сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ приглашаетъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей посредствомъ избиранія отъ группъ желѣзныхъ дорогъ. Но это не даетъ каждому въ отдѣльности члену уполномочія на то, чтобы онъ присутствіемъ своимъ или даже согласіемъ защищалъ интересы только своего Общества и проводилъ извѣстныя, вытекающія изъ *частныхъ* интересовъ, представляемыхъ имъ дорогъ, тенденціи. Дѣятельность членовъ Высшаго Совѣта, по смыслу устава, должна проявляться иначе. Черезъ участіе въ обсужденіи общихъ и частныхъ законовъ или распоряженій (относятся ли они ко всей сѣти желѣзныхъ дорогъ или къ одной линіи) дана будетъ возможность вліять на правильный ходъ желѣзнодорожнаго дѣла и заранѣе предупреждать, могущія встрѣтиться, безполезныя нарушенія правъ. Такъ я понялъ редакцію этой статьи и если таковъ ея смыслъ, то я ничего противъ нея не имѣю, но нахожу необходимымъ, въ виду созданнаго недоумѣнія, выяснить ея смыслъ.

Предсѣдатель. — Вы желаете, чтобы было оговорено, что лица эти не уполномоченные?

И. С. Бліохъ. — Я желаю только выясненія того, что выборныя лица отъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ нынѣ въ Совѣтѣ являются не въ характерѣ уполномоченныхъ отъ собраній акціонеровъ, лицъ, могущихъ отъ ихъ имени соглашаться на извѣстныя мѣропріятія, а лишь свѣдущи-

ми людьми, указанными ими, съ правами одинаковыми съ прочими членами Высшаго Совѣта.

С. Ю. Витте.—Не говоря о томъ, что можно сдѣлать иначе или оставить такъ, я только нахожу, что по уставу ясно опредѣлено, что эти лица являются „уполномоченными отъ своихъ Обществъ“, ибо говорится о томъ, что въ Совѣтѣ каждый вопросъ баллотируется; коль-скоро вопросы баллотируются, то желѣзнодорожные представители имѣютъ 10 шаровъ—и, слѣдовательно, они являются „уполномоченными“.

И. А. Вышнеградскій. — Разъясненія, здѣсь данныя, не разъясняютъ одного весьма существеннаго обстоятельства. Этотъ уполномоченный отъ общаго собранія будетъ ли имѣть право или обязанность, именемъ общаго собранія, изъявлять согласіе на извѣстныя измѣненія или другія существенныя мѣропріятія. Мнѣ кажется, опасность заключается именно въ этомъ смыслѣ, все равно, какимъ бы словомъ не назывались эти члены: уполномоченнымъ, выборнымъ или инымъ. Если этотъ уполномоченный будетъ имѣть подобное право, то тѣмъ сильнѣе и важнѣе тѣ доводы, на основаніи которыхъ я предлагалъ назначенія ихъ отъ правленія. Правленіе есть *отвѣтственное* лицо за состояніе Общества; но вотъ независимо отъ правленія, является уполномоченный представитель того же Общества въ Высшій Совѣтъ и тамъ изъявляетъ именемъ Общества согласіе на извѣстныя вещи, въ которыхъ правленіе—собственно юридически — отвѣтственно передъ Обществомъ. Это до такой степени было-бы неправильно и несообразно, что въ этомъ случаѣ болѣе, нежели когда либо, имъ необходимо быть выбранными отъ правленій, тѣмъ болѣе, что, избираемые общими собраніями акціонеровъ, они непремѣнно должны бы были требовать себѣ инструк-

цію, указывающую: можно-ли будетъ согласиться на извѣстныя вещи, или же нужно будетъ отстаивать ихъ, а въ случаѣ, если что либо въ инструкціи непредвидимо — пришлось бы созывать общія собранія. Между тѣмъ уполномоченный отъ правленія, при всякомъ затрудненіи, можетъ туда обратиться съ запросомъ для совѣщанія.

Предсѣдатель.—Формулируйте редакцію.

И. А. Вышнеградскій. — Надобно сдѣлать примѣчаніе (въ случаѣ оставленія слова „уполномоченные"), въ томъ смыслѣ, что это суть уполномоченные подавать голосъ по рѣшенію общихъ вопросовъ, которые будутъ дебатироваться въ Распорядительномъ Комитетѣ и Высшемъ Совѣтѣ; что ихъ согласіе на извѣстную мѣру не предрѣшаетъ рѣшенія желѣзнодорожнаго Общества, которое, несмотря на согласіе своего уполномоченнаго въ отношеніи той или другой мѣры, должно имѣть право на протестъ.

По статьямъ 17 и 18-й.

Е. И. Рагозинъ.—Въ § 16-мъ никакой очереди не указывается и не предполагается. Очередь предполагаетъ раздѣленіе Россіи на пояса: сѣверный, южный и т. д. и выборъ по очереди происходилъ-бы изъ разныхъ поясовъ въ разное время, соотвѣтственно подобному раздѣленію сѣти желѣзныхъ дорогъ. Россія можетъ быть раздѣлена на раіоны и выборъ представителей отъ земствъ, совѣтовъ, комитетовъ торговли и мануфактуръ или биржевыхъ могъ бы происходить въ порядкѣ, указанномъ въ § 16. Я бы полагалъ слово „очередь" исключить.

С. Ю. Витте. — Ссылка относится къ примѣчанію, указывающему порядокъ дѣйствій членовъ Высшаго Совѣта, предоставляя имъ право назначать извѣстную очередь.

Е. И. Рагозинъ.—Всю земскую Россію можно раздѣлить на пять группъ или поясовъ.

Предсѣдатель.—Это будетъ обсуждено.

По ст. 19-й.

А. Т. Велиховъ.—Тутъ остается невыясненнымъ одинъ вопросъ: выбираютъ-ли правительственныя дороги, на равнѣ съ частными, своихъ представителей? — Такъ какъ Правительство уже имѣетъ своихъ представителей,—быть можетъ, слѣдовало-бы выяснить, что правительственныя дороги въ выборахъ не участвуютъ.

М. И. Яшевскій.—По поводу § 10-го, я долженъ замѣтить, что Горный Департаментъ былъ бы заинтересованъ знать о положеніи всѣхъ вопросовъ желѣзнодорожнаго дѣла, а, между тѣмъ, въ число членовъ Высшаго Совѣта представитель отъ Горнаго Департамента не включенъ.

С. Ю. Витте.—Въ Совѣтѣ присутствуетъ товарищъ Министра Государственныхъ Имуществъ.

По статьямъ 20 и 21-й.

А. Т. Велиховъ.—Я полагаю, что врядъ-ли Высшій Совѣтъ можетъ заниматься *разработкою* вопросовъ...

Предсѣдатель.—Разработкою займется учрежденіе, которое будетъ при немъ состоять, то есть Распорядительный Комитетъ.

И. С. Бліохъ.—По пунктамъ первому и третьему § 21-го, проекты законовъ и вопросовъ, касающихся желѣзнодорожнаго устройства и хозяйства представляются въ установленномъ порядкѣ на Высочайшее утвержденіе. Но существующій нынѣ порядокъ—Государственный Совѣтъ и Комитетъ Министровъ—которые, относительно желѣзнодорожныхъ вопросовъ, служатъ инстанціею, необходимою до введе-

нія Высшаго Совѣта. Составъ этого новаго спеціальнаго учрежденія такого рода, что, во многихъ случаяхъ, когда дѣло не касается измѣненія или изданія новыхъ коренныхъ законовъ, обсуждаемыхъ въ Государственномъ Совѣтѣ, онъ могъ бы—и это было-бы весьма желательно—замѣнять Комитетъ Министровъ и вносить прямо на Высочайшее воззрѣніе многіе предметы, иначе, если каждый вопросъ будетъ подлежать вновь обсужденію, какъ это дѣлается теперь въ Комитетѣ Министровъ, то Высшій Совѣтъ обратится въ одну, тормозящую еще ходъ дѣла, инстанцію. Въ Высшемъ Совѣтѣ будутъ засѣдать товарищи министровъ и государственнаго контролера; нѣтъ основанія предполагать, что когда либо соотвѣтствующіе министры будутъ противнаго со своими товарищами мнѣнія. Въ виду сего я полагаю, что было-бы цѣлесообразно въ концѣ пункта третьяго прибавить, „*что по всѣмъ вопросамъ, рѣшеннымъ при участіи товарищей министровъ: Финансовъ, Путей Сообщенія, Государственнаго Контролера, Внутреннихъ Дѣлъ и Юстиціи и если отъ кого либо изъ нихъ не послѣдовало протеста, дѣло вносится прямо чрезъ Предсѣдателя Совѣта на Высочайшее воззрѣніе; Комитету-же Министровъ сообщается лишь выписка*“. — Въ случаѣ же послѣдовавшаго протеста со стороны кого либо изъ вышеуказанныхъ представителей, дѣло передается на разсмотрѣніе Комитета Министровъ. Кромѣ того, къ пункту третьему, послѣ словъ: „условій постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ“, слѣдовало бы прибавить слова:„ и желѣзнодорожныхъ вѣтвей „а за симъ, послѣ словъ:“ а также подъѣздныхъ путей“ слѣдовало бы прибавить „*съ правомъ отчужденія имуществъ на общемъ законномъ основаніи подъ таковыя*“.

Пунктъ четвертый, я полагаю, было бы цѣлесообразно измѣнить слѣдующимъ образомъ: „*разрѣшеніе, при*

соблюденіи имущественныхъ интересовъ Обществъ, въ предѣлахъ, уставами указанныхъ, насколько провозные желѣзнодорожные тарифы и условія, при которыхъ таковые примѣняются дорогами, соотвѣтствуютъ экономическимъ потребностямъ какъ цѣлаго государства, такъ и отдѣльныхъ его областей. Въ случаѣ признанія дѣйствующихъ нынѣ тарифовъ, или же вновь установленныхъ, вредными для народнаго хозяйства—Высшій Совѣтъ, выслушавъ заинтересованныхъ представителей Обществъ, даетъ имъ соотвѣтственныя указанія относительно срока и самаго способа измѣненія таковыхъ“.

М. А. Горбовъ.—Я желалъ бы установить болѣе точную редакцію 2-го пункта. Смѣю думать, что эта редакція недостаточно точна и можетъ возбудить сомнѣніе, распространяясь какъ бы до инструкцій, которыя временно каждою данною дорогою издаются по предмету управленія дорогою. Между тѣмъ послѣднія слова этого пункта указываютъ на то, что инструкціи касаются только развитія общихъ узаконеній.

И. С. Бліохъ.—По п. 7-му слѣдовало бы разъяснить: Общества желѣзнодорожныя обязаны ли, если намѣрены жаловаться, непремѣнно вносить жалобы черезъ Высшій Совѣтъ. Желательно также разъяснить, допускаются ли на Высшій Совѣтъ жалобы и какимъ путемъ приносятся?

Предсѣдатель.—Какъ теперь вы жалуетесь на распоряженіе министра—черезъ министра, такъ и на Совѣтъ будете жаловаться, подобнымъ же порядкомъ.

И. С. Бліохъ. — А жалобы по судебнымъ вопросамъ, по вопросамъ исковымъ съ административныхъ лицъ должны ли вноситься черезъ Высшій Совѣтъ или нѣтъ?—Мнѣ кажется, что, во всякомъ случаѣ, жалобы, которыя вно-

сятся въ первый Департаментъ Сената, не требуютъ заключенія Совѣта.

М. А. Горбовъ.—Разсмотрѣніе 4-го пункта было отложено и 8 пунктъ, вѣроятно, также будетъ отложенъ,—ибо слово „неутвержденіе“ косвеннымъ образомъ указываетъ на то, что тарифъ долженъ утверждаться Распорядительнымъ Комитетомъ.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Пунктъ 8-й указываетъ путь, который установленъ для обжалованія возвращенія тарифовъ Распорядительнымъ Комитетомъ. Но слово „неутвержденіе“, само собою, наводитъ на мысль, что должно быть „утвержденіе“, и что всѣ тарифы должны пройти черезъ формальность утвержденія и это предрѣшаетъ ту „разработку“, которая указана въ пунктѣ 4-мъ.

И. С. Бліохъ.—По пункту восьмому я предложилъ бы измѣнить редакцію слѣдующимъ образомъ: „*Разсмотрѣніе протестовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ или съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ на дѣйствія Распорядительнаго Комитета, какъ по тарифнымъ вопросамъ, такъ и другимъ постановленіямъ*“.

По ст. 22-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—4-й пунктъ можно понять въ томъ смыслѣ, что не утверждается тарифъ, противорѣчащій уставу или законоположенію. Въ этомъ смыслѣ высказанное разъясненіе отстранитъ всякое недоразумѣніе. Должны ли всѣ тарифы, даже самые правильные, пройти черезъ процедуру утвержденія и опротестацію?

Предсѣдатель.—Всѣ тарифы будутъ печататься и представляться въ Совѣтъ къ свѣдѣнію.

А. Т. Великовъ.—Но тогда пройдетъ много времени до введенія тарифа.

Предсѣдатель.—Для утвержденія полагается срокъ. Если въ теченіи этого срока, правительственное учрежденіе отвѣта не дало, то тарифъ признается вошедшимъ въ законную силу.

И. С. Бліохъ.—Бываютъ случаи, въ особенности при пониженіи тарифовъ, когда именно немедленное введеніе имѣетъ смыслъ и значеніе.

Предсѣдатель.—Не слѣдуетъ однако забывать, что неоднократно повторявшіеся случаи чрезмѣрнаго пониженія тарифовъ наносили ущербъ Правительству на гарантированныхъ и не вышедшихъ изъ гарантіи линіяхъ, а потому необходима осмотрительность, при введеніи измѣненій въ тарифныхъ ставкахъ.

М. А. Горбовъ.—Позвольте мнѣ предложить взамѣнъ слова „утвержденіе"—слово „*опротестованіе*". Послѣднее слово точнѣе выражаетъ идею и не допускаетъ недоразумѣнія.

Й. С. Бліохъ.—Пунктъ 4-й § 22-го я предполагалъ бы измѣнить слѣдующимъ образомъ: „разсмотрѣніе устанавливаемыхъ желѣзными дорогами провозныхъ тарифовъ и условій ихъ примѣненія. При этомъ Распорядительному Комитету предоставляется немедленно требовать измѣненія такихъ тарифовъ и условій ихъ примѣненія, которые находятся въ противорѣчіи съ существующими на данный предметъ узаконеніями или же постановленіями Высшаго Желѣзнодорожнаго Совѣта".

За симъ, я предложилъ бы отдѣльный пунктъ въ слѣдующей редакціи:

„Наблюденіе за тѣмъ, чтобы всѣ издаваемые тарифы, а также тарифныя и прочія льготы были своевременно, въ установленномъ порядкѣ, публикуемы. За несоблюденіе, утвержденныхъ по сему предмету Высшимъ Совѣтомъ, пра-

вилъ, Общества, кромѣ общей законной отвѣтственности, за неисполненіе требованій Правительства, подлежатъ отвѣтственности передъ грузоотправителями за причиненный ими вредъ или убытокъ".

И. А. Вышнеградскій.—Я бы весьма сильно поддерживалъ мнѣніе, чтобы желѣзнымъ дорогамъ было предоставлено право изданія тарифовъ согласно ихъ уставамъ и существующимъ законоположеніямъ и чтобы тарифы эти не требовали утвержденія Распорядительнаго Комитета. Я опасаюсь, что тарифы, которыхъ очень много, не могутъ быть достаточно внимательно разсмотрѣны. Это—живое дѣло: тарифы постоянно могутъ подлежать измѣненіямъ, а задержки, не по винѣ Распорядительнаго Комитета, а по не возможности чисто физической управляться съ этою работою достаточно быстро, могутъ, при порядкѣ, установленомъ въ уставѣ, повести къ тому, что утвержденіе послѣдуетъ тогда, когда минуетъ надобность въ тарифѣ. Между тѣмъ едва ли имѣется много поводовъ, которые могли бы оправдывать разсмотрѣніе тарифовъ въ Распорядительномъ Комитетѣ. Одинъ поводъ, это—тотъ, что тарифъ можетъ иногда не соотвѣтствовать требованіямъ устава и законоположеніямъ. Замѣтимъ, однако, что на правленіяхъ лежитъ отвѣтственность, чтобы дѣйствія ихъ были согласны съ этими требованіями устава и законоположеній. Допустимъ, что явится случайное отступленіе. Я полагаю, что Распорядительный Комитетъ такое отступленіе замѣтитъ, потребуетъ отмѣны его и оно будетъ уничтожено. Могутъ сказать, что такой *неправильный* тарифъ дѣйствовалъ уже въ теченіи извѣстнаго времени и, можетъ быть, принесъ извѣстный вредъ, между тѣмъ какъ предварительнымъ разсмотрѣніемъ этотъ вредъ могъ бы быть устраненъ, но мнѣ кажется, что вредъ, который онъ

принесъ бы, будетъ гораздо менѣе сравнительно съ тѣмъ, который произойдетъ отъ неминуемой канцелярской задержки при проектированномъ порядкѣ утвержденія тарифовъ. Распорядительному Комитету придется разсматривать каждую цифру, для того, чтобы принять на себя отвѣтственность за утвержденіе тарифа. Повторяю: вредъ, отъ случайно—несоотвѣтствующаго законоположеніямъ тарифа, будетъ ничтоженъ сравнительно съ тѣмъ вредомъ, который произойдетъ отъ той мертвенности, которая сообщится этому дѣлу просто потому, что, будучи заваленъ массой тарифовъ, Распорядительный Комитетъ не будетъ въ состояніи исполнить своей задачи достаточно быстро. Сверхъ того, я лично, признавая за государствомъ полное право вмѣшиваться въ распоряженіе тарифомъ и отмѣнять тѣ тарифныя ставки, которыя вредны для государства,—не могу не указать, что, по моему личному убѣжденію,—самое полезное дѣло, которое можетъ выпасть на долю Распорядительнаго Комитета, будетъ состоять именно въ разработкѣ вопросовъ, къ этой сторонѣ тарифнаго дѣла относящихся. Тарифъ такъ переплелся со всею жизнью государства; онъ—есть такое живое дѣло, что какими бы нормами его ни обставлять, онъ внутри этихъ нормъ можетъ быть вреденъ, и вреденъ существенно для экономической жизни цѣлой страны. Единственный способъ, не уничтожая жизненности тарифнаго дѣла, устранить тарифы вредные, будетъ состоять въ томъ, что Распорядительный Комитетъ будетъ получать жалобы отъ представителей извѣстныхъ отраслей промышленности или отъ земства и т. д. Онъ разсмотритъ эти жалобы и соберетъ всѣ нужныя справки и данныя, спроситъ Общество, на тарифъ котораго поступила жалоба, и, выслушавъ обѣ стороны, или вступитъ въ соглашеніе съ Обществомъ, объ отмѣнѣ

вреднаго тарифа, или, если недостигнетъ соглашенія, передастъ дѣло, предварительно уже разработанное, на усмотрѣніе Высшаго Совѣта.—Такъ рисуется передо мною будущая существенно полезная дѣятельность Распорядительнаго Комитета, которой сильно помѣшало бы содержащееся въ проектѣ закона опредѣленіе, что Распорядительный Комитетъ обязанъ утверждать тарифы, даже вредные для общества, если они не противорѣчатъ закону. Поэтому я нахожу, что самое дѣло было бы поставлено успѣшнѣе, правильнѣе и болѣе сообразно съ достоинствомъ правительственнаго учрежденія, если-бы Распорядительный Комитетъ не утверждалъ тарифы, но требовалъ бы только отмѣны тѣхъ частей ихъ, которыя оказались бы несогласными съ существующими законоположеніями, и вступалъ бы въ переговоры съ Обществами объ отмѣнѣ такихъ тарифовъ, которые, хотя и согласны съ уставами, но вредны для государства въ политическомъ или экономическомъ отношеніи, перенося вопросы, изъ сего возникающіе, въ Высшій Совѣтъ въ случаѣ, если переговоры не приведутъ къ соглашенію.

М. А. Горбовъ.—Послѣ того, что было сейчасъ выслушано, остается только пожелать, чтобы было сказано не „утвержденіе“, а опротестованіе. Желательно установить систематизацію тарифа въ Распорядительномъ Комитетѣ, но не разсмотрѣніе, не разработку по существу.

Предсѣдатель. — Въ редакціи законопроекта слово „утвержденіе“ было принято взамѣнъ иностраннаго слова „омологація“ т. е. признаніе факта появленія тарифа, причемъ желѣзнодорожное Общество, по истеченіи извѣстнаго срока со времени представленія имъ тарифа, имѣетъ право считать тарифъ дѣйствительно утвержденнымъ.

Е. И. Рагозинъ.—Редакцію 4-го п. 21-й ст. желательно

сохранить, такъ какъ она указываетъ на весьма серьезную задачу, которую даетъ себѣ Высшій Совѣтъ. Для того, чтобы разъяснить мысль, положенную въ основу этого пункта, укажу на углепромышленниковъ, которые, въ виду существующихъ тарифовъ, требуютъ разработки условій примѣненія тарифовъ сообразно экономическимъ потребностямъ страны.

Г. А. Лангвиллъ.—Ни одна дорога не можетъ ни понизить, ни повысить тарифа безъ того, чтобы не затронуть сосѣдней дороги. По этому я полагаю, что разработка тарифовъ прямо должна быть возложена на Совѣтъ.

Если это дѣло останется въ томъ видѣ, какъ теперь, то желѣзныя дороги не удовлетворятъ торгово-промышленнымъ требованіямъ; публика будетъ недовольна по прежнему и все останется въ прежнемъ нехорошемъ видѣ.

С. Ю. Витте.—На основаніи Высочайше утвержденнаго устава Главнаго Общества, всѣ тарифы должны быть опубликованы, по крайней мѣрѣ, за три мѣсяца до ихъ введенія въ дѣйствіе. Я полагаю, что трехъ мѣсяцевъ будетъ достаточно для того, чтобы вновь изданный тарифъ былъ представленъ къ разсмотрѣнію и былъ разсмотрѣнъ Распорядительнымъ Комитетомъ. Вотъ къ чему мы должны придти, если болѣе строго взглянемъ на обязанности желѣзныхъ дорогъ, уклоняющихся постоянно отъ правильнаго веденія тарифнаго дѣла. Уклоненія дошли до того, что въ прошломъ мѣсяцѣ одна желѣзная дорога перевела въ первый разрядъ такіе грузы, которые, на основаніи устава, должны входить въ третій разрядъ. Кромѣ того: существуетъ, напримѣръ, одна дорога, тарифъ который устанавливаетъ разстояніе, превышающее дѣйствительную длину этой линіи.

И. А. Вышеградскій.—Если оставить „утвержденіе“

или „омолагацію,“ то все остается въ настоящемъ положеніи. Бо̀льшая часть желѣзныхъ дорогъ дѣйствуетъ по неутвержденнымъ тарифамъ, и по этому, въ случаѣ неправильности ихъ, для суда представляется почти полная невозможность рѣшить: кто правъ и кто виноватъ. Если Распорядительному Комитету будетъ поручено слѣдить за фактами и цифрами въ тарифномъ дѣлѣ, то выйдетъ, по одной нѣмецкой поговоркѣ, что изъ-за деревьевъ онъ не увидитъ лѣса...

С. Ю. Витте. — Жалобы на тарифы раздѣляются на двѣ категоріи: самыя существенныя касаются несообразности и неправильности тарифовъ, другія, гораздо болѣе многочисленныя, касаются формы, а именно: торговцы говорили, что не знаютъ тарифовъ. Въ этомъ отношеніи публикація тарифовъ въ одномъ общемъ сборникѣ устранитъ недоразумѣніе; о томъ же, какіе тарифы дѣйствуютъ, должно быть напечатано въ газетахъ... По моему личному убѣжденію, въ массѣ взятые тарифы вполнѣ правильны и если есть на нихъ нареканія, то потому, что нѣтъ учрежденія, которое бы изучило ихъ. Такое учрежденіе пришло бы къ убѣжденію, что, вообще говоря, дѣйствующіе тарифы вполнѣ удовлетворительны.

Предсѣдатель. — Я просилъ бы тѣхъ, кто желаетъ, представить мнѣ свои проекты измѣненія редакціи обсуждаемой статьи.

Н. А. Гернгросъ.—По отношенію къ 5-му пункту я долженъ сказать, что въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ нѣтъ предметовъ и вопросовъ, которые бы не соприкасались, прямо или непосредственно, съ интересами государства и публики Слѣдовательно, для того, чтобы *буквально* исполнять этотъ проектъ закона, необходимо, чтобы почти всѣ постановленія желѣзнодорожныхъ управленій и съѣздовъ восхо-

дили на разсмотрѣніе и утвержденіе Распорядительнаго Комитета. Но это положительно невозможно. Я, съ своей стороны, смѣю думать, что пунктъ 22 устава есть не что иное, какъ результатъ недоразумѣнія, который слѣдуетъ устранить радикальнымъ образомъ—т. е. исключить изъ устава.

По ст. 23, пункту 1.

А. Т. Великовъ.—Слово „всѣхъ“ я бы замѣнилъ словомъ „необходимыхъ“ или „полезныхъ“, —иначе явится цѣлая масса балласта, что только представитъ затрудненія.

Предсѣдатель.—По всей вѣроятности, Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ не захочетъ обременять себя массою безполезной переписки.

Пункты 2 и 3.

И. С. Бліохъ.—Статья 23. Было бы желательно прибавить, что „канцелярія составляетъ перечень съ краткими мотивами тѣхъ постановленій и мѣропріятій, которыя въ теченіи мѣсяца приняты и разосланы всѣмъ членамъ Высшего Совѣта.

По статьямъ 24 и 25-й.

А. А. Александровъ.—Если вопросовъ такъ много, а всего назначено только двѣ сессіи, то можетъ оказаться надобность перенести какіе нибудь вопросы изъ одной сессіи въ другую.

М. Н. Анненковъ.—Программу своихъ работъ составляетъ самъ съѣздъ, слѣдовательно онъ и позаботится составить ее такъ, чтобы окончить всѣ вопросы.

Е. И. Рагозинъ.—Я бы полагалъ излишними слова: „вмѣстѣ взятыхъ“. Ихъ слѣдовало бы исключить.

И. С. Бліохъ.—По моему мнѣнію, статья 25-я можетъ

на практикѣ представить большія неудобства—члены могутъ не являться по простой только случайности. Правильнѣе было- бы установить, что вторичное засѣданіе происходитъ несмотря на число присутствующихъ выборныхъ членовъ.

По статьямъ 26 и 27-й.

М. А. Горбовъ.—Тутъ предоставляется право наказанія. Не будетъ ли это служить иногда поводомъ къ устраненію такихъ лицъ, содѣйствіе которыхъ можетъ быть весьма полезно? Вѣдь эти лица не исполнили своихъ обязанностей не въ отношеніи Совѣта, а въ отношеніи того, кто ихъ послалъ.

Предсѣдатель.—Но отъ неявки этихъ лицъ будетъ зависѣть—состоится засѣданіе или не состоится.

М. А. Горбовъ.—Въ коллегіальныхъ засѣданіяхъ обыкновенно опредѣляется минимумъ числа членовъ, при которомъ можетъ состояться засѣданіе, но карать не приходится.

Предсѣдатель.—Но если необходимое число членовъ не явится, что же тогда дѣлать, между тѣмъ какъ дѣла не терпятъ отлагательства?

М. А. Горбовъ.—Если членъ какой не явится, то его можно замѣнить кандидатомъ,—иначе намъ придется устранить людей, можетъ быть, наиболѣе свѣдущихъ.

Предсѣдатель.— Именно потому, что они свѣдущіе, ихъ то присутствіе необходимо.

По статьямъ 28 и 29-й.

И. С. Бліохъ.—Въ пунктѣ 29-мъ сказано: „программа вмѣстѣ съ матеріалами, касающимися внесенныхъ въ нее вопросовъ, разсылается не позже, какъ за три недѣли до начала сессіи Совѣту. Но первоначальная программа мо-

жетъ быть неполная, могутъ возникнуть новые вопросы. Ожидать новую сессію вызвало бы значительную потерю времени, поэтому желательно допустить дополнительную программу, для разсмотрѣнія которой установить сокращенный срокъ.

М. Н. Анненковъ.—Это касается внутренняго распорядка.

И. С. Бліохъ.—Но тогда нельзя допустить срока 3-хъ недѣльнаго и необходимо сократить таковой.

Предсѣдитель. — Мнѣ кажется, тутъ о срокѣ можно было бы не говорить.

По ст. 30-й.

А. Т. Велиховъ-—Изъ пояснительной записки видно, что Высшій Совѣтъ имѣетъ право разсматривать всѣ новыя законоположенія, нарушающія уставы, при участіи уполномоченныхъ представителей отъ общаго собранія акціонеровъ. Между тѣмъ статьею 30-ю допускается, что представители эти могутъ остаться въ меньшинствѣ и вопросъ все-таки будетъ рѣшенъ положительно. Если уже предоставлять Высшему Совѣту измѣнять уставы, то необходимо дать право желѣзнодорожнымъ представителямъ относительно ихъ протеста по поводу измѣненія устава и ихъ привиллегій, т. е. чтобы сказано было: „или большинствомъ голосовъ или единогласно рѣшаются всѣ вопросы, которые связаны съ денежными интересами Обществъ, или предусмотрѣны уставами“.

Предсѣдатель. — Что касается вопросовъ денежныхъ, то все, что объ этомъ въ уставахъ сказано, измѣнять не предполагается.

А. Т. Велиховъ.—Въ объяснительной запискѣ характеръ представителей желѣзныхъ дорогъ обусловливается

тѣмъ, что они—уполномоченныя лица, между тѣмъ, при разрѣшеніи вопроса, ихъ мнѣніе можетъ быть отклонено. Такъ я бы желалъ, чтобы при рѣшеніи вопросовъ, которые связаны съ измѣненіемъ уставовъ, имъ было предоставлено право, отличное отъ правъ другихъ представителей.

Предсѣдатель—Слѣдовательно, вы желаете этихъ правъ только по предметамъ, до уставовъ относящимся?

А. Т. Великовъ.—Такъ какъ предполагается, что съ представителями желѣзныхъ дорогъ входятъ въ соглашеніе при обсужденіи этихъ вопросовъ, то необходимо ихъ „согласіе“.

Предсѣдатель.—Вопросъ этотъ дѣйствительно весьма важенъ. Мнѣ кажется, было бы правильно поставить это дѣло такъ: если большинство или, лучше сказать, всѣ представители желѣзныхъ дорогъ въ вопросахъ, касающихся уставовъ, будутъ противнаго мнѣнія, то такіе вопросы слѣдовало бы вносить на разсмотрѣніе высшаго учрежденія.

А. Т. Великовъ.—Я бы желалъ, чтобы этотъ случай былъ предусмотрѣнъ въ законѣ.

Т. И. Филипповъ.—Если, при обсужденіи такого рода вопросовъ въ средѣ Совѣта, всѣ представители желѣзнодорожныхъ Обществъ будутъ мнѣнія особаго и не будутъ согласны съ большинствомъ Совѣта, тогда удовлетворенія правъ желѣзнодорожныхъ Обществъ можно достигнуть такимъ образомъ, какъ въ существующемъ законодательствѣ постановлено относительно нѣкоторыхъ министерствъ, а именно, что министры, внося на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта извѣстный вопросъ, обязаны прописывать мнѣнія своихъ совѣтовъ и даже мнѣнія меньшинства, если бы оно образовалось. Я и думаю, что если несогласіе желѣзнодорожныхъ представителей съ извѣстнымъ опре-

дѣленіемъ пойдетъ въ Государственный Совѣтъ, то это удовлетворило бы ихъ вполнѣ.

А. Т. Велиховъ.—Да, если бы это было обязательно.

П. І. Комаровъ. — Я полагалъ бы оставить редакцію какъ есть, потому что въ послѣдующей ст. 32 говорится, что мнѣніе меньшинства записывается въ журналѣ. Такимъ образомъ, если бы возникъ вопросъ, касающійся, напримѣръ, измѣненія нѣкоторыхъ параграфовъ, или изданія новаго закона для желѣзныхъ дорогъ, то это обстоятельство уже предусмотрѣно въ томъ смыслѣ, что желѣзныя дороги обязаны подчиняться тому закону, который выйдетъ впослѣдствіи (о чемъ даже не спрашиваютъ ихъ); въ данномъ же случаѣ желѣзныя дороги приглашаются высказать свое мнѣніе.

А. *Т. Велиховъ.*—Я говорю о такихъ измѣненіяхъ, которыя предусмотрѣны уставами. Я говорю именно о *такихъ* случаяхъ. Нигдѣ не оговорено, чтобы протесты представителей желѣзныхъ дорогъ были сообщаемы высшему учрежденію. Вотъ почему я бы желалъ, чтобы хотя это было оговорено.

По статьямъ 31, 32, 33 и 34-й.

И. С. Бліохъ.—Въ статьяхъ 31, 32, 33 и 34 не оговорено: кѣмъ приводятся въ исполненіе постановленія?—Вѣроятно предсѣдателемъ; объ этомъ необходимо упомянуть.

Н. А. Гернгросъ. — Постановленіе о Мѣстныхъ Совѣтахъ и желѣзнодорожныхъ коммисіяхъ составляетъ самую главную часть проекта Высшей коммисіи, поэтому я просилъ бы позволенія: не обращаясь къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ статей, высказать мой взглядъ на все вообще дѣло.

Вслѣдствіе сангвиническаго темперамента, мы легко

увлекаемся и, точно также, легко охладѣваемъ. Лѣтъ 20 назадъ, слово, „желѣзная дорога“ было синонимомъ прогресса, развитія, просвѣщенія и т. д., но вотъ прошло нѣсколько лѣтъ, нѣсколько частныхъ лицъ нажили состояніе, явилось нѣсколько болѣе или менѣе основательныхъ жалобъ и мы теперь говоримъ о желѣзныхъ дорогахъ не по прежнему. Употребленіе этого слова въ порицающемъ смыслѣ сдѣлалось легкимъ средствомъ добывать себѣ дешевую популярность...

Подкоммисіи, учрежденныя по желѣзнодорожному дѣлу, объѣздили Россію, выслушали торговцевъ, промышленниковъ, товароотправителей. Эти господа, достойные всякаго уваженія, конечно, не могутъ быть признаны спеціалистами по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и задачамъ желѣзныхъ дорогъ. Естественно, что *они* смотрятъ на дѣло съ своей точки зрѣнія и требуютъ *всего*, не справляясь: что̀ *можно* сдѣлать и какія требованія ихъ *могутъ быть* удовлетворены. Я понимаю хорошо, что не публика, и не торговцы существуютъ для желѣзныхъ дорогъ,—напротивъ, эти послѣднія должны служить для публики. Но, чтобы этими дорогами *пользоваться*, необходимо, чтобы онѣ могли существовать, чтобы онѣ могли эксплоатироваться какъ слѣдуетъ. Между тѣмъ эта простая вещь совершенно упущена изъ виду товароотправителями; они требуютъ отъ желѣзныхъ дорогъ невозможнаго, они, такъ сказать, зарѣзываютъ курицу, которая несетъ золотыя яица... По моему убѣжденію, учрежденіе Мѣстныхъ Совѣтовъ и коммисій въ томъ видѣ, какъ предполагается, было бы равносильно уничтоженію возможности когда нибудь эксплоатировать дорогу. Посмотрите на одинъ или два §§ постановленія объ этихъ учрежденіяхъ. Я попрошу обратиться къ п. 2 ст. 42 *(читаетъ)*... Но въ этомъ § мы можемъ найти еще нѣко-

торое утѣшеніе, потому что по дальнѣйшей редакціи оказывается, что „по разсмотрѣніи заявленій такого рода, соображаясь съ ходомъ дѣла, входятъ или въ соглашеніе, или дѣлаютъ представленіе Высшему Совѣту»; но, затѣмъ, въ другомъ § 188, мы и этого не находимъ. Во второй половинѣ этого § говорится: *(читаетъ)*. Эта первая категорія касается грузовъ, не подлежащихъ отправленію въ обыкновенную очередь. Здѣсь объ управленіи желѣзныхъ дорогъ вовсе не упоминается, они, такъ сказать, уже исчезли и—самое важное — правила для желѣзныхъ дорогъ разсматриваются не только безъ ихъ участія, но даже и безъ ихъ вѣдома. Такимъ образомъ, Мѣстный Совѣтъ, хотя и ограниченъ, въ большинствѣ случаевъ, разсмотрѣніемъ ихъ представленій, но, однако, встрѣчаются и такіе случаи, гдѣ онъ *непосредственно* распоряжается, при чемъ распоряженія эти приводятся въ исполненіе по постановленію простаго большинства 11 членовъ, въ числѣ которыхъ находится *только одинъ* представитель желѣзнодорожныхъ Обществъ. Но, я полагаю, гораздо важнѣе и опаснѣе самыхъ распоряженій—предоставляемое Мѣстнымъ Совѣтамъ право сноситься съ желѣзнодорожными управленіями и правленіями, т. е. право писать и требовать отвѣтовъ, другими словами—право превратить эти два органа желѣзнодорожной дѣятельности въ двѣ канцеляріи....

Если бы въ настоящее время разсматривалось постановленіе о желѣзнодорожныхъ коммисіяхъ, то я бы предложилъ поправки, измѣненія, которыя могли бы устранить затрудненіе; но такъ какъ, вѣроятно, будетъ отложено это до разсмотрѣнія главы о желѣзнодорожныхъ коммисіяхъ, то тѣ предложенія, которыя я сдѣлалъ о Мѣстныхъ Совѣтахъ, я позволю себѣ представить именно при разсмотрѣніи упомянутой главы,

С. Ю. Витте. — Нельзя сказать, что если дѣлается представленіе Высшему Совѣту, то будто бы безъ участія и даже безъ вѣдома правленія. Кромѣ того, вѣдь тутъ сказано, что Высшій Совѣтъ сносится съ правленіемъ.

Н. А. Гернгросъ. — Ни въ какомъ § положительно не сказано, что Мѣстный Совѣтъ *обязанъ* по всѣмъ распоряженіямъ предварительно сноситься съ желѣзнодорожнымъ правленіемъ. Я опять обращусь къ редакціи, гдѣ положительно сказано, какъ Мѣстные Совѣты относятся съ представленіемъ извѣстныхъ правилъ. Тамъ ничего не упомянуто объ „соглашеніи“, между тѣмъ какъ въ другомъ § о „соглашеніи“ упоминается, слѣдовательно логика можетъ доказать, что если въ одномъ § упоминается объ этомъ, а въ другомъ—нѣтъ, то это считается не обязательнымъ. Что касается „участія“ или „не-участія“, то я указалъ уже, что присутствіе одного члена со стороны желѣзнодорожныхъ Обществъ въ числѣ 11, гдѣ дѣла рѣшаются большинствомъ голосовъ, никакого значенія имѣть не можетъ.

Предсѣдатель.—Я полагаю, Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ не будетъ останавливаться на мнѣніи большинства, если оно вредно для дѣла.

И. А. Вышнеградскій.—Я долженъ сказать, что въ тѣхъ правилахъ, которыя находятся въ проектѣ устава, заключаются не только право Мѣстнаго Совѣта представлять извѣстныя вещи на утвержденіе Высшаго Совѣта, но есть предметы, которые утверждаются непосредственно Мѣстнымъ Совѣтомъ, безъ сношенія съ правленіемъ, и которымъ желѣзныя дороги обязаны подчиниться. Чтобы не обременять собраніе выслушаніемъ другихъ статей, я сошлюсь только на 184 ст., гдѣ прямо сказано: *(читаетъ)*... Здѣсь прямыя указанія, прямыя требованія Мѣстнаго Со-

вѣта, которыя должны быть *исполняемы*, слѣдовательно Мѣстному Совѣту предоставлены функціи распорядительнаго органа.

И. С. Бліохъ.—Нельзя отрицать, что Мѣстные Совѣты могутъ принести желѣзнодорожному дѣлу значительную пользу и улучшить нынѣшнее безвыходное положеніе желѣзнодорожной администраціи. Съ одной стороны, вліяніе желѣзнодорожныхъ управленій на общій ходъ дѣла въ настоящее время самое ничтожное, всѣ мѣры и регламентаціи принимаются безъ ихъ участія, а отвѣтственность падаетъ на нихъ. Съ другой стороны, требованія публики и общественнаго мнѣнія, не имѣя возможности судить о настоящемъ, современномъ положеніи дѣла, продолжаютъ по силѣ инерціи предполагать, что все остается въ томъ же положеніи, какъ и въ первые годы эксплоатаціи послѣ построенія дорогъ, когда дѣло было новое и когда война внесла страшно разстраивающій элементъ въ желѣзнодорожное хозяйство. Но, конечно, когда устроятся Мѣстные Совѣты, польза отъ таковыхъ будетъ въ зависимости въ значительной степени отъ того, насколько будутъ приняты во вниманіе тѣ практическія замѣчанія, которыя несомнѣнно будутъ сдѣланы въ настоящемъ собраніи.

Предсѣдатель.—Во всякомъ случаѣ, я долженъ заявить, что Коммисія не имѣла въ виду дать какого нибудь права распорядительнаго Мѣстнымъ Совѣтамъ. Мѣстный Совѣтъ долженъ служить какъ бы посредникомъ между товароотправителями и управленіемъ дороги въ случаѣ какихъ либо недоразумѣній,—такъ что эти Совѣты собственной *власти*, кромѣ наблюдательной, никакой не имѣютъ. Затѣмъ, въ выслушанныхъ замѣчаніяхъ также есть недоразумѣніе: Мѣстные Совѣты устанавливаютъ, но не утверждаютъ: они „сообщаютъ“ Высшему Совѣту.

П. А. Вышеградскій.—Тогда это не есть точная редакція.

Предсѣдатель.—Повторяю, что Коммисія отнюдь не имѣла въ виду права распорядительныя предоставить Мѣстнымъ Совѣтамъ. Эти Совѣты только помогаютъ дорогамъ. Если теперь происходятъ пререканія, то именно вслѣдствіе недостатка лицъ, которыя могли бы высказать то, чего товароотправители не могутъ высказать. Большинство ихъ боится даже отправиться въ правленіе и высказаться о встрѣченныхъ имъ неудобствахъ.

Н. А. Гернгросъ.—Если Совѣты учреждаются въ смыслѣ наблюденія, собиранія свѣдѣній и проч., то я сочувствую такому учрежденію.

Предсѣдатель.—Такъ позвольте обратиться къ пунктамъ ст. 35-й.

По ст. 35-й.

И. С. Бліохъ.—Относительно § 35 не могу не сдѣлать замѣчанія, что было бы цѣлесообразнѣе вмѣсто словъ „при инспекціяхъ“ сказать, „*что Высшій Совѣтъ опредѣляетъ мѣсто нахожденія Мѣстныхъ Желѣзнодорожныхъ Совѣтовъ*“. Это было бы правильнѣе... Дальше сказано, что инспекціи могутъ быть подраздѣляемы. Если сохранить выраженіе „при инспекціяхъ“, то, такъ какъ въ настоящее время существуютъ инспекціи на очень короткихъ разстояніяхъ, а не будетъ возможности учреждать при нихъ Мѣстнаго Совѣта, (тѣмъ болѣе, что инспекціи иногда находятся въ мѣстахъ, не имѣющихъ коммерческаго значенія), то выйдетъ противорѣчіе.

По статьямъ 36 и 37-й.

Е. И. Рагозинъ.—Эту статью слѣдуетъ поставить въ соотвѣтствіе съ ст. 35, гдѣ говорится, что въ одной ин-

спекціи могутъ быть нѣсколько участковъ: въ такомъ случаѣ нужно прибавить, „помощника“.

По ст. 38-й.

В. В. Черняевъ.—Въ пунктѣ б, между прочимъ, говорится о представителяхъ отъ земства. Между тѣмъ цѣлая полоса Россіи, почти 19 губерній, не имѣютъ земствъ и потому какимъ образомъ будутъ интересы сельскихъ хозяевъ отстаиваться на Мѣстныхъ Совѣтахъ? Это весьма важный пробѣлъ въ уставѣ, который долженъ быть чѣмъ нибудь пополненъ.

Предсѣдатель.—Онъ будетъ пополненъ.

И. С. Бліохъ.—Было бы цѣлесообразно редактировать этотъ параграфъ такъ, что членъ отъ желѣзнодорожнаго Общества есть представитель его интересовъ... Онъ никакъ не можетъ быть разсматриваемъ на равнѣ со всѣми другими членами. Въ Мѣстномъ Совѣтѣ желѣзнодорожное Общество является прямою заинтересованною стороною. Въ виду сего, нѣтъ также необходимости требовать указанія лицъ: желѣзнодорожное Общество можетъ посылать лицо по своему усмотрѣнію, снабжая его соотвѣтствующимъ полномочіемъ. Для управленія желѣзной дороги было бы иногда невозможно постоянно посылать одного и того же члена. Если же въ составъ входитъ нѣсколько Обществъ, то каждое изъ нихъ посылаетъ представителя и все вышесказанное относится къ нему. Въ виду всего этого я полагалъ бы сказать: „представитель каждаго желѣзнодорожнаго Общества, входящаго въ составъ линій, находящихся въ вѣдѣніи Мѣстнаго Совѣта, по выбору онаго“. Кромѣ того, разъ будетъ это право признано, справедливость требуетъ, чтобы по всѣмъ вопросамъ, связаннымъ съ увеличеніемъ расходовъ или умень-

шеніемъ доходовъ, а также съ отвѣтственностью Обществъ, представителямъ было дано право обжалованія рѣшенія; исполненіе такого опротестованнаго рѣшенія, за исключеніемъ случаевъ крайней необходимости, признаваемой Совѣтомъ, большинствомъ не менѣе какъ $^3/_4$ голосовъ присутствующихъ членовъ, должно пріостанавливаться.

И. А. Вышнеградскій.—Я бы просилъ назначить нѣсколько членовъ тамъ, гдѣ встрѣчаются узловыя станціи, т. е. чтобы тутъ разныя дороги имѣли своихъ представителей.

По статьямъ 39 и 40-й.

И. С. Бліохъ.—По статьѣ 12 требуется образовательный цензъ, здѣсь же никакого. Это даетъ право предполагать, что даже неграмотные могутъ быть членами Мѣстныхъ Совѣтовъ. Было бы лучше: или исключить изъ ст. 12 образовательный цензъ вовсе, или оговорить въ ст. 40 какое требуется образованіе.

М. Н. Анненковъ.—Для Мѣстныхъ Совѣтовъ не предполагается ценза.

И. С. Бліохъ.—Тогда это лучше исключить.

В. В. Черняевъ.—Я не вижу разницы—почему это членъ Высшаго Совѣта долженъ быть человѣкъ съ извѣстными познаніями и проч., тогда какъ для Мѣстныхъ Совѣтовъ этого не требуется? Мнѣ кажется, знанія нужны одинаково какъ для одного, такъ и для другого учрежденія. Если вводить это правило, такъ вводить въ обоихъ случаяхъ, или въ обоихъ уничтожить.

По ст. 41-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Нельзя ли исключить слова:„ безплатнаго проѣзда“.

П. І. Комаровъ.—Я бы полагалъ оставить это.

И. Г. фонъ-Дервизъ-—По крайней мѣрѣ, я полагалъ бы ограничить это, потому что новый законъ предоставляетъ право массѣ лицъ пользоваться безплатными билетами.

По ст. 42-й. 1.

И. С. Бліохъ.—Я полагаю, что достаточно упомянуть въ протоколѣ о заявленномъ представителемъ Общества мнѣніи, и засимъ таковое приложить къ протоколу.

Пунктъ 2.

М. А. Горбовъ.—Этимъ пунктомъ Совѣту предоставляется слѣдующее право... *(читаетъ)*; но если обратиться къ практической жизни, то тутъ можетъ быть просто вмѣшательство, которое можетъ лишать возможности правильно вести дѣло.

Предсѣдатель.—Есть простое средство уладить дѣло, а именно: вполнѣ удовлетворять законнымъ требованіямъ тѣхъ, которые обращаются въ правленіе.

М. А. Горбовъ.—Я полагаю, что если не будутъ предложены какія нибудь ограниченія степени вмѣшательства въ ходъ дѣла, то можетъ явиться масса различныхъ неудобствъ.

Н. А. Гернгросъ. — Мое предложеніе заключается въ томъ, чтобы Мѣстные Совѣты, какъ я заявилъ, обязаны были: *наблюдать*, собирать всѣ необходимыя свѣдѣнія, сообщать ихъ Распорядительному комитету и Высшему Совѣту, но ни въ какомъ случаѣ не дѣлать никакихъ *распоряженій* и не входить въ переписку съ желѣзнодорожными правленіями. Я противъ принципа ничего не имѣю, но я отстаиваю необходимость дать желѣзной дорогѣ возможность дѣйствовать и правильно эксплоатироваться. При вмѣшательствѣ Совѣта и коммисій, тутъ явится очень много начальствующихъ лицъ и полагаю, что не каждое

лицо будетъ достаточно благоразумно дѣйствовать. Необходимо, чтобы законъ оградилъ дорогу отъ подобнаго неразумнаго вмѣшательства..

Предсѣдатель.—Вы полагаете, что Мѣстные Совѣты и желѣзныя дороги будутъ заниматься перепиской; но я думаю, что всѣ они будутъ стараться приходить къ соглашеніямъ словесно.

Н. А. Гернгросъ. — Это будетъ большой шагъ впередъ. Что касается желѣзнодорожныхъ коммисій, то онѣ еще и потому опасны, что будутъ состоять исключительно изъ лицъ, совершенно чуждыхъ желѣзнодорожному дѣлу. Онѣ будутъ, или могутъ быть, учреждены на каждой товарной станціи; затѣмъ, хотя въ проектѣ сказано, что онѣ не будутъ ни во-что вмѣшиваться, но онѣ могутъ мѣшать. Это указано параграфомъ устава, которымъ предоставляется имъ наблюденіе за взвѣшиваніемъ товаровъ, за соблюденіемъ очереди, наконецъ, предоставлено даже право обозрѣнія документовъ и книгъ желѣзнодорожныхъ управленій.

Предсѣдатель.—Коммисіи будутъ учреждаться только на станціяхъ, гдѣ большой приливъ товаровъ, и то не на городскихъ, гдѣ будутъ дѣйствовать Мѣстные Совѣты, а на промежуточныхъ, гдѣ преимущественно будетъ скопляться хлѣбъ. Вѣдь не возможно же иначе избавить дороги отъ нареканій, иногда, къ сожалѣнію, совершенно справедливыхъ.

Н. А. Гернгросъ. — Если бы коммисіи исполняли такія обязанности—тогда только радоваться нужно; но будетъ ли это такъ исполняться?—Я въ этомъ сомнѣваюсь. Я бы хотѣлъ предложить, чтобы коммисіи созывались по распоряженію Мѣстныхъ Совѣтовъ и только въ случаѣ залежей товаровъ.

Д. П Шубинъ. Поздѣевъ.—Возраженіе ваше относится къ Совѣтамъ и коммисіямъ; но я успокоиваюсь тѣмъ, что и въ настоящее время инспекторъ Общества долженъ былъ бы исполнять тѣ функціи, о которыхъ здѣсь говорится. Слѣдовательно, если теперь учреждаются Совѣты, то обязанности, которыя лежатъ на инспекторахъ, будутъ распредѣлены между членами Совѣтовъ. Тутъ метко было замѣчено, что нужно желать постановленія правила, чтобы письменности тутъ никакой не было и чтобы въ большинствѣ случаевъ дѣла разрѣшались на мѣстѣ. Спрашивается: въ чемъ же безполезность современной намъ инспекціи?— Въ томъ, что на многихъ дорогахъ инспекторъ какъ бы скрытъ: его трудно сыскать, между тѣмъ какъ одно его появленіе могло-бы предотвратить массу жалобъ. Если въ этомъ случаѣ понадобится сдѣлать заявленіе письменное, то оно можетъ быть составлено въ 10 словахъ,—поэтому сдѣланное возраженіе противъ учрежденія Мѣстныхъ Совѣтовъ совершенно отпадаетъ... Что касается коммисій, то сдѣланное возраженіе несправедливо. Говорятъ, что будутъ выбираться коммисіи изъ лицъ, которыя не имѣютъ никакого понятія о желѣзнодорожныхъ дѣлахъ; но, мнѣ кажется, по характеру проекта, Коммисіи будутъ составляться именно изъ лицъ, которыя это дѣло хорошо знаютъ и которыя позаботятся о томъ, чтобы не было скопленія хлѣба на станціяхъ, чтобы онъ не гнилъ и чрезъ это промышленники не несли бы громадныхъ убытковъ. Коммисіи заслужатъ похвалу въ томъ, что онѣ предупредятъ вредъ отъ скопленія товаровъ.

Н. А. Гернгросъ. — Я сказалъ, что членами коммисій, по всей вѣроятности, будутъ люди, чуждые интересамъ желѣзнодорожнаго дѣла. Едва ли это подлежитъ сомнѣнію: кто будутъ члены.—Агенты торговые! Они сами от-

правители товаровъ... Что касается Мѣстнаго Совѣта, то я долженъ возразить, потому что если мы въ настоящее время, до нѣкоторой степени, подчинены инспекціи, то въ предѣлахъ, о которыхъ теперь распространяться нѣтъ надобности. Во всякомъ случаѣ мы подчиняемся лицу *одному*, а не нѣсколькимъ. Я позволю себѣ напомнить, что, при осуществленіи этого проекта и при неразграниченности круга дѣятельности Министерства Путей Сообщенія, желѣзныя дороги будутъ подчиняться, до нѣкоторой степени: желѣзнодорожнымъ коммисіямъ, Мѣстнымъ Совѣтамъ, Высшему Совѣту, инспектору, техническому комитету, департаменту желѣзныхъ дорогъ и Министру Путей Сообщенія,— ровно семи учрежденіямъ....

И. С. Бліохъ.—Я не полагаю, чтобы на самомъ дѣлѣ оказалась такая грустная картина, какая здѣсь нарисована. Настоящее положеніе желѣзныхъ дорогъ во всякомъ случаѣ не представляетъ ничего отраднаго и нечего опасаться, чтобы оно ухудшилось отъ введенія Мѣстныхъ Совѣтовъ. Особенно, если нѣкоторые §§ будутъ еще измѣнены въ указываемомъ смыслѣ, то желѣзныя дороги получатъ болѣе автономіи, чѣмъ теперь. Въ дѣйствительности, настоящее наше положеніе съ инспекторомъ не лучше. Переписка въ сущности не увеличится; пишетъ ли бумаги, какъ теперь — инспекторъ или же будетъ онъ-же писать какъ предсѣдатель Совѣта—для управленія дороги безразлично: трудъ разбирать и отвѣчать—одинаковый.

Но по пункту третьему необходимо дать болѣе самостоятельности Мѣстнымъ Совѣтамъ. Разрѣшеніе вѣтвей длиною, не превышающею двухъ верстъ, устройство складовъ и амбаровъ, а также переѣздовъ, если со стороны инспекціи или управленія дороги нѣтъ протеста, слѣдовало бы окончательно предоставить Мѣстному Совѣту.

По ст. 42. п. 4-й.

Е. И. Рагозинъ.—Слѣдовало бы закончить тѣмъ, чтобы предоставить Желѣзнодорожному Совѣту соглашеніе съ желѣзными дорогами для примиренія сторонъ. Можно было бы предоставить ему и разрѣшенія въ случаѣ примиренія сторонъ.

Предсѣдатель. — Если есть „примиреніе“ сторонъ, то никакого „разрѣшенія“ не нужно.

Е. И. Рагозинъ. — Если Желѣзнодорожный Совѣтъ имѣетъ право „согласить“ стороны, то нужно объ этомъ упомянуть;—„разсмотрѣніе“ не есть „разрѣшеніе“.

И. А. Вышнеградскій. — Слѣдовало бы добавить, что жалобы должны получать дальнѣйшее направленіе.

Голосъ.—Это уже есть.

И. А. Вышнеградскій. — Но здѣсь ничего не сказано. Здѣсь сказано только, что Совѣтъ разсматриваетъ; затѣмъ, что же съ этими жалобами дѣлать?

По ст. 43-й.

И. С. Бліохъ. — Слѣдовало бы сдѣлать ограниченіе. Если засѣданіе Совѣта можетъ созывать каждый членъ, то это будетъ слишкомъ обременительно и для членовъ Совѣта, и для инспекціи, и для Общества. Слѣдовало бы требовать для того трехъ членовъ. Если требованіе правильное, то или самъ инспекторъ, какъ предсѣдатель, сдѣлаетъ созывъ, или возможно будетъ желающему подыскать еще нѣсколько товарищей.

Предсѣдатель.—Сколько же вы полагаете, двухъ?

И. С. Бліохъ.—Нѣтъ, двухъ мало.

Е. И. Рагозинъ.—Слѣдуетъ предоставить болѣе широкое право Мѣстному Совѣту. Собрать всѣхъ другихъ членовъ, которые могутъ разъѣхаться, крайне затруднитель-

но, и если одинъ членъ замѣтитъ какіе нибудь безпорядки, напримѣръ, скопленіе грузовъ и проч., то чтобы онъ могъ собрать сейчасъ остальныхъ членовъ.

И. С. Бліохъ.—Я повторяю, онъ имѣетъ возможность обратиться къ инспектору и просить о созывѣ, и если причина будетъ признана уважительною, тогда засѣданіе состоится и по заявленію одного члена; но если требованіе не будетъ уважено, то нѣтъ вѣроятія, чтобы оно было столь спѣшное.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Засѣданіе назначаетъ предсѣдатель, по заявленію какого либо члена,—слѣдовательно, если предсѣдатель усмотритъ, что заявленіе уважительно, тогда и созоветъ засѣданіе.

Предсѣдатель.—Тутъ сказано: „по *его* усмотрѣнію“, слѣдовательно предсѣдателя.

Голосъ-—Но тутъ 3 случая.

М. Н. Анненковъ.—Можно прибавить слово *и*.

И. С. Бліохъ.—Тогда вы отнимите совсѣмъ отъ членовъ право созывать.

По статьямъ 44 и 45-й.

И. С. Бліохъ.—Тутъ, какъ при Высшемъ Совѣтѣ, опять говорится, что членъ, уклонившійся безъ уважительныхъ причинъ отъ присутствованія въ трехъ засѣданіяхъ, устраняется и объ этомъ поставляется въ извѣстность избравшее его Общество. Это—чрезвычайно сильное наказаніе. Когда кого выбираетъ Общество и засимъ общему собранію этого Общества могутъ сдѣлать подобное заявленіе, то это несомнѣнно произведетъ столь сильное опасеніе скандала, что многія лица будутъ уклоняться отъ принятія обязанностей.

Предсѣдатель.—По этому вопросу никто изъ представителей торговли и промышленности не дѣлаетъ никакихъ замѣчаній, слѣдовательно, они находятъ это нужнымъ.

И. С. Бліохъ.—Но это будетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ то, что люди съ хорошимъ общественнымъ положеніемъ, заслуживающіе довѣрія, откажутся,—т. е. такіе люди, привлечь къ участію которыхъ весьма желательно.

Предсѣдатель.—Но если члены вовсе не пріѣзжаютъ?

И. С. Бліохъ.—Тогда пускай Высшій Совѣтъ опредѣлитъ, сообразно практикѣ, соотвѣтствующія мѣры.

Е. И. Рагозинъ.—Если въ теченіи 10 разъ выбранный членъ не былъ въ засѣданіяхъ, то сообщается объ этомъ въ то учрежденіе, которое его выбрало и указывается на затрудненіе Мѣстнаго Совѣта. Это еще можно допустить, но устранять за это лицо—это было бы весьма неудобно.

По ст. 46-й.

И. С. Бліохъ.—Кромѣ права Мѣстнаго Совѣта приглашать въ засѣданіе постороннихъ лицъ, слѣдуетъ дать право также Обществу приводить съ собой своихъ спеціальныхъ агентовъ. Очень часто могутъ быть вопросы, по которымъ присутствіе спеціальнаго агента необходимо. Но это право можно ограничить, сказавъ: „*не болѣе одного*“.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Весь вопросъ построенъ на равноправности, а тутъ представители желѣзныхъ дорогъ какъ бы хотятъ выдѣлиться. Мы и то уже уступку сдѣлали, что если представители желѣзнодорожныхъ Обществъ не согласны съ мнѣніемъ остальныхъ, то ихъ заявленіе вносится въ журналъ, въ видѣ особаго мнѣнія. Мнѣ кажется, въ Мѣстныхъ Совѣтахъ не слѣдуетъ выдѣлять

членовъ желѣзныхъ дорогъ отъ другихъ членовъ; слѣдуетъ соблюсти полнѣйшую равноправность.

Н. А. Гернгросъ.—Неравноправность я вижу въ томъ, что въ Совѣтѣ будетъ одинъ членъ желѣзнодорожнаго Общества, а 10- нежелѣзнодорожныхъ.

По статьямъ 47, 48, 49, 50 и 51-й.

И. С. Бліохъ.—Статья 51 опредѣляетъ вообще, что желѣзнодорожныя коммисіи учреждаются Мѣстными Совѣтами по требованію думъ, земскихъ собраній и комитетовъ торговли. Не будучи въ состояніи имѣть увѣренности въ успѣхѣ этихъ коммисій, благоразумно было бы ожидать опыта и поэтому не предрѣшать повсемѣстнаго учрежденія коммисій безъ изученія каждый разъ причинъ. Впрочемъ, въ настоящее время статистика желѣзнодорожнаго движенія грузовъ разработана за цѣлый рядъ годовъ и имѣются самыя точныя свѣдѣнія для каждой станціи, объ ея дѣятельности. Въ виду сего, Высшій Совѣтъ можетъ самъ явиться наиболѣе компетентнымъ судьею: насколько учрежденіе коммисій дѣйствительно вызывается общими нуждами, или есть только плодъ затѣи, партикулярныхъ интересовъ, могущій повести къ отрицательнымъ результатамъ. Не могу не высказать, что я лично къ желѣзнодорожнымъ коммисіямъ относился бы съ полнымъ сочувствіемъ, если бы имѣлъ убѣжденіе, что онѣ принесутъ пользу общему дѣлу, а не частнымъ лицамъ.

Опасенія эти являются во мнѣ потому, что близкое знакомство съ торговымъ міромъ даетъ мнѣ основаніе думать, что выборъ *такихъ* лицъ, которыя наиболѣе заинтересованы въ перевозкѣ, не только въ извѣстной отрасли торговли, которую сами ведутъ, но и во всѣхъ—слишкомъ

затруднителенъ. Между тѣмъ отъ выбора лицъ все зависитъ. Для желѣзнодорожныхъ управленій коммисіи будутъ служить извѣстнаго рода прикрытіемъ отвѣтственности. Я убѣжденъ, что, въ большинствѣ случаевъ, съ членами коммисій желѣзнодорожные агенты будутъ въ лучшихъ отношеніяхъ, дѣлая имъ снисхожденія по отправкамъ. Но общіе интересы торговли будутъ страдать, потому что члены будутъ протежировать извѣстнымъ грузамъ—своихъ спеціальностей. Спекулятивный духъ настолько у насъ развитъ, а общественный—такъ мало, что и здѣсь во мнѣ являются опасенія. Но, конечно, всѣ эти опасенія недостаточны для того, чтобы отказаться отъ опытовъ. Въ виду всего этого я полагалъ бы въ § 51 включить лишь: „*учреждаются съ разрѣшенія Высшаго Совѣта*“.

П. І. Комаровъ.—Я прошу оставить редакцію какъ есть. Дѣло въ томъ, что въ извѣстный данный моментъ необходимо учредить коммисію. Возложить это на Высшій Совѣтъ нельзя: онъ собирается только въ извѣстное время, и когда онъ не будетъ собираться, въ это-то время вдругъ можетъ явиться надобность въ коммисіи. Говорятъ, не найдется людей, которые съумѣютъ повести дѣло; но вѣдь опасеніе это равносильно тому, что не надо было бы строить желѣзныхъ дорогъ, потому что нѣтъ дѣятелей, подготовленныхъ къ этому дѣлу. Торговля и промышленность съумѣютъ избрать такихъ, которымъ можно довѣрять. Желѣзнодорожная коммисія имѣетъ существенно важное вліяніе и значеніе въ случаяхъ внезапныхъ. Можетъ видоизмѣниться торговля; она можетъ направиться въ извѣстный пунктъ, гдѣ, слѣдовательно, и потребуется коммисія, хотя-бы, по статистикѣ желѣзнодорожной, тамъ коммисія и не признавалась бы необходимою. Вообще,

Мѣстные Совѣты скорѣе будутъ знать подробности, чѣмъ Высшій Совѣтъ.

А. Т. Велиховъ.—Въ Николаевѣ дума просила назначить такую коммисію съ тѣмъ, что сама будетъ платить ей; но всѣ представители торговли высказались весьма рѣзко противъ этой мѣры. Теперь, когда агенты берутъ взятки, я могу принести жалобу управляющему; но кому же я буду жаловаться а своего выборнаго? Я ему долженъ вѣчно платить и его же благодарить.

В. В. Черняевъ.—Я опять таки позволю себѣ говорить въ интересахъ сельскаго хозяйства и долженъ заявить, что существованіе § 51-го въ той редакціи, какъ онъ поставленъ, должно быть принято *обязательно*, такъ какъ это есть отвѣтъ на вопросъ земствъ въ южныхъ губерніяхъ, которыя болѣе всего въ послѣднее время страдали отъ неурядицы желѣзныхъ дорогъ. Мнѣ случилось быть на съѣздѣ землевладѣльцевъ Полтавской губерніи и прислушаться къ доводамъ, которые были приведены не въ пользу учрежденія контрольныхъ мѣстныхъ коммисій, которыя бы могли во́ время разрѣшить тотъ или другой вопросъ. Вотъ почему учрежденіе такихъ коммисій Мѣстными Совѣтами гораздо желательнѣе, нежели Высшимъ Совѣтомъ, такъ какъ здѣсь время дороже денегъ, между тѣмъ какъ движеніе грузовъ по южнымъ дорогамъ начинается среди лѣта, т. е. въ такое время, когда врядъ-ли удобно будетъ созывать Высшій Совѣтъ.

Е. И. Рагозинъ.—Слѣдовало бы прибавить, что коммисіи созываются по требованію не только уѣзднаго, но и губернскаго земскаго собранія.

В. В. Черняевъ.—Нельзя ли еще одну прибавку сдѣлать къ западной полосѣ Россіи,—тамъ нѣтъ земскихъ учрежденій, а потому нельзя-ли въ законѣ присовокупить

указаніе и на другія губерніи, которыя имѣли бы право потребовать созыва коммисій. Городскія думы, губернскіе и уѣздные города могутъ далеко отстоять отъ станціи желѣзной дороги и не всегда имѣть возможность созвать коммисію,—такъ нельзя-ли предоставить это право или мѣстнымъ сельско-хозяйственнымъ обществамъ, которыя находятся въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ не имѣется земскихъ учрежденій, или, напримѣръ, предводителямъ дворянства и проч.

Предсѣдатель.—Не угодно-ли вамъ доставить вашу редакцію по этому вопросу.

В. В. Черняевъ.—Хорошо.

По ст. 52-й.

И. С. Бліохъ.—Въ § 52-мъ сказано, что коммисіи состоятъ изъ 3 членовъ, прочимъ-же установленіямъ предоставляется право назначать двухъ или одного членовъ. Но не опредѣлено ни мѣсто, ни количество лицъ. Необходимо употребить болѣе точныя выраженія.

А. Т. Велиховъ.—Нужно опредѣлить, что коммисіи дѣйствуютъ въ совокупности или, по крайней мѣрѣ, въ составѣ 3 членовъ, а то выходитъ—какъ будто-бы каждый членъ коммисіи можетъ дѣйствовать.

По статьямъ 53 и 54-й.

Е. И. Рагозинъ.—Врядъ-ли основательно, чтобы члены были непремѣнно изъ промышленнаго или торговаго сословія.

И. А. Вышнеградскій.—Это, вѣроятно, опечатка.

Е. И. Рагозинъ.—Въ южныхъ губерніяхъ по преимуществу должны быть сельскіе хозяева, которые особенно заинтересованы въ этомъ дѣлѣ.

По статьямъ 55 и 56-й.

И. С.—Бліохъ. Въ ст. 56-й оговорено, что члены коммисій остаются, пока не будутъ замѣнены новыми. Не слѣдовало ли бы опредѣлить какой нибудь срокъ? Изъ практики я привожу примѣръ неудобства: въ варшавскомъ купеческомъ обществѣ торговые депутаты, которые выбираются всего на три года, оставались въ теченіи 15 лѣтъ, потому что это выгодно было городскому магистрату. Поэтому, чтобы были обязательно новые выборы, необходимо опредѣлить, что члены остаются послѣ истеченія срока не болѣе одного или двухъ годовъ.

По статьямъ 57 и 58-й.

М. А. Горбовъ.—Если коммисія дѣйствуетъ только на одну станцію, то едва-ли можетъ примѣняться къ ней право безплатнаго проѣзда.

М. Н. Анненковъ.—Въ предѣлахъ ея дѣйствій могутъ быть двѣ-три станціи.

И. С. Бліохъ. — Не вижу вреда отъ предоставленія безплатныхъ проѣздовъ въ раіонѣ дѣйствій коммисій.

А. Т. Велиховъ.—Просто слѣдуетъ сдѣлать ссылку на параграфъ, чтобъ было понятно, что тогда могутъ быть нѣсколько станцій.

По ст. 59-й.

М. А. Горбовъ.—Въ первомъ пунктѣ статьи 59-й, этой коммисіи предоставляется почти прокурорская власть: наблюденіе за правильнымъ исполненіемъ законоположеній и т. д. Затѣмъ, въ 60-й статьѣ сказано слѣдующее... *(читаетъ).* Я никакъ не могу согласиться, чтобы желѣзнодорожныя коммисіи могли составиться изъ лицъ, общественное положеніе которыхъ гарантировало бы желѣзныя дороги отъ уклоненія этихъ членовъ отъ прямыхъ своихъ обязанностей и

проч. По всей вѣроятности, будутъ назначены членами этихъ коммисій—нисшіе агенты транспортныхъ конторъ и тому подобныя лица. Въ этомъ и заключается главнѣйшее мое опасеніе. Примѣромъ тому могутъ служить существующія на нѣкорыхъ дорогахъ коммисіи, именно: въ угольнопромышленномъ раіонѣ, которыя и соотвѣтствуютъ своему назначенію. Тамъ коммисіи учреждены для разсмотрѣнія очередей между самими угольнопромышленниками. Въ распоряженіи такихъ коммисій находится: то количество подвижнаго состава, который дорога можетъ дать и опредѣленіе равноправности между отправителями однороднаго груза; имъ предоставлено право обращаться къ коммисіи. Тамъ, дѣйствительно, представители владѣльцевъ товаровъ суть представители извѣстной отрасли промышленности, а здѣсь же—совершенно другія лица, которыя, при отправленіи на станціяхъ всякаго разнообразнаго товара, будутъ судьями этихъ всѣхъ пререканій.... Затѣмъ, если еще прибавить къ этому 4-ый и 5-ый параграфы, то страшно подумать, какая масса „соображеній“ можетъ явиться у второстепеннаго агента, желающаго воспользоваться своею временною властью...

К. И. Шестаковъ. — Нѣтъ ни одного коммерческаго движенія, гдѣ бы члены коммисіи не имѣли права вмѣшательства.

Предсѣдатель.—Я бы просилъ, если вамъ угодно, измѣнить статьи 59 и 60-ю и представить мнѣ свою редакцію.

М. А. Горбовъ. — Я вполнѣ раздѣляю предположеніе, что учрежденіе коммисій (въ томъ видѣ, въ какомъ это предполагается), кромѣ вреда для дѣла, ничего не принесетъ. Признавая, что въ этомъ уставѣ очень много введено самыхъ справедливыхъ желаній и указаній,—я думаю, что они парализуются введеніемъ коммисій. Вѣдь страшно

подумать, какая масса явится придирокъ, нареканій, безпрестаннаго желанія распоряжаться, со стороны представителей коммисій.

М. Н. Анненковъ. — Позвольте сдѣлать нѣсколько возраженій тѣмъ, которые говорятъ о непригодности коммисій. Я не знаю, почему тутъ предполагается какая то недобросовѣстность въ членахъ коммисій; я не думаю, чтобы учрежденія, на обязанности которыхъ будетъ лежать выборъ этихъ членовъ, не нашли бы людей, этому назначенію соотвѣтствующихъ.

Въ настоящее время, жалобы, которыя встрѣчаются и постоянно встрѣчались на безпорядки и злоупотребленія, происходящія на желѣзныхъ дорогахъ, при отправленіи грузовъ, свидѣтельствуютъ о необходимости учрежденія какихъ нибудь *наблюдательныхъ* органовъ, какіе проектированы въ лицѣ желѣзнодорожныхъ коммисій. Этотъ контроль, который полагается имѣть за правильнымъ исполненіемъ всѣхъ законоположеній, относящихся до отправленія грузовъ, долженъ быть только пріятенъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ само управленіе дороги не въ состояніи услѣдить за тѣми злоупотребленіями, за тѣми недоразумѣніями, которыя встрѣчаются между отправителями и агентами линій. Мнѣ кажется, эти коммисіи только помогали бы желѣзнымъ дорогамъ вести болѣе правильно свое дѣло. Спрашивается: почему же только агенты, исправляющіе обязанность желѣзнодорожной службы, могутъ исполнять ее добросовѣстно, а лица, уполномоченныя отъ общества, не будутъ въ состояніи это дѣлать?... Я полагаю, учрежденіе *наблюдательныхъ* коммисій есть одно изъ существенныхъ мѣропріятій въ данномъ проектѣ.

П. І. Комаровъ. — Дѣйствительно, существуетъ надобность на желѣзныхъ дорогахъ имѣть такое учрежденіе,

которое бы рѣшало недоразумѣнія между товароотправителями и желѣзными дорогами. Нужно испытать на себѣ и знать, что такое представляютъ агенты на желѣзныхъ дорогахъ. При этомъ, слѣдовало бы указать также и на то, что вѣрныхъ вѣсовъ на желѣзныхъ дорогахъ нѣтъ, — это фактъ, подтвержденный коммисіей. Между тѣмъ, на этихъ вѣсахъ основываются всѣ права и обязанности грузоотправителей. До сихъ поръ очень много говорили объ этихъ вѣсахъ, но ихъ все таки не провѣряли, поэтому нужно, чтобы какой нибудь элементъ, независимо отъ желѣзной дороги, пришелъ бы въ этомъ дѣлѣ на помощь товароотправителямъ. Этотъ элементъ и будетъ представляться желѣзнодорожною коммисіею. Неужели же городскія думы и уѣздныя земства не съумѣютъ выбрать людей достойныхъ? Повторяю, предстоитъ существенная надобность въ учрежденіи элемента, могущаго на мѣстѣ разрѣшать недоразумѣнія и споры между агентами и товароотправителями. Опасаться, что это поведетъ къ разнымъ перепискамъ и проч., было бы преждевременно. Повѣрьте, товароотправители вовсе не такъ падки до писанья; имъ нужно только, чтобы разъяснили, что вотъ ты правъ, а ты виноватъ.

Е. И. Рагозинъ.—Опасенія представителей желѣзныхъ дорогъ крайне преувеличены. Съ одной стороны, намъ гарантируютъ достоинство представителей желѣзнодорожныхъ коммисій именно тѣ учрежденія, которыя выберутъ ихъ. Предполагать, что выбраны будутъ агенты транспортныхъ конторъ — неосновательно. При томъ же агенты этихъ конторъ и не состоятъ представителями земствъ или думъ; съ другой стороны, нужно принять во вниманіе, что коммисіи будутъ учреждаться не такъ охотно и не такъ часто, какъ представители желѣзныхъ дорогъ предполагаютъ; онѣ будутъ являться въ исключительныхъ

случаяхъ, и при томъ врядъ-ли могутъ насчитываться въ большомъ количествѣ. Но, несмотря на то, что я сильно поддерживаю организацію коммисій, я не могу не признать, что все таки такія наблюденія, какъ это выражено въ редакціи пункта перваго 59 ст., дѣйствительно представляютъ нѣкоторыя затрудненія для желѣзныхъ дорогъ. Я полагаю, было бы достаточно, если бы было разрѣшено коммисіи разбирать жалобы на неправильныя дѣйствія станцій. Хоть я говорю это лично отъ себя, но думаю, что и остальные представители промышленности и торговли согласятся, что такая редакція, которая давала бы коммисіи право вмѣшиваться въ дѣло тогда, когда возникаетъ подозрѣніе въ злоупотребленіи, гарантировала бы промышленность и торговлю отъ постояннаго вмѣшательства людей, постороннихъ дѣлу.... Такимъ образомъ, если первый пунктъ измѣнить, въ указанномъ смыслѣ, тогда не встрѣтится затрудненій.

Н. А. Гернгросъ.—Я бы желалъ выслушать развитіе мысли предшествовавшаго оратора. Онъ говоритъ, что жалобы будутъ разсматриваться, но кто же будетъ разрѣшать ихъ?

С. Ю. Витте.—Я позволю себѣ обратить вниманіе присутствующихъ на одну сторону вопроса: полагаютъ, будто бы коммисіи не будутъ давать начальнику станціи возможность вести свое дѣло какъ слѣдуетъ. Я самъ былъ начальникомъ станціи и нѣсколько лѣтъ состою начальникомъ движенія, слѣдовательно, знакомъ съ положеніемъ дѣлъ. Я полагаю, что мнѣніе, будто коммисіи совершенно стѣснятъ дѣятельность станціоннаго начальства—совершенно преувеличено. Всѣ товарныя службы исполняютъ лица, которыя получаютъ содержаніе отъ 20 до 30 руб. въ мѣсяцъ. Я полагаю, что замѣчанія, которыя будутъ дѣлаться начальнику станціи,

заставятъ его слѣдить внимательнѣе за служащими и хорошій начальникъ будетъ очень доволенъ этими замѣчаніями. Говорятъ, что заведется большая переписка, но я не думаю, чтобы этотъ доводъ имѣлъ вѣсское значеніе: письменныхъ заявленій, особенно много не будетъ.

И. А. Вышнеградскій.—Но я полагаю, что разсмотрѣніе и этихъ заявленій потребуетъ немало времени, которое помѣшаетъ заниматься другими дѣлами. Затѣмъ, я боюсь, что учрежденіе желѣзнодорожныхъ коммисій не удовлетворитъ промышленности и торговли. Одинъ изъ представителей промышленности и торговли говорилъ, что желательно имѣть такія учрежденія, которыя бы разрѣшали на мѣстѣ всѣ споры. Сколько мнѣ извѣстно, то, въ кругѣ дѣятельности, который здѣсь предписанъ коммисіямъ, нѣтъ этого. Тѣмъ не менѣе, коммисіи будутъ полезны дѣлу, но при иныхъ условіяхъ. Еслибъ дѣйствительно, въ предвидѣніи залежей, которые могутъ явиться на извѣстныхъ станціяхъ, Мѣстный Совѣтъ, съ утвержденія Высшаго Совѣта или Распорядительнаго Комитета, учреждалъ извѣстную коммисію и на извѣстное время, съ тѣмъ, чтобы она, по окончаніи залежей, прекращала свои дѣйствія, и еслибъ въ распоряженіе этой коммисіи отдали назначеніе очередей,—то я убѣжденъ, что главная цѣль, для которой учреждаются коммисіи, была бы достигнута и всѣ неудобства, которыя связаны съ учрежденіемъ коммисій, были бы отстранены.

К. И. Шестаковъ.—Такія коммисіи, которыя наблюдаютъ существуютъ и по нынѣ и подобныя коммисіи положительно желательны. Для желѣзной дороги онѣ не представляютъ затрудненія. Мы не уклоняемся отъ выслушанія мнѣній

товароотправителей, но возражаемъ противъ коммисій въ томъ видѣ, въ какомъ онѣ предлагаются.

И. С. Бліохъ.—Во время, когда шли споры о желѣзнодорожныхъ коммисіяхъ, я задалъ себѣ вопросъ: найдутся ли соотвѣтственныя лица въ Варшавѣ. Въ Варшавѣ находятся 4 станціи; одна коммисія не могла бы дѣйствовать на 4 станціяхъ, отстоящихъ одна отъ другой на разстояніи 6—7 верстъ. Несмотря на близкое знакомство мое съ купеческимъ обществомъ, въ которомъ я состою предсѣдателемъ, я признаю, что не вижу такихъ людей, которые бы согласились принять на себя подобныя обязанности и дѣйствительно заслуживали бы довѣрія, понимали дѣло и были бы безпристрастны. Такіе люди слишкомъ заняты своими собственными дѣлами, и должность недостаточно привлекательна, чтобы жертвовать для нея своими собственными интересами. Это тѣмъ болѣе меня утверждаетъ въ мнѣніи о необходимости ввести желѣзнодорожныя коммисіи лишь въ видѣ временной мѣры, и только если опытъ покажетъ, что будутъ находиться люди, которые будутъ правильно дѣйствовать, то тогда всегда можно будетъ дать болѣе широкое развитіе учрежденію коммисій.

К. И. Шестаковъ.—Это справедливо.

И. С. Бліохъ.—Въ пунктѣ 4-мъ § 59-го сказано, что коммисіи рѣшаютъ споры, когда стороны будутъ объ этомъ ихъ просить. Этотъ пунктъ слѣдовало бы исключить, потому что Общество никогда не будетъ согласно на то, чтобы передать спорное дѣло на разрѣшеніе коммисіи; оно не имѣетъ на это даже права по уставу,—слѣдовательно, оно каждый разъ будетъ отказывать, и этимъ народятся только напрасныя нареканія.

Голосъ.—Пунктъ третій совершенно излишній.

Н. М. Полежаевъ. — Я долженъ сказать, что 4 и 3 пункты положительно должны остаться.

И. С. Бліохъ.—Согласія на мировую сдѣлку дорога не можетъ дать, а безъ ея согласія рѣшеніе это не будетъ имѣть значенія.

Предсѣдатель.—Это будетъ разсмотрѣно.

По пункту 5-му и по статьямъ 60, 61 и 62-й.

(Замѣчаній не было.)

Предсѣдатель.—Я бы просилъ господъ членовъ, которые желали бы измѣнить статьи устава, представить мнѣ свои проекты измѣненій или дополненій этихъ статей.

(Засѣданіе было закрыто въ $5^3/_4$ *ч. по-полудни).*

II.

Засѣданіе 14-го января.

Продолженіе преній по первой главѣ «Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ»: желѣзнодорожныя коммисіи.—Обсужденіе второй главы законопроекта: о желѣзнодорожныхъ съѣздахъ, объ общихъ собраніяхъ акціонеровъ, о правленіяхъ и управленіяхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

(Предсѣдательствовалъ генералъ-адъютантъ графъ Э. Т. Барановъ, присутствовало 52 члена, собраніе было открыто въ 1 часъ пополудни).

По статьямъ 63, 64 и 65-й.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Въ п. 6 ст. 65-й говорится слѣдующее...(*читаетъ*). Мнѣ кажется, слова: „или уставы“ слѣдуетъ исключить, потому что ими какъ будто узаконивается прямо нарушеніе уставовъ. Я считалъ-бы эти слова неудобными.

Т. И. Филипповъ.—Иногда интересы нарушаются при полномъ сохраненіи устава, точно также какъ нарушеніе устава можетъ быть даже безъ нарушенія интересовъ.

И. С. Бліохъ.—Примѣчаніе къ п. 6, ст. 65-й, по мнѣнію моему, слѣдовало-бы исключить. Можетъ случиться, что съѣздъ не будетъ засѣдать въ теченіи 6-ти мѣсяцевъ. Кромѣ того, указанный путь и предѣльный срокъ нарушалъ-бы права Обществъ приносить жалобы другими путями, указанными уставами или общими законами.

Н. А. Неклюдовъ.—Безъ срока же невозможно. Опредѣленный срокъ необходимъ подобно тому, какъ установленъ

извѣстный срокъ, въ теченіи котораго можно приносить жалобы на обязательныя постановленія, издаваемыя городскими думами.

И. С. Бліохъ.—Если это только одинъ изъ способовъ приношенія жалобъ по усмотрѣнію правленій желѣзныхъ дорогъ, то, конечно, для жалобъ, посредствомъ съѣзда, можетъ быть назначенъ и 6-ти мѣсячный срокъ.

Предсѣдатель.—Быть можетъ, слѣдовало-бы прибавить: „на принесенныя жалобы, опротестованныя съѣздами“?

К. А. Скальковскій.—А шести мѣсячный срокъ? Если въ теченіи этого времени съѣздовъ не будетъ?

Н. А. Неклюдовъ.—Шести мѣсячный срокъ—достаточный срокъ.

По ст. 66-й.

А. Т. Велиховъ.—Я полагалъ-бы опредѣлить права съѣзда, относительно разсмотрѣнія и разрѣшенія претензій. Съѣзды общіе и мѣстные *имѣютъ право* разсматривать и разрѣшать претензіи, но *не обязаны* разсматривать и разрѣшать ихъ,—иначе можетъ возникнуть недоразумѣніе потому, что тогда многія судебныя установленія могутъ, опираясь на этотъ §, отклонять отъ себя разсмотрѣніе исковъ. Въ виду этого, я полагалъ-бы измѣнить редакцію, сказавъ: „общіе и мѣстные съѣзды имѣютъ право разсматривать и разрѣшать подаваемыя на нихъ претензіи“.

Н. А. Неклюдовъ.—Статья эта находится въ связи съ 142-ю статьею, въ которой прямо указывается, что если въ опредѣленный срокъ не послѣдуетъ удовлетворенія, то истцы имѣютъ право предъявлять свои претензіи въ судъ, такъ что никакого недоразумѣнія не будетъ. Если въ мѣсячный срокъ не будетъ разрѣшена претензія, истецъ прямо можетъ обращаться въ судъ. За тѣмъ, нужна-ли эта статья—это другой вопросъ.

И. С. Бліохъ.—Эта статья—чисто формальнаго свойства, предусматривающая, что извѣстное лицо можетъ жаловаться, и его жалобу обязанъ разсмотрѣть съѣздъ; но какія же за тѣмъ послѣдствія?—Приносящій жалобу съѣзду можетъ не принять состоявшагося рѣшенія и обратиться къ суду, а тогда рѣшеніе съѣзда не будетъ имѣть ни какой силы. Если же приносящій жалобу и будетъ доволенъ рѣшеніемъ съѣзда, то, тѣмъ не менѣе, если дорога не будетъ согласна уплатить, рѣшеніе не будетъ имѣть силы. Въ виду такого положенія, разсмотрѣніе жалобъ съѣздомъ обратится въ чисто безполезную формалистику. Поэтому я полагалъ-бы: 66-ю ст. исключить совершенно потому что въ противномъ случаѣ она можетъ подать поводъ только къ недоразумѣніямъ.

А. *Ф. Кони.*—Статья эта находится въ органической связи съ порядкомъ предъявленія иска. Необходимо было установить какую нибудь стадію, которая предшествовала бы предъявленію иска, затѣмъ чтобы лицо, предъявившее искъ, знало, что имъ исчерпаны всѣ способы къ полученію вознагражденія. Слѣдовательно, если признавать, что желѣзная дорога въ такомъ только случаѣ подвергается отвѣтственности передъ судомъ, если не удовлетворитъ заявленную претензію,—то должно удержать статью въ настоящей редакціи, ничего не исключая, потому что если сдѣлать, какъ предлагается, то есть оставить слово „разсматривать“ и уничтожить слово „разрѣшать“—тогда статья не будетъ имѣть значенія.

По ст. 67-й.

А. Т. Великовъ.—Желѣзнодорожный съѣздъ иногда существуетъ всего только нѣсколько дней. Являются представители и бо́льшею частію мѣстные дѣятели, призывае-

мые въ Петербургъ. Они отвлекаются отъ своихъ занятій,—поэтому скорость сношеній была-бы весьма желательна, исключительно только съ этою цѣлію.

Предсѣдатель.—Это будетъ принято въ соображеніе.

По ст. 68-й.

А. Т. Велиховъ.—Тутъ сказано слѣдующее..(*читаетъ*). Канцелярія съѣзда—это есть чисто домашнее учрежденіе.

П. І. Комаровъ.—Эта статья имѣетъ значеніе, при чтеніи слѣдующей статьи 73-й и примѣчанія къ ней.

Н. А. Неклюдовъ.—Она находится въ связи съ дѣятельностію, которая возлагается на исполнительный органъ.

И. А. Вышнеградскій.—Проектъ закона называетъ съѣздами общія собранія съѣзда, поэтому если говорится „съѣзды“, то подъ этимъ разумѣются только общія собранія; если же, въ такомъ же смыслѣ, словомъ съѣздъ будетъ обозначаться „исполнительный органъ“, тогда я опасаюсь смѣшенія понятій.

По ст. 69-й.

Голосъ.—Примѣчаніе можно было-бы исключить.

Н. А. Неклюдовъ.—Оно необходимо опять таки въ видахъ ясности.

А. Т. Велиховъ.—Я полагалъ-бы исключить для того, чтобы не обременять законъ излишними подробностями, и чтобы онъ былъ, по возможности, кратче.

Предсѣдатель.—Во всякомъ случаѣ, въ окончательной редакціи устава, многія статьи будутъ отнесены не къ законамъ, а къ инструкціи.

По ст. 70-й.

И. А. Вышнеградскій.—Въ этой статьѣ сказано слѣдующее: (*читаетъ*)... Нѣкоторымъ лицамъ, которыя читали эту

статью, показалась она въ томъ смыслѣ, что если назначается правленіемъ членъ съѣзда, то тѣмъ самымъ онъ владѣетъ всѣми полномочіями избравшаго его правленія; но, я полагаю, что далѣе этихъ полномочій своему члену на съѣздѣ правленіе дать не можетъ, меньше же можетъ дать. Вотъ почему, полезно-бы въ данномъ случаѣ измѣнить редакцію и сказать: „предѣлы полномочія членовъ ограничиваются". Еще одно замѣчаніе. Тутъ говорится: право одного *рѣшающаго голоса;* это слово: „рѣшающаго" надо было-бы или прибавить въ уставѣ во всѣхъ случаяхъ, гдѣ упоминается о правѣ голоса, или же выпустить его и въ этой статьѣ.

По ст. 71-й.

Г. А. Ланвилль. —Тутъ положенъ извѣстный предѣлъ состава Высшему Совѣту, и извѣстный предѣлъ есть съѣздамъ, такъ, чтобы одинъ другому не мѣшалъ. Приглашеніе же частныхъ лицъ, по моему мнѣнію, совершенно не нужно.

Н. А. Неклюдовъ. — Это и не обязательно а затѣмъ они имѣютъ не рѣшающій голосъ, а только совѣщательный; они, какъ эксперты, приглашаются желѣзными дорогами, когда это признается необходимымъ.

Предсѣдатель.—А теперь они съѣздами приглашаются или нѣтъ?

А. Т. Велиховъ. — Очень часто; бо́льшею частію по ихъ же просьбѣ.

В. В. Черняевъ.—Съѣздъ имѣетъ весьма важное значеніе не только для рѣшенія желѣзнодорожныхъ вопросовъ, но и вопросовъ, тѣсно связанныхъ съ промышленностію, торговлею, земледѣліемъ. Въ виду этого, было-бы полезно, чтобы Высшій Совѣтъ имѣлъ право командировать отъ себя лицъ, въ качествѣ спеціалистовъ-экспертовъ, если

усмотритъ изъ программы вопросовъ, что такой-то вопросъ имѣетъ связь съ какимъ нибудь спеціальнымъ дѣломъ. Это важно для того, чтобы избѣжать разрѣшенія такихъ вопросовъ, какъ это недавно случилось, гдѣ на одномъ изъ съѣздовъ рѣшено было удешевить тарифъ на провозъ прессованнаго сѣна въ такой промежутокъ времени, когда его не будутъ перевозить по желѣзнымъ дорогамъ вовсе. Поэтому, при разрѣшеніи подобныхъ вопросовъ, посылка экспертовъ могла-бы принести существенную пользу дѣлу.

Н. А. Неклюдовъ.—Эти вопросы разрѣшаются прямо-ст. 71, которая говоритъ слѣдующее... *(читаетъ)*.

В. В. Черняевъ.—То есть съ правомъ рѣшающаго голоса.

Н. А. Неклюдовъ.—Нѣтъ, совѣщательнаго.

По статьямъ 72 и 73-й.

И. А. Вышнеградскій. — Мнѣ кажется, что комитеты могли-бы разрѣшать простые вопросы сами: чрезъ это дѣла пойдутъ скорѣе.

По статьямъ 74 и 75-й.

К. А. Скальковскій.—Позвольте сдѣлать редакціонное замѣчаніе. Мнѣ кажется, въ виду этой статьи, вторая половина 68-й ст. совершенно излишняя; тутъ повтореніе, которое нужно выбросить.

Й. Г. фонъ-Дервизъ.—Дѣло въ томъ, что, по окончаніи засѣданія съѣзда, канцелярія его заваливается массою ненужныхъ документовъ. Теперь на практикѣ бываетъ такъ: сходятся двѣ дороги между собою; сначала поговорятъ, а потомъ напишутъ бумагу—договоръ, что „мы нижеподписавшіеся согласились установить такія то правила и т. п.“ У насъ до сихъ поръ практиковалось такъ, что одинъ

экземпляръ договора находится у одной дороги, другой— у другой; теперь, значитъ, мы не будемъ хранить нашихъ документовъ, а все это будетъ сохраняться въ канцеляріи съѣзда, зачѣмъ? Это, кажется, совершенно излишне.

Н. А. Неклюдовъ. — Это излишняя регламентація и ее можно выкинуть.

По статьямъ 76, 77 и 78-й.

И. А. Вышнеградскій. — Я просилъ-бы пояснить въ 79 ст. то большинство, которое устанавливается первоначально и обязательно. Въ проектѣ прямо сказано слѣдующее.. *(читаетъ)*. Будетъ постановлено, положимъ, $^2/_3$; но чтобы установить $^2/_3$—также нужно извѣстное большинство; поэтому нужно пояснить—какимъ большинств омъ *первоначально* этотъ вопросъ будетъ разрѣшаться.

Н. А. Неклюдовъ.—Всѣ „прочіе вопросы“—простымъ большинствомъ голосовъ.

И. А. Вышнеградскій. — Я полагаю: „всѣ же прочіе вопросы, въ томъ числѣ и установленіе надлежащаго большинства“.

Н. А. Неклюдовъ.—Не лучше-ли это оговорить въ мотивахъ?

А. Т. Велиховъ. —Въ 79 ст. сказано слѣдующее ..*(читаетъ)*. Затѣмъ, я полагалъ-бы прибавить: „тарифныя, а также и связанныя съ денежными интересами Общества“. Прибавка эта важна потому, что права дорогъ неравны: каждая дорога имѣетъ одинъ голосъ, между тѣмъ одна дорога—съ бо́льшимъ протяженіемъ, другая—съ меньшимъ. Затѣмъ, есть дороги, которыя существуютъ на средства Правительства, другія-же—своими средствами. Положимъ, съѣздъ состоитъ изъ маленькихъ дорогъ и одной большой. Съѣздъ этотъ вздумаетъ установить налогъ, напримѣръ, съ версты въ

10 руб. Для маленькихъ дорогъ это составитъ небольшую сумму, а для большой дороги—весьма крупный расходъ: между тѣмъ большая дорога можетъ остаться въ меньшинствѣ. Точно такимъ-же образомъ и другіе интересы могутъ быть нарушены,—поэтому слѣдовало-бы вставить и это въ этотъ §, такъ какъ я думаю, что съѣзды *сами* найдутъ способъ разрѣшать вопросы, не нарушая ни чьихъ интересовъ. Поэтому послѣ словъ; „ между собою“ слѣдовало бы сказать: „тарифные, а также и такіе вопросы, которые связаны съ денежными интересами Обществъ“.

К. И. Рудницкій.—Согласіе необходимо; безъ согласія не рѣшается вопросъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Не слѣдуетъ-ли установить большинство или $^{2}/_{3}$ голосовъ?

Т. И. Филипповъ.—Этотъ § совершенно необходимъ. Но той бѣдѣ, о которой здѣсь заявляли, никакой другой мѣрой пособить нельзя, т. е. постановленіе какого угодно большинства не поможетъ этому горю.

А. Т. Велиховъ.—Тутъ сказано: „съѣздомъ“; но я желалъ-бы разрѣшить вопросъ:—какимъ большинствомъ рѣшать и прибавить: „всѣ вопросы тарифные и всѣ денежные вопросы“.

Н. А. Неклюдовъ.—Я полагалъ-бы предоставить съѣзду самому рѣшать—большинство или $^{2}/_{3}$.

И. А. Вышеградскій.—Я полагалъ бы полезнымъ, чтобы самимъ съѣздамъ предоставлено было устанавливать большинство, необходимое для вопросовъ тарифныхъ и связанныхъ съ денежными интересами Общества.

Л. И. Перль.—Мнѣ кажется, слѣдовало-бы предоставить право самому съѣзду, по примѣру американскихъ и германскихъ желѣзнодорожныхъ съѣздовъ. Тамъ большинство голосовъ требуется именно въ извѣстныхъ случаяхъ

при денежныхъ вопросахъ. Затѣмъ, о принятіи или исключеніи члена съѣзда, требуется, напримѣръ, полное согласіе съѣзда,—поэтому справедливо предоставить эту организацію самому съѣзду; тѣмъ болѣе, что опредѣленіе голосовъ также зависитъ или отъ числа верстъ, какъ въ Германіи, или отъ нѣкоторыхъ обстоятельствъ, которыя здѣсь не имѣются въ виду.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Тутъ способы разрѣшенія вопросовъ раздѣлены на двѣ части: одна часть—разрѣшается самимъ съѣздомъ, (какъ, напримѣръ, установленіе порядка, какимъ разрѣшаются вопросы), а другая—разрѣшается простымъ большинствомъ. Затѣмъ, 80 ст. установляетъ слѣдующее... *(читаетъ).* Какія-же послѣдствія будутъ имѣть вопросы: рѣшенные простымъ-ли большинствомъ, или единогласно? Они будутъ имѣть значеніе какъ предварительныя соображенія и, слѣдовательно, не все-ли равно—какъ они будутъ установляться: большинствомъ, или $^{2}/_{3}$, или какъ бы то ни было. Я бы полагалъ это совершенно исключить потому, что предварительныя соображенія могутъ излагаться какъ угодно. Если будетъ разногласіе—будетъ больше мотивовъ, а, слѣдовательно, будетъ больше матеріаловъ для обсужденія.

И. С. Бліохъ.—Въ ст. 80-й сказано: постановленіе съѣздовъ сообщается Высшему Желѣзнодорожному Совѣту, но считаются обязательными и приводятся въ исполненіе безъ предварительнаго утвержденія ихъ симъ Совѣтомъ, если они послѣдовали по такимъ вопросамъ, которые, касаясь исключительно взаимныхъ отношеній дорогъ между собою, не затрогиваютъ ни въ чемъ отношеній желѣзныхъ дорогъ къ государству и публикѣ.

Признаюсь, я такихъ вопросовъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, не знаю, которые-бы не относились или къ

государству, или къ публикѣ. И поэтому я предложилъ бы замѣнить слово: „*ни въ чемъ*“, словомъ: „*непосредственно*“. Впрочемъ, программу предметовъ, подлежащихъ обсужденію, Высшій Совѣтъ получаетъ раньше, и если усматриваетъ, что въ ней находятся вопросы, которые требуютъ его разсмотрѣнія, то онъ имѣетъ всегда возможность сообщить съѣзду, что по данному вопросу постановляетъ: не приводить въ исполненіе до полученія разрѣшенія. Съѣзду необходимо больше правъ предоставить, иначе онъ всегда будетъ находиться въ неизвѣстности: будетъ-ли постановленіе его утверждено, или нѣтъ, и когда, потому что о срокѣ утвержденія вовсе не упоминается.

По статьямъ 81, 82, 83 и 84-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Тутъ сказано: „постановленіе съѣзда, вошедшее въ законную силу“; что это значитъ? Изъ ст. 84-й видно, что мы никогда не можемъ быть гарантированы въ томъ, что такое-то постановленіе вошло въ законную силу, потому что оно можетъ быть опротестовано безъ ограниченія какимъ нибудь срокомъ, стало быть постановленія никогда въ законную силу не входятъ.

И. А. Вышнеградскій.—Въ ст. 84-й сказано: такія постановленія съѣздовъ Высшему Желѣзнодорожному Совѣту предоставляется отмѣнять даже и въ томъ случаѣ, когда онѣ никѣмъ не опротестованы и хотя-бы уже и истекъ срокъ на принесеніе протеста. Это не совсѣмъ понятно.

Н. А. Неклюдовъ.—Это значитъ: есть такія постановленія, которыя входятъ въ законную силу, и такія, которыя, какъ противузаконныя, никогда не входятъ.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Имѣется одна категорія постановленій, которую съѣздъ можетъ своею властію опредѣлять;

затѣмъ есть другая категорія постановленій, идущая на утвержденіе Высшаго Совѣта. Разъ онѣ идутъ на утвержденіе—можно кажется установить срокъ, въ теченіе котораго можно было-бы опротестовать состоявшееся рѣшеніе.

Н. А. Неклюдовъ.—Какой-бы срокъ ни былъ установленъ, но если-бы вы, напримѣръ, присудили кого-нибудь къ уголовному наказанію, то кто-бы такое постановленіе привелъ въ исполненіе?

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Кто-же мѣшаетъ сказать: ваше постановленіе нелѣпо, оно не можетъ быть приведено въ исполненіе. Почему-же это оставляется безсрочно?

Н. А. Неклюдовъ. — Могутъ быть вопросы, которые вошли въ законную силу, другіе-же вопросы — подлежатъ внесенію въ Высшій Совѣтъ, затѣмъ, третьи вопросы— прямо въ предѣлахъ власти съѣздовъ. Можетъ случиться, что въ одномъ постановленіи заключается нѣсколько вопросовъ, изъ которыхъ одинъ войдетъ въ законную силу, а другой—нѣтъ.

И. А. Вышнеградскій.—Въ такомъ случаѣ это рѣшеніе не можетъ войти въ законную силу, хотя и заключается въ томъ-же постановленіи, такъ какъ составляетъ аттрибуцію Высшаго Совѣта.

Н. А. Неклюдовъ. — Поэтому и говорится, что срокъ не причемъ для такихъ вопросовъ.

Т. И. Филипповъ. — Нѣкоторыя постановленія могутъ неправильно войти въ законную силу подъ предлогомъ того, что они не требовали утвержденія Высшаго Совѣта. Вотъ на этотъ-то случай и установлена 84 статья. Здѣсь говорится о постановленіяхъ съѣзда, которыя состоялись въ противность изложеннымъ правиламъ.

И. А. Вышнеградскій.—Было-бы яснѣе, если-бы была ссылка только на одну ст. 81-ю.

Н. А. Неклюдовъ.—Эта ссылка произошла при измѣненіи §§ и печатаніи.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Позвольте привести одинъ примѣръ. Желѣзныя дороги раздѣляются рѣзко на разныя категоріи: однѣ существуютъ на казенный счетъ, или же при обширной субсидіи со стороны Правительства, другія—существуютъ всецѣло на частныя средства. Я и полагаю, что тѣ дороги, которыя существуютъ на частныя средства, будутъ болѣе внимательно относиться къ этому вопросу. Затѣмъ, что же будетъ, если представители, напримѣръ, двухъ дорогъ, существующихъ при правительственной гарантіи или на казенный счетъ, составятъ постановленіе объ установленіи тарифа на дорогѣ, существующей частными средствами.

С. Ю. Витте.—Но вѣдь все это переходитъ въ Высшій Совѣтъ, въ которомъ есть выборные отъ каждой дороги и тогда это будетъ обнаружено.

Н. А. Неклюдовъ.—Тутъ сказано: «вошедшее въ законную силу»,—слѣдовательно, такое постановленіе, которое онѣ сами не опротестовали.

А. Т. Велиховъ.—Но по смыслу 84 ст., нельзя опротестовать рѣшенія, если не было нарушенія ст. 81-й, а эта статья можетъ быть не нарушена, хотя въ тоже время нарушены интересы данной желѣзной дороги. Между тѣмъ, здѣсь позволяется жаловаться тогда лишь, когда законы нарушены.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Этотъ § составляетъ существенное нарушеніе правъ, которыя предоставлены лицамъ, вложившимъ свой капиталъ въ извѣстное коммерческое предпріятіе, именно предпріятіе желѣзнодорожное.

Предсѣдатель. — Не угодно-ли будетъ Ивану Григорье-

вичу изложить эти статьи въ своей редакціи, а именно: ст. 81, 82, 83 и 84-ю.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Хорошо.

По статьѣ 85-й замѣчаній не было.—По ст. 86-й.

В. А. Половцовъ. — Я не нашелъ въ той части трудовъ Коммисіи, которая составляетъ дополненіе и объясненіе настоящаго проекта, ничего, относящагося до этого § и полагаю, что ничего и нельзя было найти, потому что этотъ § не заключаетъ въ себѣ новаго начала, новаго принципа, а заключаетъ одно общее объясненіе о томъ, что общія собранія, правленія и управленія дорогъ должны руководствоваться общими законами и тѣмъ уставомъ, который нынѣ вырабатывается. Мнѣ кажется, такое *общее* опредѣленіе могло-бы быть помѣщено въ началѣ того отдѣла, который относится до желѣзнодорожныхъ съѣздовъ. Но если-бы это мнѣніе не было принято, то я просилъ-бы, чтобы редакція, въ которой этотъ § изложенъ, была-бы подвергнута измѣненію. Измѣненіе это будетъ существенно касаться послѣднихъ словъ, заключающихся въ этомъ § и относящихся къ тому, что уставы Обществъ должны быть исполняемы на столько, на сколько они не противорѣчатъ вырабатываемому нынѣ уставу. Изъ этихъ послѣднихъ словъ само-собою вытекаетъ вопросъ: что же, уставы Обществъ уничтожаются настоящимъ уставомъ, измѣняются-ли и въ какомъ смыслѣ?—Мнѣ кажется, этотъ вопросъ долженъ, по необходимости, повести за собою и нѣкоторые другіе вопросы. Я полагаю, что тѣ лица, которыя составляли этотъ §, не имѣли въ виду, помощію этой фразы, помѣщенной въ концѣ его, высказать ту мысль, что уставы желѣзнодорожныхъ Обществъ въ какомъ либо отношеніи настоящимъ уставомъ *отмѣняются*. Я думаю, что это не вхо-

дило въ предположенія составителей и можно указать, въ доказательство того на другіе отдѣлы и на то, что по этимъ отдѣламъ было высказано Вашимъ Сіятельствомъ,– именно: что уставы Обществъ настоящимъ уставомъ не отмѣняются. Но если-бы этотъ § и содержалъ въ себѣ такую мысль, то она была-бы недостижима, потому что достигнуть этого, какъ мнѣ кажется, изложеніемъ того или другаго §, тѣхъ или другихъ словъ—нельзя. Это было-бы то, что въ нашей судебной практикѣ называется приготовленіемъ, или покушеніемъ „негодными средствами“, т. е. такими средствами, которыя не могутъ сами по себѣ привести къ желаемой цѣли.

Въ прошломъ засѣданіи было заявлено, что Общества желѣзнодорожныя обязаны подчиняться *всѣмъ* законамъ, какъ нынѣ существующимъ, такъ и впредь Правительствомъ имѣющимъ быть изданными. Это вѣрно и оспаривать этого никто не будетъ; но въ этомъ заявленіи (какъ, къ сожалѣнію, и во многихъ заявленіяхъ, относящихся до желѣзныхъ дорогъ) мысль была высказана не вполнѣ; она была урѣзана можетъ быть съ намѣреніемъ или же по недоразумѣнію. Никто не споритъ, что желѣзнодорожныя Общества обязаны подчиняться новому закону, но и никто не можетъ оспаривать, что уставы обязываютъ ихъ этому подчиняться съ непремѣннымъ сохраненіемъ выгодъ и преимуществъ, которыя имъ уставами дарованы.

Я не стану входить въ дальнѣйшія подробности, не буду ссылаться на тотъ или другой уставъ: всѣ ихъ знаютъ, всѣ они по одному образцу составлены. Уставы эти служатъ не только спеціальнымъ закономъ для желѣзныхъ дорогъ, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, и договорами, заключенными между Обществами и Правительствомъ. Договоры они и потому, что Общества, взявшія на себя извѣстныя обя-

занности и воспользовавшіяся, вслѣдствіе того, извѣстными правами, обязались выполнить извѣстныя дѣйствія и за то на нихъ лежитъ извѣстная отвѣтственность. Отъ этого Общества не отказывались и не отказываются. Измѣнить эти уставы можно только помощію *взаимнаго соглашенія* какъ этихъ Обществъ, такъ и Правительства. Всякій договоръ силенъ и важенъ тѣмъ, что заключенъ совершенно свободно и не можетъ быть нарушаемъ безъ согласія обѣихъ сторонъ; иначе сказать всякій договоръ можетъ быть подвергнутъ измѣненію лишь по тому-же свободному, непринужденному соглашенію тѣхъ-же сторонъ. Если мы придемъ къ другому заключенію, то должны будемъ, такъ сказать, исключить изъ свода законовъ цѣлый отдѣлъ гражданскихъ законовъ, на основаніи которыхъ заключаются договоры, должны впасть въ прямое противорѣчіе съ этими законами. Поэтому, я думаю, что редакцію разсматриваемой статьи, во избѣжаніе всякихъ недоразумѣній, надлежитъ измѣнить согласно съ тѣмъ, что я вамъ представляю.

Н. А. Неклюдовъ.—Вопросъ этотъ поднимался и обсуждался въ Коммисіи, а затѣмъ уже было признано необходимымъ сохранить 86 ст. въ настоящей редакціи. Я скажу только, что въ системѣ гражданскихъ законовъ есть, между прочимъ, постановленіе, которое говоритъ, что недѣйствительны договоры безнравственные, законамъ противные и т. п., слѣдовательно законы гражданскіе не даютъ права на заключеніе *всякаго* договора, какого заблагоразсудится. Законъ говоритъ: „договаривайтесь“, но дальше этого не идите. Возраженіе, которое здѣсь сдѣлано, упускаетъ изъ виду одну сторону, что это есть уставъ для желѣзныхъ дорогъ какъ существующихъ, *такъ и для будущихъ*. При обсужденіи настоящей статьи, необходимо дѣлать строгое различіе между пригодностію этого закона

для будущихъ дорогъ и затѣмъ, — насколько онъ можетъ быть примѣнимъ къ тѣмъ дорогамъ, которыя имѣютъ въ настоящее время особые уставы. Съ этой точки зрѣнія законъ вправѣ сказать, что никакіе уставы будущіе не имѣютъ дѣйствительной силы, коль скоро они противны правиламъ, настоящимъ закономъ установленнымъ... Что касается дѣйствія уставовъ существующихъ, то, я думаю, что сила возраженій должна относиться не къ 86 ст., а къ 87-й и ко всѣмъ послѣдующимъ, потому что—что-же говорится въ 86 ст.?—Что Общества должны руководствоваться или уставами своими, или закономъ, если уставы противорѣчатъ закону. Какимъ же закономъ?—Очевидно, проектируемымъ нынѣ уставомъ. Посему, если та или другая статья проекта нарушаетъ существующіе уставы, то тогда въ отношеніи каждой изъ этихъ статей и можетъ быть сдѣлано примѣчаніе, что она или вовсе къ существующимъ дорогамъ не примѣняется, или примѣняется только къ такимъ-то дорогамъ.

В. А. Половцовъ.—Позвольте отвѣтить. Если вы говорите о *новыхъ* дорогахъ, которыя имѣютъ быть впредь построены и для которыхъ уставы имѣютъ быть написаны, то, конечно, желательно, чтобы въ этомъ смыслѣ и была сдѣлана оговорка въ настоящемъ §. Я могу сослаться, въ подвержденіе правильности этой мысли. и на предположенія, имѣющіяся въ виду по предмету новаго акціонернаго законодательства, которое должно пополнить значительный пробѣлъ общаго гражданскаго права и которое имѣетъ быть разсмотрѣннымъ въ непродолжительномъ времени и по коему предполагается, что всѣ статьи, которыя въ этотъ законъ входятъ, должны имѣть примѣненіе для тѣхъ акціонерныхъ обществъ, которыя имѣютъ быть основаны. Этотъ прецедентъ важенъ и въ настоящемъ дѣлѣ, поэтому я и обра-

щаю на него вниманіе Коммисіи. Мнѣ кажется, что слѣдовало бы раздѣлить взглядъ, установившійся по предмету акціонерныхъ обществъ вообще, къ коимъ принадлежатъ и желѣзныя дороги, и, въ этомъ смыслѣ, слѣдовало-бы сдѣлать соотвѣтствующее объясненіе въ проектѣ, нами разсматриваемомъ. Затѣмъ, я долженъ сказать, что уставъ хотя и подписывается подлежащимъ министромъ, но тѣмъ не менѣе онъ утверждается Высшею властію, слѣдовательно имѣетъ силу закона общаго для всѣхъ насъ, вѣрноподданныхъ... Что касается послѣднихъ словъ Н. А. Неклюдова (о томъ, что слѣдуетъ въ послѣдующихъ статьяхъ сказать: какія именно статьи несогласны съ уставомъ),—то изъ нихъ я вывожу то заключеніе, что онъ, въ сущности, на мою просьбу, объ исключеніи настоящаго §, какъ ничего новаго не заключающаго, согласенъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Я сказалъ, что необходимо сдѣлать оговорку, что будущіе уставы, въ случаѣ противорѣчія, не имѣютъ силы.

И. С. Бліохъ.—Мнѣ кажется, что по ст. 86-й сужденіе мы могли-бы отложить до того времени, когда будемъ разсматривать отдѣлъ объ общихъ собраніяхъ акціонеровъ.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Я не понялъ тутъ одного и прошу разъяснить—что такое говорилось о *безнравственности* договоровъ?

Н. А. Неклюдовъ.—Въ § этого нѣтъ. Я сказалъ только, что, по смыслу гражданскихъ законовъ, договоръ имѣетъ законную силу, если онъ не будетъ противенъ закону, не будетъ имѣть безнравственной цѣли и проч.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Наши всѣ уставы утверждены Высшею властію.

По ст. 87-й.

И. А. Вышнеградскій.—Прошу позволенія говорить сра-

зу по статьямъ 87, 88 и 89, такъ какъ онѣ столь неразрывно связаны между собою, что отдѣльное обсужденіе ихъ становится невозможнымъ.—Всѣ эти статьи, очевидно, направлены къ тому, чтобы искоренить существующій въ желѣзнодорожныхъ Обществахъ, — и, кажется, не меньше распространенный и въ другихъ акціонерныхъ анонимныхъ предпріятіяхъ,—пріемъ, которымъ крупные акціонеры обходятъ наложенныя на нихъ закономъ ограниченія права голоса. Эти ограниченія состоятъ въ томъ, что число голосовъ, которымъ можетъ располагать одно лицо, въ бо́льшей части нашихъ акціонерныхъ предпріятій, установлено не пропорціонально числу акцій, находящихся во владѣніи подающаго голосъ, а права крупныхъ акціонеровъ значительно уменьшены противъ этаго расчета.—Такое ограниченіе, понятнымъ образомъ, представляется крупнымъ акціонерамъ нарушеніемъ справедливости относительно нихъ, такъ какъ каждый, вложившій въ дѣло большой капиталъ, естественнымъ образомъ полагаетъ, что его интересы болѣе замѣшаны въ этомъ дѣлѣ, чѣмъ интересы лица, владѣющаго меньшимъ участіемъ, и считаетъ, что права его на рѣшеніе вопросовъ должны быть бо́льше, чѣмъ права мелкихъ участниковъ предпріятія,—а потому, усматривая въ законѣ нарушенную, относительно себя, справедливость,—онъ возстановляетъ ее доступными ему средствами, т. е. посылкою въ общее собраніе подставныхъ акціонеровъ.—Вотъ истинный источникъ этаго укоренившагося обычая; не будь указанныхъ ограниченій, подставные акціонеры являлись-бы только въ такомъ случаѣ, когда крупные акціонеры желали бы, чтобы ихъ имя не было подъ извѣстнымъ рѣшеніемъ общаго собранія; такое желаніе скрыть свое имя съ очевидностію показываетъ, что рѣшеніе это есть нѣчто для нихъ позорное, а потому я полагаю, что въ этомъ случаѣ посылка подставныхъ акціоне-

ровъ составляла бы дѣяніе безнравственное, и потому подлежащее наказанію, и я, съ своей стороны, ничего не имѣлъ бы противъ того, чтобы наказаніе за такое дѣяніе было еще строже, чѣмъ это предположено 89 статьею проекта устава;—но до тѣхъ поръ, пока существуетъ нынѣшнее неправильное ограниченіе правъ крупныхъ участниковъ, они всегда будутъ стараться возстановить нарушенную, относительно нихъ, справедливость. Весьма вѣроятно, что, при существованіи 89 ст., подставные акціонеры не будутъ играть той роли, которую играютъ нынѣ,—но я убѣжденъ въ томъ, что, пока не будетъ установлено право голоса, пропорціональное числу акцій, крупные владѣльцы ихъ будутъ обходить законъ, установляющій эту несправедливость, какимъ нибудь инымъ образомъ. Я не знаю, въ чемъ будетъ состоять этотъ обходъ, какія средства для этаго будутъ изобрѣтены, но что они непремѣнно будутъ изобрѣтены, я въ томъ убѣжденъ совершенно положительно, потому что всякій несправедливый законъ влечетъ за собою эти изобрѣтенія... Но въ самомъ ли дѣлѣ этотъ законъ несправедливъ? Я считаю невозможнымъ здѣсь пускаться въ подробныя соображенія объ этомъ предметѣ, такъ какъ этотъ вопросъ не относится до желѣзныхъ дорогъ спеціально, а составляетъ одну изъ главныхъ задачъ общаго законодательства объ акціонерныхъ предпріятіяхъ; — но упомяну, что коммисія, которая, лѣтъ десять тому назадъ, разработывала очень подробно проектъ нормальнаго устава акціонерныхъ обществъ, пришла, послѣ подробнаго разсмотрѣнія, къ заключенію, что всего правильнѣе установить полную пропорціональность числа голосовъ съ числомъ владѣемыхъ акцій. Взглядъ этой коммисіи принятъ былъ при составленіи уставовъ четырехъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, учрежденныхъ въ 1874 году (замѣчу, что эти уставы были составлены Правительствомъ безъ какого

либо участія частныхъ лицъ) и въ нихъ введено лишь, практически неимѣющее значенія, ограниченіе, чтобы число голосовъ одного лица не превышало $^1/_{10}$ числа голосовъ, принадлежащихъ всѣмъ акціямъ общества, и я хотя считаю такое ограниченіе безполезнымъ и теоретически невѣрнымъ, но спорить противъ него не буду, такъ какъ въ бо́льшей части случаевъ предѣлы, назначаемые этимъ ограниченіемъ, по существу дѣла, не достигаются на практикѣ.—Затѣмъ, Правительство, утверждая уставы новыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ послѣ 1874 го года, постоянно примѣняло туже самую систему голосованія, замѣняя только предѣлъ $^1/_{10}$ при не очень большихъ капиталахъ—предѣломъ $^1/_5$. Англійское законодательство, на сколько мнѣ извѣстно, всегда требуетъ пропорціональность между числомъ голосовъ и числомъ акцій; французскіе уставы акціонерныхъ обществъ, которые мнѣ попадались подъ руку, содержатъ точно такое-же постановленіе; въ нѣкоторыхъ акціонерныхъ обществахъ русскихъ, сверхъ упомянутыхъ мною выше, также принято начало пропорціональности. Такимъ образомъ, въ странахъ, гдѣ акціонерная форма предпріятій развита гораздо сильнѣе, чѣмъ у насъ, да и у насъ самихъ, въ послѣднее время спеціально относительно желѣзнодорожныхъ Обществъ, начало пропорціональности принято; кромѣ того и въ другихъ предпріятіяхъ, по желанію учредителей, Правительство не отказывало въ утвержденіи этаго начала. Такимъ образомъ, это начало вовсе не новое, и трудно думать, чтобы оно въ себѣ заключало какія нибудь вредоносныя послѣдствія.—Но мало того: начало это вполнѣ справедливое, и потому полезное. Дѣйствительно, какъ возникли акціонерныя Общества? Прежде, всѣ предпріятія были такія маленькія, что каждое изъ нихъ съ удобствомъ могъ вести одинъ человѣкъ; съ возрастаніемъ размѣра требующагося капитала, образовались скла-

дочныя товарищества полныя, состоящія въ участіи въ предпріятіи многихъ лицъ съ отвѣтственностію всѣхъ товарищей всѣмъ ихъ имуществомъ за дѣйствія товарищества; затѣмъ и такая форма оказалась стѣснительною при постепенномъ ростѣ самихъ предпріятій; явились тогда товарищества на вѣрѣ, съ полною отвѣтственностью всѣмъ имуществомъ лишь одного изъ товарищей, причемъ всѣ прочіе обратились во вкладчиковъ, т. е. лицъ, отвѣтственныхъ за дѣйствія товарищества только своими вкладами. Затѣмъ представилось затруднительнымъ собирать достаточно большіе капиталы и въ этой формѣ: тогда перешли къ такъ называемымъ акціонернымъ обществамъ, въ которыхъ каждый участникъ отвѣтствуетъ только своимъ вкладомъ, т. е имѣетъ лишь ограниченную отвѣтственность, хотя участіе его въ прибыляхъ предпріятія и самыя эти прибыли вообще ничѣмъ не ограничиваются. Такое начало мнѣ представляется внутреннимъ противорѣчіемъ, основнымъ порокомъ этой формы предпріятій, изъ котораго, по необходимости, вытекаютъ другія существенныя ея неудобства, и потому форма эта едва ли заслуживаетъ какое либо сочувствіе,—но, къ сожалѣнію, средствъ подъ другимъ видомъ собирать большіе капиталы до сихъ поръ еще не найдено и потому приходится мириться съ послѣдствіями указаннаго противорѣчія. Но въ началѣ акціонерныя общества имѣли покрайней мѣрѣ именныя акціи, такъ что, за отсутствіемъ матеріальной отвѣтственности, была по крайней мѣрѣ нѣкоторая нравственная отвѣтственность на владѣльцахъ акцій. Въ послѣдствіи и эта послѣдняя отвѣтственность была окончательно уничтожена учрежденіемъ анонимныхъ акціонерныхъ обществъ. Какъ видно, все развитіе акціонернаго дѣла опредѣлялось и обусловливалось одною цѣлью: собрать по возможности большой капиталъ,—изъ этаго-то начала должны быть выво-

димы и коренныя положенія относительно ихъ дѣйствій и организаціи,—и при этомъ, конечно, пропорціональность между объемомъ правъ и объемомъ отвѣтственности является необходимымъ, логическимъ слѣдствіемъ; а какъ главное право (за исключеніемъ участія въ прибыли), конечно, для акціонернаго предпріятія есть число голосовъ, принадлежащихъ акціонеру, и единственная отвѣтственность его состоитъ во вкладѣ, изображаемомъ числомъ акцій, то пропорціональность числа голосовъ и числа акцій является совершенно раціональною. При этомъ условіи кара, за сокрытіе своего имени посредствомъ подставныхъ акціонеровъ, является дѣломъ справедливости, хотя я, съ своей стороны, и полагалъ-бы, что не слѣдовало-бы, можетъ быть, за одно и тоже дѣяніе налагать многія наказанія, и что лучше было-бы ограничиться однимъ, но болѣе строгимъ. Въ проектѣ же устава я прочиталъ, что, при извѣстныхъ условіяхъ, на одно и тоже лицо, за одно дѣяніе, будутъ наложены 4 наказанія: 1) штрафъ отъ 1000 до 3000 р.; 2) заключеніе въ тюрьмѣ отъ 3 мѣсяцевъ до одного года; 3) лишеніе права участвовать въ общихъ собраніяхъ и 4) лишеніе права занимать въ обществѣ какія либо должности.

Если нужны всѣ эти наказанія—я противъ нихъ не спорю; усильте даже ихъ—я противорѣчить не буду, но прежде всего устройте законъ справедливый, а за нарушенія закона несправедливаго—такія наказанія слишкомъ тяжки...

Покорнѣйше просилъ бы также принять во вниманіе, что нерѣдко подставные акціонеры, за которыхъ наложены столь тяжкія наказанія, суть—необходимость, и безъ нихъ общество дѣйствовать не можетъ: такъ, извѣстные уставы требуютъ выборовъ *изъ числа акціонеровъ*: 5 членовъ правленія, 3 кандидатовъ, 5 членовъ ревизіонной коммисіи все-

го 13 лицъ; какъ же исполнить это безъ подставныхъ акціонеровъ, когда является всего 3, 4, 6 человѣкъ владѣльцовъ всѣхъ акцій?

Устраните несправедливость, мною указанную, и въ подобныхъ случаяхъ вы можете *требовать* перехода общества въ товарищество на вѣрѣ, или полное,—которыя представляютъ собою болѣе совершенную форму организаціи капитала; такой переходъ въ этомъ случаѣ съ полнымъ правомъ можетъ быть потребованъ, такъ какъ при сказанныхъ условіяхъ оказалось-бы на опытѣ возможнымъ получить капиталъ отъ малаго числа лицъ, и, слѣдовательно, акціонерная форма оказывается совершенно ненужною, а гдѣ она не вынуждается необходимостью, тамъ употреблять ея не слѣдуетъ.

Устраните указанную несправедливость, и вамъ не нужны будутъ тѣ ограниченія, относительно права присутствія въ общемъ собраніи, которыя проектированы въ 87 статьѣ и въ примѣчаніи къ ней, которое очень несовершенно, такъ какъ неисчисляетъ и не можетъ исчислить всѣхъ тѣхъ лицъ, которыхъ присутствіе можетъ потребоваться въ общемъ собраніи.

Предсѣдатель. Не можете ли вы предложить измѣненія этихъ статей?

И. А. Вышнеградскій.—Я полагаю, что: 1) Взамѣнъ статьи 87-й надобно постановить, что „право голоса въ общемъ собраніи акціонеровъ принадлежитъ собственникамъ акцій, безразлично: будутъ ли таковыми частныя лица, общества, учрежденія или Правительство“.

2) Взамѣнъ ст. 88-й слѣдуетъ сказать:

„Собственники акцій участвуютъ въ общихъ собраніяхъ числомъ голосовъ, пропорціональнымъ числу ихъ акцій, при чемъ наименьшее число акцій, дающее право на одинъ голосъ, опредѣляется для каждаго общества его уста-

вомъ; но владѣльцамъ числа акцій меньшаго, чѣмъ то, которое даетъ право на одинъ голосъ, предоставляется соединять свои акціи для полученія права голосованія. Собственники акцій могутъ довѣренностями передавать свое право голоса не только акціонерамъ, но и лицамъ постороннимъ".

„*Примѣчаніе*. Существующимъ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ, предоставляется переходить къ порядку, въ сей статьѣ указанному, безъ представленія о томъ на утвержденіе правительства".

3) По ст. 89-й, я, не будучи юристомъ, не рѣшаюсь высказать редакціи, полагаю только, что наказаніе за подставныхъ акціонеровъ, въ случаѣ принятія предъидущихъ моихъ замѣчаній, должно быть назначено дѣйствительное, строгое,—но, если возможно, только одно.

Предсѣдатель.—Это будетъ принято въ соображеніе.

А. И. Закъ.—Хотя послѣ сказаннаго И. А. Вышнеградскимъ, мои слова будутъ отчасти уже излишни, но, въ виду интереса, съ которымъ публика всегда относится къ предмету, я считаю нужнымъ нѣсколько пояснить, въ этомъ многочисленномъ собраніи, этотъ вопросъ.

Дѣйствіе обхода ограничительнаго закона, относительно права голоса посредствомъ подставныхъ акціонеровъ, можетъ ли, само по себѣ, быть разсматриваемо какъ преступное или безнравственное? Надо еще, я думаю, обсудить самый смыслъ этого ограниченія. Оно имѣетъ въ виду предупредить захватъ власти и вліянія въ дѣлѣ тѣми, которыя владѣютъ крупнымъ количествомъ акцій, т. е. наиболѣе заинтересованными въ предпріятіи лицами! Мнѣ кажется, никто, изъ здраво-мыслящихъ людей, не можетъ усмотрѣть ничего неправильнаго въ томъ, что, наиболѣе заинтересованныя въ данномъ предпріятіи, лица желаютъ имѣть на дѣло вліяніе. Я думаю, это вполнѣ законно,

никто съ этимъ не можетъ спорить. Нельзя утверждать, чтобы тотъ, кто значительную часть своего капитала затратилъ въ извѣстномъ дѣлѣ, не былъ заинтересованъ въ успѣхѣ, благоденствіи, процвѣтаніи и правильномъ веденіи его. Только, благодаря, какимъ нибудь, предвзятымъ подозрѣніямъ, возможно было считать нужнымъ, посредствомъ ограниченія права, предупредить подобный захватъ, какъ это называютъ.—По собственному опыту скажу, что для каждаго акціонернаго дѣла полезно, даже необходимо, чтобы крупные акціонеры въ немъ преобладали. Мы хорошо знаемъ нашихъ случайныхъ или мелкихъ акціонеровъ! Они вовсе не интересуются дѣломъ, и даже не посѣщаютъ общихъ собраній, такъ что приходится упрашивать ихъ приходить,—но часто безуспѣшно. Во всякомъ случаѣ они почти никогда не вносятъ въ собраніе какія нибудь мнѣнія и соображенія.

Предсѣдатель.—Я бы просилъ, чтобы вы формулировали то, что желаете. Хотите всецѣло принять то, что сказалъ И. А. Вышнеградскій, или хотите что нибудь къ его редакціи прибавить?

А. И. Закъ.—Я желаю еще указать на нѣкоторые пункты, весьма существенные, а именно: по поводу правъ, предоставляемыхъ этою статьею представителю акцій, принадлежащихъ Правительству. Ему предоставляется пользоваться своими голосами безъ ограниченія. Но можетъ случиться, что Правительство будетъ имѣть интересы, находящіеся въ противорѣчіи съ интересами даннаго Общества, съ интересами вполнѣ законными. Можетъ, напримѣръ, случиться, что Правительство, въ видахъ общегосударственныхъ, пожелаетъ пристроить къ данной дорогѣ такую вѣтвь, которая можетъ нанести вредъ интересамъ Общества; представитель Правительства, жертвуя своими интересами какъ акціонеръ, имѣя перевѣсъ голосовъ въ

общемъ собраніи, проведетъ мѣру, гибельную для общества и частныхъ акціонеровъ.—Это, конечно, не было-бы бѣдствіемъ, въ смыслѣ государственномъ, но все таки—нарушеніемъ частныхъ интересовъ, вполнѣ законныхъ. Я поэтому полагаю, что не слѣдуетъ предоставить въ этомъ случаѣ Правительству преимущества предъ всѣми прочими акціонерами.

Вообще же я допускаю законъ, ограничивающій максимумъ права голоса, но не ниже максимума, установленнаго въ желѣзнодорожныхъ уставахъ, самого послѣдняго времени. Я допускаю ограниченіе до $^1/_{10}$ части всѣхъ акцій. При этомъ акціонеръ можетъ представить акцій и по довѣренности, и, мнѣ кажется, надо допускать представленіе акцій по довѣренностямъ отъ двухъ лицъ, такъ что, если соединилась бы у одного лица $^1/_3$ часть всѣхъ голосовъ, я не нашелъ бы это вреднымъ.

Засимъ, относительно предполагаемаго уголовнаго наказанія, въ видахъ предупрежденія обхода закона, я думаю, что, если лицо рѣшилось совершить корыстныя, преступныя дѣйствія, оно не остановиться предъ угрозою кары, наложенной за нарушеніе чисто формальнаго правила, а постарается, какъ нибудь, скрыть это нарушеніе. Въ объяснительной запискѣ, между прочимъ, указано на то, что служащіе въ правленіи будутъ доносить о нарушеніяхъ ограничительнаго закона. Я думаю, это будутъ жалкіе служащіе! Если служащій—честный человѣкъ—не замѣтитъ въ дѣйствіяхъ предсѣдателя и членовъ правленія ничего вреднаго для дѣла и ничего безнравственнаго, то онъ едва ли будетъ доносить на нихъ объ обходахъ закона, которые, сами по себѣ, не представляютъ ничего дурнаго, —да едва ли и слѣдуетъ вызывать доносы на правленіе состороны служащихъ его же; —это само по себѣ уже безнравственно!

Я, впрочемъ, согласенъ оставить эти строгія кары, но

не иначе, какъ по разширѣніи максимума права голоса. Засимъ, я не доволенъ предложеніемъ, чтобы тѣ общества, въ уставахъ коихъ максимумъ ограниченъ очень сильно, напримѣръ, 10-ю голосами, имѣли право ходатайствовать предъ Высшимъ Совѣтомъ о разширѣніи,—а желаю, чтобы, съ утвержденіемъ настоящаго закона, ограниченія, существующія въ большинствѣ уставовъ, относительно максимума права голоса, считались-бы отмѣненными.

А. Ф. Кони.—Я позволю себѣ сказать нѣсколько словъ въ разъясненіе того порядка, который составители устава хотѣли установить на будущее время, вводя §§, которые теперь такъ горячо оспариваются. Мнѣ нечего прибавлять къ тому очерку характера общихъ собраній желѣзнодорожныхъ Обществъ, который нашелъ себѣ мѣсто въ объяснительной запискѣ. Намъ говорятъ, что факты, въ ней приводимые, существуютъ, но не въ такихъ обширныхъ размѣрахъ. Однако все таки существуютъ! Слѣдовательно, вопросъ сводится къ тому—могутъ ли, *должны* ли они существовать. Отвѣтъ—несомнѣнный и, думаю, даже единогласный—будетъ отрицательный. Стало быть, надо измѣнить, отвергнуть тотъ порядокъ вещей, при которомъ возможны эти факты—и задача наша сводится къ изобрѣтенію, къ введенію въ жизнь желѣзнодорожныхъ Обществъ новыхъ формъ внутренняго управленія. Надо смѣло и открыто посмотрѣть въ глаза, *такъ называемому*, общему собранію, нынѣ существующихъ, Обществъ — и прямодушно сказать себѣ, что-же оно такое? Есть-ли оно правильное проявленіе дѣятельности желѣзнодорожнаго акціонернаго общества? — Можно ли считать таковымъ собраніе, гдѣ преобладающее, исключительное, подавляющее, единственно дѣйствительное значеніе имѣетъ капиталъ? гдѣ всѣ права принадлежатъ ему и всѣ велѣнія

исходятъ отъ него? гдѣ безличная масса акціонеровъ-есть лишь ширма, за которою дѣйствуютъ два, три лица, упраздняющія всякія права прочихъ, заинтересованныхъ въ дѣлѣ, лицъ? Намъ говорятъ, что такое преобладаніе воли *нѣсколькихъ* надъ интересами *всѣхъ* неизбѣжно, и вызывается самою исторіею зарожденія и развитія каждаго акціонернаго общества. Централизированный, въ однѣхъ подчасъ рукахъ, капиталъ создаетъ Общество—онъ и управляетъ имъ;—остальное—привѣски, архитектурныя украшенія, формальный балластъ, который существуетъ по желанію и для желаній капитала.—Но тогда пусть скажутъ это откровенно и пусть не заставляютъ законъ именовать акціонернымъ Обществомъ—безличное собраніе безправныхъ людей, которые, покорно повинуясь или безплодно протестуя, играютъ, подъ руководствомъ 2—3 крупныхъ акціонеровъ, пустую комедію общаго собранія.—Пусть капиталъ, въ лицѣ своихъ представителей, самолично и дѣйствуетъ, не нося лицемѣрно прозвища Общества. Тогда и законъ, и общественное мнѣніе будутъ знать съ кѣмъ именно они имѣютъ дѣло въ живыхъ вопросахъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Иванъ Алексѣевичъ предлагаетъ уничтожить ограниченія, введенныя въ § 87-й устава. Но уничтоженіе этихъ ограниченій снова возсоздаетъ картину общихъ собраній по объяснительной запискѣ, только, быть можетъ, въ нѣсколько болѣе приличной формѣ. Въ общее собраніе будутъ являться лица, вполнѣ подчиненныя правленію, зависимыя матеріально, лишенныя нравственной самостоятельности, для которыхъ, за фиктивнымъ правомъ обладателя акцій, стоитъ реальная забота о томъ, чтобы удержаться на мѣстѣ, чтобы сохранить кусокъ хлѣба. Гдѣ тутъ ждать трезвой критики, разногласія, споровъ—отъ всѣхъ этихъ кассировъ, бухгалтеровъ и секретарей, на которыхъ на

другой же день можетъ отразиться гнѣвъ или удовольствіе того же правленія, дѣйствія коего они призваны были судить въ общее собраніе. Стоитъ припомнить, что къ служащимъ относятся стрѣлочники и сторожа, чтобы представить себѣ какое разношерстное сборище можно составить подъ именемъ общаго собранія—и какое подавляющее большинство составятъ всѣ эти акціонеры изъ *подчиненныхъ*, изъ которыхъ одни вовсе не будутъ даже понимать своихъ правъ, а другіе—смотрѣть на эти права какъ на обоюдоострое и даже опасное для нихъ оружіе.

По моему мнѣнію, даже правительственный инспекторъ дороги,—а тѣмъ болѣе директоръ отъ Правительства,—не должны имѣть права участія въ общихъ собраніяхъ. Они слишкомъ заинтересованы въ томъ, чтобы общее собраніе игнорировало промахи и ошибки правленія и управленія дорогою, за недопущеніемъ и устраненіемъ которыхъ они обязаны были своевременно слѣдить.—Таковы основанія, по которымъ составители устава старались, въ §§ 87—89, повозможности, совершенно исключить подставной элементъ въ общихъ собраніяхъ. Есть и еще одно соображеніе. Здѣсь говорилось, что ограничить число голосовъ извѣстнымъ предѣломъ, не взирая на число акцій—значитъ крайне стѣснить владѣльца акцій, лишивъ огромное количество послѣднихъ всякаго значенія. Тутъ есть недоразумѣніе. *Владѣніе* акціями даетъ право на участіе въ управленіи дѣлами общества, а не *количество* акцій. Каждая акція представляетъ собою основаніе для двойнаго права—права на участіе въ дѣлахъ и права на полученіе дохода; она есть правомочіе и, вмѣстѣ съ тѣмъ, цѣнность, приносящая доходъ. Послѣднее право—на доходъ—ничѣмъ не ограничивается и размѣръ его зависитъ вполнѣ отъ количества акцій. Но первое право—ограничено извѣстными предѣлами. Предѣлы эти,—какъ и во всякомъ другомъ

правѣ—выражаются такъ: это право существуетъ лишь въ той мѣрѣ, въ какой оно не уничтожаетъ другихъ, однородныхъ и равносильныхъ правъ, т. е. покуда пользованіе имъ недѣлаетъ правъ другихъ лицъ на участіе въ дѣлахъ общества тщетными, не осуществимыми,—покуда оно не обращаетъ эти права въ фикцію. Нельзя отождествлять капиталъ съ интересомъ и считать размѣры того и другаго прямо пропорціональными. Банкиръ, помѣстившій изъ своихъ милліоновъ двѣ, три сотни тысячъ въ акціи желѣзной дороги, можетъ быть, гораздо меньше заинтересованъ въ правильномъ ходѣ дѣлъ общества, чѣмъ человѣкъ, помѣстившій въ эти же акціи двѣ—три сотни рублей, когда эти сотни есть *все*, что онъ имѣетъ. Поэтому, капиталу и не возбраняется брать львиную часть дивиденда, сообразно массѣ своихъ акцій,—но, относительно участія его въ дѣлахъ, ему ставятся твердыя границы—*внутри* которыхъ еще возможна самостоятельная дѣятельность совокупныхъ силъ малыхъ владѣльцевъ, а *внѣ* которыхъ капиталъ подавалъ-бы все, что не менѣе заинтересовано, но менѣе сильно въ денежномъ смыслѣ.

Намъ говорятъ, что и при установленіи порядка, проектированнаго въ § 89-мъ, злоупотребленія будутъ не избѣжны. Согласенъ—можетъ быть и будутъ. Человѣчество по этой части очень изобрѣтательно. Но что-жь изъ этого. Эти злоупотребленія еще вопросъ будущаго, очертанія ихъ еще не выяснились,—ихъ еще надо будетъ измыслить, мы же имѣемъ дѣло съ злоупотребленіемъ, уже существующимъ и предлагаемъ мѣры къ его уничтоженію. Ужели отказываться отъ нихъ только въ виду одной возможности возникновенія новыхъ злоупотребленій въ будущемъ? Наконецъ, намъ указываютъ на установленіе за одно и тоже дѣяніе четырехъ наказаній, и притомъ чрезмѣрно строгихъ. Но § 89-й установляетъ лишь 2 наказанія за 2 различныхъ

дѣянія, при чемъ каждое изъ нихъ можетъ быть совершено лицами, стоящими въ разныхъ положеніяхъ къ желѣзнодорожному Обществу. Это вполнѣ согласно съ основными началами нашего уголовнаго права. Напримѣръ—растрата. Дѣяніе одно и тоже—а взысканія совершенно разныя, смотря по тому: совершена-ли она частнымъ или должностнымъ лицомъ. Тоже и здѣсь. Существуетъ *два дѣянія*: простая фиктивная передача акцій—и передача съ явно убыточною для Общества или казны цѣлью – и ихъ могутъ совершать двойнаго рода лица: частныя лица и члены правленія. Что касается до рода наказаній, то современное уголовное право очень часто соединяетъ личное наказаніе съ денежнымъ,—лишеніе же правъ участія въ общихъ собраніяхъ и въ правленіяхъ есть естественное послѣдствіе свойства и цѣли этихъ дѣяній.

И. А. Вышнеградскій.—Анатолій Федоровичъ выразилъ, что если 2—3 человѣка соберутъ извѣстный капиталъ, устроятъ акціонерное общество и, затѣмъ, за ширмою этого акціонернаго общества, дѣйствуютъ, то такое общество не должно существовать. Я вполнѣ съ этимъ согласенъ и указалъ, что тогда желателенъ переходъ въ товарищество на вѣрѣ. Но здѣсь главное дѣло не въ этомъ. Вопросъ заключается въ томъ: должно ли удержать то сентиментальное начало, по которому малый и большой капиталъ пользуются одинаковыми правами. Анатолій Федоровичъ говоритъ, что да; и если-бы было сказано *нѣтъ*, то явился-бы тотъ-же самый порядокъ, какъ и теперь, только вмѣсто разношерстной стаи акціонеровъ, явилась-бы маленькая кучка и 2 – 3 человѣка предписывали-бы этой кучкѣ законъ. Не думаю; ибо и кучки не будетъ, а 2—3 человѣка, владѣющіе очевиднымъ большинствомъ голосовъ, будутъ нести на себѣ и нравственную отвѣтственность за постановленія, что совсѣмъ не столь неважно, какъ, кажется думаютъ; поэтому я

и полагаю, что, при установленіи этого порядка, надо было-бы оставить 89 ст. и тѣ наказанія, которыя проектиро́ваны для лицъ, занимающихся, такъ сказать, подставкою акціонеровъ. Кромѣ того, Анатолій Федоровичъ выставилъ тезисъ, что *владѣніе* акціями, а не *количество* ихъ обусловливаетъ право голоса. Едвали съ этимъ можно согласиться: если признать такое начало, то нужно выводить изъ него всѣ логическія слѣдствія, а изъ него вытекаетъ прямо, что права *всѣхъ* участниковъ акціонернаго предпріятія должны быть одинаковы, *каково-бы ни было ихъ участіе*... Такое положеніе было-бы совершенно невозможно,—и общія собранія, при этомъ началѣ, представляли-бы безъ сомнѣнія зрѣлище еще менѣе привлекательное, чѣмъ теперь. За примѣрами ходить недалеко: вспомните, что происходитъ въ собраніяхъ здѣшняго городскаго кредитнаго общества... Затѣмъ, въ защиту примѣчанія, говорилось, что, если его исключить, то будутъ присутствовать члены правленія отъ Правительства, которые отвѣтственны за недостаточный надзоръ; но исключить ихъ изъ собранія нельзя. По уставамъ, Министръ Финансовъ предоставляетъ именно имъ право подавать голосъ. Затѣмъ, члены отъ Правительства дѣйствительно могутъ быть отвѣтственны за недостаточность надзора, но не передъ общимъ собраніемъ; тамъ роль подсудимыхъ играть они не могутъ. Съ своей стороны, я согласенъ оставить примѣчаніе къ ст. 87 й, но тогда нужно перечислить всѣхъ лицъ, которыя въ этомъ случаѣ могутъ присутствовать въ собраніи, а здѣсь не перечислены всѣ такія лица, да и перечисленіе ихъ едвали возможно,—поэтому я и полагалъ-бы примѣчаніе исключить. Что касается до редакціи ст. 89-й, то, послѣ разъясненій такого криминалиста, какъ А. Ф. Кони, я спорить противъ формы наказаній не буду, такъ какъ вполнѣ полагаюсь на авторитетъ Анатолія Федоровича.

І. С. Познанскій.—Къ тому, что было сказано о томъ, что нѣтъ другихъ средствъ, какъ только предоставить каждому частному владѣльцу акціи право голоса,—я только прибавлю, что заграничные законы объ акціонерныхъ обществахъ и новое предложеніе въ германскомъ парламентѣ требуютъ, чтобы каждый владѣлецъ акціи имѣлъ право голоса. Чтобы придать въ этомъ отношеніи однообразіе *всѣмъ* уставамъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, слѣдуетъ только предоставить послѣднимъ право входить въ Высшій Совѣтъ объ измѣненіи относящейся сюда статьи, ограничивающей право участія въ общихъ собраніяхъ голосами по числу акцій.

И. С. Бліохъ.—Я не стану отрицать, что весьма часто положеніе дѣлъ на общихъ собраніяхъ было чрезвычайно не нормально, и несомнѣнно заслуживаетъ того, чтобы на него было обращено вниманіе законодательства. Но, чтобы цѣль была достигнута, во всякомъ случаѣ, необходимо указать путь, по которому можно было-бы идти въ будущемъ, не встрѣчая непреодолимыхъ препятствій. Я полагаю, что предложеніе Ивана Алексѣевича Вышнеградскаго слѣдовало бы принять: оно разумно и практично, и сознаюсь, что не вижу другаго пути, по которому можно бы достигнуть правильнаго результата. Совершенно не вдаваясь въ вопросъ о томъ, справедливо ли требованіе или нѣтъ, нарушаетъ ли оно уставы, или нѣтъ и разсматривая вопросъ только съ практической точки зрѣнія, смѣю увѣрить, что насколько я знакомъ съ акціонерными обществами, по опыту моему многолѣтнему,—ни къ чему никакія вновь проектированныя ограниченія не приведутъ и даже будутъ имѣть весьма дурные результаты. Впрочемъ, допустимъ на минуту, что дѣйствительно—мелкіе, случайные акціонеры получатъ перевѣсъ, что же окажется? — вмѣсто

того, чтобы заправлялъ дѣломъ извѣстный крупный акціонеръ или группа (часто дѣйствительные хозяева дѣла), обладающіе почти всѣмъ капиталомъ,—дѣло перейдетъ въ руки случайныя. Теперь Правительство всегда можетъ вліять, если дѣйствительно захочетъ вліять на ходъ дѣлъ, но когда управлять будетъ разношерстная публика, и если большіе капиталы дѣйствительно удалятся, тогда дѣло пойдетъ несомнѣнно хуже, и съ случайными элементами Правительству будетъ труднѣе справиться. Установленіе ограниченнаго числа голосовъ, когда акціи въ однѣхъ рукахъ, является фикціей. Впрочемъ, Правительство само создавало такія фикціи, разрѣшая одному владѣльцу выпускъ облигацій подъ акціи или принимая въ Государственномъ Банкѣ отъ одного лица всѣ акціи даннаго Общества въ залогъ.

*М. П. Козлянинов*ъ.—Въ высказанномъ предложеніи есть маленькій пробѣлъ, въ отношеніи того случая, когда всѣ акціи находятся въ рукахъ одного или двухъ лицъ. Десять лѣтъ тому назадъ, я началъ свою дѣятельность на одной дорогѣ по приглашенію гг. фонъ-Дервиза и Мекка, которымъ въ то время принадлежали *всѣ* акціи этой линіи. Я упоминаю объ этомъ обстоятельствѣ потому, что эта дорога никогда не требовала правительственной гарантіи. Когда цѣнность акцій возросла, тогда и г. Меккъ продалъ свои бумаги. Вотъ подобный случай, когда всѣ акціи находятся въ рукахъ одного или двухъ лицъ,—долженъ быть также предвидѣнъ въ уставѣ. При существующей же редакціи законопроекта, въ этомъ случаѣ пришлось-бы совершать, такъ сказать, преступленіе, сознавая, что за свои дѣйствія, какъ бы добросовѣстны они не были, можно заслужить наказанія.

Голосъ.—Мнѣ кажется, составъ акціонерныхъ Обществъ

считаютъ чѣмъ—то постояннымъ, и, дѣйствительно, при *именныхъ* акціяхъ, это очень часто такъ и бываетъ. При существованіи же *безъименныхъ* акцій, которыя были допущены, въ виду необходимости собирать крупные капиталы, дѣло принимаетъ другой оборотъ. Крупный акціонеръ въ этомъ случаѣ не есть тотъ постоянный вкладчикъ, который наиболѣе заинтересованъ въ возможномъ благопріятномъ ходѣ дѣла и въ этомъ случаѣ нѣтъ ничего легче, какъ купить за двѣ недѣли до общаго собранія на биржѣ нужное число акцій, представить ихъ черезъ посредство извѣстнаго числа лицъ (которыя такимъ образомъ явятся въ качествѣ лицъ, какъ бы заинтересованныхъ въ благосостояніи дѣла) и затѣмъ, на другой же день, продать тѣ акціи. Вотъ это соображеніе, мнѣ кажется, можетъ имѣть нѣкоторый вѣсъ.—Затѣмъ, я могу еще прибавить, что, по моему мнѣнію, присутствіе „служащихъ“ на общихъ собраніяхъ можетъ быть иногда неудобнымъ.

Нѣкоторыя, выслушанныя нами, замѣчанія едва-ли отвѣчаютъ сущности той статьи, которую мы разсматриваемъ, потому что въ ней вовсе не опредѣляется число голосовъ отдѣльныхъ акціонеровъ. Въ настоящее время предоставляется лишь акціонерному Обществу право хода тайствовать объ измѣненіи существующаго положенія, при которомъ, если даже дѣла общества идутъ дурно,—общія собранія не всегда могутъ состояться и мелкіе акціонеры не всегда могутъ высказаться, въ виду того, что одинъ крупный акціонеръ является владѣльцемъ, напримѣръ, $^{3}/_{4}$ голосовъ.

Н. А. Неклюдовъ.—При обсужденіи этихъ статей, я держался того взгляда, что каждому акціонеру можетъ быть предоставлено сполна то количество голосовъ, которое онъ имѣетъ, по числу акцій. Сколько голосовъ ему

слѣдуетъ предоставлять на то или другое количество акцій? это настоящею редакціею не предусматривается, и вопросъ объ этомъ является вопросомъ новымъ. Изъ того, что новымъ Обществамъ (или Обществамъ, желающимъ обновить свои уставы) слѣдуетъ предоставить путь къ болѣе нормальнымъ порядкамъ подачи голосовъ, отнюдь не слѣдуетъ, чтобы были установлены другія нормы. Разсматриваемыя статьи въ ихъ редакціи не предрѣшаютъ нормъ, а только устанавливаютъ правила для участія въ общихъ собраніяхъ. Статьи эти должны одинаковы примѣняться и къ тѣмъ Обществамъ, которыя перейдутъ къ новому положенію, и къ тѣмъ, которыя останутся при прежнихъ порядкахъ распредѣленія числа голосовъ.

К. А. Скальковскій.—Вопросы, которые затрогиваются этими двумя параграфами, чрезвычайно важны, но они должны быть исключены изъ этого проекта, потому что не имѣютъ прямаго къ нему отношенія. Проектъ этотъ долженъ заключать къ себѣ статьи, относящіяся прямо или косвенно къ *желѣзнодорожному* дѣлу; но эти статьи относятся къ *акціонерному дѣлу вообще* и къ вопросу о томъ, должны-ли быть наказываемы подставные акціонеры, или не должны быть наказываемы. Всѣ эти пренія прекратились-бы, какъ не относящіяся къ желѣзнодорожному дѣлу, если-бы самыя статьи были выдѣлены изъ этаго устава и вопросъ былъ переданъ по принадлежности въ коммисію, разсматривающую «нормальный уставъ акціонерныхъ Обществъ». Это тѣмъ болѣе возможно, что для гарантіи правильнаго веденія дѣла, кромѣ числа голосовъ по количеству акцій и исключенія возможности передачи акцій подставнымъ акціонерамъ, въ Общемъ уставѣ предусмотрѣно множество другихъ мѣръ, дающихъ достаточно гарантій для правильности веденія дѣла.

Н. А. Неклюдовъ.—Это замѣчаніе было въ виду Коммисіи, но, по важности вопроса, признано необходимымъ разрѣшить его нынѣ же. За тѣмъ, что касается до общаго устава акціонерныхъ обществъ, то, Богъ знаетъ, сколько лѣтъ онъ уже создается, и въ настоящее время еще нельзя предвидѣть его окончанія.

К. А. Скальковскій.—Я говорю не противъ редакціи, но полагаю, что самый уставъ долженъ быть, по возможности, спеціализированъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Но такъ какъ другаго закона нѣтъ, а когда будетъ общій законъ—неизвѣстно, то эти статьи нужно оставить.

По ст. 90-й.

И. С. Бліохъ.—Я предложилъ-бы маленькое измѣненіе въ слѣдующемъ видѣ: „правленіе состоитъ изъ лицъ, уставами указанныхъ.“ Существуютъ Общества, гдѣ уставы употребляютъ другія наименованія.

По ст. 91-й.

М. П. Козляниновъ. — Я бы предложилъ другую редакцію этой статьи: „не могутъ состоять членами правленій и ревизіонной коммисіи лица, состоящія на дѣйствительной государственной службѣ, безъ разрѣшенія ихъ начальства“. Это было-бы справедливѣе въ виду того, чтобы не было ограниченія правъ служащихъ.

И. С. Бліохъ.—Я также предложилъ-бы другую редакцію этой статьи, на томъ основаніи, что здѣсь очевидна мысль та, чтобы лица, которыя могли-бы имѣть вліяніе на ходъ дѣла, не были членами правленія и ревизіонной коммисіи. Но, въ исключенныхъ министерствахъ, есть департаменты, которые не имѣютъ ни малѣйшаго вліянія на отношенія къ желѣзнодорожному дѣлу. Правило это весьма понятно, относительно служащихъ, напримѣръ, въ Кредитной Канце-

ляріи Министерства Финансовъ, Государственномъ Контролѣ, по отдѣленію, которое будетъ разсматривать отчеты желѣзныхъ дорогъ, въ Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ и т. п. Кажется, было-бы достаточно сохранить лишь конецъ этого параграфа, гдѣ сказано, что: „всѣ прочіе акціонеры, состоящіе на государственной службѣ, могутъ занимать означенныя должности не иначе, какъ по полученіи ими на то особаго разрѣшенія ихъ высшаго начальства“.

Повальное исключеніе лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, создало-бы на практикѣ большія затрудненія: могли-бы быть исключены такія лица, которыхъ дѣятельное участіе въ управленіи желѣзныхъ дорогъ весьма желательна; такъ, напримѣръ, могли-бы быть исключены лица, состоящія членами ученыхъ комитетовъ, совѣтовъ, профессора, которые также состоятъ на государственной службѣ и. т. п.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Ни одинъ инженеръ не можетъ быть допущенъ, въ этомъ случаѣ, въ правленіе, потому что для инженеровъ обязательно состоять на государственной службѣ.

С. Ю. Витте.—Если они будутъ выбраны, — они откомандируются.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Я противъ словъ: „на дѣйствительной службѣ“...

И. А. Вышнеградскій.—Дѣйствительно, исключеніе отъ участія въ акціонерныхъ Обществахъ лицъ, находящихся на дѣйствительной службѣ въ министерствахъ, здѣсь перечисленныхъ, отразилось-бы вредно на дѣлахъ Обществъ, которыя тѣмъ самымъ лишены были-бы полезнаго содѣйствія многихъ способныхъ дѣятелей. Поэтому, я бы предложилъ согласиться съ редакціею, здѣсь предложенною въ

томъ смыслѣ, чтобы вообще лица, на государственной службѣ состоящія, могли занимать должности въ частныхъ предпріятіяхъ съ разрѣшенія высшаго ихъ начальства.

Т. И. Филипповъ. — Побужденія, изъ которыхъ вытекаетъ этотъ параграфъ, весьма ясны: онъ долженъ прекратить существующее зло, но, можетъ быть, и обратная сторона, въ этомъ дѣлѣ, заслуживаетъ вниманія. Можетъ быть, участіе *этихъ* лицъ было-бы желательно для пользы дѣла, а потому я думаю, что допущеніе ихъ на службу въ правленіяхъ Обществъ можетъ быть предоставлено усмотрѣнію начальства.

По ст. 92-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — На основаніи этой статьи, въ правленія тѣхъ Обществъ, которыя существуютъ на счетъ казны, назначается только одинъ членъ отъ Правительства, между тѣмъ, какъ въ правленія Обществъ, существующихъ на свой счетъ, можетъ быть назначено 15 членовъ.

С. Ю. Витте. — Тутъ очевидно есть недоразумѣніе или редакціонная ошибка.

А. Т. Великовъ. — Тутъ было уже высказано, что будетъ указано на тѣ §§, которые нарушаютъ существующіе уставы желѣзнодорожныхъ Обществъ; статья 92-я нарушаетъ существующіе уставы, потому что организація правленій предусмотрѣна во всѣхъ существующихъ уставахъ и узаконеніе новой организаціи—есть нарушеніе тѣхъ уставовъ.

Предсѣдатель.—Согласитесь, что Правительство слишкомъ заинтересовано въ томъ, чтобы имѣть надлежащій контроль въ правленіяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Т. И. Филипповъ.—Насколько могутъ быть примѣнимы

предлагаемыя статьи—это будетъ разсмотрѣно впослѣдствіи, потому что эти вопросы еще возникнутъ въ свое время.

По ст. 93-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Эта статья, согласно принципу, указанному К. А. Скальковскимъ, относится къ Общему уставу, а не къ уставу желѣзнодорожному.

Т. И. Филипповъ.—Это вопросъ редакціонный: статья можетъ быть отсюда перенесена въ другой уставъ.

Предсѣдатель.—Это будетъ распредѣлено, при разсмотрѣніи дѣла въ Государственномъ Совѣтѣ.

По ст. 94-й.

М. П. Козляниновъ.—Засѣданія правленія обязательны извѣстное число разъ, въ теченіи извѣстнаго срока, между тѣмъ, здѣсь устанавливается правило весьма неудобное, а именно: устанавливается, что засѣданія правленія могутъ быть созываемы членами отъ Правительства.

Н. А. Неклюдовъ.—Едва-ли это правило помѣшаетъ нормальному теченію дѣла.

М. П. Козляниновъ.—Они, можетъ быть, на каждый день будутъ созывать засѣданіе.

Н. А. Неклюдовъ.—Указать заранѣе число и дни засѣданій нельзя.

Предсѣдатель.—Вѣроятно, будутъ назначать засѣданія по требованію Правительства.

По ст. 95-й.

А. Т. Великовъ.— Я считалъ-бы нужнымъ добавить, что протестъ долженъ быть заявленъ при разсмотрѣніи самаго дѣла—иначе всѣ дѣла будутъ задержаны на семь дней. Членъ отъ Правительства долженъ по крайней мѣрѣ

заявить тотчасъ-же свое несогласіе, а затѣмъ мотивировать въ теченіи того-же дня свой протестъ.

И. А. Вышнеградскій.—Здѣсь сказано: „имѣютъ право протеста противъ всѣхъ тѣхъ постановленій, съ которыми они не согласны“ и далѣе: „протестъ считается оставленнымъ безъ послѣдствій, ежели правленіе не будетъ увѣдомлено въ теченіи двухъ недѣль...“ Такое положеніе можетъ повлечь плачевныя затрудненія для управленія. Такъ, напримѣръ, можетъ случиться, что, расчитанное на четыре мѣсяца топливо израсходовано въ два, его остается только на 15 дней, требуется купить, дѣлается предложеніе, правленіе находитъ выгоднымъ купить и потому дѣлаетъ соотвѣтственное постановленіе, имѣя въ виду, что черезъ двѣ недѣли матеріалъ будетъ нуженъ. Между тѣмъ, одинъ изъ членовъ отъ Правительства не присутствовалъ во время составленія этого постановленія. Ему, изъ вѣжливости, сообщаютъ объ этомъ рѣшеніи, а онъ протестуетъ. Втеченіи 7 дней назначается новое засѣданіе, на которомъ членъ отъ Правительства опять отсутствуетъ. Что будетъ далѣе?... Мнѣ кажется нужно указать: по какимъ предметамъ правленіе должно ожидать рѣшенія Правительства для того, чтобы привести въ исполненіе свое постановленіе. А иначе это будетъ такимъ тормазомъ для дѣла, съ которымъ не подсилу справиться правленіямъ.

А. И. Закъ.—„Въ теченіи двухъ недѣль со времени полученія имъ протеста“—но какъ же знать правленію: когда Правительствомъ полученъ протестъ?—Это не ясно и правленіе можетъ быть въ затрудненіи: съ какого дня считать срокъ протеста. Нужно установить, съ какого дня считать этотъ срокъ.

По ст. 96-й.

М. П. Козляниновъ.—Мнѣ кажется, что отдѣлъ о прав-

леніи въ томъ видѣ, какъ онъ представленъ въ настоящемъ проектѣ устава, очень мелокъ, а затѣмъ, если послѣдняя 96-я статья будетъ имѣть дѣйствіе, то онъ сдѣлается еще мельче. Затѣмъ, надобно взглянуть: на сколько, вообще, уменьшеніе круга дѣйствій правленія, его власти и правъ его, а въ особенности, уменьшенія возможности распорядиться дѣлами Общества, со стороны правленія, какъ главы и оффиціальнаго представителя Общества, его хозяина и отвѣтственнаго органа, будетъ полезно. При разсмотрѣніи предшествовавшихъ статей, ограничивающихъ право выбора акціонеровъ, увеличивающихъ права мелкихъ вкладчиковъ, противъ правъ хозяевъ дѣла, было уже объ этомъ говорено и сдѣланы замѣчанія. Я думаю, что и въ этомъ случаѣ, предусмотрѣнномъ 96-й ст., проектъ не достигаетъ своей цѣли, потому что, съ переводомъ правленій на линіи, интересы акціонеровъ не будутъ соблюдаемы. Они въ общія собранія ѣздить не будутъ, и ихъ вліяніе на ходъ дѣла и возможность, съ ихъ стороны, протеста въ значительной степени затруднится. Правленія Обществъ (какъ учрежденія, главнымъ образомъ, контролирующія дѣйствія управленій дорогъ) находятся теперь въ двухъ, по преимуществу, центрахъ: въ Петербургѣ и Москвѣ. Въ этихъ двухъ мѣстахъ легче, чѣмъ гдѣ либо, достигается: 1) обмѣнъ мыслей между желѣзнодорожными дѣятелями, 2) близкое и скорое сношеніе съ различными учрежденіями и лицами и, главнымъ образомъ, 3) устройство прямаго сообщенія, которое самими желѣзными дорогами создано, которое, такъ сказать, зиждется на возможности быстраго сношенія съ представителями дорогъ и съ центральными органами желѣзнодорожнаго управленія. Мѣстопребываніемъ правленій двухъ крайнихъ дорогъ служитъ Рига,—что́ и представляетъ неудоб-

ство, котораго не было-бы, еслибъ правленія были въ Петербургѣ.

Вторая группа желѣзныхъ дорогъ, почти вся, сосредоточена въ Петербургѣ, за исключеніемъ Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской; первая група—точно также. Словомъ: большинство правленій дорогъ—здѣсь, и лишь малое число ихъ—въ Москвѣ, но Москва также центръ и поэтому наши съѣзды собираются тамъ. Сношенія съ Москвою, конечно, менѣе затруднительны, чѣмъ сношенія съ другими пунктами.

Въ Петербургѣ сношенія съ правительственными учрежденіями—удобнѣе чѣмъ гдѣ либо, но и эти сношенія нельзя сказать, чтобы даже и теперь были очень скоры. Съ переводомъ-же правленій на линіи, всѣ указанныя сношенія—и, въ особенности, послѣднія—сдѣлаются весьма затруднительными. Затруднительность эта уже привела къ извѣстной мѣрѣ, такъ, напримѣръ, правленіе одной дороги, которое переведено на линію, имѣетъ здѣсь постоянное бюро. Это стоитъ большихъ денегъ. Затѣмъ, эта затруднительность сношеній иногда можетъ быть весьма тяжела по своимъ послѣдствіямъ, въ особенности, когда главному дѣятелю пришлось-бы быть и тутъ, и тамъ одновременно. Я прошу обратить вниманіе также на то, что на линіи находится нашъ случайный персоналъ, который организованъ весьма сложно и стоитъ большихъ денегъ. Увеличить и усилить наблюденіе за этимъ персоналомъ всѣмъ составомъ правленія—было-бы излишне. Это было-бы излишне, какъ мнѣ кажется, даже относительно правительственныхъ дорогъ, такъ какъ тамъ соблюденіе интересовъ казны находится въ рукахъ инспекторовъ. Затѣмъ, смѣю сомнѣваться еще въ томъ, чтобы централизированіе контрольныхъ учрежденій и правленій въ одномъ мѣстѣ принесло

бы пользу относительно администраціи. Я думаю, что въ этомъ сознаются и нѣкоторые представители, здѣсь находящіеся, и выскажутъ, что во многихъ отношеніяхъ для правленій удобнѣе администрировать линіи, не находящіяся въ мѣстѣ ихъ постояннаго пребыванія. Съ переводомъ на линіи, правленія станутъ входить въ детали, которыя ихъ не касаются, но которыя, въ силу вещей, придется затрогивать. Затѣмъ, думаю, что самое наблюденіе со стороны Правительства не улучшится, а только затруднится при сохраненіи этой статьи.

По этому поводу я позволю себѣ сдѣлать небольшое отступленіе. Здѣсь неоднократно указывалось, что наблюденіе Правительства за дорогами слабо. Я думаю, что наблюденіе это слабо потому, что оно ввѣрено людямъ, практически съ этимъ дѣломъ незнакомымъ, и которые, въ матеріальномъ отношеніи, плохо обставлены. Если-бы эти условія измѣнились къ лучшему, и если-бы этимъ лицамъ дать лучшее положеніе—то Правительство нашло-бы людей, ему необходимыхъ....

Въ заключеніе скажу, что врядъ-ли будетъ удобно ввести проектируемую уставомъ, такъ сказать, шаткость положенія правленій: сегодня—здѣсь, а завтра—быть можетъ, гдѣ нибудь въ другомъ мѣстѣ. Это, въ значительной степени, затруднило-бы прочную установку дѣла. Вѣдь нельзя отрицать того, что всякое лицо, которое идетъ на службу къ извѣстному дѣлу или Обществу, должно же знать: при какихъ условіяхъ и гдѣ оно будетъ служить. Слѣдовательно, и въ этомъ отношеніи стойкое, опредѣленное положеніе нахожденія правленія весьма существенно. Я на это просилъ-бы обратить вниманіе, и вмѣстѣ съ тѣмъ просилъ-бы сохранить за нимъ, дѣйствующими уставами, тѣ права, которыя узаконены по отношенію къ правленіямъ.

И. С. Бліохъ.—Вопросъ, относительно мѣстопребыванія правленія настолько многосложенъ и труденъ, что его разбирать здѣсь по существу, въ настоящее время, нѣтъ никакой возможности. Высказать положительно, гдѣ правленіе можетъ дѣйствовать цѣлесообразнѣе—зависитъ отъ многихъ обстоятельствъ, и поэтому редакція § 96-го, которая уже предрѣшаетъ вопросъ, назначая мѣстопребываніе правленій на линіи, мнѣ кажется, преждевременною. Смягченіе ея, во всякомъ случаѣ, было-бы желательно. Въ этомъ дѣлѣ лучшими судьями тамъ, гдѣ не заинтересовано государство, могутъ быть сами акціонеры. Поэтому я бы предложилъ редакцію болѣе общую, а именно: „мѣстопребываніе каждаго правленія желѣзной дороги, которая не вышла изъ правительственной гарантіи, можетъ быть назначено въ одномъ изъ пунктовъ линіи, по требованію Высшаго Совѣта“; прочимъ-же дорогамъ слѣдуетъ оставить полную свободу дѣйствій.

Н. А. Гернгросъ.—Статья о мѣстѣ пребыванія правленій Обществъ касается ихъ факультативнаго права,—слѣдовательно исключительное примѣненіе этой статьи было-бы нарушеніемъ правъ Обществъ. Затѣмъ, я хотѣлъ обратить вниманіе на отсутствіе въ проектированномъ уставѣ указанія мѣста: гдѣ должно происходить общее собраніе акціонеровъ. Я не знаю, есть-ли это случайное упущеніе, или небыло-ли для Коммисіи затруднительно опредѣлить это мѣсто. Гдѣ-же должны собираться акціонеры? Собираться-ли имъ тамъ, гдѣ находится правленіе, и, слѣдовательно, отправляться для этого изъ одного конца Россіи въ другой — или же собранія будутъ въ одномъ изъ центровъ — въ Москвѣ или Петербургѣ — что также можетъ быть сопряжено съ большими неудобствами? Этотъ вопросъ не выясненъ. Съ своей стороны, я считаю пере-

водъ правленій на линіи не только не полезнымъ, но, положительно, вреднымъ. Правленіе, переведенное на линію, находясь въ одномъ пунктѣ съ управленіемъ дороги, или слилось-бы съ нимъ (и слѣдовательно стушевалось-бы такъ, что вмѣсто двухъ инстанцій осталось-бы одна), или, наконецъ, оно ничего бы не дѣлало. Другаго исхода я рѣшительно не вижу и не предусматриваю. Я нахожу, что вмѣшательство правленія въ дѣйствія управляющаго дорогой было-бы *во всякомъ случаѣ* вредно. Поэтому я полагаю, что согласиться съ предложенною редакціею невозможно.

С. Ю. Витте.—Я вполнѣ присоединяюсь къ редакціи, предложенной И. С. Бліохомъ, но, по поводу сказаннаго здѣсь, позволю себѣ обратить вниманіе на слѣдующее. Въ статьѣ 96-й не предвидится, чтобы непремѣнно всѣ правленія были переведены на линіи; предполагается, что *всякій разъ* вопросъ будетъ обсуждаться въ Высшемъ Совѣтѣ, причемъ, конечно, будетъ принято во вниманіе все то, что можетъ служить поводомъ къ такому или иному рѣшенію. Что-же касается затрудненій, которыя здѣсь были высказаны, то онѣ не совсѣмъ точны. Такъ, было, между прочимъ, высказано, что съѣзды бываютъ по бо̀льшей части въ Москвѣ и Петербургѣ и представителямъ желѣзныхъ дорогъ придется далеко ѣздить. Но съѣзды, по бо́льшей части, дѣлаются не изъ членовъ правленій, а изъ агентовъ управленій: съѣзды, въ которыхъ участвуютъ первые, весьма немногочисленны. Слѣдовательно, если-бы члены правленій и лишены были возможности участвовать на съѣздахъ, то дѣло едва-ли много проиграетъ. Указывали на условія прямыхъ сообщеній, но самый фактъ существованія заграничнаго сообщенія показываетъ, что не можетъ быть препятствія къ принятію ст. 96-й. Затѣмъ, говорилось,

что будетъ смѣшеніе власти. Я въ этомъ отношеніи долженъ указать на практическій примѣръ. Правленіе Московско-Рязанской дороги находится на линіи, а, между тѣмъ, смѣшенія власти правленія и управленія никогда никто не замѣчалъ и объ этомъ не слышалъ. То-же самое можно сказать и о совѣтѣ управленія Главнаго Общества: онъ находится въ Петербургѣ, тамъ-же находятся управленія Николаевской и Варшавской дорогъ, а, между тѣмъ, никто не скажетъ, чтобы существовало смѣшеніе власти совѣта и управленій.... Что касается „шаткости положенія правленій, зависящихъ, въ отношеніи своего мѣстопребыванія, отъ желанія Высшаго Совѣта“, то нельзя предположить, что Высшій Совѣтъ будетъ въ желаніяхъ своихъ измѣнчивъ, заставляя правленія безпрестанно странствовать изъ одного города въ другой.

А. Т. Велиховъ. — При настоящемъ положеніи дѣлъ, при отношеніи капитала къ предпріятіямъ и администраціи дорогъ, мнѣ представляется введеніе 96 ст. — мѣрою до крайности опасною и вредною, по отношенію къ возможности продолженія веденія дѣла, въ особенности, въ новыхъ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ. Я представляю себѣ правленіе предпріятія, издержавшаго всѣ наличныя деньги на постройку. Оно должно на первое время прибѣгать къ помощи денежной или къ кредиту. Если-же вы переведете такія правленія на линію, куда нибудь въ глушь, то капиталисты не будутъ въ состояніи слѣдить за этими правленіями, избирать лицъ для участія въ нихъ; правленіямъ этимъ придется ограничиться составомъ людей менѣе способныхъ, и къ нимъ не будетъ того довѣрія, въ которомъ они нуждаются. Такимъ образомъ, эти учрежденія на первый разъ не будутъ имѣть возможности найти первыхъ ресурсовъ. У насъ все такъ централизовано въ

столицахъ, что если, съ одной стороны, почти исключительно въ нихъ можно отыскать капиталъ, то, съ другой стороны, помѣстить свои капиталы можно почти исключительно здѣсь-же. Многія губерніи не имѣютъ ни одного банка, такъ что въ иныхъ мѣстахъ даже вопросъ о храненіи капиталовъ представится опаснымъ. Несомнѣнно также и то, что интеллигентный уровень самыхъ правленій упадетъ. Намъ нельзя сравнивать себя съ Германіей, гдѣ интеллигенція распредѣлена между всѣми городами: у насъ она сосредоточилась почти исключительно въ столицахъ. Въ нашей провинціи обнаруживается ужасная отсталость даже въ понятіяхъ о чести и т. д. Кромѣ того, и для нашей столицы этотъ вопросъ не такъ простъ, какъ кажется. Въ настоящее время въ Петербургѣ до 30 правленій и придется, переведя ихъ, перевести отсюда до 10,000 лицъ;—что, по моему мнѣнію, отзовется на многомъ. Повліяетъ это, я думаю, и на столичную жизнь, и на дѣло желѣзнодорожное, потому что успѣхъ этого дѣла во многомъ обезпечивается удобствомъ сношеній между правленіями. Не забудемъ также, что правленія, кромѣ того, имѣютъ постоянныя сношенія съ администраціею, которыя у насъ до крайности сложны и многочисленны: почти на все нужно обращаться къ высшей власти, а высшая администрація дѣйствуетъ нескоро... Чтобы избѣжать затрудненій, правленія, переведенныя на линіи, принуждены будутъ учредить въ Петербургѣ бюро для сношеній съ администраціею и также съ акціонерами,—что, конечно, вызоветъ новые расходы.

Н. А. Гернгросъ.—Послѣ того, что мною было сказано, здѣсь было замѣчено, что смыслъ 96 ст. не въ томъ, чтобы всѣ правленія *непремѣнно* были переведены на линію. Съ своей стороны, я имѣю честь предложить, чтобы

общія собранія акціонеровъ назначали сами: гдѣ быть правленіямъ—на линіи или въ столицахъ.

Предсѣдатель. — Одна изъ главныхъ причинъ желанія, чтобы мѣстопребываніе правленій назначалось на линіяхъ дорогъ, заключается въ слѣдующемъ. Нѣкоторыя правленія приняли за правило: непремѣнно присоединить къ своимъ канцеляріямъ контроль сборовъ, который, конечно, долженъ быть подчиненъ правленію, но, съ тѣмъ вмѣстѣ, долженъ непремѣнно быть на линіи, такъ какъ почти всѣ отношенія грузоотправителей къ дорогѣ относятся къ контролю сборовъ.

И. А. Вышнеградскій.—Я долженъ сказать, что по отношенію къ ст. 96-й никакихъ возраженій не имѣю, но такъ какъ возбужденъ вопросъ о контролѣ сборовъ, то полагаю, что онъ ничего съ другимъ вопросомъ общаго не имѣетъ. Неудобствъ отъ нахожденія контроля сборовъ внѣ линіи—почти нѣтъ; всѣ запросы съ линіи въ правильно организованномъ контролѣ получаютъ немедленный отвѣтъ; желаніе же отправителей, чтобы контроль былъ у нихъ подъ руками, мнѣ кажется, не должно быть удовлетворено: я имѣю много фактовъ, изъ которыхъ видно съ совершенною ясностью, что желательно, напротивъ того, чтобы никакихъ отношеній къ служащимъ въ канцеляріи правленія товароотправители неимѣли.

Предсѣдатель.—Объ этомъ не идетъ рѣчь; грузоотправитель, обыкновенно, отправляется къ управляющему дорогой и потому управляющему необходимо имѣть контроль подъ рукою.

Голосъ.—Весь вопросъ тутъ въ 4—5 тысячахъ рублей, которые расходуются въ годъ на телеграфъ, а засимъ замедленія, отъ нахожденія контроля сборовъ при правленіяхъ, не происходитъ. Если многіе недовольны этимъ, то

думаю, что они не имѣютъ серіознаго къ тому основанія, потому что ихъ желаніе входить въ личныя сношенія съ лицами, повѣряющими дѣйствія начальниковъ станцій, ни въ какомъ отношеніи оправдано быть не можетъ.

И. С. Бліохъ. — Для меня все таки вопросъ остался вполнѣ спорнымъ; что лучше: въ столицѣ, или на линіи быть правленіямъ! Всѣ тѣ доводы, которые были высказаны за и противъ, меня не убѣдили; я могъ-бы привести доводы за линіи, но думаю, что это повело-бы только къ безполезнымъ преніямъ, а потому уклоняюсь отъ дальнѣйшаго спора по этому вопросу.

По статьямъ 97 и 98-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Тутъ редакціонная ошибка въ § 98-мъ. По существующимъ уставамъ, вопросы такого рода никогда не представляются на обсужденіе собраній акціонеровъ. Эти предметы обязательны для правленій. И не можетъ признаваться необходимымъ, чтобы подобные вопросы предлагались на обсужденіе акціонеровъ, тѣмъ болѣе, что тогда придется собирать каждый день, или покрайней мѣрѣ разъ въ недѣлю, общее собраніе. Кромѣ того, по внутреннимъ, административнымъ вопросамъ, требовать разрѣшенія общихъ собраній акціонеровъ ни къ чему не поведетъ потому что, съ одной стороны, это только будетъ затруднять правленія, а съ другой — представитъ опасность, что будутъ приниматься самыя неподходящія къ дѣлу мѣры.

По ст. 99-й.

Э. И. Тилло.—При перечисленіи службъ, глухо указывается на движеніе и можетъ случиться, что коммерческая часть будетъ выдѣлена отъ движенія.

И. А. Вышнеградскій.—Въ слѣдующемъ § она исключается.

Э. И. Тилло.—Тогда коммерческая часть совершенно упущена.

С. Ю. Витте.—Что касается до тарифной части, то предполагалось, что это, по существу, хозяйственная часть, и что она относиться до правленій.

Э. И. Тилло.—Хозяйственная часть иначе понимается.

Голосъ.—Собственно говоря, слова эти имѣютъ относительный характеръ: многіе понимаютъ подъ движеніемъ—коммерческое движеніе.

И. С. Бліохъ.—Эксплоатація обнимаетъ все: движеніе техническое, коммерческое и пр.

И. І. фонъ-Дервизъ. — Представляется-ли необходимымъ, чтобы Высшій Совѣтъ долженъ былъ судить о томъ: на какой нибудь небольшой дорогѣ нельзя ли совмѣстить должность начальника одной службы съ должностью начальника другой службы?

И. А. Вышнеградскій.—Я бы просилъ еще о томъ, чтобы не упоминалось о спеціальномъ врачебно-санитарномъ отдѣлѣ. Постановка этого дѣла въ такомъ видѣ будетъ имѣть послѣдствіемъ постоянное домогательство главнаго врача о томъ, чтобы содержаніе его было сравнено съ содержаніемъ начальниковъ другихъ службъ. Затѣмъ, противъ существованія отдѣла врачебно-санитарнаго, съ главнымъ врачемъ во главѣ, есть еще основательный доводъ въ томъ отношеніи, что главный врачъ, въ этомъ случаѣ, является не врачемъ, а завѣдующимъ канцеляріею. Поэтому, я бы просилъ, чтобы 4-й пунктъ былъ-бы выброшенъ, а чтобы за симъ въ концѣ параграфа было отмѣчено, что при управленіяхъ дорогъ состоитъ врачебно-санитарная часть, завѣдываемая врачебнымъ персоналомъ.

М. Н. Анненковъ.—При обсужденіи этого параграфа въ Коммисіи, было заявлено со многихъ сторонъ, что, при крупныхъ несчатіяхъ, не оказывалось достаточной помощи и что, въ особенности, при большомъ количествѣ раненыхъ, на желѣзныхъ дорогахъ нельзя найти первоначальныхъ перевязочныхъ средствъ. Кромѣ того, указывалось на неудовлетворительность санитарныхъ вагоновъ и помѣщеній для больныхъ, на буфетную часть и на не достаточность наблюденія за провизіей и за способомъ приготовленія пищи, въ особенности относительно III класса. Все это, какъ жаловались многіе, не поставлено надлежащимъ образомъ потому, что врачи не имѣютъ возможности оказывать, въ этомъ отношеніи, надлежащее содѣйствіе и доводить до свѣдѣнія управленія и правленія о всемъ томъ, что нужно для санитарной помощи въ извѣстныхъ случаяхъ.

Э. Ѳ. фонъ-Ландэзенъ.—Если смотрѣть на врачебно-санитарное состояніе желѣзныхъ дорогъ съ точки зрѣнія государственной, а не узко-желѣзнодорожной только, то, принимая во вниманіе ту массу двигающихся по желѣзнодорожной сѣти лицъ, и, съ другой стороны, не забывая, что желѣзныя пути требуютъ ежегодно крупныхъ субсидій со стороны Государственнаго Казначейства, — придется, какъ мнѣ кажется, согласиться, что правильная, *достаточно-самостоятельная* организація врачебно-санитарной части на дорогахъ представляется необходимою. Оставляя въ сторонѣ всякаго рода частности, полагаю, что многіе желѣзнодорожные представители сознаются прямо и откровенно въ не нормальности своихъ отношеній къ представителямъ врачебнаго элемента. Если-бы сами хозяева дѣла сознавали необходимость *усиленнаго* врачебнаго надзора, то изъятіе врачебнаго персонала изъ общаго числа службъ казалось-бы имъ самимъ неправильнымъ, такъ сказать,

незаконнымъ,—въ особенности въ виду общегосударственнаго значенія желѣзныхъ дорогъ...

Я долженъ обратить ваше вниманіе на законъ, вмѣняющій въ обязанность всѣмъ фабричнымъ и заводскимъ учрежденіямъ имѣть *свой* санитарный надзоръ и свои врачебныя учрежденія. Мнѣ неизвѣстно, изъяты-ли желѣзныя дороги отъ этого закона или нѣтъ, но извѣстно мнѣ то, что желѣзныя дороги этого закона не исполняютъ.

Нужно-ли установить врачебно-санитарную службу съ администраціею во главѣ?—Въ нравственномъ отношеніи—это безусловно необходимо, въ матеріальномъ же—для самихъ врачей—это вовсе не нужно.

Смѣю думать, что ни одинъ изъ господъ товарищей-врачей, ссылаясь на сопоставленіе или сравненіе должностей, не станетъ требовать „приравнительнаго“ содержанія. Смѣю напомнить отзывъ цѣлой коллегіи врачей одной изъ западныхъ дорогъ на запросъ Вашего Сіятельства. При нынѣшнихъ-же порядкахъ, на многихъ дорогахъ права и обязанности гг. врачей *по неволѣ* выражаются лишь въ томъ, чтобы получать опредѣленные оклады, ѣздить по безплатнымъ билетамъ и писать гг. управляющимъ дорогами: „все обстоитъ благополучно“.

К. И. Шестаковъ.—„На случай болѣзни управляющаго дорогою“ и пр.. Можетъ быть такого рода случай, что на какой нибудь дорогѣ у управляющаго будетъ постоянный помощникъ.

Предсѣдатель.—Даже врачебную часть желѣзнодорожнымъ представителямъ не желательно называть „службою“, чтобы не увеличить расхода. Въ виду этого, казалось-бы, что назначеніе помощниковъ, вызывающее новые расходы, совершенно неправильно.

К. И. Шестаковъ.—Въ большинствѣ случаевъ это былъ-бы начальникъ отдѣленія.

Предсѣдатель.—Это было-бы едва-ли практично. Замѣнять управляющаго начальникомъ отдѣленія, который постоянно занимается въ кабинетѣ, а практически дѣла не знаетъ, было-бы, по моему, очень неудобно.

К. И. Шестаковъ.—Во всякомъ случаѣ мое замѣчаніе относится только къ тому, чтобы выборъ замѣстителя не былъ ограниченъ тремя начальниками отдѣловъ.

По ст. 100-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Выходитъ, что онъ не управляющій дорогою, а правитель канцеляріи и никакого юридическаго значенія не имѣетъ. Затѣмъ въ п. 1., я думаю, слѣдуетъ упомянуть объ экономической части.

И. А. Вышнеградскій.—П. 4-й нельзя будетъ исполнить, если мѣстность „прилегающая къ дорогѣ“ будетъ принадлежать другому владѣльцу.

М. Н. Анненковъ.—Это на случай эпизоотіи.

И. А. Вышнеградскій.—Но все таки вопросъ въ томъ, будетъ-ли частный владѣлецъ допускать къ себѣ желѣзнодорожнаго врача.

Предсѣдатель.—Если будетъ законъ, то допуститъ.

Г. Ф. Симоненко.—Обращая вниманіе на тѣ мѣстности, которыя прилегаютъ къ желѣзнымъ дорогамъ, я, въ качествѣ члена Коммисіи, имѣлъ случай убѣдиться, что нѣкоторыя мѣстности могутъ оказать вліяніе самое зловредное, въ отношеніи опасности распространенія различныхъ эпидемій. Такъ, напримѣръ, къ данной мѣстности прилегаетъ еврейское кладбище, которое затопляется иногда разливомъ близъ лежащей рѣки, причемъ почвенная вода попадаетъ на полотно дороги. Понятно, что въ этомъ случаѣ врачи

имѣютъ возможность указать на опасность, сообщить объ этомъ куда слѣдуетъ, вызвать ходатайство объ измѣненіи такого неблагопріятнаго положенія и т. п.

И. А. Вышнеградскій. — Когда рѣчь идетъ о надзорѣ, то понимается активное вмѣшательство. Но что-же могутъ въ этомъ отношеніи сдѣлать желѣзныя дороги?—Если извѣстная мѣстность находится въ неблагопріятныхъ санитарныхъ условіяхъ, тогда улучшеніе этихъ условій будетъ дѣломъ подлежащихъ учрежденій.

Предсѣдатель. — Но есть мѣстности, которыя заключаютъ въ себѣ условія, располагающія къ болѣзненности, и о нихъ можно дѣлать указанія, а Министерство Внутреннихъ Дѣлъ воспользуется указаніями. Вотъ какая мысль положена въ основаніе статьи.

По ст. 101-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Этотъ § совсѣмъ можно-бы исключить.

И. А. Вышнеградскій.—Мнѣ кажется, что редакція не совершенно правильная; слѣдовало бы сказать: предоставляется правленію учреждать совѣщательный совѣтъ при управляющемъ.

По ст. 102-й.

К. П. Рудницкій. — Общее собраніе не будетъ имѣть возможности разсмотрѣть подобныя правила.

С. Ю. Витте. — Въ уставахъ Юго-Западныхъ дорогъ и, если не ошибаюсь, Либаво-Роменской тоже самое сказано.

По ст. 103-й.

И. С. Бліохъ.—Этотъ § могъ-бы быть вычеркнутъ.

И. А. Вышнеградскій.—Не знаю: правильно-ли я пони-

маю этотъ параграфъ; по моему мнѣнію онъ значитъ, что какая нибудь мелкая желѣзная дорога—Боровичская—не будетъ держать управляющаго: управлять будетъ управляющій смежной дороги, но отчетность и проч. будетъ отдѣльная. Уже въ предъидущемъ было признано, что подобные мелкіе вопросы затруднятъ лишь Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ. Въ такомъ смыслѣ я ничего не имѣю противъ удержанія этой статьи въ разсматриваемомъ законопроектѣ.

(Засѣданіе закрыто въ 5¼ часовъ по полудни).

XXI.

Засѣданіе 15-го января 1882-го года.

Обсужденіе отдѣла „о служащихъ“.—Разъясненія, сдѣланныя членомъ—управляющимъ дѣлами Коммисіи, относительно причинъ, по которымъ признается необходимымъ включить этотъ отдѣлъ въ „общій уставъ“.—О порядкѣ сношеній желѣзнодорожныхъ установленій.

(Предсѣдательствовалъ генералъ-адъютантъ графъ Э. Т. Барановъ, присутствовало 47 членовъ. Собраніе было открыто въ 1 часъ по полудни).

По статьямъ 104 и 105-й.

М. Н. Анненковъ. — Дозвольте доложить, въ общихъ чертахъ, главнѣйшія основанія, по которымъ Коммисія считала существенно необходимымъ включить положеніе о служащихъ въ проектъ новаго желѣзнодорожнаго законодательства. Обезпеченіе безопасности движенія, исправности перевозки и сохранности перевозимыхъ кладей, главнымъ образомъ, зависитъ отъ качества служебнаго персонала, находящагося на дорогѣ; обстоятельства-же, оказывающія неблагопріятное вліяніе на желѣзнодорожный персоналъ, имѣютъ мѣсто, главнымъ образомъ, вслѣдствіе отсутствія законодательства, опредѣляющаго: порядокъ увольненія и назначенія на должности по желѣзнодорожной службѣ, а равно права и обязанности служащихъ. Очень можетъ быть, что упоминаемаго общаго законоположенія, касательно желѣзнодорожнаго персонала, до сихъ поръ не было издано именно въ виду того, что наши желѣзныя дороги

представляютъ, повидимому, предпріятія частныя, и потому какъ бы не считалось удобнымъ входить во внутреннее ихъ устройство, какъ и во всѣ прочія частныя торговыя и, всякаго рода, другія учрежденія. Но такой взглядъ на дѣло едва-ли можно признать правильнымъ. Желѣзныя дороги, по характеру и по значенію своему, не могутъ быть причислены къ предпріятіямъ частнымъ; напротивъ того: онѣ, по своему значенію и характеру, суть учрежденія, по преимуществу, государственной важности, а слѣдовательно и вся дѣятельность ихъ въ главныхъ чертахъ должна регулироваться законами, а отнюдь не произволомъ. Вотъ почему законъ и долженъ заключать въ себѣ отдѣлъ, опредѣляющій положеніе служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Согласно проекту Коммисіи, число должностныхъ лицъ, мастеровъ и рабочихъ опредѣляется правленіемъ и управленіемъ дороги, сообразно съ качествомъ личнаго персонала, количествомъ данной работы и временемъ, необходимымъ для исполненія этой работы, съ тѣмъ условіемъ, чтобы малочисленность состава и продолжительность ежедневныхъ занятій и работъ не были во вредъ успѣшности, правильности и безопасности движенія на дорогѣ, а равно и во вредъ здоровью должностныхъ лицъ, мастеровыхъ и рабочихъ. Порученіе нѣсколькихъ обязанностей одному и тому же лицу допускается въ томъ лишь случаѣ, когда исполненіе одной, которой либо изъ нихъ, не можетъ препятствовать исполненію другихъ.

В. А. Половцовъ.—Мнѣ казалось-бы, что слова... *(читаетъ)* могли-бы быть опущены въ виду того, что въ примѣчаніи къ этой статьѣ объяснено, что все это должно быть опредѣлено правленіемъ дороги и утверждено Высшимъ Совѣтомъ. Въ этой части параграфа, въ виду этого,

не представляется болѣе надобности, тѣмъ болѣе, что если и сохранить, то можетъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, возникнуть затрудненіе относительно удовлетворительности тѣхъ правилъ, которыя будутъ окончательно утверждены Высшимъ Совѣтомъ.

Г. Ф. Симоненко. — Я не могу согласиться съ этимъ взглядомъ и полагаю, что то, что предлагается выключить, касается самой существенной вещи, потому что, при малочисленности состава и при его слишкомъ продолжительной ежедневной работѣ, оказывается, что грузы залеживаются на станціяхъ. Коммисія, при объѣздѣ многихъ станцій, могла убѣдиться, что, отъ недостаточнаго состава числа служащихъ и рабочихъ, вообще страдаютъ вполнѣ законные интересы грузоотправителей. Вслѣдствіе этого, я думаю, что слова, предлагаемыя къ исключенію, слѣдуетъ оставить въ уставѣ. Инструкція можетъ быть составлена и она можетъ быть очень подробна, но она, быть можетъ, не будетъ основана на мотивахъ, отъ которыхъ зависятъ интересы грузоотправителей.

С. Ю. Витте. — Въ первоначальной редакціи этого проекта („редакціи 1-го ноября“) примѣчанія этого не было и указаніе основаній къ тому, чтобы опредѣленіе числа служащихъ производилось соотвѣтственно работамъ на линіяхъ, предоставлялось правленіямъ и управленіямъ дорогъ. Коммисія исходила изъ тѣхъ соображеній, что во многихъ случаяхъ, вслѣдствіе извѣстныхъ стѣсненій, приходится дѣлать непроизводительные расходы и что, кромѣ того, опредѣлить число служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, которыя имѣютъ мѣстныя, весьма разнообразныя условія, положительно невозможно другимъ учрежденіямъ, кромѣ ближайшихъ административныхъ учрежденій: правленій и управленій. Вслѣдствіе этого, *первоначальная* мысль Ком-

мисіи заключалась въ томъ, чтобы были выражены только *въ общемъ смыслѣ* требованія, которымъ должны удовлетворять правленія и управленія, при назначеніи количества служащихъ. Послѣ этого, когда обсуждался этотъ проектъ съ представителями Министерства Путей Сообщенія, было введено примѣчаніе, которое, по моему мнѣнію, исключаетъ мысль, положенную въ основаніе 105 статьи. Я, съ своей стороны, просилъ-бы это примѣчаніе *вычеркнуть* и вернуться къ первоначальной редакціи и къ мотивамъ, на основаніи которыхъ она состоялась.

И. С. Бліохъ. — Въ ст. 105-й сказано, что число должностныхъ лицъ, мастеровъ и рабочихъ опредѣляется правленіемъ или управленіемъ; я бы почтительнѣйше ходатайствовалъ прибавить слово „постоянныхъ“. Дѣлая регламентацію столь подробную, необходимо раздѣлить служащихъ на постоянныхъ и принятыхъ лишь на время для усиленныхъ занятій. Этого опредѣленія во всемъ уставѣ нѣтъ, а между тѣмъ, оно необходимо. Если бы этого опредѣленія небыло, то всякому служащему, который-бы былъ принятъ на самое короткое время, пришлось-бы предоставить всѣ права постоянныхъ служащихъ, и, вслѣдствіе этого, явилось бы множество затрудненій и пререканій.

А. Т. Великовъ. — Я бы желалъ присоединиться къ тому мнѣнію, что нецѣлесообразно опредѣленіе числа служащихъ предоставить регламентаціи Высшаго Совѣта, потому что здѣсь идетъ рѣчь, объ опредѣленіи числа *всѣхъ* должностныхъ лицъ. Государство можетъ быть заинтересовано только по отношенію правильности и безопасности движенія, но трудно себѣ представить, чтобы Высшій Совѣтъ былъ заинтересованъ въ организаціи состава *всѣхъ* служащихъ. Такая регламентація несомнѣнно окажется вредною, потому что часто бываетъ, что, въ зависимости отъ

способности тѣхъ или другихъ лицъ, или отъ уменьшенія занятій, приходится дѣлать измѣненія *періодическія* и сокращать численность состава служащихъ.

И. А. Вышнеградскій. — Относительно введенія слова „постоянныхъ“ я согласенъ, но только было-бы необходимо ввести это слово и въ § 104-й, для того, чтобы все содержаніе слѣдующаго параграфа относилось къ постояннымъ должностнымъ лицамъ, мастерамъ и рабочимъ.

И. С. Бліохъ.—Я предложилъ-бы редактировать § 104-й такимъ образомъ, чтобы прибавить въ самомъ концѣ: „какъ для постоянныхъ, такъ и для временныхъ занятій“.

С. Ю. Витте.—Необходимо имѣть въ виду слѣдующее обстоятельство. Дѣла о „несчастныхъ случаяхъ“ поступаютъ въ судъ и судъ, по совокупности обстоятельствъ, можетъ рѣшить: произошелъ-ли случай отъ недостаточности числа служащихъ или нѣтъ. Если судъ придетъ къ убѣжденію, что несчастный случай произошелъ дѣйствительно отъ недостаточности числа служащихъ, то правленіе, на основаніи 105 ст., будетъ подлежать отвѣтственности; въ противномъ-же случаѣ—отвѣтственности не будетъ. Между тѣмъ, при установленіи правилъ, *утвержденныхъ Высшимъ Совѣтомъ*, можетъ случиться, что соблюденіе этихъ правилъ, снимая формальную отвѣтственность съ правленій, послужитъ къ увеличенію расходовъ, но не послужитъ къ охраненію безопасности движенія.

И. С. Бліохъ.—Утвержденіе Высшимъ Совѣтомъ этихъ правилъ представляется дѣломъ невозможнымъ и потому еще, что учрежденіе это не будетъ имѣть органовъ для провѣрки: представленныя правила исполнимы или нѣтъ. Не предполагаю, что Высшій Совѣтъ возьметъ на себя отвѣтственность, не имѣя возможности отдать себѣ яснаго отчета въ правильности и цѣлесообразности представленія.

Поэтому требованіе утвержденія Высшимъ Совѣтомъ поведетъ только къ замедленіямъ, а пользу дѣлу приносить не будетъ.

С. Ю. Витте.—Мало того: принесетъ вредъ. Въ дѣйствительности, при настоящемъ положеніи вещей, если относиться справедливо, то можно во *всякомъ* случаѣ, въ которомъ привлекается къ отвѣтственности управленіе, найти виновныхъ лицъ. Но это положеніе измѣнится при примѣненіи примѣчанія, потому что тогда уже весь вопросъ будетъ заключаться въ примѣненіи инструкціи она же, кромѣ значительнаго расхода для Обществъ, сниметъ отвѣтственность, возлагаемую 105 ст. на правленія и управленія.

Н. А. Неклюдовъ.—Я стою за сохраненіе текста ст. 105-й. Статья эта, въ той части ея, гдѣ говорится „съ тѣмъ условіемъ“ и т. д., вызвана была тѣмъ соображеніемъ, что, при производствѣ уголовныхъ дѣлъ по нарушеніямъ безопасности движенія, самый вопросъ о винѣ или невиновности, въ томъ или въ другомъ небреженіи или упущеніи, зависитъ нерѣдко отъ вопроса о достаточности или недостаточности количества служащихъ, о возможности или невозможности выполнить успѣшно всѣ возложенныя на нихъ обязанности въ совокупности. Посему, ежели въ законѣ не будетъ указано, что число служащихъ и продолжительность ихъ занятій и работъ не должны служить ко вреду безопасности движенія, то у суда не будетъ прочнаго фундамента для разрѣшенія вопроса о виновности, и ему придется постановлять *оправдательные* приговоры тамъ, гдѣ слѣдовало-бы постановить приговоръ *обвинительный*.

И. А. Вышнеградскій.—Я согласенъ съ мнѣніемъ, высказаннымъ Сергѣемъ Юльевичемъ относительно вреда, ко-

торый приноситъ съ собою примѣчаніе къ ст. 105. Отъ введенія этого примѣчанія не только отвѣтственность правленій и управленій уменьшится въ смыслѣ безопасности, но уменьшится и въ смыслѣ отвѣтственности правленія за расходы, которые явятся именно потому, что будутъ ссылаться на основныя правила для опредѣленія числа лицъ, а не на дѣйствительную потребность. Если разъ было опредѣлено число стрѣлочниковъ и въ случаѣ несчастія, происшедшаго отъ того, что не было передвиженія стрѣлки, окажется не полный комплектъ стрѣлочниковъ, то отвѣтственность будетъ основываться на этомъ обстоятельствѣ. По нашему убѣжденію, на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ достаточно было-бы трети расходовъ на стрѣлочниковъ, но, при разсмотрѣніи смѣты, я крѣпко стоялъ за сохраненіе *полнаго* комплекта, предписаннаго министерствомъ, потому что не желаю сидѣть въ тюрьмѣ. И если будутъ установлены нормы въ порядкѣ этого примѣчанія, то полагаю, что такія соображенія явятся во всѣхъ вопросахъ, и многіе расходы будутъ не устранимы, несмотря на ихъ непроизводительность, потому что Правленіе будетъ знать, что при *крушеніи*,—хотя-бы оно не оттого, собственно, произошло, что стрѣлочниковъ было мало,—судъ, какъ только усмотритъ, что не исполнена была такая-то статья правилъ, припишетъ крушеніе *этому* обстоятельству. Я полагаю, что всѣ подробныя правила и вся безполезная регламентація (которая при томъ никакъ не можетъ быть общей и однообразной для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, а должна мѣняться и не только на разныхъ линіяхъ, но и на разныхъ станціяхъ различныхъ дорогъ) не должны быть проведены въ законодательномъ порядкѣ. Опредѣленіе численности и качества состава служащихъ должно быть предоставлено усмотрѣнію тѣхъ, которые завѣдуютъ линіями и станціями; при рег-

ламентаціи же получатся только безполезные расходы и уменьшится отвѣтственность.

Д. И. Шубинъ-Поздѣевъ.—Здѣсь было разъяснено, что примѣчаніе къ ст. 105-й было поставлено по требованію представителей Министерства Путей Сообщенія и, конечно, изъ этого можно вывести замѣчаніе, что къ постановкѣ этого примѣчанія были какія либо основанія. Но такъ какъ объясненія ихъ здѣсь не видно, а вопросъ ставится, между тѣмъ, такимъ образомъ, что предпочесть ли ст. 104 и 105-ю въ прежней редакціи и исключить примѣчаніе, или же примѣчанія не исключать,—то, въ виду высказанныхъ здѣсь соображеній, конечно, ближе вычеркнуть примѣчаніе. Если-же вы изволите полагать необходимымъ исключить это примѣчаніе, то не будетъ-ли вмѣстѣ съ тѣмъ удобнѣе редакцію 104 и 105 ст. выразить болѣе положительно и болѣе точно въ томъ смыслѣ, что желѣзныя дороги обязаны содержать необходимое число должностныхъ лицъ, мастеровъ и рабочихъ „по ихъ усмотрѣнію“, — для того, чтобы судъ имѣлъ болѣе широкое основаніе привлечь виновныхъ къ отвѣтственности, когда окажется, что въ данномъ пунктѣ не содержалось то количество рабочихъ, которое было *необходимо*, и что *недостатокъ* ихъ былъ *причиною* крушенія. Было-бы, конечно, удобно установить правило, чтобы правленія и управленія представляли главныя основанія о численности и качествахъ должностныхъ лицъ и рабочихъ, потребныхъ на ихъ линіяхъ и чтобы, Министерство и Высшій Совѣтъ давали только *общія* указанія, опредѣляющія основанія для опредѣленія условій численности и качества рабочихъ — но если дѣятельность этихъ учрежденій, въ данномъ случаѣ, толкуется въ томъ смыслѣ, что она сниметъ отвѣтственность съ правленій и

управленій дорогъ—то, конечно, это примѣчаніе желательно исключить.

С. Ю. Витте.—Общія основанія будутъ только стѣснять; онѣ, въ сущности, практическихъ результатовъ не дадутъ, да и устанавливать ихъ невозможно.

Голосъ.—Я полагалъ-бы, что можно было-бы практическимъ путемъ разрѣшить вопросъ о количествѣ рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ и о служащихъ тамъ вообще, сказавъ, что будетъ опредѣлено Высшимъ Совѣтомъ число служащихъ по числу рабочихъ часовъ.

Предсѣдатель. — То есть: вы предлагаете опредѣлить, что рабочіе, стрѣлочники, машинисты и проч. не должны работать болѣе извѣстнаго числа часовъ.

С. Ю. Витте. — Есть дороги, которыя имѣютъ движеніе болѣе или менѣе правильное, и тамъ это, до извѣстной степени, было-бы возможно. Но есть дороги, которыя имѣютъ движеніе настолько неправильное, что проведеніе такого расчета было-бы немыслимо. Я приведу примѣръ фактическій. Было постановленіе, что машинистъ можетъ быть въ пути не болѣе 8 часовъ. Вслѣдствіе этого, если поѣздъ опоздаетъ, уже неминуемо является измѣненіе этого правила и, въ данномъ случаѣ, явится такая фальшь, которая можетъ посадить человѣка на скамью подсудимыхъ безъ всякой вины. Такъ, напримѣръ, на Юго-Западныхъ дорогахъ движеніе бываетъ неодномѣрное: обыкновенно идетъ 4 поѣзда, а по средамъ и пятницамъ — 12; какже тутъ опредѣлить число рабочихъ часовъ?

Е. И. Рагозинъ. — Регламентація Высшимъ Совѣтомъ дѣятельности правленій и управленій могла-бы принести свою долю пользы, и поэтому все дѣло въ томъ: какъ понимать примѣчаніе къ ст. 105-й. Во всякомъ случаѣ, значенія его отвергать въ существѣ врядъ-ли можно. Если его

понимать въ *широкомъ* смыслѣ слова, то есть не въ смыслѣ *узкой* регламентаціи, то оно можетъ имѣть серіозное значеніе. Мы стремимся къ тому, чтобы опредѣлить число рабочихъ часовъ на фабрикахъ и заводахъ. Въ этомъ смыслѣ можетъ быть примѣнено это примѣчаніе, съ бо̀льшими, разумѣется, подробностями, и къ желѣзнымъ дорогамъ. Тутъ не говорится, чтобы было опредѣлено число служащихъ, но говорится о подробныхъ правилахъ, основанія которыхъ должны служить для опредѣленія числа должностныхъ лицъ,—самое же опредѣленіе ихъ числа предоставляется желѣзнодорожнымъ правленіямъ и управленіямъ. Высшій Совѣтъ вырабатываетъ, слѣдовательно, лишь *общія* основанія для службы рабочихъ и мастеровъ на желѣзныхъ дорогахъ; опредѣленіе этихъ основаній имѣетъ весьма серіозное значеніе и врядъ-ли можетъ стѣснять желѣзнодорожное хозяйство.

*М. П. Козлянинов*ъ.—Дороги у насъ не имѣютъ одинаковаго движенія, а всѣ работаютъ, напримѣръ, въ зимнее время больше, чѣмъ въ лѣтнее—по крайней мѣрѣ по бо̀льшей части.

*И. С. Бліох*ъ.—Во всякомъ случаѣ обременять Совѣтъ было-бы неудобно. Если проектированный уставъ будетъ утвержденъ, и въ будущемъ признается необходимымъ дойти до подробной регламентаціи, то Высшій Совѣтъ будетъ имѣть для этого достаточную власть. Въ виду этого, въ настоящее время предписывать такую вещь, которая представляется по крайней мѣрѣ сомнительною,—кажется безполезно.

И. А. Вышнеградскій.—Я поддерживаю мнѣніе г. Бліоха, тѣмъ болѣе. что, по смыслу 105 ст. (примѣчаніе), утвержденію Высшаго Совѣта подлежатъ „*подробныя* правила“. Засимъ. я бы просилъ измѣнить редакцію втораго абзаца

ст. 105-й. Вмѣсто словъ: „когда исполненіе одной которой либо“ и проч. я бы сказалъ: „когда успѣшное исполненіе ихъ совмѣстимо въ одномъ лицѣ“.

По ст. 106-й.

И. С. Бліохъ.—Въ § 106-мъ сказано, что, при несчастныхъ и другихъ исключительныхъ случаяхъ, служащіе обязаны являться на службу. Не знаю, достаточно-ли это въ виду редакціи § 105-го, который опредѣляетъ ясно, чтобы „малочисленность состава и продолжительность ежедневныхъ занятій не были во вредъ здоровью и проч.“. При такой редакціи могло-бы встрѣтиться затрудненіе при исполненіи со стороны служащихъ, во время накопленія грузовъ, служебныхъ обязанностей внѣ часовъ, опредѣленныхъ положеніемъ. Поэтому, я предполагалъ-бы составить слѣдующую редакцію: „въ случаѣ накопленія занятій, при несчастныхъ и другихъ исключительныхъ случаяхъ, всѣ должностныя лица, мастеровые и рабочіе обязаны являться на службу по первому требованію своего начальства, которое можетъ потребовать отъ нихъ, чтобы они занимались болѣе опредѣленнаго числа часовъ и, кромѣ обыкновенныхъ обязанностей, исполняли и другія служебныя дѣйствія“. Если такая оговорка не будетъ сдѣлана, то, въ виду § 105-го, придется, при каждомъ усиленномъ занятіи, или увеличивать число служащихъ, или нести отвѣтственность. А такъ какъ таковой никто изъ заправляющихъ дѣломъ не захочетъ брать на себя, то предпочтетъ увеличеніе штата, которое отзовется тяжело на расходахъ.

Предсѣдатель.—Для этихъ случаевъ и слѣдуетъ увеличить составъ служащихъ.

И. С. Бліохъ. — Это, не говоря даже объ экономической сторонѣ дѣла, не всегда возможно, потому что чрез-

мѣрное накопленіе грузовъ можетъ зависѣть отъ случайностей и обстоятельствъ, которыхъ предвидѣть невозможно заранѣе. Ждать увеличенія числа служащихъ — повело-бы только къ усиленію зла, и поэтому заставить служащихъ работать нѣсколько болѣе за приличное вознагражденіе, какъ это практикуется и теперь, цѣлесообразнѣе. То, что я предлагаю, взято мною изъ служебныхъ уставовъ и регламентовъ желѣзныхъ дорогъ заграничныхъ, въ отношеніи служащихъ наиболѣе либеральныхъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Статья эта не имѣетъ вовсе въ виду отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ; она опредѣляетъ только, что, при несчастныхъ случаяхъ, всѣ желѣзнодорожные служащіе обязаны являться на службу по первому требованію своего начальства и не имѣютъ права отговариваться ни тѣмъ, что они уже отработали свои часы, ни тѣмъ, что несчастіе случилось не въ ихъ раіонѣ и т. п.

Предсѣдатель.—Пришлось-бы развѣ прибавить: „при усиленномъ накопленіи грузовъ“.

Н. А. Неклюдовъ.—Такая прибавка была-бы ограниченіемъ 106 ст., предусматривающей не только перевозку грузовъ, но и пассажировъ, и вообще всякое желѣзнодорожное приключеніе.

И. С. Бліохъ.—Не только при накопленіи грузовъ, но и при заключеніи отчетовъ, приходится по вечерамъ работать. Поэтому я и прошу прибавить, что служащіе являются для того, чтобы исполнять извѣстное дѣло, по указаніямъ начальства.

Н. А. Неклюдовъ.—Это разумѣется само собою и выражено прямо въ 106 статьѣ.

И. А. Вышнеградскій.—Та редакція, которая предлагается, находится въ связи съ примѣчаніемъ къ ст. 105-й, и если это примѣчаніе будетъ существовать въ уставѣ,

то, въ этомъ случаѣ, я считалъ-бы ст. 106-ю даже ненужною. Но если только регламентаціи, относительно служащихъ, Высшій Совѣтъ на себя не приметъ, и будетъ предоставлено желѣзнымъ дорогамъ самимъ устроить это дѣло съ тѣмъ только, чтобы опредѣленія, содержащіяся въ текстѣ 105 ст., были исполнены—то тогда ст. 106-я необходима, и я предложилъ-бы только выразить ее такъ: „при несчастныхъ случаяхъ и при исключительныхъ условіяхъ“ и проч.

По ст. 107-й.

А. Т. Великовъ.—Я не вижу надобности, чтобы начальники отдѣловъ управленія утверждались въ должностяхъ министромъ. Въ настоящее время утверждаются только управляющій дороги, его замѣститель, и лишь въ нѣкоторыхъ случаяхъ—начальники отдѣловъ. Это встрѣчаетъ большія затрудненія и часто дороги остаются безъ начальниковъ, потому что требуется много времени на ихъ утвержденіе. Если же придется ждать утвержденія начальниковъ отдѣловъ, то будетъ еще больше затрудненій. Я не вижу и особенной гарантіи въ этомъ для Правительства, тѣмъ болѣе, что въ послѣднихъ статьяхъ опредѣлены условія, на основаніи которыхъ они могутъ быть назначаемы. Поэтому, я бы предложилъ исключить: „и начальники отдѣловъ управленія дороги“.

И. С. Бліохъ.—Въ настоящее, исключительное время требуется утвержденіе Министра Путей Сообщенія по сношенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ. Но если эта статья будетъ внесена въ законъ, то останется разъ навсегда. Между тѣмъ, можетъ и такъ случиться, что въ будущемъ сношеніе нужно будетъ не съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, а съ другими учрежденіями.

А. А. Александровъ.—Это обстоятельство весьма близко

касается врачебно-санитарной части, которую нельзя предоставить въ безусловное распоряженіе управленія желѣзной дороги. Поэтому ст. 107-я, въ той редакціи, въ которой она помѣщена въ уставѣ, является вполнѣ правильною.

Г. Ф. Симоненко. — На нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ мѣста начальниковъ отдѣловъ несомнѣнно замѣщаются лицами, не имѣющими спеціальной подготовки. Хотя статьи законопроекта и требуютъ этихъ условій, но на сколько онѣ будутъ соблюдаться — это неизвѣстно. Необходимо установленіе контроля за дѣйствительностью исполненія *такихъ* требованій. Но кто будетъ контролировать, если вся власть будетъ въ рукахъ желѣзныхъ дорогъ?—А между тѣмъ это будетъ отзываться неблагопріятно на отдѣлахъ, въ которыхъ будутъ лица, не спеціально подготовленныя. Варшавская подкоммисія убѣдилась на фактахъ, что недостатки движенія обусловливались въ значительной степени именно недостаточностью спеціальной подготовки начальниковъ.

По ст. 108-й.

И. А. Вышнеградскій. — Я бы просилъ во второмъ пунктѣ выпустить слова: „или практическихъ“. Дипломы учебныхъ заведеній, относительно *практическихъ* познаній, не говорятъ ничего и ничего сказать не могутъ. Для удостовѣренія въ *практическихъ* познаніяхъ требуются другаго рода свидѣтельства, между тѣмъ, по редакціи проекта устава, можно полагать, что дипломъ можетъ считаться достаточнымъ для этой цѣли. Вопросъ, о которомъ я теперь говорю, только редакціонный и я думаю, что мое мнѣніе совершенно сходится съ мыслью Коммисіи. Дальше, по 5 п., я опасаюсь, что преимущественное замѣщеніе

извѣстныхъ должностей воинскими чинами, увольняемыми въ запасъ, можетъ повлечь вредныя послѣдствія, а именно: можетъ случиться, что, при объявленіи военнаго положенія, при мобилизаціи войскъ, когда отъ желѣзныхъ дорогъ требуется усиленная дѣятельность и чтобы все было въ исправности, въ это-то самое время у нихъ отнимутся вдругъ чрезвычайно необходимыя, важныя лица и, засимъ, въ эти тяжкія времена имъ надобно будетъ набирать новыхъ лицъ, которыя совсѣмъ не знакомы со службою, и, конечно, на каждомъ шагу будутъ дѣлать ошибки, послѣдствія которыхъ, въ военное время, будутъ неисчислимы. Надъ этимъ вопросомъ необходимо задуматься, такъ какъ преимущественно въ военное время на желѣзныхъ дорогахъ необходимо имѣть служилыхъ людей съ выдержкою, опытныхъ и т. п.

М. Н. Анненковъ. — Ивану Алексѣевичу, вѣроятно, не вполнѣ извѣстно положеніе о созывѣ безсрочно-отпускныхъ. Оно было уже примѣнено во время послѣдней компаніи; теперь же установлено окончательно, что призывъ нижнихъ чиновъ, служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, въ дѣйствительности не производится, а ведутся лишь особые списки и люди призываются лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда Главный Штабъ находитъ возможнымъ: съ той или другой линіи взять служащихъ тамъ запасныхъ. Вотъ почему въ этомъ не можетъ быть ни малѣйшаго затрудненія для дорогъ. Напротивъ-того, въ минувшую войну было дано отъ 200 до 400 человѣкъ на юго-западныя дороги, чтобы восполнить недостатокъ людей. Казалось-бы, что для самихъ желѣзныхъ дорогъ удобнѣе имѣть людей, знающихъ службу и вполнѣ подготовленныхъ къ тому, чтобы точно и безпрекословно исполнять приказанія. Съ другой стороны, въ Германіи, и другихъ иностранныхъ государствахъ при-

нято, чтобы служившимъ въ войскахъ и, въ особенности, дослужившимся извѣстныхъ степеней, напримѣръ, унтеръ-офицерамъ, въ этомъ отношеніи предоставлять преимущество.

И. А. Вышнеградскій.—Я вполнѣ удовлетворенъ этими свѣдѣніями, но, чтобы ихъ закрѣпить настоящимъ закономъ, я просилъ-бы въ 5 п., хотя и въ скобкахъ, сдѣлать ссылку на положеніе, на основаніи котораго призывные люди изъ запаса, служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, требуются въ подлежащія части только въ случаяхъ крайней необходимости.

А. Т. Велиховъ.—Я бы желалъ ослабить нѣсколько общій смыслъ начала 108 ст., сдѣлавъ такое редакціонное измѣненіе, что „лица обязаны, при выборѣ людей, принимать *всѣ зависящія отъ нихъ* мѣры, чтобы выбранные ими люди были способны“. Иначе судъ, найдя въ извѣстный моментъ „неспособнымъ“ виновнаго въ несчастномъ случаѣ, прямо обвинитъ то лицо, которое его избрало къ исправленію должности. Между тѣмъ, при избраніи этого лица, въ данномъ случаѣ, были приняты всѣ мѣры къ тому, чтобы не выбрать неспособнаго; но предположенной цѣли *нельзя* было достигнуть: онъ имѣлъ недостатки *скрытные*, напримѣръ, онъ пьяница, или страдаетъ падучею болѣзнею. Вотъ почему я бы желалъ ограничить отвѣтственность, которая, главнымъ образомъ, падаетъ въ подобномъ случаѣ на управляющаго дорогою. Затѣмъ, по отношенію п. 1 го, я бы думалъ ограничить его словами: „вновь приглашаемые служащіе“. Я полагаю, что это имѣлось въ виду Коммисіею, потому что иначе весьма значительное число служащихъ пришлось-бы немедленно исключить,—что, конечно, вредно отразилось-бы на дѣлѣ.

И. С. Бліохъ.—На русскихъ желѣзныхъ дорогахъ толь-

ко на одной изъ службъ имѣются въ значительномъ количествѣ иностранцы: по подвижному составу, и то только машинисты. Но чрезвычайно трудно было-бы замѣнить ихъ сразу русскими машинистами.

А. И. Закъ.—Я хотѣлъ сказать по пункту 5-му то, что уже сказалъ Иванъ Алексѣевичъ. Полагаю, что пунктъ этотъ можетъ относиться къ воинскимъ чинамъ, которые въ отставкѣ, но не къ тѣмъ ,которые въ запасѣ. Напримѣръ: въ Германіи пользуются преимущественнымъ правомъ на службу на желѣзныхъ дорогахъ только выслужившіе полный срокъ службы.

М. Н. Анненковъ.—Вы ошибаетесь.

А. И. Закъ.—Въ запасѣ находится въ тридцатилѣтнемъ возрастѣ бо́льшая часть лицъ. Для чего въ такомъ случаѣ расчитывать на тѣ порядки, которые существуютъ и на которые ссылался Михаилъ Николаевичъ? Они могутъ быть измѣнены военнымъ начальствомъ, и то, что сказалъ Иванъ Алексѣевичъ, остается въ полной силѣ. На самомъ дѣлѣ можетъ случиться, что служащіе будутъ призываемы въ свои части.

Предсѣдатель.—Нуждается ли военное вѣдомство въ хорошемъ управленіи желѣзныхъ дорогъ или нѣтъ?—Конечно, нуждается. Не въ томъ ли его забота, чтобы дороги могли исполнить все то, что Правительство отъ нихъ требуетъ?—Разумѣется—да. Поэтому военное вѣдомство отнюдь не приметъ мѣръ, которыя могли-бы ослабить дорогу.

А. И Закъ.—Я нахожу невозможнымъ принятіе перваго пункта. Я не вижу, отчего не могутъ служить на желѣзныхъ дорогахъ и иностранцы, живущіе въ Россіи, если они имѣютъ право жить въ ней. Вводить ограниченіе, заключающееся въ первомъ пунктѣ, значило-бы, по

моему мнѣнію, вводить законъ, такъ сказать, не совсѣмъ приличный. Россія, можетъ быть, во многихъ отношеніяхъ еще нуждается и въ общеніи съ заграницею, и въ чемъ нибудь другомъ со стороны иностранцевъ... Къ чему постановить правило, чтобы иностранцы не служили на желѣзныхъ дорогахъ? Если они имѣютъ право жить въ Россіи, производить торговлю и покупать недвижимость, то они, кажется, могутъ и служить кассирами, бухгалтерами и т. п. на дорогахъ.

И. А. Вышнеградскій.—Я полагаю, что пунктъ 1-й безъ всякаго сомнѣнія редактированъ въ цѣляхъ соображеній государственныхъ, и что онъ не подлежитъ нашему разсмотрѣнію.

Н. А. Неклюдовъ.—Едвали „неприлично“ въ своемъ государствѣ, въ собственномъ законѣ писать то, что нужно для государства. Подобное „неприличіе“ повторяется во многихъ законахъ. Такъ, на основаніи II Т. Св. зак., иностранцы не могутъ быть ни мировыми судьями, ни присяжными засѣдателями. Кромѣ того, при оцѣнкѣ 1-го пункта 108 ст., необходимо принять въ соображеніе постановленіе ст. 109-й, допускающей отступленія отъ общаго правила. Въ этомъ постановленіи прямо говорится... „(читаетъ)“. Такимъ образомъ открытъ извѣстнаго рода исходъ, по которому Министру Путей Сообщенія дозволяется разрѣшать и держаніе на службѣ иностранцевъ, въ томъ или другомъ количествѣ, при тѣхъ или другихъ условіяхъ; что касается до 5-го п., то, хотя я и не спеціалистъ по настоящему предмету, но все таки не могу не замѣтить, что въ Германіи различается Soldatenstand u Beurlaubstand, причемъ нижніе чины послѣдняго, будутъ ли они запасные илп отпускные, имѣютъ права службы на желѣзныхъ дорогахъ,

М. Н. Анненковъ. –Мы теперь имѣемъ 12 лѣтній срокъ воинской службы. Поэтому, если запасные не будутъ приниматься на желѣзнодорожную службу, то служба эта потеряетъ людей, находящихся въ періодѣ лучшаго развитія своихъ силъ. Вообще, относительно призыва на службу лицъ, состоящихъ на желѣзныхъ дорогахъ, могу удостовѣрить, что принятые у насъ порядки взяты именно изъ Германіи. Затѣмъ, нельзя же допустить, чтобы военное вѣдомство, смотрящее на желѣзнодорожное дѣло, какъ на лучшій способъ для сосредоточенія и мобилизаціи арміи, въ настоящее время, когда войска почти пѣшкомъ не ходятъ,—лишило дороги ихъ служебнаго персонала.

Г. Ф. Симоненко.—Пунктъ 1-й этой статьи не только не стѣсняетъ иностранцевъ, но, напротивъ, обязываетъ черезъ чуръ снисходительно относиться къ нимъ, потому что ст. 109-я допускаетъ исключенія, а исключеній, по моему мнѣнію, не должно допускать. Передъ этимъ, однимъ изъ говорившихъ, было указано, что трудно согласиться съ тѣмъ пунктомъ, который требуетъ замѣщенія должностей лицами военнаго сословія въ виду того, что, въ случаѣ войны, эти лица могутъ сразу оставить службу. Но развѣ не представляетъ бо́льшую опасность замѣщеніе должностей иностранцами, которые, при существующей всеобщей повинности, могутъ быть потребованы въ свои государства и, такимъ образомъ, могутъ оставить свои должности незамѣщенными въ самое опасное время?.. Здѣсь рѣчь идетъ не о заподозрѣніи въ политической неблагонадежности, а только о томъ, что должности могутъ, въ извѣстныхъ случаяхъ, оставаться не замѣщенными. Далѣе: у насъ—говорятъ — не всегда достаточно найдется лицъ, обладающихъ спеціальными знаніями. Было время, когда можно было-бы на это жаловаться, но это время, къ сча-

стію миновало.... Да: миновало время, когда приходилось почти всѣхъ людей съ техническими свѣдѣніями выписывать изъ заграницы.

Въ Россіи нынѣ достаточно высшихъ и среднихъ технических заведеній, чтобы можно было жаловаться на недостатокъ людей подготовленныхъ. Если число лицъ, окончившихъ курсъ въ техническихъ училищахъ, могло бы быть больше противъ того, какое въ настоящее время у насъ имѣется, то виноваты въ этомъ сами техники— промышленники, управляющіе дорогами и пр., потому что приглашаютъ не русскихъ, обладающихъ спеціальными знаніями, а иностранцевъ. Понятно, что предпочтительнымъ замѣщеніемъ должностей иностранцами они отталкиваютъ значительное количество нашихъ молодыхъ людей, которые могли-бы посвятить себя изученію техники, и уменьшаютъ составъ лицъ въ Россіи, изъ которыхъ они могли-бы набирать свой контингентъ служащихъ. Говорятъ, что даже на такія должности, какъ машиниста, иногда бываетъ трудно найдти *русскихъ*. Но подготовленіе машинистовъ было-бы очень легко для желѣзныхъ дорогъ. Почти каждая имѣетъ свои мастерскія, въ которыхъ имѣется достаточное количество русскихъ рабочихъ, слесарей и т. п. Эти люди могли-бы легко быть пріучены къ занятію машиниста, и контингентъ таковыхъ не уступалъ-бы иностранцамъ, еслибы изъ мастерскихъ выбирали тѣхъ рабочихъ, которые наиболѣе добросовѣстно относились къ дѣлу. Затѣмъ, было указано на то, что нигдѣ не существуетъ закона, который бы запрещалъ иностраннымъ подданнымъ занимать должности на желѣзныхъ дорогахъ. Я не знаю, въ какихъ государствахъ существуетъ такой законъ, но знаю, что, напримѣръ, въ Галиціи поставлено непремѣннымъ условіемъ въ послѣднее время—не прини-

мать лицъ польскаго происхожденія не только изъ числа вообще австрійскихъ подданныхъ, но даже изъ мѣстныхъ обывателей. Такимъ образомъ, ссылка на иностранные законы едва-ли основательна.

А. И. Закъ.—Закона нѣтъ.

Г. Ф. Симоненко—Но все равно—обычай.

А. И. Закъ. — Если желательно, чтобы ввели такой *обычай* и на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, то все таки нѣтъ надобности писать такой *законъ*.

И. А. Вышнеградскій.—Я противъ пункта 1-го ст. 108 й, поднявшаго столь долгія пренія, ничего не имѣю сказать и вполнѣ ему сочувствую; но долженъ сказать нѣсколько словъ по поводу того, что въ рѣчь предъидущаго оратора вкралась одна значительная неточность, которая можетъ подать поводъ къ превратнымъ понятіямъ объ отношеніяхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ къ нашимъ техническимъ учебнымъ заведеніямъ; съ этими отношеніями я, по положенію своему, какъ бывшій директоръ и даже профессоръ одного изъ высшихъ учебныхъ техническихъ заведеній, очень близко знакомъ. Ни разу ни одна моя просьба передъ различными лицами, стоящими во главѣ желѣзнодорожныхъ Обществъ, о принятіи на мѣста кого либо изъ техниковъ, кончившихъ курсъ въ учебномъ заведеніи,—ни разу такая просьба не была отвергнута, если только была какая нибудь возможность ее исполнить. Засимъ, могу засвидѣтельствовать также, что не только не была отвергнута моя просьба, но что происходило еще другое. Я могу прямо указать, что многіе—изъ здѣсь присутствующихъ—не разъ обращались ко мнѣ съ просьбою, чтобы рекомендовать надежныхъ людей, которые бы согласились начать службу съ нисшей должности, для того, чтобы, продолжая такимъ образомъ службу, достигнуть высшихъ должностей.

Я могу засвидѣтельствовать, что высказанное предъидущимъ ораторомъ, будто не было ни малѣйшаго содѣйствія русскимъ техникамъ—совершенно неосновательно. Повторяю, что, напротивъ того, всегда охотно ихъ принимали, когда только они соглашались на одно условіе, мною указанное, на одно требованіе, по моему мнѣнію совершенно справедливое, чтобы ищущіе мѣсто не думали, что можно поступать прямо на высшія должности, а чтобы они изучали службу съ самого начала. Это требованіе я нахожу въ высшей степени справедливымъ, потому что о практическихъ познаніяхъ дипломы нашихъ учебныхъ заведеній не могутъ давать никакого понятія. А такъ какъ обвиненія, которыя были возведены здѣсь на желѣзныя дороги, можно отчасти найти и въ объяснительной запискѣ, то я считалъ долгомъ доложить объ этомъ.

Предсѣдатель.—Кажется, было установлено обязательство для технологовъ начинать службу кочегарами, а не машинистами.

И. А. Вышнеградскій.—Нѣтъ, помощниками машиниста.

Г. Ф. Симоненко.—Все то, что вы изволили сказать, только доказываетъ тотъ авторитетъ, который имѣете вы въ отношеніи желѣзнодорожныхъ управленій. Понятно, что достаточно, чтобы каждое управленіе считало за особенную честь принимать служащихъ по рекомендаціи извѣстнаго лица, для того, чтобы извѣстный обычай обходился въ видѣ исключенія. Больше ничего не доказываетъ ваше заявленіе.

И. А. Вышнеградскій.—По моему убѣжденію, оно доказываетъ неправильность взведеннаго на дороги обвиненія. Если бы онѣ уклонялись отъ принятія на службу техниковъ, кончившихъ курсъ въ нашихъ учебныхъ заведеніяхъ, то и моя рекомендація не помогла-бы въ этомъ дѣлѣ. Если

же она помогала, то только потому, что у желѣзнодорожных дѣятелей есть охота имѣть техниковъ русскихъ.

И. С. Бліохъ.—Изъ практики, на сколько она мнѣ извѣстна, могу подтвердить то, что сказалъ Иванъ Алексѣевичъ Вышнеградскій. Когда является кандидатъ на должность, окончившій курсъ въ какомъ нибудь изъ технических высшихъ заведеній и училищъ, и заявляетъ согласіе начать службу съ нисшихъ должностей, то его принимаютъ *всегда* предпочтительно предъ всѣми другими кандидатами и отрицаніе этого можно только приписать недостаточному знанію фактовъ.

В. А. Половцовъ. — Я также присоединяюсь къ этому мнѣнію.

М. Н. Анненковъ. — У насъ есть одна весьма важная дорога, про которую военное министерство неоднократно отзывалось, что на ней очень много служащихъ иностранцевъ, и тѣмъ не менѣе число ихъ остается значительнымъ— это Петербурго-Варшавская дорога.

И. С. Бліохъ. — Я былъ членомъ совѣта этой дороги и могу только засвидѣтельствовать, что въ прежнее время было $^{8}/_{10}$, если не $^{9}/_{10}$ машинистовъ иностранцевъ, служившихъ съ открытія дороги. Нельзя же было ихъ выгнать сразу. Въ настоящее время Вашему Сіятельству извѣстно, что число машинистовъ-иностранцевъ уменьшается чрезвычайно значительно на всѣхъ дорогахъ.

Э. И. Тилло.—Позвольте мнѣ, какъ представителю Императорскаго русскаго техническаго общества, принимающаго особое участіе въ судьбѣ русскихъ техниковъ, присоединиться къ тому желанію, чтобы всѣ наши желѣзныя дороги давали-бы преимущество *русскимъ* людямъ, окончившимъ курсъ въ *русскихъ* техническихъ заведеніяхъ. Но это желаніе нисколько не обусловливаетъ требованія объ

исключеніи всякихъ другихъ элементовъ. Мнѣ кажется, что техническія училища у насъ только что начинаютъ развиваться и они не въ состояніи удовлетворить вполнѣ всѣмъ потребностямъ желѣзныхъ дорогъ. Вотъ почему, при всемъ желаніи всякаго успѣха *нашему* техническому образованію, — исключать прямо и сразу всѣхъ иностранцевъ едва-ли было-бы практично.

С. Ю. Витте. — Я хотѣлъ обратить вниманіе на пунктъ 4-й, который, по редакціи 1-го ноября, представлялся совершенно иначе. По моему мнѣнію, нельзя не выразить сочувствія той мысли, которая была выражена въ указанной редакціи, а именно: чтобы не только высшія, но и нисшія должности, непосредственно касающіяся безопасности движенія, были замѣщаемы лицами, прослужившими извѣстное число лѣтъ. Если же здѣсь говорится о „высшихъ должностяхъ вообще“, то, съ одной стороны, есть высшія должности (какъ напримѣръ кассира, бухгалтера и друг.), на которыя можно принимать людей, не служившихъ вовсе на дорогахъ, такъ какъ тутъ весь вопросъ— довѣріе хозяевъ къ лицамъ, занимающимъ эти должности. Съ другой же стороны, слово „высшія“ не выражаетъ достаточно ясно границъ служебной лѣстницы, къ которой оно относится. Между тѣмъ, въ первоначальной редакціи случаи были опредѣлены въ точности. Поэтому, слѣдовало бы вернуться къ редакціи 1-го ноября хотя, очень можетъ быть, въ ней сроки были опредѣлены или слишкомъ великіе или слишкомъ малые. Противъ этихъ подробностей спорить я не буду; возбуждаю-же я вопросъ со стороны принципіальной.

Н. А. Неклюдовъ.—Это измѣненіе сдѣлано по требованію представителей Министерства Путей Сообщенія.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ. — Что разумѣетъ пунктъ 4-й

надъ „высшими должностями“? Если гдѣ нужно поименовать эти должности, то именно тамъ. Можно бы согласить § 107-й съ 311-мъ, въ которомъ подробно исчислены начальники желѣзнодорожной полиціи — высшіе и нисшіе его чины. Во всякомъ случаѣ, для устраненія недоразумѣній, необходимо поименовать въ этомъ пунктѣ должности, которыя предполагается причислить къ высшимъ.

Г. Ф. Симоненко.—Я имѣю замѣчаніе по пункту 6-у. Въ принципѣ я ничего не имѣю противъ этого пункта, но слова „премущественно изъ числа родственницъ служащихъ“ мнѣ кажутся оговоркою, вызванною желаніемъ нѣсколько сократить издержки на содержаніе служащихъ. Понятно, что, при такомъ ограниченіи, явится возможность назначать служащимъ меньше жалованья и экономизировать помѣщенія на станціи. Но, въ сущности, вся эта экономія окажется ничтожною въ виду громадныхъ *непроизводительныхъ* расходовъ Обществъ, а между тѣмъ, это правило можетъ оказаться весьма вреднымъ: какъ устроить *правильно* служебный контрольодного лица надъ другимъ, если эти лица связаны между собою родственными между собою отношеніями?... Замѣтимъ, что даже и въ настоящее время обычай потакать другъ другу весьма сильно распространенъ между служащими. Варшавская подкоммисія видѣла такого рода случай, что кассиръ, выдавая билетъ, сдѣлалъ ошибку въ 5 руб., объяснивъ, впослѣдствіи, свою ошибку тѣмъ, что на билетахъ прямаго сообщенія цѣна билета не обозначена. Лицо, понесшее убытокъ, требуетъ жалобную книгу, чтобы донести о случаѣ. Но начальникъ станціи книгу не даетъ до тѣхъ поръ, пока не является жандармскій офицеръ и только послѣ этого книга подается.

Н. А. Неклюдовъ. — Эту фразу можно зачеркнуть и

статья отъ этого не потеряетъ. Но фраза эта не „обязываетъ“, а „лишь даетъ право“.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Идея этой фразы—не стремленіе къ экономіи, а только заботливость о служащихъ и о ихъ семействахъ. Представьте себѣ станцію въ глуши, гдѣ служащему приходится проживать съ его громадною семьею. Семья не знаетъ, что дѣлать—занятія тамъ не отыщешь... Правительство желаетъ, чтобы этимъ несчастнымъ дать какое нибудь занятіе, чтобы усилить ихъ средства къ существованію и чтобы они не пропадали отъ праздности. Между тѣмъ, такіе примѣры, чтобы подобные случаи вызывали сокращеніе жалованья—мнѣ неизвѣстны.

И. А. Вышнеградскій.—Въ теченіи недолгаго времени сегодняшняго засѣданія, намъ пришлось уже выслушать два обвиненія, брошенныя противъ желѣзнодорожныхъ управленій и выраженныя въ совершенно общихъ терминахъ, безъ приведенія точныхъ фактовъ. Одно, которое совершенно кореннымъ образомъ грѣшитъ противъ истины—было уже опровергнуто. Другое, высказанное сегодня же, обвиняетъ всѣ желѣзныя дороги въ провербіальной расточительности. Не подлежитъ сомнѣнію, что лица, близко стоящія къ дѣлу, не могутъ оставаться безотвѣтными въ виду подобныхъ общихъ нареканій, только мѣшающихъ общему ходу дѣлъ, не принося въ сущности никакой пользы. Если бы обвиняющіе приводили факты, въ такомъ случаѣ можно было-бы давать разъясненія, полезныя для дѣла. Между тѣмъ, мы остаемся въ общихъ фразахъ—и одни и другіе—и, не принося пользы нашими заявленіями, вносимъ въ пренія взаимное раздраженіе, которое едва-ли можетъ привести къ полезнымъ результатамъ.

Г. Ф. Симоненко.—Позвольте замѣтить...

Предсѣдатель.—Если вы хотите продолжать обвиненія—то онѣ здѣсь не имѣютъ мѣста.

Г. Ф. Симоненко.—То, что г. Вышнеградскій считаетъ обвиненіемъ, не есть обвиненіе, а научный фактъ, констатированный наиболѣе замѣчательными авторитетами экономической науки. Говоря о дорогахъ гарантированныхъ, они всѣ приходятъ къ тому выводу, что вообще, при такомъ положеніи дѣла, неизбѣжными являются: съ одной стороны отсутствіе экономіи, съ другой—уменьшеніе пріимчивости.

Предсѣдатель.—Это къ дѣлу не относится. Мы только затягиваемъ наши засѣданія.

К. И. Рудницкій. — Насколько ошибочны обвиненія, взводимыя на желѣзныя дороги, доказываетъ ссылка на фактъ не выдачи жалобной книги. Ключъ отъ хранилища жалобной книги находится у дежурнаго жандарма, а не у начальника станціи.

И. С. Бліохъ.—По п. 7-му, мнѣ кажется, если разъ дѣлается постановленіе, то опредѣляемые на службу не могутъ быть старѣе извѣстнаго возраста. Слѣдовало-бы оговорить, что и не могутъ быть моложе, скажемъ, 18 лѣтъ. За тѣмъ, слѣдовало бы видоизмѣнить опредѣленіе, что служащіе 60-ти лѣтъ не могутъ продолжать службы. Абсолютное такое предписаніе можетъ быть вреднымъ, поэтому предполагаю измѣнить таковое слѣдующимъ образомъ: „По достиженіи 60-лѣтняго возраста, безъ особаго спеціальнаго освидѣтельствованія чрезъ врачей Общества и признанія годными къ исполненію возложенныхъ на нихъ обязанностей, въ отношеніи физическихъ силъ, служащіе не могутъ оставаться на службѣ Обществъ“. Вѣдь бываютъ люди 60-ти лѣтъ еще очень бодрые и къ службѣ вполнѣ способные.

Е. И. Рагозинъ. — Я предложилъ-бы исключить 7-й пунктъ, такъ какъ онъ входитъ въ подробности, которыя не могутъ имѣть мѣста въ законодательныхъ постановленіяхъ. Примѣчаніе къ ст. 105-й даетъ право правленіямъ составлять правила, опредѣляющія качества служащихъ и поэтому излишне вводить въ общій уставъ опредѣленіе числа лѣтъ служащихъ, т. е. обстоятельство, которое не должно быть регламентировано въ законодательномъ порядкѣ.

К. И. Шестаковъ.—Если-бы было принято мнѣніе Е. И. Рагозина, то мое замѣчаніе отпало-бы. Я желаю только указать, что самая редакція этого пункта поведетъ къ недоразумѣніямъ. „Первоначально опредѣляющимся“ будетъ и старый служака, человѣкъ старше 40 лѣтъ, желающій перейти на службу съ другой дороги. Затѣмъ, опредѣленіе 18-ти лѣтняго возраста, въ смыслѣ крайняго предѣла, было бы не справедливымъ, такъ какъ для телеграфной службы допускается 16-ти лѣтній возрастъ, а въ конторы переписчики принимаются 15-ти лѣтніе.

И. С. Бліохъ.—Тутъ говорится только о службѣ движенія, а не о телеграфѣ и конторахъ.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Изъ пункта 5-го видно, что желѣзнодорожное вѣдомство заботится о нижнихъ чинахъ; но пунктъ 7-й находится въ противорѣчіи съ этимъ взглядомъ на военное вѣдомство. Въ интересахъ военнаго вѣдомства было-бы исключить этотъ пунктъ: теперь, между нашими начальниками станцій и агентами, есть масса лицъ, прослужившихъ довольно долго въ военной службѣ и даже получившихъ штабъ-офицерскіе чины; если же этотъ пунктъ останется, то для нихъ будетъ закрытъ путь къ службѣ на дорогахъ.

По ст. 109-й.

В. А. Половцовъ.—Если-бы эта статья была принята, то казалось-бы существенно важнымъ выяснить, что всѣ изложенныя въ предъидущей статьѣ правила не относятся до не штатныхъ служащихъ а равно и къ временнымъ агентамъ.

Г. Ф. Симоненко.—Мнѣ кажется, я достаточно ясно показалъ необходимость исключенія § 109-го, по отношенію къ п. 1., потому что изъ всего того, что говорилось здѣсь, не было ни одного серіознаго возраженія на мои слова. Единственное возраженіе, которое я оставилъ не тронутымъ, заключается въ томъ, что пришлось-бы многихъ иностранныхъ подданныхъ уволить; но вѣдь если иностранный подданный живетъ въ Россіи, получаетъ у насъ средства къ жизни, находится на службѣ общества,—то, полагаю, онъ можетъ принять русское подданство, если ему угодно остаться на службѣ.

И. С. Бліохъ.—Я предложилъ-бы исключить „сношеніе съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ“. Это можетъ быть дѣломъ усмотрѣнія Министра Путей Сообщенія. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ также можетъ потребовать сношенія съ нимъ, по даннымъ вопросамъ. Но разъ вводится обязательство въ законъ, оно остается на вѣчное время и устанавливается лишняя ступень для сношеній.

Е. И. Рагозинъ.—Утверждаетъ въ должности Министръ Путей Сообщенія, а съ кѣмъ онъ сносится—это до желѣзнодорожнаго закона не относится. Это дѣло внутреннихъ сношеній, которое можетъ быть видоизмѣнено по обстоятельствамъ.

По ст. 110-й.

В. А. Половцовъ.—Я предложилъ-бы исключить слова

„по формѣ, установленной для гражданскихъ чиновниковъ“, въ виду того, что встрѣтится затрудненіе при осуществленіи выполненія требованій такой формы. Мы и нынѣ имѣемъ послужные списки служащихъ, но сложныхъ послужныхъ списковъ не ведемъ, да и вести, въ виду числа служащихъ, не можемъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Конечно, будутъ вестись не всѣ графы, которыя ведутся въ формулярахъ по гражданской службѣ.

По ст. 111-й.

С. Ю. Витте.—При обсужденіи этого параграфа еще въ ноябрѣ, я выразилъ такое мнѣніе, что если оставить настоящее положеніе дѣла, то будетъ очень много такихъ случаевъ, въ которыхъ хозяева будутъ видѣть *очевидныя* для нихъ злоупотребленія агентовъ, а между тѣмъ не будутъ въ состояніи ихъ уволить. Я могъ-бы представить цѣлую массу такихъ примѣровъ, гдѣ нѣтъ возможности замѣтить злоупотребленія служащихъ, но, тѣмъ не менѣе, служа вмѣстѣ съ ними, слѣдя за ихъ дѣйствіями, приходится придти къ непосредственному убѣжденію въ томъ, что злоупотребленія существуютъ и что они находятся въ связи съ дѣятельностью извѣстныхъ лицъ. Много есть случаевъ, гдѣ агентъ, дѣлая злоупотребленія не прямо, является посредникомъ и наноситъ такимъ образомъ громадный вредъ дѣлу. Вотъ почему я ходатайствовалъ, чтобы былъ включенъ пунктъ, который бы предоставлялъ начальству право удаленія служащихъ безъ объясненія причинъ. Я не могу предвидѣть случая, чтобы служащій, исполняющій правильно свои обязанности и не дающій повода къ неудовольствію, былъ удаленъ со службы безъ причинъ... Мнѣ возражали, что я предлагаю удаленіе въ

родѣ того, какое существуетъ по гражданскому вѣдомству („по пункту 3-му“). Я не служилъ въ гражданской службѣ и не знаю, удаляютъ-ли тамъ безъ поводовъ или нѣтъ, но убѣжденъ, что, если мое предложеніе въ настоящемъ случаѣ не будетъ принято—явится громадный вредъ желѣзнодорожному хозяйству. Мое заявленіе касается и пункта 2-го потому, что можетъ быть фактическая невозможность судить о томъ, способенъ или неспособенъ служащій, не видя его въ дѣлѣ; впослѣдствіи же, этой „неспособности“ *доказать* невозможно, хотя дѣятельность этого лица и приноситъ убытки. На той дорогѣ, гдѣ онъ былъ ранѣе, можетъ быть онъ лучше зналъ свое дѣло, можетъ быть лучше относился къ нему, можетъ быть обязанности его были проще и онъ съ ними легче справлялся Но вотъ сразу увеличиваются расходы, уменьшаются доходы, замѣчаются убытки, а начальникъ движенія или вообще хозяева дороги не могутъ удалить виновника этихъ явленій потому только, что они не могутъ *доказать* его „неспособность“. Неужели такой порядокъ нормаленъ?

Н. А. Неклюдовъ.—Несомнѣнно, что первоначально, и прежде всего, отношенія желѣзныхъ дорогъ къ служащимъ должны опредѣляться договоромъ. Но, при отсутствіи договора, дорога имѣетъ право удалить служащаго при наличности одного ихъ условій 111-й ст. Увольненіе-же безъ объясненія причинъ было-бы неумѣстно уже потому, что оно должно было-бы повлечь за собою лишеніе служащаго права на искъ за увольненіе ранѣе срока найма и т. п.

И. А. Вышнеградскій. — Если лишеніе дорогъ права увольненія служащихъ безъ объясненія причинъ относится только къ случаямъ, когда договора нѣтъ, то, такъ какъ желѣзная дорога можетъ договоры заключать, я ничего не имѣю противъ редакціи проекта. Но еслибы этого не

предвидѣть, то при такомъ положеніи оставаться не возможно. Увольненіе безъ объясненія причинъ иногда является необходимымъ.

К. И. Рудницкій. — Указывалось на увольненіе „по пункту третьему“. Я полагаю, что это была ссылка на статью, которая всѣмъ намъ извѣстна, гдѣ сказано, что предоставляется начальству увольнять подчиненныхъ „безъ объясненія причинъ“ съ тѣмъ, что увольненіе служащаго, на основаніи 3 п., выражается въ аттестатѣ и, затѣмъ правительственное вѣдомство можетъ принимать такое лицо вновь на службу только на свою личную отвѣтственность. Слѣдовательно, аналогіи въ положеніяхъ съ этою статьею здѣсь нѣтъ.

К. И. Шестаковъ.— Въ такомъ случаѣ къ § 111-му слѣдуетъ прибавить примѣчаніе, что онъ не препятствуетъ заключенію всякаго рода договоровъ, потому что безъ этого, въ случаѣ привлеченія желѣзной дороги къ суду ея бывшимъ служащимъ, судъ можетъ признать, что этотъ § недѣйствителенъ и значенія не имѣетъ, такъ какъ онъ прямо противорѣчитъ извѣстному указанію закона.

И. С. Бліохъ.—Я бы просилъ конецъ статьи 111-й редактировать слѣдующимъ образомъ: „При увольненіи служащихъ, по п. 4-му настоящей статьи, имъ выдается, кромѣ вознагражденія, опредѣленнаго пенсіоннымъ уставомъ, единовременное пособіе, по усмотрѣнію правленія, но не менѣе одномѣсячнаго жалованья за каждый годъ службы въ Обществѣ какъ штатныхъ, такъ и за временныя занятія, считая по послѣднему получаемому содержанію. Но во всякомъ случаѣ сумма вознагражденія не можетъ быть менѣе 2-хъ мѣсячнаго содержанія“.

С. Ю. Витте.—Здѣсь говорится, что единовременное пособіе, въ случаяхъ увольненія по 4 п., всегда должно

быть не менѣе двухъ мѣсячнаго жалованья. По моему мнѣнію, лучше опредѣлять единовременное пособіе по годамъ проведенной службы.

А. Т. Великовъ.—По моему мнѣнію, слѣдуетъ ограничиться общею выдачею двухмѣсячнаго оклада.

И. С. Бліохъ. — Я считаю справедливымъ назначеніе не менѣе двухъ мѣсячнаго пособія, такъ какъ если-бы увольняемый прослужилъ всего 2, 3, 6 мѣсяцевъ, то тѣмъ не менѣе его убытки значительные. Онъ переѣхалъ, устроился, все это сопряжено съ значительными расходами, и затѣмъ, по увольненіи, онъ долженъ нѣкоторое время имѣть возможность пропитаться, пока не отыщетъ мѣста.

С. Ю. Витте.—Мое мнѣніе такое, чтобы увольняемому выдавалось за каждый годъ службы единовременное вознагражденіе въ опредѣленномъ размѣрѣ.

И. С. Бліохъ.—Это другое дѣло и взглядамъ различнымъ предоставлена свобода. Но мое мнѣніе, чтобы въ статьѣ не дѣлать такого опредѣленія, а оставить выраженіе „не менѣе двухъ мѣсячнаго жалованья“.

Э. Ф. фонъ-Ландэзенъ.—Я предложилъ-бы къ п. 2-го добавить „по болѣзни, удостовѣренной санитарною коммисіею“: это-бы избавило дорогу отъ нареканій, причемъ имѣю въ виду, что коммисія, при опредѣленіи болѣзни, будетъ состоять изъ представителя администраціи, депутата отъ сослуживцевъ и одного или двухъ врачей.

В. А. Половцовъ.—По моему мнѣнію, изъ п. 2-го можно исключить слова „доказанной“ и „которая не могла быть обнаружена при поступленіи на службу“. Затѣмъ, въ п. 3-мъ слѣдуетъ, я полагаю, замѣнить слова „за проступки“ словами „за нарушенія служебныхъ обязанностей“. Проступки подсудны мировому судьѣ и поэтому можетъ возникнуть

такое предположеніе, что удаленію по п. 3-му должно предшествовать судебное разбирательство.

И. С. Бліохъ.—По поводу п. 2-го я предложилъ-бы прибавить „по болѣзни, препятствующей исполненію служебныхъ обязанностей, или доказанной въ теченіи одного года неспособности, которая не могла быть обнаружена при назначеніи на штатную должность“. Засимъ, дѣйствительно надобно установить какія нибудь правила о правахъ служащихъ. Въ настоящее время все предоставлено одному лицу и служащіе не имѣютъ ни малѣйшей гарантіи. Вопросъ объ увольненіи служащихъ—очень серіозный и находится въ непосредственной связи съ устройствомъ пенсіонныхъ кассъ. Я вполнѣ согласенъ съ предложеніемъ Э. Ф. фонъ-Ландэзена и полагаю, что и въ интересахъ справедливости не слѣдуетъ предоставлять одному врачу рѣшеніе вопроса о томъ: способенъ или не способенъ человѣкъ къ службѣ.

Г. К. Кулаковскій.—На счетъ 2 п. 111 ст. я бы просилъ ввести болѣе опредѣлительныя указанія: *всякая-ли* болѣзнь представляетъ надобность удалять служащихъ. Мы знаемъ, что въ правительственной службѣ дается нѣкоторый срокъ, чтобы поправиться.

Предсѣдатель.—Дальше объ этомъ сказано.

Г. К. Кулаковскій.—На счетъ предполагаемой санитарной коммисіи, я могу сказать, что считаю неудобнымъ, чтобы подобные вопросы разрѣшала санитарная коммисія. Если два врача дадутъ удостовѣреніе о состояніи здоровья, то это будетъ достаточно.

По ст. 113-й.

В. А. Половцовъ.—Я предложилъ бы послѣднюю часть этой статьи исключить. Я полагаю, что такого случая и быть не можетъ, въ коемъ служащій могъ бы отступать отъ ин-

струкцій, которыя имѣетъ. Между тѣмъ настоящая статья не только допускаетъ, но даже какъ бы узаконяетъ подобные случаи.

И. А. Вышнеградскій.—Я имѣю редакціонное замѣчаніе. Въ ст. 113-й сказано: „каждый служащій и проч... всѣ средства, необходимыя для правильнаго и проч... движенія". На основаніи такой редакціи, напримѣръ, стрѣлочникъ могъ-бы требовать, чтобы паровозъ былъ въ его распоряженіи. Надобно сказать: „для правильнаго и безопаснаго отправленія его службы".

По статьямъ 114 и 115-й.

В. А. Половцовъ.—Во второй половинѣ статьи очевидно есть опечатка или недоразумѣніе. По ему мнѣнію, эта часть статьи должна быть изложена такъ: „увольненія лица, подавшаго просьбу объ отставкѣ, должно послѣдовать" и т. д.

По ст. 116-й.

В. А. Половцовъ.—Я просилъ бы примѣчаніе исключить, такъ какъ оно указываетъ на то, что Мѣстнымъ Совѣтамъ будетъ предоставлена распорядительная власть. По этому поводу уже были пренія, причемъ было высказано, что такой власти предоставлено Мѣстнымъ Совѣтамъ не будетъ.

С. Ю. Витте.—Въ редакціи 1-го ноября было сказано такъ.... (*читаетъ*). Я въ этомъ отношеніи присоединяюсь къ мнѣнію, что на такого рода распоряженія Совѣтъ не будетъ компетентенъ.

М. А. Горбовъ.—Если останется это примѣчаніе, тогда прошу вмѣсто „тѣхъ служащихъ" сказать «тѣ должности».

Н. А. Неклюдовъ.—Если ссылаются на редакцію 1-го ноября, то надо опредѣлить, что такое полчаса ходьбы.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Если было сдѣлано это примѣчаніе, то, конечно, были къ тому основанія. Но я слы-

шу, со стороны представителей желѣзныхъ дорогъ, опроверженіе не этихъ основаній, а компетентности Мѣстнаго Совѣта, пользы и необходимости его дѣятельности. Это замѣчаніе, въ той невинной формѣ, въ которой оно высказано, имѣетъ тотъ смыслъ, что Совѣтъ не можетъ ни въ чемъ стѣснять желѣзнодорожныхъ правленій и управленій. Пусть Совѣтъ указываетъ—но указаніе можетъ быть принято или нѣтъ!?.. Я полагалъ бы необходимымъ удержать это примѣчаніе—именно въ виду заявленія, которое мы здѣсь слышали.

И. А. Вышнеградскій.—Одно слово въ 116 ст. слѣдуетъ или прибавить или выкинуть. Сказано: «опредѣленное». Надо или сказать „кѣмъ“ опредѣлено, или совсѣмъ выпустить слово: „опредѣленное“.

М. А. Горбовъ.—Слово „обязательно“ представляетъ расширеніе власти Мѣстнаго Совѣта и вмѣшательство во внутреннюю администрацію. Если служащій, хотя и по договору съ Обществомъ, поступившій на службу къ нему, будетъ возлагать всѣ свои надежды на защиту извнѣ и будетъ смотрѣть на свое непосредственное начальство, какъ на начальство, которое сдерживаютъ, противъ котораго мѣры приняты, то это сдѣлаетъ—между хозяиномъ и служащимъ—отношенія невозможными. Уже одна эта, по всему уставу проведенная, „„отвѣтственность правленій и управленій“ должна повести къ неудовлетворительнымъ послѣдствіямъ, а затѣмъ, такъ сказать, раздвоенное положеніе служащихъ (между своимъ непосредственнымъ начальствомъ и коллегіей изъ случайно, временно избранныхъ лицъ, не имѣющихъ непосредственнаго отношенія къ дѣлу) внесетъ такой разладъ въ распоряженія начальства, какого не существуетъ ни въ какомъ ни правительственномъ, ни частномъ предпріятіи, ни въ какой конторѣ, ни въ какой

редакціи газетной...Нельзя допустить, чтобы, при малѣйшемъ несогласіи съ распоряженіемъ своего начальства или при какомъ нибудь затрудненіи исполнить его приказаніе—служащій могъ прибѣгать къ суду *частныхъ* лицъ, стоящихъ внѣ дѣла. Пусть онъ бѣжалъ-бы съ своимъ заявленіемъ къ управляющему дорогою—это было-бы правильнѣе. Замѣчу еще, что, при отвѣтственности директора, при указанной уже возможности, со стороны служащихъ, уклоняться отъ должности,—рѣдкій директоръ, я полагаю, не приметъ мѣръ, чтобы помѣщать, по возможности, служащихъ въ помѣщеніяхъ на станціяхъ.

М. Н. Анненковъ.—Едва ли можно отрицать необходимость улучшить квартиры служащихъ и установить нормы, гарантирующія ихъ интересы въ этомъ отношеніи.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Возраженія противъ этого нѣтъ.

М. Н. Анненковъ.—Но необходимо также установить противъ этого защиту интересовъ служащихъ.

И. А. Вышнеградскій.—Весь вопросъ въ томъ, что живутъ можетъ быть не тѣ служащіе на станціяхъ, которымъ бы слѣдовало тамъ жить.

Предсѣдатель.—Это, мнѣ кажется, подлежитъ вѣдѣнію инспекціи дорогъ и по этому Мѣстному Совѣту.

М. А. Горбовъ.—Вамъ извѣстно, Ваше Сіятельство, лучше чѣмъ другимъ, что, при первоначальномъ отведеніи земель подъ станціи, не были приняты въ расчетъ квартирныя потребности служащихъ и, такимъ образомъ, въ настоящее время многія изъ желѣзныхъ дорогъ оказались съ недостаточными помѣщеніями. На это было обращено вниманіе и Министерства Путей Сообщенія, которое, нѣсколько времени тому назадъ, сдѣлало обязательнымъ постройку жилыхъ домовъ на станціяхъ. Но мнѣ извѣстенъ случай, что на одной дорогѣ, гдѣ уже были приготовлены

проекты для построекъ, разрѣшено было, въ виду новыхъ потребностей и настоятельной нужды, пріостановиться возведеніемъ построекъ для того, чтобы не отягчать средства дороги. Но служащіе могутъ игнорировать потребности дороги; мало того: они могутъ не согласиться съ распоряженіемъ Министерства и прибѣгнутъ къ помощи Мѣстныхъ Совѣтовъ для *принужденія* дороги къ устройству „обязательно“ помѣщеній.

К. И. Шестаковъ.—Мнѣ казалось-бы, что опредѣленіе тѣхъ разрядовъ служащихъ, которые *обязательно* или *преимущественно* должны быть помѣщены въ желѣзнодорожныхъ зданіяхъ должно подчинить нѣкоторымъ общимъ правиламъ, потому что, въ противномъ случаѣ, Мѣстные Совѣты внесутъ крайнее *разнообразіе* въ разрѣшеніе этаго вопроса, подъ вліяніемъ *мѣстныхъ* взглядовъ и *личныхъ* воззрѣній разнаго рода административныхъ лицъ. Есть такія должности, которыя вовсе не требуютъ непремѣннаго присутствія на станціяхъ; къ этимъ должностямъ принадлежатъ, напримѣръ, всѣ должности машинистовъ: они нужны, когда находятся на службѣ. Разъ пріѣхавъ домой, они свободны и для дороги все равно — гдѣ бы они не жили. По этому я полагаю, что исключеніе этаго примѣчанія ничему не помѣшаетъ.

И. А. Вышнеградскій. — Я совершенно убѣжденъ въ томъ, что помѣщеніе этаго примѣчанія будетъ стоить казнѣ многіе милліоны рублей, такъ какъ Мѣстные желѣзнодорожные Совѣты, которымъ, по смыслу примѣчанія, предоставляется *окончательное* рѣшеніе вопроса о служащихъ, обязательно живущихъ на станціяхъ, не будутъ стѣсняться финансовыми соображеніями въ своихъ рѣшеніяхъ.

Е. И. Рагозинъ. — Я долженъ замѣтить, что взглядъ мой разнится со взглядомъ другихъ, потому что я думаю,

что полезно будетъ, если Мѣстные Совѣты не будутъ вмѣшиваться въ управленіе хозяйственной частью,—иначе будутъ постоянныя пререканія и недоразумѣнія. Вопросъ этотъ принадлежитъ къ вопросамъ мѣстнымъ, которые не могутъ быть опредѣлены никакими частными инструкціями. Вопросъ, кому помѣщеніе на станціи нужно, кому не нужно, кого можно помѣстить и кого-нѣтъ, можетъ быть рѣшенъ только постоянно и точно наблюдающимъ за этимъ дѣломъ начальствомъ, а потому вмѣшательство въ это дѣло Совѣта я считаю неумѣстнымъ.

По ст. 117-й.

И. С. Бліохъ.—Въ ст. 117-й опредѣляется, что учрежденіе пенсіонныхъ кассъ послѣдуетъ на каждой дорогѣ для всѣхъ служащихъ. Но такъ какъ, кажется, принято, что служащіе могутъ быть постоянные и временные, причемъ временныхъ служащихъ будетъ довольно значительное число, то нужно сдѣлать различіе. Совершенно лишить нештатныхъ служащихъ добродѣяній кассъ не возможно, но принять безъ ограниченія въ пенсіонную кассу—также не возможно. Поэтому, я предлагаю слѣдующую редакцію: „Общество желѣзныхъ дорогъ отдѣльно каждое или въ союзѣ съ другими или же всѣ вмѣстѣ обязаны учредить для всѣхъ своихъ штатныхъ служащихъ, мастеровыхъ и старшихъ рабочихъ, а также для ихъ вдовъ и сиротъ пенсіонныя кассы, а для всѣхъ прочихъ служащихъ мастеровыхъ и рабочихъ—вспомогательныя“.

По ст. 118-й.

Г. Ѳ. Симоненко.—Въ концѣ этой статьи говорится о періодическомъ изслѣдованіи состоянія здоровья пенсіонеровъ съ тѣмъ, что, въ случаѣ признанія ихъ способными

къ заработку, желѣзныя дороги имъ откажутъ въ выдачѣ пенсіи. Такъ какъ изслѣдованіе здоровья будетъ производиться „своими“ докторами, т. е. состоящими на жалованьи у желѣзныхъ дорогъ, то не можетъ-ли это повести къ тому, что будутъ признаны способными къ заработку лица, въ сущности неспособныя, и не поведетъ-ли это къ тому, что многія будутъ пущены съ сумою? Поэтому, я полагаю необходимымъ прибавить, что таковымъ лицамъ предоставляется соотвѣтственное мѣсто съ прежнимъ содержаніемъ на желѣзной дорогѣ или же назначается пенсія въ размѣрѣ полнаго оклада этихъ лицъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Предоставляемое настоящею статьею право охраняется правомъ судебнаго иска.

А. А. Александровъ.—Я позволю себѣ обратить вниманіе на послѣднюю часть этой статьи, касающуюся лишенія права выздоровѣвшихъ служащихъ на полученіе пенсіи. Для меня не ясно: что́ здѣсь называется „быть способными къ заработку“. Увѣчья бываютъ различныхъ родовъ. Рабочій, получавшій 30 рублей въ мѣсяцъ, получитъ увѣчье, затѣмъ поправляется и дѣлается способнымъ къ полученію заработка, но только въ половинной мѣрѣ. По этому, я предлагаю ввести въ эту статью слова: „когда онъ окажется способнымъ къ *первоначальному* заработку“. Затѣмъ, лицамъ, которыя окажутся способными къ *первоначальному* заработку, выдача пенсіи прекращается вмѣстѣ съ предоставленіемъ соотвѣтствующей должности на желѣзной дорогѣ. Что касается „выдачи пенсіи по положенію“, то я полагалъ-бы исключить это вовсе изъ этого параграфа на томъ простомъ основаніи, что положеніе о пенсіонной кассѣ будетъ выработано особо и, такимъ образомъ, опредѣленіе, что пенсія будетъ назначаться „по положенію“, не имѣетъ значенія. Въ связи съ этою статьею,

я полагалъ-бы, исключить и § 119-й, такъ какъ право на полученіе пенсіи должно быть опредѣлено пенсіоннымъ уставомъ, а выдача пособій включена въ положеніе объ отвѣтственности дорогъ. Обращая вниманіе на слова „способны къ *первоначальному* заработку“, я позволю себѣ привести слѣдующіе примѣры. На Московско-Курской дорогѣ (представитель которой находится здѣсь и которому хорошо извѣстенъ этотъ случай), въ 1880-мъ году, во время передвиженія вагоновъ телѣжкою, вслѣдствіе неправильной, укладки рельсовъ и неправильнаго устройства телѣжки, потерпѣлъ рабочій, нѣкто Пичугинъ. Пичугинъ былъ боленъ, пролежалъ въ больницѣ и получилъ отъ доктора свидѣтельство, что, вслѣдствіе увѣчья, онъ не можетъ исполнять другой службы, какъ только не требующей ни какихъ усилій и въ теплѣ. Когда онъ поправился, ему дали должность сторожа съ 15 руб. жалованья (прежде онъ получалъ 30 руб.). Для того, чтобы обезпечить за собою право на полученіе вознагражденія за тѣ убытки, которые онъ понесъ, вслѣдствіе причиненія вреда его здоровью, Пичугинъ въ началѣ 1881-го года предъявилъ искъ въ окружномъ судѣ, но тогда директоръ дороги, г. Шестаковъ, узнавши объ этомъ, нашелъ, что Пичугинъ нарушилъ интересы желѣзной дороги и потому онъ его уволилъ. У Пичугина жена и пятеро дѣтей!... Онъ остался безъ всякихъ средствъ къ жизни.... Когда въ судѣ разбиралось дѣло, пришлось потребовать, въ качествѣ свидѣтеля, доктора, который выдалъ Пичугину свидѣтельство, но докторъ, явившись въ судъ и хорошо зная взгляды управляющаго дорогою на лицо, которое дѣйствуютъ не въ интересахъ линіи, отказался отъ выдачи какихъ бы то нибыло объясненій, утверждая, что хотя онъ и выдалъ свидѣтельство, но что Пичугинъ совершенно здоровъ...

Предсѣдатель. — То, что вы говорите, совершенно устраняется на будущее время редакціею законопроекта.

А. А. Александровъ.—Я просилъ-бы васъ позволить мнѣ сказать нѣсколько словъ о медицинскомъ персоналѣ желѣзныхъ дорогъ. Я хотѣлъ сказать—насколько необходимо на желѣзнодорожной службѣ: персоналъ врачей отдѣлить отъ непосредственной администраціи дороги и отъ вѣдѣнія ея управляющаго.

Предсѣдатель.—Кому-же его подчинить?

А. А. Александровъ.—Когда разсматривался § 99-й и 4 п. 100-го, заявляли, что если врачи будутъ составлять отдѣльную службу, то они будутъ самостоятельнѣе...

Предсѣдатель. — Вы желаете, чтобы была *отдѣльная* служба?

А. А. Александровъ. — Я бы желалъ, чтобы врачи составляли отдѣльную службу, ни отъ кого не зависящую: ни отъ правленій, ни отъ управленій.

Предсѣдатель.—А отъ Правительства?

А. А. Александровъ. — Я не могу теперь этого объяснить, я не спеціалистъ.

Предсѣдатель.—Прошу васъ изложить мнѣ ваше мнѣніе въ особой запискѣ.

К. И. Шестаковъ.—Такъ какъ мое имя было упомянуто, то позвольте мнѣ дать нѣкоторое объясненіе.

Предсѣдатель. — Я просилъ бы васъ имѣть въ виду, что здѣсь не *судъ* и не мѣсто для *личныхъ* объясненій.

К. И. Шестаковъ. — Я хотѣлъ только заявить, что вполнѣ подтверждаю высказанное обо мнѣ. Мы дѣйствительно считаемъ себя нравственно обязанными заботиться о тѣхъ лицахъ, которыя пострадали на службѣ у насъ — заботиться соразмѣрно нашимъ силамъ и средствамъ. Однако, я не могу же допускать этой заботы по отно-

шенію лица, ищущаго своего нарушеннаго права судомъ противъ Общества. Именно въ этомъ смыслѣ я и желалъ подтвердить справедливость словъ г. Александрова.

И. С. Бліохъ. —При настоящей редакціи § 118-го, пенсіонный уставъ, при увеличенныхъ даже взносахъ, не могъ бы состояться. Вознаграждать, какъ говорится, „разстройство здоровья“, не дѣлая никакихъ ограниченій, невозможно. Подъ этотъ общій терминъ можно все подвести. Поэтому я предлагаю слѣдующую редакцію: „Служащіе, получившіе наружное поврежденіе или внутреннее, происшедшее какъ прямое послѣдствіе отъ отправленія служебныхъ обязанностей, разстройство здоровья“... Если не оговориться такимъ образомъ, то каждая болѣзнь, зачатки которой давно уже лежали въ организмѣ, будетъ относиться къ случаю, предвидѣнному настоящимъ параграфомъ въ первоначальной редакціи. Простуда на желѣзныхъ дорогахъ—вещь частая и на нее всегда можно ссылаться, но этого недостаточно. Конечно, если простуда была получена при особыхъ обстоятельствахъ, напримѣръ, когда служащій, при несчастномъ или иномъ случаѣ, зимою исполнялъ свои обязанности и разстроилъ здоровье, тогда случай подойдетъ подъ мою редакцію. За симъ, я предложилъ-бы измѣненіе послѣ словъ: „совершенно или временно сдѣлавшись не способнымъ къ труду, увольняются отъ службы съ пенсіею“. Вмѣсто словъ: «какая бы имъ причиталась согласно уставу пенсіонной кассы, по выслугѣ срока, дающаго право на полную пенсію», слѣдовало бы сказать: „пенсію, какая имъ будетъ причитаться согласно уставу пенсіонной кассы“.

Опредѣлять заранѣе, что пенсія непремѣнно будетъ полная—пока не слѣдуетъ. Необходимо предоставить свободу дѣйствій при разработкѣ устава. Дальнѣйшую редакцію того же параграфа я бы предложилъ слѣдующую:

„при чемъ тѣ изъ сихъ пенсіонеровъ, неспособность которыхъ признана только временною, подвергаются періодическимъ медицинскимъ освидѣтельствованіямъ и когда окажутся способными къ заработку, то выдача пенсіи въ увеличенныхъ размѣрахъ прекращается и таковая назначается какъ и для всѣхъ прочихъ служащихъ, не пострадавшихъ на службѣ“. Предлагаю подобныя измѣненія, потому что съ дѣломъ выдачи пенсій необходимо обходиться чрезвычайно осторожно. При прежней редакціи проекта, служащій получалъ-бы иногда за самое короткое время службы, не сдѣлавши никакихъ взносовъ, полную пенсію, какъ за выслугу 25—30 лѣтъ. Но тогда явились-бы для пенсіонной кассы обязательства, которыя не было бы возможности исполнять безъ громадныхъ приплатъ со стороны Обществъ и которыя непосредственно ложились—бы на Государственное Казначейство, но что еще было-бы хуже—таковыя обрушались-бы на самихъ служащихъ ибо касса сдѣлалась бы несостоятельною и пришлось-бы уменьшать пенсіи дѣйствительно выслужившимъ срокъ служащимъ.

Я вполнѣ понимаю, что надо относиться къ этому дѣлу съ полною гуманностью и справедливостью, но это достигнется только тогда, когда обязательства будутъ основаны на научныхъ основаніяхъ и на математическихъ расчетахъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Изъ всѣхъ возраженій, сдѣланныхъ на эту статью, я позволяю себѣ заключить, что здѣсь существуетъ весьма серіозное недоразумѣніе. Настоящая статья и статья 119-я силою закона создаютъ для служащихъ то, что закономъ предоставлено по отношенію ко всякому частному лицу, понесшему отъ несчастнаго случая на желѣзныхъ дорогахъ раны или поврежденія. Онѣ предусматриваютъ не право на льготу, какова собственно

пенсіи и эмеритуры, а право на вознагражденіе за вредъ и убытки.

Въ настоящее время каждое частное лицо имѣетъ право отыскивать съ желѣзной дороги безграничное количество убытковъ, которое оно понесло, и мы знаемъ, что суды иностранные, напримѣръ, присуждаютъ убытки въ 10 въ 100 тысячъ франковъ. У насъ количество убытковъ ограничено, мы свели все это къ болѣе простымъ конкретнымъ нормамъ, принятымъ въ эмеритальныхъ кассахъ, сохраняя за служащимъ право искать это ограниченное вознагражденіе судомъ и, стало быть, не только изъ средствъ эмеритальной кассы, но и, вообще, изъ всякаго имущества желѣзной дороги.

К. И. Рудницкій.—Вотъ почему я и хотѣлъ спросить объясненіе. На Риго-Динабургской и Динабурго-Витебской желѣзныхъ дорогахъ состоитъ пенсіонная касса съ самаго учрежденія дорогъ. Она пополняется изъ содержанія служащихъ (по 4%) и изъ равномѣрной извѣстной платы съ дохода дороги. Капиталъ этой кассы составляетъ около 600,000 р. Касса эта не есть желѣзнодорожная, а принадлежитъ пенсіонному управленію. Никогда еще не было, чтобы, въ случаѣ увѣчья служащаго или поврежденія или вообще болѣзни неизличимой, касса отказывала въ выдачѣ пенсіи или пособія. Спрашивается: съ введеніемъ проектируемаго закона, отмѣняется-ли обязанность подобной кассы производить пенсіи и пособія или это же будутъ дѣлать два учрежденія: и пенсіонная касса, и желѣзная дорога.

Н. А. Неклюдовъ.—Законъ говоритъ, чтобы была выдаваема пенсія, а изъ какихъ суммъ, откуда будутъ брать тѣ суммы—это дѣло самихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, могущихъ предназначить для сего особыя сред-

ства, при недостаткѣ коихъ взиманіе будетъ производиться изо всякаго имущества желѣзной дороги вообще.

И. С. Бліохъ. — Николай Адріановичъ Неклюдовъ изволилъ высказать, что никакого недоразумѣнія, относительно § 118-го, нѣтъ и что пенсіонный уставъ тутъ вовсе не причастенъ. Между тѣмъ тутъ ясно высказано, что, сдѣлавшись неспособнымъ, при исполненіи имъ служебныхъ обязанностей, служащій увольняется съ пенсіею, какая бы ему причиталась согласно пенсіонному уставу, по выслугѣ срока, дающаго право на полную пенсію. Я позволяю себѣ утверждать, что такого закона не имѣетъ возможности исполнить никакая пенсіонная касса, и онъ тяжело легъ-бы на желѣзнодорожныя Общества и даже былъ-бы не справедливъ относительно большинства служащихъ. Каждый служащій на желѣзной дорогѣ, по роду своихъ занятій, подвергается менѣе или болѣе значительному риску, который можемъ назвать профессіональнымъ. Въ виду того, съ принятіемъ въ расчетъ этого особаго риска, дѣлаются исчисленія, на основаніи теоріи вѣроятности, и за каждаго служащаго (разъ со стороны Общества, во вторыхъ– самаго служащаго, и, наконецъ, изъ нѣкоторыхъ другихъ постороннихъ источниковъ и доходовъ) вносится извѣстная сумма въ пенсіонную кассу съ тѣмъ, чтобы по даннымъ, въ уставѣ кассы опредѣленнымъ, правиламъ, сообразно которымъ и опредѣляется размѣръ взносовъ, въ случаѣ несчастія, служащему выдавалась пенсія. Конечно, кромѣ того, въ чрезвычайныхъ, выходящихъ изъ ряда, несчастіяхъ со служащими, особенно въ началѣ существованія пенсіонныхъ кассъ, Общества дѣлаютъ дополнительный взносъ. Но служащій вѣдается всегда съ пенсіонною кассою и считается ея пенсіонеромъ, это вездѣ, гдѣ есть пенсіонныя кассы, такъ установлено.

Я поэтому такъ и понялъ уставъ этотъ и истолковывалъ его раціонально. Возражаю только противъ употребленныхъ слишкомъ общихъ терминовъ и противъ того, что не слѣдуетъ предрѣшать самого размѣра пенсіи сегодня. Опасаюсь, что размѣръ, какой прямо опредѣленъ проектомъ общаго, разсматриваемаго нынѣ нами, устава, слишкомъ значителенъ и этимъ вызоветъ непосильныя жертвы со стороны Обществъ и остальныхъ здоровыхъ, остающихся на службѣ, служащихъ. Размѣръ можно предоставить опредѣлить общему пенсіонному уставу, который будетъ выработанъ и тщательно изученъ, а не закону. Остается мнѣ только сказать еще нѣсколько словъ относительно того, что каждый служащій можетъ обращаться прямо въ судъ. Дѣло такъ не стоитъ. Никакой судъ сегодня не присудитъ Общество за то, что служащій получилъ разстройство здоровья, но будетъ совершенно иное, если настоящая редакція была-бы удержана. Впрочемъ, никто не мѣшаетъ обращаться къ суду, и, конечно, судъ можетъ служащему присудить и всю даже желѣзную дорогу, но это не можетъ быть поводомъ для созданія нераціональнаго закона. Надо имѣть въ виду, что судъ разбираетъ претензію и присуждаетъ по соображенію съ обстоятельствами, между тѣмъ какъ здѣсь проектируется вознагражденіе максимальное по закону.

Н. А. Неклюдовъ.—Я повторяю, что здѣсь есть недоразумѣніе. Указывается на помѣщенное въ статьѣ выраженіе о пенсіонномъ уставѣ, но не упоминать о немъ было нельзя: это ссылочная статья, установленная въ томъ соображеніи, что служащій не вправѣ отыскивать сколько ему заблагоразсудится и что все, на что онъ вправѣ расчитывать, ограничивается годовой пенсіей, которая дается за полную выслугу лѣтъ. Ссылка на эмеритуру сдѣлана

только для опредѣленія размѣра вознагражденія, на которое лицо имѣетъ право расчитывать, но оно получитъ таковое только тогда, когда докажетъ право на полученіе. Статья эта можетъ быть подлежитъ измѣненію со стороны редакціонной; но она не ссылается на эмеритальную кассу, какъ на источникъ для взысканія пенсіи, и написана лишь въ замѣнъ закона, предоставляющаго частнымъ лицамъ искать въ судѣ объ убыткахъ, которые опредѣляются по состоянію истца, по средствамъ его заработка и пр.

И. А. Вышнеградскій.— Мнѣ представляется, что пособія служащимъ, подвергшимся различнымъ несчастнымъ случайностямъ, никакъ не должны относиться къ расходамъ эксплоатаціи, а должны падать на пенсіонную кассу; дѣйствительно, Общества, имѣющія пенсіонную кассу (а законъ предписываетъ имѣть ее всѣмъ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ), дѣлаютъ въ нее взносы, и эти взносы должны быть опредѣлены такъ, чтобы и старость, и случайное несчастіе, влекущія за собою неспособность къ труду, были предусмотрѣны. Если же это такъ, то для меня представляется непонятнымъ: почему еще одинъ разъ эксплоатація должна нести на себѣ расходы по пособіямъ при несчастныхъ случаяхъ. Это было-бы совершенно не справедливо, и если бы такое начало было принято (вмѣстѣ съ другими неумѣренными требованіями по желѣзнымъ дорогамъ, предъявляемыми представителями публики, торговопромышленности и преимущественно транспортныхъ конторъ и страховыхъ обществъ),—то я очень опасался-бы, что результатомъ теперешняго закона было-бы не уменьшеніе гарантированныхъ государствомъ уплатъ, а, напротивъ, ихъ увеличеніе. Мнѣ кажется, что возложеніе на Общества обязанности вносить въ пенсіонную кассу сумму, которая, вмѣстѣ съ взносами служащихъ, обез-

печиваетъ неспособныхъ къ труду служащихъ (будетъ ли то отъ старости, будетъ ли то отъ несчастныхъ случаевъ), тѣмъ самымъ исключаетъ возможность отнесенія этихъ расходовъ на эксплоатацію. Если же это такъ, то тѣ злоупотребленія, которыя нѣкоторые предусматриваютъ, становятся невозможными. Пенсіонная касса есть собственность служащихъ, а не собственность желѣзнодорожныхъ Обществъ. Общество должно только хранить эту кассу, смотрѣть за нею, а не управлять ею: пенсіонными кассами управляютъ комитеты, составленные изъ самихъ служащихъ на желѣзной дорогѣ. Поэтому, при освидѣтельствованіи лицъ, которыя получили поврежденіе, медиками, для опредѣленія того, на сколько они способны къ заработку, или не способны,—медики не могутъ дѣйствовать въ интересахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и, желая угодить Обществамъ, указывать, что служащіе способны къ труду въ то время, когда они не будутъ способны. Этого не случится, такъ какъ, если дѣйствительно расходы на пособія и пенсію перейдутъ на пенсіонныя кассы, какъ это всегда и бываетъ, то медики будутъ дѣйствовать не по побужденію Общества, не въ интересахъ его, а исключительно въ интересахъ самихъ служащихъ. Къ этому позволю себѣ прибавить, что неосторожная постановка вопроса о пособіяхъ можетъ повлечь прямо къ разрушенію кассы, которая не въ состояніи будетъ вынести усиленныхъ расходовъ на вознагражденія и пенсіи. Въ виду сего я полагаю, что, во всякомъ случаѣ, должно быть непремѣнно учреждено періодическое медицинское освидѣтельствованіе лицъ, которыя получатъ увѣчья или будутъ вообще признаны неспособными къ заработку и вслѣдствіе этого получатъ вспомоществованіе и пенсіи и, засимъ, они непремѣнно дол-

жны быть лишаемы таковыхъ, какъ только сдѣлаются способными къ заработку.

М. А. Горбовъ.—Мнѣ кажется необходимымъ нѣсколько сгладить слишкомъ категорическій смыслъ этой статьи. Тутъ сказано, что тѣ изъ пострадавшихъ лицъ, которыя выздоровѣютъ, вступаютъ вновь въ исполненіе своихъ обязанностей. Мнѣ кажется, слѣдуетъ сказать: „или вступаютъ вновь въ исполненіе своихъ обязанностей, или удаляются съ единовременнымъ вознагражденіемъ, которое будетъ положено на этотъ случай по уставу эмеритальной кассы". Это необходимо на томъ основаніи, что мѣсто пострадавшаго должно быть замѣщено другимъ лицомъ, его помощникомъ или съ другого нисшаго служебнаго поста. Слѣдуетъ, конечно, обезпечить служащихъ отъ произвола начальства или лицъ, у которыхъ они служатъ, но нельзя и послѣднихъ поставить въ обязательныя отношенія къ служащимъ, иначе это будутъ не служащіе. Вѣдь по смыслу законопроекта выходитъ, что выздоровѣвшій—на основаніи закона и помимо всякихъ распоряженій—прямо отстранитъ своего замѣстителя и уже обращается съ нимъ какъ надъ нимъ поставленное лицо.

К. И. Шестаковъ. — Согласно смыслу статьи, каждый служащій, въ любое время, когда почувствуетъ свое здоровье разстроеннымъ, имѣетъ право на полученіе вознагражденія въ размѣрѣ полнаго пенсіона. Между тѣмъ случаи, гдѣ разстройство здоровья произошло безъ участія какихъ либо чрезвычайныхъ происшествій, а отъ обыденныхъ, не чрезвычайныхъ причинъ и не вызвано особыми обстоятельствами, не должны—бы входить въ смыслъ ст. 118-й.

С. Ю. Витте.—Въ разъясненіе этого заявленія, я бы представилъ такого рода примѣръ. Писецъ, который поте-

рялъ зрѣніе, потому что много писалъ въ канцеляріи дороги, какъ считается: слѣдуетъ-ли и ему выдавать полную пенсію?

К. И. Шестаковъ. —Такіе случаи всегда предусматриваются въ уставахъ пенсіонныхъ, въ которыхъ установлены разряды пенсіонеровъ; но включать въ разрядъ получающихъ полную пенсію, независимо отъ числа лѣтъ, имъ прослуженныхъ, потерявшаго зрѣніе при исполненіи нормальныхъ служебныхъ обязанностей, я полагаю, было бы невозможнымъ. Я полагаю, что уставъ эмеритальной кассы можетъ представить достаточно гарантій служащимъ, а опредѣленіе, включенное въ § 118-й, даетъ лишь поводъ къ массѣ вопросовъ, которые не могутъ быть иначе разрѣшены, какъ *судебнымъ* приговоромъ. Ибо нѣтъ сомнѣнія, что каждый служащій, особенно служащій по движенію поѣздовъ и проч., непремѣнно, въ бо́льшей или меньшей степени, разстраиваетъ здоровье, пріобрѣтаетъ ревматизмъ и т. д. И затѣмъ, такъ какъ онъ *несомнѣнно* имѣетъ признаки разстройства здоровья, то можетъ подать въ отставку и потребовать полную пенсію.

В. А. Половцовъ. — Я бы полагалъ, что затрудненія, на которыя было здѣсь указано, могли-бы быть устранены, если § 118-й, былъ разбитъ на нѣсколько отдѣловъ.

Н. А. Неклюдовъ. — Можно раздѣлить на два отдѣла, отдѣливъ то, что касается разстройства здоровья.

В. А. Половцовъ.—Я просилъ бы: о *пенсіи* не упоминать, а говорить только о *ежегодномъ пособіи*, исключить все то, что говорится о срокѣ, и замѣнить слово „управленіе“ словомъ „правленіе“. Слѣдуетъ имѣть въ виду, что въ послѣднее время Министерство Путей Сообщенія выработало правила для общей пенсіонной кассы и уставъ ея будетъ, вѣроятно, утвержденъ и тогда, если возложена

будетъ настоящимъ закономъ обязанность выдачи пенсій на желѣзныя дороги, то будутъ двѣ кассы, одна общая для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ и другая, учрежденная при отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Н. А. Неклюдовъ. — Что касается до выраженія: разстройство здоровья, то, при всемъ нашемъ желаніи придумать другое выраженіе, мы этого не можемъ, потому что въ законѣ только и есть два выраженія: тѣлесное поврежденіе и разстройство здоровья.

К. И. Шестаковъ. — Если бы были исключены слова „или же“ (вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ), тогда я находилъ бы, что слова „разстройство здоровья“ тутъ не представляли бы затрудненія.

И. С. Бліохъ. — Та редакція, которую я имѣлъ честь предложить, не выдумана мною: она взята изъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ уставовъ о пенсіонныхъ кассахъ за границею. Нигдѣ ни въ одномъ государствѣ такихъ широкихъ правъ не предоставляютъ. Если бы было дѣйствительно такъ, что судъ за каждаго, разстроившаго здоровье, присуждалъ-бы такія громадныя пенсіи, то никакая желѣзная дорога не могла-бы существовать.

Предсѣдатель. — Извѣстное дѣло Жоннеса показываетъ, что дороги иногда уплачивали громадныя суммы потерпѣвшимъ.

И. С. Бліохъ. — Жоннесъ ѣздилъ *пассажиромъ*. Не подлежитъ сомнѣнію, что служба на желѣзныхъ дорогахъ подвержена извѣстному профессіональному риску, каковой и принимается въ расчетъ при пенсіонныхъ кассахъ. Но профессіональный рискъ, самъ по себѣ, если не учреждены пенсіонныя кассы, не даетъ еще права на вознагражденіе. Фабрики фосфоровыхъ спичекъ еще гораздо болѣе опасны для здоровья рабочихъ и служащихъ на нихъ, чѣмъ желѣзныя дороги, тамъ смертность и заболѣванія страшны, а

тѣмъ не менѣе проектъ новаго закона въ Германіи, объ отвѣтственности владѣльцевъ заводовъ, за этотъ обыкновенный рискъ не возлагаетъ отвѣтственности. Статистика показываетъ, что служба на желѣзныхъ дорогахъ имѣетъ послѣдствіемъ извѣстныя болѣзни, которыя развиваются у здоровыхъ, первоначально, служащихъ, постепенно и дѣлаютъ ихъ въ извѣстномъ процентѣ неспособными къ труду. Въ виду сего учреждаются пенсіонныя кассы, съ значительными пособіями со стороны Обществъ и вознаграждаютъ своихъ участниковъ.

Но это можетъ быть только въ извѣстныхъ размѣрахъ, обусловливаемыхъ справедливостію. Если лицо поступило на желѣзнодорожную службу и прослужило извѣстное число лѣтъ, тогда есть вѣроятіе, что разстройство здоровья, обнаруживающееся у него послѣ многихъ лѣтъ, произошло отъ тяжестей службы и справедливо, чтобы за нимъ было признано право на полученіе даже въ извѣстныхъ случаяхъ и полной пенсіи. Но если, напримѣръ, на службу служащій поступилъ 1-го января и еще до конца года получилъ ревматизмъ, вслѣдствіе котораго развилась болѣзнь сердца и онъ сдѣлался неспособнымъ къ службѣ, то справедливо-ли будетъ ему выдавать полную пенсію?—Ни какой судъ ему этого не присудитъ. Въ организмѣ больнаго лежали зачатки болѣзни и при первомъ случаѣ простуды, которая также могла произойти на улицѣ, какъ на желѣзнодорожной службѣ, онъ получилъ-бы ту же болѣзнь. Проектированный уставъ зашелъ-бы, признавая полную пенсію, слишкомъ далеко. Я вовсе не предлагаю, чтобы было выпущено и разстройство здоровья; но прошу, чтобы было оговорено, что вознаграждается такое лишь разстройство, которое вновь произошло, какъ прямое слѣдствіе исполненія служебной обязанности, и чтобы было поста-

новлено, что служащій получитъ вознагражденіе, которое будетъ указано въ пенсіонномъ уставѣ, т. е. по извѣстнымъ разрядамъ.

По ст. 119-й.

И. С. Бліохъ.—Въ § 119-мъ предписывается, кромѣ пенсіи, выдавать непремѣнно пособіе. Я полагаю, что слѣдовало-бы, по крайней мѣрѣ, добавить „въ особо уважительныхъ случаяхъ“, потому что пенсія въ обыкновенныхъ случаяхъ даетъ достаточное обезпеченіе.

Н. А. Неклюдовъ. — Это не обязательное постановленіе. Можно его исключить.

И. А. Вышнеградскій.—Лучше исключить, иначе оно получитъ постоянное, практическое примѣненіе.

По ст. 120-й.

И. С. Бліохъ.—Послѣ словъ ,,допущенная служащимъ, при исполненіи службы, въ отношеніи самого себя‘‘—слѣдуетъ прибавить ,,но не вслѣдствіе нетрезвости или злаго умысла‘‘. Практика и указанія, которыя мнѣ дѣлаются съ разныхъ сторонъ, доказываютъ, что такіе случаи бываютъ довольно часто.

Н. А. Неклюдовъ.—Тогда-бы не было и неосторожности, потому что если говорятъ о неосторожности, то умыслъ исключается. Если кто злоумышленно самъ себѣ отрубилъ палецъ, то какая же тутъ неосторожность.

И. С. Бліохъ.—Но во всякомъ случаѣ элементъ нетрезвости долженъ же быть предусмотрѣнъ.

И. А. Вышнеградскій.—Необходимо, потому что послѣдствіемъ нетрезвости бываетъ неосторожность. Здѣсь

также не сказано ничего о томъ, если несчастный случай и поврежденіе или разстройство здоровья произойдетъ отъ упущенія самаго служащаго.

С. Ю. Витте.—Это и будетъ упущеніе, которое не вознаграждается, а, напротивъ того, карается по закону.

И. С. Бліохъ.—По крайней мѣрѣ необходимо опредѣлить какого рода тѣлесное поврежденіе и какое разстройство.

Н. А. Неклюдовъ.—Вы смотрите на разстройство здоровья и поврежденія какъ на болѣзни, а мы смотримъ на эти выраженія какъ на два термина, имѣющіеся въ законѣ; законъ понимаетъ эти термины не въ смыслѣ наружныхъ поврежденій. Если бы онъ сошелъ съ ума, или у него руки и ноги цѣлы, но, отъ сотрясенія, онъ получилъ параличъ и не могъ бы зарабатывать себѣ пропитаніе, то и это называлось бы тѣлеснымъ поврежденіемъ.

И. А. Вышнеградскій.—Можно бы сказать: разстройство здоровья, повлекшее за собою неспособность къ труду. Это опредѣлило-бы, по крайней мѣрѣ, отношеніе служащихъ къ настоящему закону. Тогда не нужно говорить ни о тѣлесныхъ поврежденіяхъ, ни о разстройствѣ.

По статьямъ 121, 122, 123, 124 и 125-й.

В. А. Половцовъ.—Я полагалъ-бы прибавить "временное удаленіе отъ должности„.

Н. А. Неклюдовъ.—Я и теперь остаюсь при томъ же мнѣніи, которое высказывалъ ранѣе въ засѣданіяхъ Коммисіи, что не уяснилъ себѣ различія между увольненіемъ отъ должности и увольненіемъ отъ службы.

По ст. 126-й.

В. А. Половцовъ.—Вмѣсто послѣднихъ словъ предложилъ бы употребить слова: "за которыя въ законѣ не опредѣлены уголовныя наказанія".

К. И. Рудницкій.—Мнѣ извѣстны случаи, гдѣ служащіе были преданы суду и оправданы, потому что не было совершенно ясныхъ доказательствъ по смыслу закона, между тѣмъ какъ они были виноваты и далѣе терпимы на службѣ быть не могли. Но послѣ приговора, освободившаго ихъ отъ отвѣтственности, необходимо было оставить ихъ на службѣ. Случаи подобные могутъ повторяться, а между тѣмъ, на основаніи ст. 126-й, удалить *подобныхъ* служащихъ невозможно, потому что устраняется возможность преслѣдовать ихъ инымъ путемъ, какъ только на судѣ.

И. А. Вышнеградскій.—На сколько я могу понять цѣль ст. 126-й, она должна состоять въ томъ, чтобы за дѣяніе, ведущее за собою преданіе суду, не ограничивались дисциплинарными взысканіями, но можно понять редакцію статьи и иначе, а именно, что не слѣдуетъ налагать даже и дисциплинарнаго взысканія за такіе проступки, которые не упомянуты въ спискѣ дѣяній, влекущихъ за собою служебныя наказанія. Я не думаю, чтобы Коммисія имѣла послѣднюю мысль, такъ какъ полнаго списка проступковъ не существуетъ, и ограниченіе желѣзнодорожнаго начальства такимъ спискомъ, при наложеніи дисциплинарныхъ взысканій, можетъ повести къ полной дезорганизаціи службы и къ большимъ опасностямъ для правильности и безопасности движенія. Поэтому, я полагалъ-бы правильнѣе ст. 126-ю редактировать такъ: «Означенныя въ предшедшей статьѣ дисциплинарныя взысканія не могутъ замѣнять преданія суду, если таковое, по свойству проступка, должно имѣть мѣсто".

И. С. Бліохъ.—Всѣ тѣ гарантіи, которыя намѣревается дать новымъ уставомъ служащимъ, не будутъ имѣть никакого значенія, если § 125-й останется въ своей силѣ. Судьба служащихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ ни-

чѣмъ необезпечена: таковые зависятъ отъ произвола начальствующихъ, и для нихъ нѣтъ никакой защиты. При такихъ условіяхъ, такія личности, которыхъ особенно желательно привлечь на службу, не идутъ, и общій уровень, какъ образованія, такъ и нравственности служащихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, низокъ. Пока онъ будетъ оставаться такимъ, то все, что проектируется настоящимъ уставомъ—всѣ наши труды будутъ безполезны. Участь желѣзныхъ дорогъ не въ нашихъ рукахъ, а въ рукахъ 160.000 служащихъ. Ваше Сіятельство имѣете заботу объ ихъ матеріальномъ положеніи, предполагая опредѣлить ихъ право относительно пенсіи при неспособности къ труду или увѣчьямъ, но Вы сдѣлаете еще болѣе доброе дѣло, если ихъ обезпечите отъ произвола.

Необходимо опредѣлить болѣе точныя основанія увольненія отъ службы. Уставъ объ управленіи желѣзными дорогами, находящійся въ трудахъ съѣзда, изданный комміссіею, предсѣдателемъ которой я былъ, заключаетъ въ себѣ по этому поводу цѣнныя указанія. Но, во всякомъ случаѣ, изъ 125 ст. необходимо исключить постановленіе о томъ, что наказанія записываются въ послужной списокъ. Эта мѣра имѣетъ слишкомъ громадное значеніе, чтобы, принастоящихъ порядкахъ, могла-бы практиковаться. Я бы предложилъ, чтобы только наказанія, означенныя пунк. в., заносились въ послужной списокъ и то тогда только, когда мое предложеніе, о порядкѣ взысканій, будетъ принято. Теперь все, что касается служащихъ, въ приказѣ объявляется, но это не имѣетъ особаго значенія. Если же все будетъ вноситься въ послужной списокъ, то необходимо служащему дать извѣстныя гарантіи. Онъ теперь штрафуется и увольняется по усмотрѣнію одного лица, которое можетъ быть и пристрастнымъ. Такой порядокъ слѣдуетъ измѣнить. Не-

достаточно рѣшенія одного начальника службы, но необходимо: предоставить служащему возможность дать объясненія и разобрать таковыя въ порядкѣ дисциплинарномъ, давъ срокъ для подачи аппеляціи. До окончательнаго же вступленія дисциплинарнаго постановленія въ силу, ничего не вносится въ формуляръ.

С. Ю. Витте.—Было бы неудобно, всякій разъ прибѣгать къ длинной процедурѣ формальнаго разслѣдованія.

И. С. Бліохъ.—Но какже иначе поступать, какой контроль надъ дѣйствіями начальника?.. Служащаго не слѣдуетъ, за исключеніемъ случая явнаго злоупотребленія, наказывать, а тѣмъ болѣе устранять, какъ это дѣлается теперь, не объявивъ ему о томъ. Онъ долженъ присутствовать при разслѣдованіи; въ порядкѣ, который долженъ быть установленъ, ему необходимо дать право подавать свои заявленія и дѣлать возраженія.

И. А. Вышнеградскій.—Со внесеніемъ взысканія въ послужной списокъ дѣйствительно, представляется необходимымъ установить право обжаловать постановленія о взысканіи.

По ст. 127-й.

В. А. Половцовъ.—Я предложилъ-бы помѣстить пунктъ, въ которомъ сказать: „за нарушеніе обязанности желѣзнодорожной полиціи“.

И. С. Бліохъ.—Въ § 127-мъ надо перемѣнить редакцію, потому что уже слишкомъ абсолютно говорится о томъ, чтобы непремѣнно предавать суду уголовному за всѣ нарушенія условій безопасности. Почти всѣ нарушенія и упущенія, въ менѣе или болѣе значительной степени, принадлежатъ къ этой категоріи и подлежали-бы тогда уголовному преслѣдованію. Но это было-бы сопряжено со столькими хлопотами для дороги, что таковыя предпочитали-бы закры-

вать глаза. Слишкомъ строгіе законы вызываютъ безнаказанность.

Н. А. Неклюдовъ.—Опредѣленіе этихъ нарушеній и ихъ относительной важности предоставлено Уставомъ Высшему Совѣту. Поэтому опасаться недоразумѣній нельзя.

По ст. 128-й.

В. А. Половцовъ.—Вмѣсто слова „утвержденіе“ слѣдовало-бы сказать: „назначеніе“ или „опредѣленіе“, потому что иначе всякое назначеніе должно восходить до Высочайшей власти.

По ст. 129-й.

В. А. Половцовъ.—Я предложилъ-бы исключить слово „Высшему“, потому что изъ этого можно-бы вывести заключеніе, что виновный можетъ жаловаться Правительству. Слово это не нужно.

И. С. Бліохъ. — Я просилъ-бы прибавить, что такая аппеляція не останавливаетъ дѣйствія распоряженій, противъ которыхъ принесена.

По ст. 130-й.

К. И. Шестаковъ.—Сказано, „немедленно“ „непозже“; можно выкинуть „немедленно“.

Н. А. Неклюдовъ.—Но такъ какъ законъ существуетъ, то и повторено, чтобы не было недоразумѣній.

И. С. Бліохъ. — Не слѣдуетъ-ли въ Уставѣ прибавить, если разъ будутъ даны служащимъ гарантіи отъ произвола, воспрещеніе принимать на службу такихъ служащихъ, у которыхъ въ формулярахъ будетъ сказано, что они уволены за проступки?

К. И. Шестаковъ.—Это было—бы слишкомъ жестоко. Изъ формулярнаго списка можно будетъ видѣть за какой проступокъ онъ уволенъ, и если затѣмъ желаютъ принять это лицо подъ личную отвѣтственность, то воспрещать этого не слѣдуетъ.

И. С. Бліохъ.—Но могу привести десятки фактовъ изъ одной моей практики, что удаленные за воровство были приняты снова на службу, опять совершали кражи и вновь поступали въ другія Общества.

Н. А. Неклюдовъ.—Законъ прямо говоритъ о томъ, что подлежатъ наказанію, когда примутъ на службу лицъ, обвиненныхъ по судебному приговору.

И. А. Вышнеградскій. — Лицъ, которыя удалены отъ должности, или уволены отъ службы дисциплинарнымъ порядкомъ, запрещать принимать на службу было-бы черезъ чуръ строго.

И. С. Бліохъ.—Это дѣло вовсе не такъ просто и можетъ быть злоупотребленіе, а тѣмъ не менѣе нельзя обвинять по суду. Я приведу примѣръ: кассиръ, который вмѣсто причитающихся 26 руб. 30 к., получаетъ съ отправителя 27 руб. 30 к. и выдаетъ ему въ этой суммѣ квитанцію. Въ документахъ дорожныхъ выставляется только полученіе 26 р. 30 к.; за тѣмъ, являются рекламаціи на переборы и будетъ доказано, что онъ дѣйствительно получилъ больше денегъ и ихъ не внесъ. Если это повторится нѣсколько разъ—это есть несомнѣнно мошенничество, но которое чрезвычайно трудно доказать. Служащій всегда будетъ оправдываться ошибкою. Но если будетъ внесено въ формуляръ, что онъ уволенъ за такія—то и такія упущенія, то его никто не приметъ, потому что каждый начальникъ службы хорошо понимаетъ въ чемъ дѣло.

Н. А. Неклюдовъ.—Если внести это въ его формуляръ, то онъ самъ васъ привлечетъ къ суду.

И. С. Бліохъ.—Я не хочу настаивать, но обращаю вниманіе на то, что тогда существующій порядокъ будетъ продолжаться и что такія лица будутъ продолжать служить на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ преспокойно.

Предсѣдатель.—Дороги, которыя хорошо администрируются, будутъ сноситься между собою и получать свѣдѣнія

По статьямъ 131, 132, 133, 134, 135 и 136-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—135 и 136-я статьи должны быть исключены.

По ст. 137-й.

А. А. Александровъ. — Собственно „условій „нѣтъ, а есть“ опредѣленныя условія“ перевозки. Наконецъ, можетъ явиться цѣлая масса другихъ законоположеній, которыя точно также обязательны.

(Засѣданіе закрыто въ 5 часовъ пополудни.)

IV.

Засѣданіе 16-го января 1882-го года.

Обсужденіе втораго раздѣла законопроекта: о пассажирскомъ и товарномъ движеніи.—Общія положенія относительно всѣхъ желѣзныхъ дорогъ вообще и относительно дорогъ прямаго сообщенія.—О перевозкѣ пассажировъ (общія положенія, пріемъ и отправка пассажировъ).

(Предсѣдательствовалъ генералъ-адъютантъ графъ Э. Т. Барановъ, присутствовало 56 членовъ. Собраніе было открыто въ 8½ часовъ вечера).

По ст. 137-й; пункты 1, 2, 3 и 4-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Желательно было бы составить болѣе опредѣленную редакцію по вопросу объ установленіи числа вагоновъ. Этотъ же вопросъ затрогивается и въ ст. 154-й, а потому, не лучше ли отложить его обсужденіе до пересмотра ст. 154-й законопроекта Коммисіи?

Предсѣдатель.— Очень хорошо.

Пунктъ 5-й.

П. І. Комаровъ.—Не признаетъ-ли Коммисія возможнымъ опредѣлить норму 48 часовъ, вмѣсто показанныхъ здѣсь 24 часовъ?

Н. А. Неклюдовъ.—Вѣдь тутъ говорится о томъ, когда нѣтъ свободнаго мѣста, когда превышена предѣльная вмѣстимость.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Я предложилъ бы, чтобы предѣльную вмѣстимость станціи опредѣлялъ не Мѣстный Же-

лѣзнодорожный Совѣтъ, а инспекторъ, потому что Совѣтъ едва-ли можетъ знать всѣ потребности данной станціи для удовлетворенія различнымъ цѣлямъ, какъ то: хозяйственнымъ, экономическимъ и коммерческимъ.

М. Н. Анненковъ.—По моему мнѣнію, съ этимъ нельзя согласиться, потому что это равносильно оставленію дѣла въ томъ положеніи, въ какомъ оно нынѣ находится. Торговля и промышленность жалуются на дороги и нигдѣ не могутъ найти себѣ защиты. Эту-то необходимую защиту торговопромышленныхъ интересовъ и можно ожидать отъ Мѣстныхъ Совѣтовъ.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Мѣстный Совѣтъ, которому, по настоящему проекту закона, предоставлены извѣстныя обязанности, не можетъ взвѣсить того, что извѣстное пространство станціи можетъ потребоваться, напримѣръ, для какихъ нибудь техническихъ потребностей.

М. Н. Анненковъ.—Предполагалось, что Мѣстный Совѣтъ, имѣя въ своемъ составѣ лицъ, болѣе или менѣе знакомыхъ съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, можетъ опредѣлить это. До сихъ поръ, одно изъ самыхъ больныхъ мѣстъ эксплоатаціи составлялъ произволъ въ рѣшеніи весьма важнаго вопроса: „принять или не принять грузы“, и, при отрицательномъ разрѣшеніи этого вопроса, предъявленные грузы неоднократно приходилось увозить назадъ верстъ за 60 и болѣе. Если лишить Совѣтъ чрезвычайно важнаго права, о которомъ теперь идетъ рѣчь, то это во многомъ умалитъ самое значеніе Мѣстныхъ Совѣтовъ.

Н. А. Неклюдовъ. — Необходимо имѣть въ виду, что въ этомъ случаѣ допускаются жалобы на Мѣстные Совѣты Высшему Совѣту.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Я только желаю, чтобы значеніе Совѣта осталось въ томъ-же видѣ, какъ было пред-

положено при разсмотрѣніи предъидущихъ §§, т. е. чтобы ему предоставлялась полная власть *наблюдательная*, но отнюдь не *распорядительная*.

Ф. Е. Фельдманъ.—Я долженъ сказать, что заявленіе Михаила Николаевича, будто-бы желѣзныя дороги иногда отправляли грузы назадъ, по своему произволу, несовсѣмъ вѣрно. Тутъ еще говорится о томъ, что желѣзная дорога имѣетъ право не принимать груза, между прочимъ, по п. 5-му сказано... (*читаетъ*). Значитъ это не *срочные* товары, а *очередные*, и, затѣмъ, говорится «въ теченіи 24-хъ час.» Отчего товаръ не отправляется въ 24 ч., а въ 48 час., а иногда и раньше, попавши *въ очередь*.—Слѣдовательно, срокъ въ 24 ч. не имѣетъ отношенія къ товарамъ *очереднымъ*: онъ можетъ относиться къ *срочнымъ* товарамъ, но не къ очереднымъ.

П. І. Комаровъ.—Это не можетъ относиться къ срочнымъ товарамъ, потому что срочные товары отправляются срочно и на нихъ, упоминаемаго въ проектѣ, документа не выдается, а на очередные выдается.

Н. А. Неклюдовъ.—Пунктъ 5-й предусматриваетъ не порядокъ *отправки* по очереди, а порядокъ пріема и раздѣляетъ грузы на очередные и не очередные. Не очередные, какъ подлежащіе немедленной отправкѣ, должны быть немедленно принимаемы и отправляемы; что касается очередныхъ, то они, несмотря на то, что предѣльное пространство наполнено, могутъ быть все таки принимаемы, если могутъ быть отправлены въ теченіи 24-хъ час., такъ что противорѣчія, между 5-мъ пунктомъ и порядкомъ очередей, нѣтъ. Напримѣръ: складочное пространство занято грузомъ, идущимъ въ Москву, а вагоны мѣстнаго поѣзда свободны: тогда грузъ мѣстный можетъ быть отправ-

ленъ, несмотря на то, что грузъ въ Москву останется еще не отправленнымъ.

Д. И. Воейковъ.—Четвертый пунктъ обсуждаемой статьи, въ томъ видѣ, въ какомъ онъ изложенъ, едва-ли не заключаетъ въ себѣ весьма опасныхъ условій будущаго ухудшенія существующаго порядка. Извѣстно, что нынѣ перевозятся большею частію пассажиры III-го класса. Теперь, когда нѣтъ свободныхъ мѣстъ въ третье-классныхъ вагонахъ, пассажиры этого класса переводятся въ вагоны высшаго класса до той ближайшей, промежуточной станціи, гдѣ могутъ очиститься мѣста въ вагонахъ III-го класса. Между тѣмъ, нынѣ редакція 4-го пункта разсматриваемой статьи даетъ право отказывать пассажирамъ въ проѣздѣ и не устраняетъ другихъ затрудненій именно во время скопленія рабочихъ, отправляющихся по деревнямъ на праздники. Въ то время бываетъ весьма на многихъ станціяхъ значительное скопленіе пассажировъ, которое не на всѣхъ дорогахъ принимается въ расчетъ, при составленіи общаго плана передвиженія пассажировъ. Тоже самое бываетъ при призывѣ, когда новобранцы и сопровождающіе ихъ родственники должны проѣхать нѣсколько станцій, слѣдовательно этимъ лицамъ, на основаніи пункта 4-го, желѣзная дорога также въ правѣ отказать въ проѣздѣ. Поэтому, слѣдовало-бы удержать порядокъ теперь существующій, т. е. узаконить право, въ силу котораго, при неимѣніи свободныхъ мѣстъ въ вагонахъ нисшихъ классовъ, пассажиры переводятся въ высшій классъ. Во всякомъ же случаѣ, слѣдовало-бы обязать желѣзныя дороги, чтобы, при скопленіи народа, отправлять дополнительные поѣзда.

Н. А. Неклюдовъ.—Это удовлетворяется 2-мъ примѣчаніемъ къ 154-й ст., въ которомъ сказано... (*читаетъ*).

В. В. Черняевъ. — Въ пунктѣ 3-мъ говорится... *(читаетъ)*. Этимъ освобождается желѣзная дорога отъ обязанности въ пріемѣ пассажировъ и пользуется правомъ отказа въ перевозкѣ пассажировъ или грузовъ. Этотъ пунктъ даетъ слишкомъ широкій просторъ желѣзнымъ дорогамъ отказывать въ томъ или другомъ требованіи. На этотъ разъ, я говорю спеціально по вопросу о перевозкѣ скота. Перевозка эта требуетъ приспособленныхъ вагоновъ, между тѣмъ дороги не обязаны имѣть такихъ приспособленій. Если оставить редакцію въ настоящемъ видѣ, то я бы думалъ исключить три послѣднія слова, которыя совершенно измѣняютъ смыслъ статьи. Во всякомъ случаѣ, необходимо обязать желѣзныя дороги имѣть необходимыя приспособленія для перевозки животныхъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Это такой пунктъ, который во всѣхъ уставахъ желѣзныхъ дорогъ, какъ нашихъ, такъ и иностранныхъ, стоитъ, можно сказать, на первомъ планѣ и *онъ* вполнѣ удовлетворяетъ выраженному желанію. Постановленіе этаго пункта исходитъ изъ того положенія, что существующія на желѣзныхъ дорогахъ приспособленія не пригодны для всевозможныхъ грузовъ (напримѣръ, крайне громоздкихъ); посему желѣзная дорога вправѣ отказать въ пріемѣ груза тогда, когда она не имѣетъ и не обязана имѣть потребнаго для него приспособленія; но дорога можетъ имѣть такое приспособленіе—въ такомъ случаѣ она должна принять грузъ. Что касается до перевозки скота, то она производится, по проекту, на основаніи особыхъ правилъ, которыя и должны опредѣлить необходимыя для этой перевозки приспособленія.

В. В. Черняевъ. — Я внимательно изучилъ уставы и что касается перевозки скота, то только въ § 4-мъ разсматриваемаго проекта говорится о правилахъ перевозки

животныхъ, но и тамъ нигдѣ не оговаривается, что желѣзная дорога должна обязательно имѣть вагоны, спеціально приспособленные для перевозки скота. Если бы я былъ увѣренъ, что это обязательство будетъ оговорено впослѣдствіи наказами отъ Высшаго Совѣта или Министерства Путей Сообщенія, — я не сталъ-бы возражать въ настоящемъ случаѣ, но именно эта неувѣренность и не дозволяетъ мнѣ удовлетвориться предлагаемою редакціею законопроекта.

Предсѣдатель. — Я попрошу васъ дать намъ вашу редакцію.

И. А. Вышнеградскій. — Мнѣ кажется, совершенно наоборотъ мнѣнію г. Черняева, что, выпуская слова: „не имѣютъ и имѣть не обязаны“ мы дадимъ большой произволъ желѣзнымъ дорогамъ. Этими словами ограничивается этотъ произволъ: если вагоновъ съ приспособленіемъ для скота дорога имѣть не обязана, но имѣетъ ихъ, то она, по смыслу п. 3. § 137-го, не можетъ отказать въ перевозкѣ скота; если она обязана имѣть эти вагоны, но ихъ не имѣетъ, то тоже отказать не можетъ,—и ей дается право отказываться отъ перевозки даннаго груза только при соблюденіи одновременно двухъ условій, что она не имѣетъ необходимыхъ приспособленій, и что она не обязана ихъ имѣть. Кажется, сильнѣе ограничить произволъ нельзя.

Н. А. Неклюдовъ.—Въ ст. 143-й прямо сказано: „составляется положеніе о перевозкѣ скота и проч.“, слѣдовательно, Высшій Совѣтъ не будетъ требовать приспособленій на такихъ станціяхъ, гдѣ перевозка скота не существуетъ.

А. Т. Велиховъ — Относительно пункта 5-го есть, кажется, недоразумѣніе. По моему мнѣнію, слѣдовало-бы въ концѣ статьи слово „*и*“ замѣнить словомъ „*или*“, потому

что иначе эти 24 часа относятся къ тѣмъ грузамъ, которые *внѣ очереди*. Такъ какъ здѣсь было разъяснено, что эти грузы относятся къ грузамъ *очереднымъ*, то слѣдуетъ сказать „или“.

Н. А. Неклюдовъ.—Ясно, что здѣсь идеть рѣчь о грузахъ очередныхъ.

По ст. 138-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Эту статью желательно было-бы выяснить подробнѣе. На дорогѣ Курско-Кіевской для воинскаго движенія устроено 10 полустанцій, чтобы возможно было отправлять бо́льшее количество поѣздовъ. Полустанціи эти не имѣютъ никакихъ приспособленій для перевозки пассажировъ и грузовъ, между тѣмъ, по смыслу этого проекта, Высшій Совѣтъ можетъ приказать принимать тамъ и мѣстныхъ пассажировъ, и грузы,—поэтому, слѣдовало бы сказать: „Высшій Совѣтъ можетъ потребовать пріема товаровъ и грузовъ только на такихъ станціяхъ, которыя для этого приспособлены“.

М. Н. Анненковъ.—Я бы полагалъ оставить статью въ настоящей редакціи, потому что весьма легко можетъ случиться, что, по вновь развившимся требованіямъ торговли, окажется нужнымъ, чтобы одинъ изъ такихъ полустанковъ преобразовался въ полустанокъ съ пріемомъ товаровъ. Часто бываетъ, что иная „станція“ гораздо меньше привлекаетъ грузовъ, чѣмъ какой-нибудь „полустанокъ“, который, въ данное время, находится въ бездѣйствіи. Поэтому, полагалось-бы оставить за Высшимъ Совѣтомъ право назначать: на какихъ именно полустанкахъ можетъ быть допускаемъ пріемъ пассажировъ и товаровъ.

И. І. фонъ-Дервизъ. — Это было-бы совершенно несправедливо и это заключеніе я постараюсь доказать на

частномъ примѣрѣ. Возьмемъ дорогу Курско-Кіевскую. Линія эта не виновата въ томъ, что полустанціи поставлены не на томъ мѣстѣ, гдѣ бы имъ стоять слѣдовало; въ то же время дорога эта *не имѣетъ никакихъ средствъ* чтобы устроить въ 10-и *остановочныхъ* пунктахъ такіе полустанки, которые могли-бы отправлять всѣхъ пассажировъ, всѣ грузы безостановочно. Указывая, что эта дорога не имѣетъ *средствъ*, изъ которыхъ она могла-бы сдѣлать это, я долженъ упомянуть, что, въ теченіи 10 лѣтъ, эта линія затратила уже болѣе $1^1/_2$ милл. руб. изъ своихъ средствъ на различныя улучшенія движенія. Теперь, если, въ силу обсуждаемаго параграфа, могутъ являться сегодня однѣ требованія, а завтра—другія и т. д., то дорога будетъ поставлена въ невозможность ихъ выполнить: въ самомъ дѣлѣ, эта линія можетъ отдѣлять не болѣе 50.000 р. но ихъ слишкомъ недостаточно даже для того, чтобы производить необходимыя улучшенія, такъ сказать, текущаго характера.

М. Н. Анненковъ.—Есть однако такія полустанціи, на многихъ дорогахъ, которыя могутъ быть открываемы по мѣрѣ надобности.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Можетъ быть, но, тѣмъ не менѣе, основываясь на условіяхъ Курско-Кіевской дороги, я долженъ сказать еще разъ, что обратить остановочные пункты въ такія станціи, которыя могли-бы принимать пассажировъ и грузы безостановочно — это сопряжено съ большимъ расходомъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Наша редакція 1-го ноября удовлетворяла этому замѣчанію... (читаетъ). Мы думали, что на первое время слѣдуетъ требовать только то, что насущно, что возможно исполнить.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Я противъ этого не могу спо-

рить; но необходимо, чтобы въ такомъ случаѣ въ законѣ былъ указанъ источникъ, изъ котораго потребный на этотъ предметъ расходъ можетъ производиться, — иначе дороги будутъ поставлены въ весьма затруднительное положеніе.

С. В. Пахманъ. — Въ этой статьѣ вовсе не предрѣшается вопросъ, что должны быть вновь открываемы такіе-то пункты; это касается тѣхъ дорогъ, гдѣ они уже существуютъ.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Мы привыкли, обыкновенно, раздѣлять понятіе объ „остановочныхъ пунктахъ“ и о „полустанціяхъ“. Подъ „полустанціею“ подразумѣвается такой пунктъ, гдѣ можетъ производиться отправка пассажировъ и грузовъ; „остановочные“ же пункты устраиваются собственно для техническихъ цѣлей, напримѣръ, для разъѣздовъ. Съ своей стороны, я полагаю, что „редакція 1-го ноября“ удовлетворительнѣе позднѣйшей редакціи законопроекта.

По ст. 139-й.

А. Т. Велиховъ.—Я полагалъ-бы отмѣнить требованіе о публикаціяхъ въ Правительственномъ Вѣстникѣ, потому что онѣ безцѣльны: снѣжные заносы бываютъ на восточныхъ линіяхъ довольно часто и останавливаютъ движеніе, въ бо̀льшей части случаевъ, на день — два, и, вслѣдствіе этого, предполагаемыя публикаціи будутъ доходить до мѣстъ отправленія поѣздовъ, когда онѣ уже будутъ противорѣчить сообщенному факту.

М. Н. Журавлевъ. — Я полагалъ бы, что о случаѣ остановки грузовъ въ снѣжныхъ заносахъ было-бы цѣлесообразно сообщать телеграммами на всѣ станціи прямаго сообщенія: тогда грузоотправители и получатели знали бы, что такая-то станція находится въ снѣжномъ заносѣ.

А. Т. Великовъ.—Это предложеніе правильно и болѣе достигаетъ предположенной цѣли. Едва-ли притомъ публикація въ Правительственномъ Вѣстникѣ нужна и по отношенію опредѣленія сроковъ доставокъ, такъ какъ этого можно достигнуть другимъ путемъ.

П. І. Комаровъ.—Я прошу оставить редакцію статьи, какъ она изложена въ проектѣ устава. Необходимо сообщать Мѣстному Совѣту, потому что Мѣстный Совѣтъ будетъ состоять изъ лицъ, близко знакомыхъ съ торговцами и промышленниками и съ тою публикою, которая находится въ извѣстной мѣстности. Совѣту легко будетъ оповѣстить биржу и публику, и это практически гораздо скорѣе и удобнѣе сдѣлается, чѣмъ телеграммами.

А. А. Александровъ.—Совершенно вѣрно.

Предсѣдатель. — Мнѣ кажется, что желѣзнодорожная администрація ближе къ телеграфу, чѣмъ Мѣстный Совѣтъ, который находится въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ многихъ участковъ линіи.

По ст. 140-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Желательно было-бы прибавить: „отвѣтственность гражданскимъ порядкомъ“, потому что, относительно уголовной отвѣтственности, есть особыя статьи.

И. А. Вышнеградскій.—По поводу гражданской отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, опредѣляемой сею статьею, я попрошу позволенія говорить при разборѣ статей 179, 181 и 220-й.

Предсѣдатель.—Очень хорошо.

По ст. 141-й.

Ф. Е. Фельдманъ. — Тутъ сказано: „всякое требованіе за имущественный вредъ“. Мнѣ кажется, это излишне;

можно было-бы постановить правиломъ, чтобы судъ принималъ къ сужденію своему такія только жалобы, которыя были поданы въ правленіе и управленіе дороги и остались безъ отвѣта въ опредѣленный срокъ, слѣдовательно, никакого удовлетворенія не получили. Заявленіе свое я основываю на практикѣ: одно изъ транспортныхъ обществъ совершенно завалило мироваго судью исками съ Юго-Западныхъ дорогъ,—исками самыми ничтожными, грошовыми. Я обратился въ общество транспортированія и просилъ дать вѣдомость *всѣмъ* претензіямъ, которыя находились въ этомъ обществѣ, съ тѣмъ, чтобы просить правленіе покончить дѣло миромъ; но мнѣ этой вѣдомости не дали и иски продолжаются до сихъ поръ. Дѣло въ томъ, что истцы считаютъ себя заинтересованными въ полученіи судебныхъ издержекъ,—поэтому было-бы правильнѣе узаконить, что *прежде всего* истцу слѣдуетъ адресоваться въ правленіе и, если оно не дастъ отвѣта въ извѣстный срокъ и не удовлетворитъ претензіи, тогда уже обращаться къ суду.

С. В. Пахманъ.—Никто не можетъ истца заставить обращаться *сначала* къ самому отвѣтчику, а не къ суду. Всякому предоставляется предъявить претензію прямо въ судъ; это основное начало гражданскаго процесса.

М. П. Козляниновъ. — Мнѣ кажется, что въ данномъ случаѣ надо отличать „отвѣтчика—желѣзную дорогу“—отъ другихъ отвѣтчиковъ. Отправитель, отправляя грузъ въ одномъ мѣстѣ, получаетъ его въ другомъ, между тѣмъ, какъ всѣ эти дѣйствія остаются правленію неизвѣстными до тѣхъ поръ, пока они не дойдутъ до его свѣдѣнія,—вотъ почему правленія и завалены исками. Мы не *опровергаемъ* неправильностей расчетовъ, но мы, въ данную миниту, *не знаемъ* еще ихъ, а истцы, вмѣсто того, чтобы миролю-

биво получить деньги непосредственно отъ насъ, идутъ прямо въ судъ и предъявляютъ иски съ требованіемъ судебныхъ издержекъ.

Е. И. Рагозинъ.—Я полагаю, эта статья вызоветъ значительныя недоразумѣнія. Если поставить условіемъ, чтобы въ судъ непремѣнно представлялись данныя о томъ, что отправители входили въ соглашеніе съ желѣзною дорогою, тогда потребуется непремѣнно соотвѣтствующее „удостовѣреніе“ отъ желѣзной дороги,—иначе эта статья не будетъ имѣть смысла. А если постановить, что раньше 30-ти дневнаго срока я не могу подать въ судъ, тогда я долженъ буду представить свидѣтельство отъ дороги, что входилъ съ нею въ соглашеніе; но какъ же я могу требовать такого свидѣтельства?.. Затѣмъ, дозвольте напомнить, что тутъ уже высказано было извѣстнымъ юристомъ, что это есть право каждаго частнаго лица,—право, которое не должно быть нарушаемо.

П. І. Комаровъ.—Я долженъ заявить, что, при обращеніи къ желѣзнымъ дорогамъ съ требованіемъ вознагражденія за потери, большею частію, получается отвѣтъ, что перебора нѣтъ и претензія не подлежитъ удовлетворенію. Подобные отвѣты получаются не чрезъ нѣсколько дней, а черезъ годы. Я могу подтвердить цифрами: до какой степени значительны потери грузоотправителей, а потому-то я и поддерживаю настоящую редакцію.

Я бы полагалъ, что прежде всего должно быть заявленіе по претензіи подано въ правленіе дороги или начальнику станціи, но съ тѣмъ, чтобы заявленіе было написано въ двухъ экземплярахъ; одинъ экземпляръ долженъ имѣть штемпель, въ удостовѣреніе того, что заявленіе подано и получено въ такой-то день. Затѣмъ, въ теченіи 4-хъ или 6-ти недѣль, правленіе должно дать отвѣтъ и

если истецъ найдетъ, что резолюція правленія неправильна, то онъ можетъ обратиться въ судъ. Вообще, я полагаю, что во многихъ случаяхъ истецъ охотно согласится на то, чтобы Мѣстный Совѣтъ разрѣшилъ его претензію, какъ третейскій судъ.

А. Ф. Кони.—Я думаю, что 142 ст. устава должна остаться въ той редакціи, какъ она предложена въ проектѣ. Я не вижу тѣхъ практическихъ неудобствъ, которыми намъ грозятъ, если эта статья будетъ принята. Обязывать каждаго, потерпѣвшаго убытокъ на желѣзной дорогѣ, непремѣнно обращаться въ правленіе съ просьбою о вознагражденіи—и, только послѣ 30-и дневнаго молчанія правленія, разрѣшать ему обратиться въ судъ для защиты своихъ правъ—значило-бы установлять для желѣзныхъ дорогъ особую привиллегію, ничѣмъ не оправдываемую. Дѣла о вознагражденіяхъ за вредъ и убытокъ суть обыкновенныя гражданскія дѣла и нѣтъ основанія подчинять эти дѣла дѣйствію какихъ либо особыхъ правилъ только потому, что вопросъ идетъ о желѣзнодорожныхъ компаніяхъ. С. В. Пахманъ уже указалъ здѣсь на то, что никто не можетъ быть принужденъ обращаться сначала къ отвѣтчику, а лишь потомъ къ суду,—что право непосредственнаго обращенія къ суду во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда кто либо считаетъ свои права нарушенными—есть коренное начало гражданскаго процесса. Къ этому авторитетному мнѣнію я вполнѣ присоединяюсь и думаю, что мы не имѣемъ никакого основанія установлять такой порядокъ, по которому, считающій себя обиженнымъ частнымъ лицомъ или даже казною, имѣлъ-бы преимущественное право обращенія къ суду предъ тѣмъ, кто признаетъ свои права нарушенными желѣзною дорогою. Въ то время, когда первому изъ нихъ судъ не вправѣ отказать въ назна-

ченіи дня засѣданія и вызовѣ отвѣтчика, — второму онъ, по причинамъ, непонятнымъ для меня, но очень выгоднымъ если не для интересовъ, то для самолюбія управляющихъ дорогою, долженъ говорить: „а вы обращались въ правленіе?—ждали-ли 30 дней?—получили-ли затѣмъ отказъ, который *одинъ* даетъ вамъ право обращаться къ суду, двери котораго безусловно открыты для всѣхъ другихъ истцовъ...“ Такой порядокъ крайне не желателенъ. Онъ несправедливъ по своей исключительности. Да и что приводится въ пользу его установленія?—Основательные иски, которые могли бы быть удовлетворены дорогою и безъ судебнаго разбирательства. Но истецъ, не сомнѣвающійся въ своемъ правѣ на вознагражденіе, едва-ли станетъ тревожить судъ, искать повѣреннаго и тогда, когда будетъ знать, что требованіе его столь ясно и непреложно, что дорога всегда удовлетворитъ его и безъ суда. Но тамъ, гдѣ онъ будетъ ожидать проволочекъ, будетъ ожидать кто съ нимъ будетъ торговаться, не захочетъ этого—онъ обратится въ судъ. Говорятъ, что иски, несомнѣнные по своему результату, будутъ предъявляемы въ судѣ лишь для полученія судебныхъ издержекъ. Но говоря это, не отдаютъ себѣ яснаго отчета о составѣ судебныхъ издержекъ въ первой инстанціи суда, ибо—гдѣ дѣло переходитъ во вторую—оно очевидно принадлежитъ къ разряду весьма спорныхъ и никогда не окончилось бы миролюбиво въ правленіи. Въ составъ судебныхъ издержекъ входитъ и вознагражденіе за веденіе дѣла. Но это вознагражденіе идетъ повѣренному. Ужели здѣсь предполагаютъ, что истцы только потому будутъ обращаться прямо въ судъ, а не въ правленіе, чтобы дать возможность получить повѣренному гонораръ?! Поэтому, я настаиваю на существующей редакціи 142 ст. Пусть тотъ, кто сомнѣвается въ своемъ правѣ или въ размѣрѣ слѣ-

дующаго ему вознагражденія, обращается въ правленіе подъ условіемъ 30-дневнаго срока выжиданія,—но пусть и тотъ, кто не желаетъ *просить* тамъ, гдѣ онъ можетъ требовать своего права, не будетъ лишенъ возможности непосредственно обращаться въ судъ.

Ф. Е. Фельдманъ.—Я бы согласился съ этимъ заявленіемъ, если-бы тутъ не было одного слова, на которое нельзя не обратить вниманіе. Рѣчь идетъ о томъ, будто *нельзя требовать* отъ человѣка, чтобы онъ непремѣнно обратился *предварительно* въ правленіе по предмету своего иска. Я не говорю: обращаться „для соглашенія“, а только для заявленія своихъ требованій въ правленіе желѣзной дороги. Если я долженъ по векселю деньги, то можетъ ли истецъ обращаться къ суду прежде, чѣмъ я не исполнилъ своего обязательства по требованію истца, мнѣ предъявленному нотаріусомъ?—Конечно, не можетъ. Слѣдовательно, и въ данномъ случаѣ истецъ долженъ обратиться къ суду только тогда, когда правленіе не исполнитъ своей обязанности по требованію, правленію предъявленному.

И. С. Бліохъ.—М. П. Козлянинов весьма хорошо охарактеризовалъ разницу въ положеніи желѣзныхъ дорогъ: это не есть то самое дѣйствіе, которое производитъ каждое частное лицо, знающее, что оно отвѣтственно только за свои собственныя дѣйствія. Нынѣ установляется прямое сообщеніе и требуется отвѣтственность по такимъ дѣяніямъ, которыя произошли, можетъ быть, за тысячи верстъ, и, во всякомъ случаѣ, безъ вѣдома данной желѣзной дороги,—слѣдовательно, нужно ей дать время, чтобы она могла снестись. Намъ на это возражаютъ, что основной принципъ судопроизводства мѣшаетъ предписывать обращаться прежде къ желѣзной дорогѣ, чѣмъ къ суду; но по-

чему же принимать основной принципъ нашего судопроизводства за непогрѣшимый?—Мы, для сравненія, можемъ обратиться и къ другимъ законодательствамъ. Одно изъ лучшихъ и старѣйшихъ законодательствъ есть, несомнѣнно, французское, а именно: оно-то и предвидитъ массу такихъ дѣлъ, которыя не могутъ пойти въ судъ ранѣе, чѣмъ будетъ предъявлено не только заявленіе, но и испробовано примиреніе. Я желаю только, чтобы истецъ пришелъ и заявилъ управленію свою претензію и если управленіе его не удовлетворитъ въ данный опредѣленный срокъ, то тогда только онъ обращается къ суду. Мнѣ кажется, что это, во всякомъ случаѣ, было-бы вполнѣ справедливо, иначе истецъ, на основаніи ст. 142-й, обратится къ суду и дорога не будетъ въ состояніи дать никакого отвѣта, потому что пока потребуетъ изъ, часто весьма отдаленнаго, мѣста разныя свѣдѣнія,—срокъ, данный для отвѣта, кончится, и дорога должна будетъ просить объ отсрочкѣ дѣла. Конечно, отсрочка можетъ быть дана судомъ, но можетъ иногда быть и не дана, и дорога лишится возможности оправдаться.

А. А. Александровъ.—Въ данномъ случаѣ, если сдѣлать *обязательнымъ* обращеніе къ желѣзнымъ дорогамъ съ заявленіемъ, прежде чѣмъ обратиться въ судъ, то, несомнѣнно, здѣсь будутъ нарушаться всецѣло интересы лицъ, съ которыхъ взяты лишнія деньги. Унасъ проценты, со взыскиваемой суммы, опредѣляются судомъ съ момента предъявленія иска; но, въ данномъ случаѣ, я ничѣмъ не гарантированъ, чтобы мнѣ проценты опредѣлились съ момента подачи заявленія въ правленіе дороги. Наконецъ, и самая форма, выраженная въ 142-й статьѣ, относительно подачи заявленій, должна породить цѣлую массу недоразумѣній. Во 1-хъ, *какъ* и *кѣмъ* должно быть подано заявленіе? Затѣмъ, о всякомъ переборѣ желѣзная дорога всегда *прежде*

знаетъ, чѣмъ сами товароотправители. Изъ объяснительной записки я видѣлъ цѣлый рядъ цифръ, гдѣ сами дороги указывали, что въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ у нихъ сдѣлано столько-то переборовъ,—отчего же было не возвратить ихъ *добровольно*? Указываютъ, что товароотправители. будто-бы, обращаются въ судъ, съ цѣлію получить судебныя издержки; но судебныя издержки не поступаютъ въ пользу истца, а поступаютъ на пополненіе различныхъ расходовъ по веденію дѣлъ, наконецъ, что касается вознагражденія за веденіе дѣла, то, чтобы избѣгнуть платежа этихъ денегъ, достаточно только представить, требуемыя истцомъ, деньги въ судъ, и тогда судебныя издержки не присуждаются. Поэтому, желѣзныя дороги напрасно говорятъ, что будто-бы товароотправители обращаются въ судъ исключительно съ тою цѣлію, чтобы заставить дороги платить судебныя издержки. Товароотправители, напротивъ, пожертвовали-бы многимъ, чтобы только не идти въ судъ. У насъ часто въ Петербургѣ лежатъ дѣла по $1^1/_2$—2 года въ судѣ и желѣзныя дороги не принимаютъ никакихъ мѣръ, чтобы покончить ихъ миромъ. Въ участкѣ одного мироваго судьи, напримѣръ, дѣло лежитъ $1^1/_2$ года на 20.000 р., предъявленныхъ къ двумъ желѣзнымъ дорогамъ, и обѣ онѣ только стараются оттягивать рѣшеніе. Затѣмъ, если требовать, чтобы товароотправители обращались *предварительно* съ заявленіями въ правленіе или управленіе дорогъ, то это едва-ли будетъ легче для послѣднихъ. Если обязать желѣзныя дороги отвѣчать на заявленія, то выйдетъ слѣдующее: каждый товароотправитель запасется печатными объявленіями, будетъ подавать ихъ и требовать отвѣта; къ чему же это поведетъ? Дороги или не будутъ отвѣчать, или будутъ вести переписку безъ всякой цѣли. Поэтому, я полагалъ бы исключить вторую поло-

вину статьи 142-й, въ которой говорится, что въ послѣднемъ случаѣ, т. е. при подачѣ заявленія...(*читаетъ*). Приэтомъ я долженъ указать еще на одно важное обстоятельство: если оставить эту статью въ томъ видѣ, какъ здѣсь она изложена, то необходимо опредѣлить: кто обязанъ подать заявленіе? Часто случается, что я посылаю извозчика, чтобы получить товаръ; извозчикъ отправляется, подписываетъ актъ, что не оказалось такого-то мѣста; если актъ этотъ будетъ считаться заявленіемъ, то я, не зная—подано мое заявленіе или нѣтъ, могу предъявить искъ, но судъ можетъ признать его преждевременнымъ.

Предсѣдатель.—Неугодно ли вамъ р..дакцію этой статьи представить мнѣ.

А. А. Александровъ.—Я бы полагалъ исключить все, начиная послѣ слова «дорогъ», т. е. вторую половину.

А. Ф. Кони.—Если допускать предъявленіе требованій къ управленіямъ и правленіямъ желѣзныхъ дорогъ, то необходимо оставить и вторую часть статьи. Иначе предъявленіе требованій къ управленіямъ и правленіямъ не будетъ достигать своей цѣли и явится одною пустою формальностью. Нельзя предполагать, что всѣ требованія, предъявляемыя къ дорогамъ, будутъ безспорно правильны, нельзя и требовать, чтобы дорога или тотчасъ удовлетворила ихъ, или тотчасъ же отказывала. Она можетъ имѣть необходимость въ провѣркѣ, въ собраніи свѣдѣній. Для этого и надо дать время, дать возможность. Поэтому, я полагаю, что необходимо удержать всю вторую половину 142-й статьи.

Н. А. Неклюдовъ.—Я не могу согласиться съ тѣмъ доводомъ, что основное начало гражданскаго процесса состоитъ въ правѣ истца предъявлять въ судѣ иски, не обратившись предварительно къ отвѣтчику съ своими требова-

ніями. По закону, всякое обязательство даетъ сторонѣ право требовать исполненія отъ противной стороны и самые суды учреждены лишь для понужденія къ исполненію того, что не исполнено добровольно обязавшимся къ тому лицомъ; слѣдовательно, необходимо: заявить свои требованія этому лицу и, лишь въ случаѣ отказа его, обращаться въ судъ. Въ общемъ правилѣ, никакой порядочный присяжный повѣренный не начнетъ иска, не обратившись предварительно съ требованіемъ объ удовлетвореніи къ отвѣтчику. Это на столько согласно съ основными началами процесса, что на Бернской конференціи не нашлось ни одного юриста, который рѣшился-бы доказывать, что отправителю или получателю принадлежитъ право начинать противу желѣзной дороги иски безъ предварительнаго обращенія къ ней за удовлетвореніемъ; напротивъ того, единогласно принято, что предъявленію иска должно предшествовать заявленіе претензіи правленію дороги; тоже принято и въ новомъ желѣзнодорожномъ законѣ. Такимъ постановленіемъ не дается желѣзнымъ дорогамъ рѣшительно никакихъ преимуществъ, ибо оно вызвано интересами обѣихъ сторонъ и одинако ограждаетъ и ту, и другую. Указаніе на затяжку дѣла опровергается указаніемъ на 30-ти дневный срокъ, а также и тѣмъ соображеніемъ, что предварительное заявленіе претензіи правленію или управленію дороги будетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ или удовлетвореніе заявителя въ помянутый срокъ— въ каковой срокъ никакой судъ удовлетворенія ему дать не можетъ—или же выясненіе спорныхъ обстоятельствъ—что дастъ возможность суду немедленно приступить къ рѣшенію дѣла. И въ самомъ дѣлѣ, предположимъ, что къ отвѣту вызывается одна изъ дорогъ прямаго сообщенія, которой требованія и счета предварительно заявлены не были. Очевидно, что она должена будетъ просить судъ

о назначеніи ей срока для собранія всѣхъ необходимыхъ свѣдѣній и справокъ и судъ не будетъ вправѣ отказать ей въ такомъ ходатайствѣ, такъ какъ она будетъ отвѣчать на судѣ не за себя, а за другія дороги, правленія или управленія которыхъ могутъ быть отдалены отъ него на 100 и 1000 верстъ—а, между тѣмъ, отъ нихъ надобно требовать накладную, документы и различныя свѣдѣнія.

И. А. Вышнеградскій. — Я радъ слышать, что есть такое основное начало гражданскаго судопроизводства, что нельзя идти въ судъ, не представивъ предварительно свое требованіе отвѣтчику, и я считалъ-бы крайне вреднымъ отступить отъ этаго начала здѣсь. Но если-бы даже этаго правила не существовало вообще, то, по примѣненію къ желѣзнымъ дорогамъ, его слѣдовало-бы ввести, особенно въ виду того отступленія, которое предположено въ законѣ отъ болѣе кореннаго начала, что каждый считается невиннымъ, пока не будетъ доказано противное. Я увѣренъ, что это послѣднее нарушеніе одного изъ самыхъ основныхъ положеній права повлечетъ за собою пагубныя для всѣхъ послѣдствія и я, въ свое время, буду просить позволенія указать: какимъ образомъ можно, безъ нарушенія этаго основнаго начала, устранить практическія неудобства, являющіяся въ отношеніяхъ желѣзной дороги къ публикѣ. Теперь не время говорить о нихъ, а потому я замѣчу лишь, что если у насъ, по злополучному примѣру Бернской конференціи, вышедшей изъ соціалистической мысли, что сильный всегда виноватъ передъ слабымъ, а богатый передъ бѣднымъ, и, въ случаѣ обвиненія послѣднимъ даже безъ доказательствъ, обязанъ доказывать свою невинность, — если, повторяю, и у насъ пройдетъ это начало, то тѣмъ важнѣе требовать соблюденія, чтобы истецъ предъявлялъ къ желѣзной дорогѣ свои требованія прежде, чѣмъ

идти въ судъ. Здѣсь выражено сомнѣніе, что едва-ли кто станетъ это дѣлать; но, къ сожалѣнію, мы знаемъ, что это каждый день дѣлается. Говорятъ, напримѣръ, что по иску въ одну копѣйку присуждается мировымъ судьей 5 руб. судебныхъ издержекъ, слѣдовательно, дѣйствительно можетъ явиться искушеніе получить эти 5 руб. вмѣсто одной копѣйки.

М. А. Горбовъ. — Въ Москвѣ точно также дороги завалены массою исковъ; — это обратилось почти въ профессію многихъ лицъ, ищущихъ заработка.

Н. П. Анненковъ. — Редакція не совсѣмъ ясна въ послѣднихъ словахъ... (*читаетъ*). Выходитъ, что если дорога удовлетворитъ искъ пятью рублями вмѣсто ста рублей, то, по смыслу этой редакціи, я лишаюсь права предъявить искъ къ суду, и потому я бы полагалъ уничтожить слова „въ извѣстной части“.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ. — Мы выслушали обѣ противныя стороны. Я беру на себя доказать, что эта статья отвѣчаетъ интересамъ обѣихъ сторонъ. Представители желѣзныхъ дорогъ указываютъ на массу всевозможныхъ уклоненій и проч. Это указаніе, можетъ быть, имѣетъ долю практическаго значенія, но уклоненія эти вызваны тѣмъ ненормальнымъ положеніемъ, въ которомъ мы находимся. Масса исковъ вызвана именно тѣмъ, что желѣзныя дороги не исполняютъ того, что обязаны онѣ исполнять. Если-бы онѣ отвѣчали и удовлетворяли требованіямъ большинства, то этихъ исковъ не было бы вовсе. Говорятъ, что многіе предъявляютъ иски только изъ желанія получить судебныя издержки,—напротивъ, я могу цѣлую массу фактовъ представить, что желѣзныя дороги не отвѣчаютъ на предъявленныя имъ заявленія, иначе едва-ли бы нашелся такой безразсудный человѣкъ, который рѣшился-бы идти въ судъ,

не обратившись сначала по принадлежности въ подлежащее желѣзнодорожное правленіе. Если же желѣзная дорога не отвѣчаетъ полгода, цѣлый годъ, то грузоотправители, поневолѣ, вынуждены идти въ судъ защищать свое дѣло. Едва-ли тутъ не виноваты больше сами дороги. Мнѣ кажется, тутъ проектомъ установляется именно тотъ порядокъ, при которомъ всѣ ненормальныя явленія будутъ устранены,—это учрежденіе Мѣстныхъ Совѣтовъ, которые, я полагаю, послужатъ самымъ вѣрнымъ ручательствомъ, что эти иски въ значительной степени уничтожатся и, смѣю думать, что статья въ томъ видѣ, какъ выражена, совершенно правильна. Если дороги дѣйствительно берутся отвѣчать такъ скоро, то можно быть увѣреннымъ, что 99% изъ всѣхъ исковъ вовсе не пойдутъ въ судъ. Что касается увѣренія въ возникновеніи мелкихъ грошевыхъ исковъ, то я смѣю возразить на это, что грошевые иски одинаково важны, какъ и большіе. Были случаи, что въ желѣзныхъ дорогахъ скоплялись чуть ли не сотни тысячъ отъ невозвращенныхъ переборовъ, которые сознательно были удерживаемы и выдаваемы служащимъ въ видѣ наградъ; слѣдовательно, тѣ опасенія, которыя представляютъ желѣзныя дороги, при новомъ порядкѣ отпадутъ.

И. А. Вышнеградскій.—Я не буду возражать здѣсь, а, въ свое время, при статьяхъ 179, 181 и 220 представлю ясное доказательство, что множество исковъ происходитъ не отъ вины дороги, а отъ обществъ транспортированія и страхованія кладей.

С. Ю. Витте.—Статья эта, по моему мнѣнію, находится въ связи съ статьями о мѣстѣ предъявленія иска. Нынѣ существующее стѣсненіе заключается въ томъ, что необходимо предъявлять иски только *по мѣсту нахожденія правленія или управленія* дороги, тогда какъ проектъ предо-

ставляетъ право предъявлять иски по мѣсту пребыванія *станціи*. Я бы просилъ эту статью разсмотрѣть въ связи съ 68-ю; тогда, быть можетъ, многія, здѣсь высказываемыя, опасенія устранятся, потому что явится возможность предъявлять иски по всѣмъ станціямъ.

По ст. 143-й.

Л. И. Перль. — Здѣсь только необходимо прибавить указаніе относительно перевозки животныхъ вообще.

По статьямъ 144, 145 и 146-й.

И. С. Бліохъ.—Это значитъ прямо и сразу предложить вопросъ прямаго сообщенія *всѣхъ* россійскихъ желѣзныхъ дорогъ между собой.

С. Ю. Витте.—Здѣсь подразумѣвалась мысль такая, что въ настоящее время въ дѣйствительности мы можемъ сдѣлать перевозку по прямому сообщенію, безъ участія посредствующихъ лицъ. Тутъ не говорится о прямомъ тарифѣ.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Но дальше, если не ошибаюсь, есть требованіе относительно тарифовъ.

С. Ю. Витте. — Имѣлось только въ виду, что *всѣмъ* станціямъ надо дать возможность отправлять товары, *безъ участія посредствующихъ лицъ*.

К. И. Рудницкій. — За то это можетъ встрѣтить затрудненіе въ тѣхъ случаяхъ, когда цѣнность товаровъ не можетъ покрыть даже провозной платы. Такимъ образомъ, для чего же замѣшивать въ это дѣло всѣ дороги?

Н. А. Неклюдовъ. — Дорога въ правѣ потребовать въ такихъ случаяхъ плату впередъ.

И. С. Бліохъ.—Но нельзя распространять это правило на всѣ желѣзныя дороги.

Л. И. Перль. — Мы лучше вернемся къ обсужденію этого вопроса тогда, когда будемъ разсматривать форму накладной.

К. И. Шестаковъ.—У насъ въ Россіи 2,400 станцій и если изъ этого числа взять одну только четвертую часть, то получимъ 600 станцій, которыя должны будутъ участвовать въ прямомъ сообщеніи. Слѣдовательно, количество билетовъ на каждой станціи составитъ 600, по каждому классу. При такихъ условіяхъ, можно-ли разобраться въ безостановочномъ производствѣ расчетовъ?

М. Н. Анненковъ. — Не странно-ли, что изъ Мадрида можно проѣхать прямымъ сообщеніемъ до Москвы, а изъ Курска до какого нибудь Смоленска нельзя.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Я вовсе не возражаю, что, напримѣръ, изъ Курска на Смоленскъ ѣздить „по прямому сообщенію“ нельзя. Я говорю, что если эта статья будетъ проведена вмѣстѣ съ введеніемъ новаго закона, то она окажется невыполнимой; осуществить ее можно только постепенно, а не вдругъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Но это предоставляется или самой дорогѣ, или Высшему Совѣту. Совѣтъ состоитъ изъ представителей желѣзныхъ дорогъ. Слѣдовательно, не станетъ же онъ требовать невозможнаго.

А. Т. Велиховъ. — И заграницей прямыя сообщенія пассажирскія существуютъ только между главными городами. Въ Берлинѣ, напримѣръ, даже нельзя взять прямаго билета до каждой станціи Германіи: требованіе имѣть билеты прямаго сообщенія на каждой желѣзнодорожной станціи до всѣхъ станцій Россійской Имперіи на практикѣ почти невозможно исполнить; даже увеличеніе числа станцій прямаго сообщенія, сравнительно съ настоящимъ едва-ли

необходимо и поведетъ къ усложненію и затрудненію контроля пассажирскихъ билетовъ.

М. Н. Анненковъ.—Желательно хотя бы только между главными пунктами установить прямое сообщеніе.

А. Т. Велиховъ. — Но вѣдь прямое пассажирское сообщеніе и безъ того давно уже существуетъ между главными станціями русскихъ желѣзныхъ дорогъ и оно введено желѣзными дорогами безъ всякихъ побужденій.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Между прочимъ, это будетъ сопряжено съ весьма значительными расходами.

По ст. 147, пункту I-му.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Тутъ не опредѣлено, въ какихъ же случаяхъ устраняется пересадка на смежныхъ станціяхъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Гдѣ въ этомъ является потребность и гдѣ исполненіе сего не представляетъ ущерба.

С. Ю. Витте.—Я полагаю, сразу этого опредѣлить нельзя.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Можетъ быть на практикѣ это окажется не выполнимымъ.

Предсѣдатель. — При обсужденіи этой статьи, я просилъ бы васъ, господа, не упускать изъ виду, что нынѣ существующіе порядки пассажирскаго движенія, во многихъ отношеніяхъ, весьма неудовлетворительны. Поѣздъ, напримѣръ, идетъ изъ Москвы въ Севастополь; пріѣзжаете вы въ Лозовую и стоите тамъ 8, 9 часовъ, въ ожиданіи дальнѣйшаго движенія. Происходитъ это потому, что у насъ каждая дорога смотритъ на себя, такъ сказать, какъ на особое государство.

И. А. Вышнеградскій.—Я изъѣздилъ не мало по заграничнымъ желѣзнымъ дорогамъ и никогда не ѣзжалъ такъ

плохо, какъ тамъ именно благодаря недостатку въ вагонахъ прямаго сообщенія, поэтому нельзя сказать, что порядки по прямому сообщенію за границей — идеальны, а у насъ—плохи.

Предсѣдатель. — Все же трудно сравнивать Западную Европу съ Россіей даже и въ этомъ отношеніи.

К. И. Рудницкій.—Я могу сообщить, что въ Смоленскѣ были устроены вагоны прямаго сообщенія, которые ходили постоянно пустые, такъ что ихъ нужно было снять съ линіи и пустить обыкновенное движеніе.

Предсѣдатель.—Тамъ, гдѣ нѣтъ пассажировъ—не слѣдуетъ устраивать прямаго сообщенія.

По ст. 147. Пункты: 2-й и 3-й и по ст. 148.

Ф. Е. Фельдманъ.—Въ примѣчаніи этомъ сказано... *(читаетъ)*. Какимъ это образомъ?.. помимо всякаго распоряженія?.. Въ этомъ отношеніи отправители желѣзныхъ дорогъ могутъ отправить грузъ черезъ коммисіонера.

М. П. Козлянинова.—Наша просьба была-бы въ томъ, чтобы право заключенія договоровъ предоставлялось желѣзнодорожному Обществу. Въ случаѣ же, еслибъ эти договоры клонились къ ущербу государственному или общественому интересу—Высшій Совѣтъ пусть пользуется правомъ устранить зло.

Т. И. Филиппова.—Если дороги заключили уже договоръ, то какимъ порядкомъ Высшій Совѣтъ его отмѣняетъ.

М. П. Козлянинова. — Если будетъ законъ, то въ самомъ договорѣ будетъ сказано: „если таковой не будетъ отмѣненъ Высшимъ Совѣтомъ“,

Н. А. Неклюдова.—Для чего же это?

М. П. Козлянинова. — Чтобы не затянулось дѣло въ дальній ящикъ! Я нахожу въ этомъ нарушеніе права, ко-

торое мы имѣемъ,—право заключать договоры съ пароходными обществами по прямому сообщенію.

Л. И. Перлъ.—Въ сущности, часто является перевозка, напримѣръ, груза, который отправленъ въ г. Могилевъ, а получается на другой станціи, — поэтому желѣзныя дороги отправляютъ его дальше. Мы часто получаемъ грузы изъ заграницы, напримѣръ, въ Тифлисѣ.

Е. И. Рагозинъ.—И когда даже не просятъ,—а все-таки отправляютъ.

П. І. Комаровъ.—Если отправка сдѣлана не по линіи дороги,—то на комъ будетъ лежать отвѣтственность? Отвѣчаетъ-ли въ этомъ случаѣ желѣзная дорога?

Л. И. Перлъ.—Объ этомъ въ 230 ст. говорится.

По ст. 149-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Пункты: 3-й, 4-ый и 5-й желательно было-бы исключить совсѣмъ.

Э. И. Тилло.—Во всякомъ случаѣ въ 3-мъ пунктѣ слѣдуетъ исключить „магазины и склады“.

Голосъ. — 4-ый и 5 пункты слѣдуетъ совсѣмъ исключить.

М. Н. Анненковъ. — Этого нельзя сдѣлать, такъ какъ въ военное время можетъ потребоваться подвижной составъ.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Такъ вѣдь для военнаго времени существуетъ особый законъ.

М. Н. Анненковъ.—А въ случаѣ какихъ нибудь общественныхъ бѣдствій, напримѣръ, голода и т. д.? Есть такіе случаи, въ которыхъ необходимъ подвижной составъ.

А. Т. Велиховъ.—Вагоны обмѣниваются по дорогамъ группъ прямаго сообщенія и въ настоящее время. Требованіе же о безперегрузочномъ сообщеніи на всей русской сѣти, на практикѣ, недостижимо и поведетъ къ массѣ за-

трудненій и къ значительному увеличенію расходовъ эксплоатаціи.

М. Н. Анненковъ. — Въ этомъ отношеніи вся Европа находится въ безперегрузочномъ сообщеніи.

А. И. Фалевичъ.—Это огромныхъ денегъ стоитъ.

М. П. Козляниновъ. — Если вы примете во вниманіе періодическое движеніе запасовъ и всякаго другаго груза, я не думаю, чтобы у насъ въ это время было много вагоновъ.

Предсѣдатель.—Вагоны на многихъ дорогахъ имѣются лишніе.

По ст. 150-й.

Н. А. Неклюдовъ.—Статья эта предоставляетъ рѣшеніе этихъ вопросовъ взаимному соглашенію дорогъ; это ихъ право, которое будетъ регулироваться Высшимъ Совѣтомъ, сообразно съ дѣйствительными потребностями.

М. А. Горбовъ.—По смыслу 149 ст. будетъ обязательна передача состава вагоновъ на разныя дороги. Но вѣдь это равняется обреченію подвижнаго состава на разрушеніе.

Предсѣдатель. — Все это будетъ принято во вниманіе Коммисіею; она обсудитъ этотъ вопросъ со всѣхъ сторонъ.

М. А. Горбовъ.—Намъ предлагаютъ редакцію 6-го пункта 21 ст., гдѣ выражено: „если дороги къ соглашенію не придутъ... *(читаетъ)*. Это выраженіе такъ широко, что если имъ пожелаетъ Высшій Совѣтъ руководствоваться, то тогда увлеченіе сдѣлается совершенно возможнымъ. Я позволю себѣ сказать, что русскія желѣзныя дороги уже испытали на себѣ послѣдствія обязательной передачи подвижнаго состава,—это именно въ военное время, отмѣняющее обычный порядокъ теченія дѣла. И до сихъ поръ

желѣзныя дороги, которымъ была поставлена въ обязанность передача подвижнаго состава на другія линіи, чувствуютъ послѣдствія этой передачи, такъ что и до настоящаго времени не кончился разборъ подвижнаго состава. За тѣмъ, составъ былъ возвращенъ въ такомъ видѣ, что потребовалъ страшнаго расхода на его ремонтированіе. Возникли даже тяжебныя дѣла.

М. Н. Анненковъ.—Во всякомъ случаѣ несомнѣнно, что у насъ нѣтъ правильнаго порядка передачи подвижнаго состава. За тѣмъ, тутъ, кажется, совершенно ничего не устанавливается впередъ; говорится только, что Высшій Совѣтъ будетъ имѣть возможность устанавливать тамъ, гдѣ считаетъ нужнымъ и удобнымъ прямое сообщеніе. Неужели же намъ продолжать оставаться въ томъ же положеніи, въ какомъ мы находимся?

К. И. Рудницкій.—Мы слышали, что въ военное время потребовалась большая ремонтировка вагоновъ. За тѣмъ слышали, что, во время войны, когда переданъ былъ подвижной составъ на чужія линіи, то дѣло это не дало благопріятныхъ результатовъ. Заявленія эти весьма важны тѣмъ болѣе, что—на сколько извѣстно—уплата денегъ казною желѣзнымъ дорогамъ сильно задерживается.

М. Н. Анненковъ.—Относительно уплаты денегъ, замѣчу, что она задерживается потому, что счеты провѣряются. Многіе счеты оказались преувеличенными, а потому Правительство не могло согласиться на производство расчетовъ безъ подробнаго разсмотрѣнія требованій.

В. В. Черняевъ.—Дозвольте обратить вниманіе на слѣдующій фактъ, котораго я былъ очевидцемъ. По дѣламъ службы въ 1880-мъ году, я проѣзжалъ по югу Россіи, и, между прочимъ, видѣлъ, что платформы Варшавской желѣзной дороги были завалены грузами. Начальникъ станціи объ-

яснилъ мнѣ тогда, что онъ не можетъ сдать грузъ, что Общество Юго-Западныхъ дорогъ задерживаетъ вагоны и не возвращаетъ ихъ. Но вскорѣ пріѣхала Кіевская подкоммисія и весь этотъ грузъ былъ, въ весьма короткій промежутокъ времени, отправленъ въ мѣсто назначенія. Откуда явились вагоны, которыхъ прежде будто-бы не было— я не знаю.

По ст. 151-й.

К. И. Рудницкій.—Во второй строкѣ, вмѣсто слова „управленія“, должно быть сказано „правленіе“; потомъ, въ виду того, что постановленія этихъ правленій не должны быть противны ни правиламъ, ни постановленіямъ Высшаго Совѣта, едва-ли необходимо примѣчаніе. Еще одно замѣчаніе. Тутъ полагается уже самой статьей, чтобы всѣ эти постановленія были согласны съ уставомъ, и публикаціи будутъ представляться въ Совѣтъ, который будетъ собираться два раза въ годъ.

Предсѣдатель.—Да вѣдь тутъ Высшій Совѣтъ не подразумѣвается: разумѣется только Распорядительный Комитетъ.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Примѣчаніе можно было-бы совсѣмъ исключить, потому что объ этомъ говорится во многихъ другихъ статьяхъ, слѣдовательно, это является повтореніемъ.

По ст. 152-й.

К. И. Рудницкій.—Здѣсь тоже самое слѣдуетъ сказать вмѣсто „управленія“—„правленія“.

По ст. 153-й.

(*Замѣчаній не было сдѣлано*).

По ст. 154-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Тутъ оба примѣчанія можно соединить въ одно и сказать, что порядокъ отправленія экстренныхъ поѣздовъ опредѣляется Высшимъ Совѣтомъ, иначе редакція можетъ подать поводъ къ недоразумѣніямъ. Напримѣръ, въ такомъ-то поѣздѣ нѣтъ мѣста, а черезъ 2 часа отходитъ слѣдующій поѣздъ,—слѣдуетъ-ли послѣ этого экстренный поѣздъ назначать или нѣтъ?

М. П. Козляниновъ. — Рѣшеніе подобныхъ вопросовъ удобнѣе было-бы предоставить Высшему Совѣту, потому что на русскихъ дорогахъ различное количество поѣздовъ отправляется.

По ст. 155-й.

Н. П. Анненковъ.—Примѣчаніе слѣдовало-бы сохранить и дополнительные пункты оставить, потому что на нѣкоторыхъ дорогахъ поѣзда отправляются только разъ въ сутки. За тѣмъ, необходимо не упускать изъ вида слѣдующаго обстоятельства. Установленное количество вагоновъ, быть можетъ, и существуетъ, но, тѣмъ не менѣе, практическое разрѣшеніе массы случаевъ зависитъ совершенно отъ произвола начальника станціи, который составляетъ поѣзда по своему усмотрѣнію: въ одномъ поѣздѣ бываетъ 5 вагоновъ, въ другомъ—7, 8. Напримѣръ, по Севастопольской дорогѣ, въ настоящее время, ходитъ только одинъ поѣздъ въ двое сутокъ. Слѣдовательно, если много соберется пассажировъ, то они должны ожидать двое сутокъ слѣдующаго поѣзда, между тѣмъ, многіе изъ нихъ ѣдутъ по весьма спѣшнымъ дѣламъ, что можетъ быть сопряжено съ большимъ ущербомъ. Независимо отъ этихъ дополнительныхъ поѣздовъ, я бы полагалъ, въ случаѣ, если накопленіе пассажировъ превышаетъ вмѣстимость поѣзда, назначать дополнительный по-

ѣздъ. Назначать дополнительный поѣздъ необходимо и въ томъ случаѣ, если поѣздъ прямаго сообщенія опоздаетъ на конечную станцію. Напримѣръ, изъ Москвы въ Курскъ пришелъ поѣздъ, за тѣмъ, не дожидаясь слѣдующаго поѣзда, онъ уходитъ. Я бы полагалъ: если поѣздъ запоздаетъ и придетъ на станцію тогда, когда слѣдующій поѣздъ уже ушелъ, при чемъ, если промежутокъ времени между слѣдующимъ поѣздомъ и отходящимъ по тому же направленію превышаетъ 4 часа—тогда слѣдуетъ отправлять другой поѣздъ,—иначе пассажирамъ придется ждать очень долго.

К. И. Шестаковъ.—Изложенныя требованія могутъ повести къ уменьшенію провозоспособности желѣзныхъ дорогъ; удовлетвореніе этимъ требованіямъ уменьшитъ количество товарныхъ поѣздовъ, поэтому такое широкое право, какое изложено во второмъ примѣчаніи, можетъ сдѣлать дороги еще менѣе исправными.

Н. П. Анненковъ.—Запаздываніе поѣздовъ бываетъ не постоянное, слѣдовательно, измѣненія росписаній пришлось бы дѣлать весьма рѣдко. Но, я не знаю, приходилось-ли кому, прибывая на станцію дороги и запоздавъ на поѣздъ, видѣть, какъ этотъ поѣздъ въ вашихъ глазахъ уходитъ и вы остаетесь на станціи въ теченіи 8—10 часовъ, между тѣмъ какъ отъ этого весьма серьезно могутъ страдать интересы ваши... Въ этомъ случаѣ, нужно какую нибудь мѣру принять: или задерживать поѣздъ, чтобы онъ ожидалъ прибытія ожидаемаго поѣзда, или догонялъ-бы тотъ поѣздъ, который уже ушелъ.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Я присоединяюсь къ мнѣнію о необходимости, чтобы была статья, которая бы указывала: какимъ образомъ могутъ задерживать поѣздъ. Въ дѣйствительности, это на практикѣ возбуждаетъ много же-

ланій. Желательно, чтобы въ этомъ отношеніи были узаконены извѣстныя правила.

Н. А. Неклюдовъ. — Это можетъ опредѣлить только Высшій Совѣтъ.

Предсѣдатель.—Поѣзда прямаго сообщенія переходятъ съ одной дороги на другую — другого Общества—точно изъ государства въ государство. Одинъ поѣздъ уходитъ, не ожидая прихода другаго поѣзда,—это не нормально.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Каково-же положеніе пассажировъ, которые пріѣзжаютъ на станцію и имъ говорятъ, что надо обождать 10 часовъ, потому что корреспондирующій поѣздъ опоздалъ?

К. И. Шестаковъ. — Опозданіе поѣзда на отдѣльной какой нибудь дорогѣ будетъ вліять на поѣздъ прямаго сообщенія.

По ст. 156-й.

П. І. Комаровъ.—Я бы полагалъ сдѣлать ссылку на примѣчаніе II-го пункта ст. 137-й. Въ этомъ пунктѣ сказано: желѣзныя дороги освобождаются...*(читаетъ).*

Н. А. Неклюдовъ.—Тутъ имѣется въ виду только доведеніе до свѣдѣнія публики, а тамъ — отвѣтственность дороги.

По ст. 157-й.

И. А. Вышнеградскій.—Позволю себѣ обратить вниманіе на то, что этою статьею установляется прямая распорядительная власть Совѣта. Намъ указывали уже, что Совѣтъ имѣетъ только наблюдательную власть—распорядительной же не имѣетъ.

По ст. 158-й.

Н. П. Анненковъ. — Я бы предложилъ: слово „не прилично“ замѣнить „неблагопристойно“; это послѣднее слово не подлежитъ спору, но вопросъ о неприличіи можетъ быть оспариваемъ. Начальнику станціи очень легко можетъ показаться мой костюмъ неприличнымъ, между тѣмъ, какъ слово „неблагопристойный“ будетъ болѣе точнымъ выраженіемъ.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Тутъ слѣдовало-бы точнѣе выразить: что же эта тарифная плата за перевозку пассажировъ—должна ли она быть публикована и выставлена, или же здѣсь подразумѣвается, что вообще публикація производится посредствомъ выставки?

Н. А. Неклюдовъ. — Подразумѣвается публикація во всеобщее свѣдѣніе.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Тогда слово „или“ здѣсь не нужно.

И. А. Вышнеградскій.—Въ газетахъ публикацій этихъ никто не читаетъ. Всѣ относящіяся сюда свѣдѣнія обыкновенно составляютъ предметы особыхъ изданій, напримѣръ, „Спутникъ“ и. т. п.. Поэтому публикацій въ газетѣ не слѣдовало бы требовать.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Вывѣшивать совершенно достаточно.

Н. А. Неклюдовъ.—Мы имѣли въ виду не публикацію въ газетахъ, а возможность пріобрѣсти это росписаніе, хотя бы за опредѣленную плату.

По ст. 159-й.

Н. М. Полежаевъ.—Здѣсь сказано только о тарифахъ пассажирскихъ, но о тарифѣ на багажъ не говорится, между тѣмъ багажъ играетъ большую роль.

По ст. 160-й.

А. А. Александровъ.—Я считаю необходимымъ указать на слѣдующее предположеніе. Здѣсь полагается плата за перевозъ дѣтей и взрослыхъ. Съ 1866-го года, на основаніи тарифа, утвержденнаго для Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, плата за перевозку дѣтей въ III-мъ классѣ опредѣляется въ размѣрѣ четвертой части стоимости обыкновеннаго мѣста. Тарифъ Главнаго Общества обязателенъ для большинства дорогъ въ Россіи и, такимъ образомъ, обязательная плата за перевозку дѣтей, на основаніи устава, равняется $^1/_4$ части при слѣдованіи въ III-мъ классѣ. Что касается I-го и II-го классовъ, то дѣтская плата опредѣляется тамъ въ половину. Я бы и полагалъ, чтобы въ этой статьѣ было удержано тоже различіе между платой при перевозкѣ дѣтей въ III-мъ и во II-мъ классѣ такимъ образомъ, какъ это дѣлается Главнымъ Обществомъ, т. е. что дѣти отъ 5—10 л. во II-мъ классѣ платятъ за половину мѣста, а въ III-мъ классѣ—за четверть.

С. Ю. Витте.—Тутъ сказано, что „не должно“ превышать; этимъ, слѣдовательно, не отмѣняется существующее положеніе.

А. А. Александровъ.—Я не заявляю о томъ, чтобы такая плата взималась обязательно безъ исключенія на *всѣхъ* дорогахъ, но на это, я полагаю, безъ особаго затрудненія согласятся всѣ дороги *добровольно.*

Предсѣдатель.—Это денежный вопросъ, который здѣсь рѣшаемъ быть не можетъ; это никѣмъ не возбраняется:—говорится: „не свыше только“.

А. А. Александровъ.—Въ уставахъ желѣзныхъ дорогъ нигдѣ не говорится о перевозочной платѣ для дѣтей,

Слѣдовательно, введеніе этой статьи въ уставы Обществъ является новой статьей. Я указываю на утвержденный Министромъ Путей Сообщенія тарифъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, введеніе въ уставы, что дѣти платятъ половину, одинаково будетъ противорѣчить существующимъ уставамъ, какъ и введеніе платы за $^1/_4$ мѣста. Если полагается ввести плату за $^1/_2$ мѣста, то можно было-бы ввести плату въ III-мъ классѣ и за $^1/_4$ мѣста.

К. И. Шестаковъ.—Слѣдовало-бы статью дополнить ссылкой, что всѣ недоумѣнія, происходящія отъ возраста дѣтей, разрѣшаются на основаніи ст. 153-й.

Н. А. Неклюдовъ.—Объ этомъ сказано въ общихъ положеніяхъ.

По ст. 161-й.

М. Н. Журавлевъ.—Третья часть этой статьи говоритъ, что если пассажиру не можетъ быть указано мѣсто и т. д... *(читаетъ)*. Мнѣ кажется, это не совсѣмъ правильно; во первыхъ,—въ кассѣ должно быть всегда извѣстно количество имѣющихся въ поѣздѣ мѣстъ, слѣдовательно, если касса продала билеты, то начальникъ станціи или кондукторъ должны указать мѣста *во что-бы то ни стало*. Управленію дороги должно быть извѣстно количество имѣющихся въ вагонахъ свободныхъ мѣстъ. Для публики весьма обременительно это условіе, а потому оно никакъ не можетъ оставаться въ уставѣ.

К. И. Рудницкій.—Для конечныхъ станцій это, пожалуй, могло-бы быть узаконено, но для промежуточныхъ станцій—нѣтъ.

М. Н. Журавлевъ.—Я долженъ сказать, что, напримѣръ, на Николаевской желѣзной дорогѣ, существуетъ

такое правило, по которому кондукторъ всегда телеграфируетъ на слѣдующую станцію—сколько у него въ поѣздѣ есть мѣстъ.

К. И. Шестаковъ.—Но если билетъ проданъ по ошибкѣ, такъ что же дѣлать?

С. Ю. Витте.—Здѣсь имѣлись въ виду многіе случаи, напримѣръ: если вагонъ испортится въ поѣздѣ, то поневолѣ приходится пассажировъ пересаживать въ другіе вагоны, потому что невозможно имѣть большое количество запасныхъ вагоновъ на всѣхъ станціяхъ. За тѣмъ, у насъ есть пассажиры, которые ѣздятъ и билеты не берутъ, предпочитая платить дополнительный сборъ, а это, конечно, измѣняетъ учетъ свободныхъ мѣстъ начальникомъ станціи Я указалъ пока два случая, которые пришли мнѣ на память, но ихъ найдется очень много.

М. Н. Журавлевъ.—Всякій такой пассажиръ причиняетъ извѣстное стѣсненіе и неудобство для прочихъ пассажировъ; но, въ этомъ случаѣ, никто изъ пассажировъ не боится, если ихъ въ дорогѣ не много стѣснятъ. Что касается пасажировъ, которые ѣздятъ безъ билета, то за этимъ, въ настоящее время, строго слѣдятъ. Такъ что, напримѣръ, на Николаевской желѣзной дорогѣ пассажиры пропускаются уже по одному и съ билетами.

С. Ю. Витте.—Я знаю, что очень многіе пассажиры ѣздятъ безъ билетовъ. Затѣмъ, и такой случай бываетъ: телеграфъ, напримѣръ, не дѣйствуетъ въ то время, когда пришелъ поѣздъ на станцію. Какимъ же порядкомъ сообщить на слѣдующую станцію о числѣ свободныхъ мѣстъ?

И. А. Вышнеградскій.—Вообще, когда получается извѣщеніе, что всѣ мѣста заняты, то это производитъ ропотъ и неудовольствіе въ публикѣ, которая предпочитаетъ

получить билеты и ѣхать, хотя мѣстъ нѣтъ. Впрочемъ, такія явленія бываютъ весьма рѣдко и составляютъ исключеніе. Мы были-бы счастливы, если бы эти исключенія встрѣчались чаще: тогда поѣзда наши были-бы наполнены, а не ходили-бы пустые.

С. В. Шахманъ.—Математически расчитать количество свободныхъ мѣстъ, при выдачѣ билета, нѣтъ никакой возможности; я въ этомъ убѣдился заграницей, гдѣ приходилось долго стоять, за неимѣніемъ свободныхъ мѣстъ. Между тѣмъ, для пассажира весьма важно, чтобы его пропустили на поѣздъ.

И. А. Вышнеградскій.—Я не совсѣмъ понимаю послѣднія слова ст. 161-й. Можно было-бы толковать это такимъ образомъ: я ѣду изъ Москвы въ Тулу; за тѣмъ, я измѣнилъ намѣреніе и желаю ѣхать до Курска; пріѣхавъ съ такимъ намѣреніемъ въ Тулу, т. е. на промежуточную станцію между Москвою и Курскомъ, я, по смыслу статьи, получаю преимущество передъ тѣми пассажирами, которые уже выжидаютъ нѣсколько часовъ въ Тулѣ, чтобы ѣхать въ Курскъ, несмотря на то, что пассажиры эти прибыли на станцію раньше. Спрашивается затѣмъ: какъ исполнить эту статью? Нельзя же отдать предпочтеніе пассажиру, прибывшему съ поѣздомъ, потому что другіе пассажиры раньше прибыли и уже получили билеты до прибытія поѣзда.

Н. А. Неклюдовъ.—Здѣсь имѣлось въ виду дать предпочтеніе нѣкоторымъ пассажирамъ передъ остальными, въ виду продолжности ихъ пути прямаго сообщенія.

И. А. Вышнеградскій.—Тогда слѣдовало-бы это прибавить.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Всѣ споры указываютъ: какъ опасно допускать въ этихъ правилахъ регламентацію. Мнѣ

кажется, случай, который здѣсь приводится, на нашихъ дорогахъ не встрѣчается, а если когда и встрѣтится, то силой обстоятельствъ будетъ разрѣшаться. По моему, вопросъ упростился бы, если-бы вторую часть статьи исключить.

Н. А. Неклюдовъ.—Примите въ соображеніе, что въ такомъ случаѣ можно совсѣмъ не принять на поѣздъ пассажира.

М. Н. Журавлевъ.—Какъ же будутъ удовлетворяться пассажиры за багажъ, который уѣхалъ съ этимъ поѣздомъ и за всѣ расходы, которые пассажиръ понесъ: за сдачу багажа, за доставку, перевозку и проч.? Можетъ быть какую нибудь неустойку нужно установить. Вѣдь желѣзныя дороги заключаютъ съ пассажирами условіе посредствомъ продажи билетовъ, слѣдовательно, онѣ должны отвѣчать за то, что онъ понесъ извѣстный убытокъ.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Это судъ опредѣлитъ въ свое время, если бы дѣло дошло до суда. Вотъ почему не слѣдуетъ вдаваться въ такія подробности. Я полагаю исключить это вовсе.

В. В. Черняевъ.—Я тоже полагаю исключить этотъ параграфъ, если не весь, то, по крайней мѣрѣ, вторую половину. Я приведу такой случай: когда выѣзжаешь изъ извѣстнаго пункта, довольно крупнаго, поѣздъ состоитъ изъ 8 вагоновъ. Положимъ, I-го класса одинъ вагонъ, II-го два, а остальные III-го класса. Пассажировъ много, но часть пассажировъ была на первую или на вторую станцію; пріѣхали на первую станцію и вагонъ отцѣпляется, въ виду того, что освободились мѣста съ выходомъ многихъ пассажировъ. Затѣмъ, дальше, черезъ нѣсколько промежуточныхъ станцій случилось обстоятельство такое, что явился наплывъ пассажировъ III-го класса. Обыкновенно, это бываетъ наплывъ рабочихъ и при томъ въ из-

вѣстное время года. Имъ выдаютъ билеты, затѣмъ ихъ толкаютъ, какъ барановъ, изъ вагона въ вагонъ, но они все-таки не находятъ мѣста. Что же имъ дѣлать? А между тѣмъ касса уже закрыта... Поэтому я полагаю, что пунктъ этотъ введенъ просто по ошибкѣ—это противно обычной жизни. Какъ то странно кажется оставить этотъ пунктъ. Вѣдь всѣ такіе случаи, что телеграфъ не можетъ дѣйствовать, потому что гроза его остановила и проч., бываютъ часто и все это въ пользу желѣзныхъ дорогъ. Но я привелъ случай, который повторяется *постоянно* на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ. Поэтому, я присоединяюсь къ тому мнѣнію, что кассиръ *обязанъ* знать, что нѣтъ свободныхъ мѣстъ. Этотъ пунктъ поведетъ только къ разнымъ злоупотребленіямъ со стороны желѣзныхъ дорогъ.

Голосъ.—Что же дѣлать?

В. В. Черняевъ.—Для этого желѣзныя дороги должны выработать проектъ, какимъ образомъ должно избѣжать этихъ столкновеній. Для человѣка интеллигентнаго это неудобства не представитъ, но я говорю о рабочемъ народѣ. Затѣмъ, разскажу такой случай. На промежуточныхъ станціяхъ, нерѣдко, кондукторъ пускаетъ пассажировъ, которыхъ не имѣетъ права контролировать станціонный смотритель. Недавно случилось мнѣ ѣхать по Варшавской желѣзной дорогѣ въ вагонѣ II-го класса; въ этотъ вагонъ набралась масса пассажировъ; многіе стали курить, хотя этотъ вагонъ былъ не для курящихъ. Я прошу начальника станціи удалить нѣкоторыхъ и посмотрѣть у нихъ билеты, но станціонный смотритель сказалъ, что онъ не имѣетъ на это права. Такимъ образомъ, если эту статью оставить, то можетъ случиться, что вагоны будутъ переполнены даже пассажирами, не имѣющими права ѣхать безъ билетовъ. А между тѣмъ станціонный смотритель не

имѣетъ права проконтролировать билеты всѣхъ пассажировъ.

А. И. Закъ.—Имѣетъ полное право.

В. В. Черняевъ.—На станціи, начальникъ станціи есть начальникъ оберъ-кондуктора. Онъ, положимъ, обязанъ контроль дѣлать, но онъ не дѣлаетъ его. Кто-же тутъ виноватъ? Значитъ присмотръ со стороны управленія дороги дурной.

Предсѣдатель.—(*Обращаясь къ г. Черняеву*). Неугодно ли будетъ вамъ доставить вашу редакцію.

По ст. 162-й.

Д. И. Шубинъ-Поздѣевъ.—По этой статьѣ является сомнѣніе, которое, вѣроятно, знаютъ правители желѣзныхъ дорогъ. Тутъ говорится объ обмѣнѣ билетовъ нисшаго класса на высшій. Обмѣнъ же билетовъ высшаго класса на нисшій не дозволяется. Почему-же?

А. И. Закъ.—Тогда бы пришлось оберъ-кондуктору возить съ собой деньги.

Н. А. Неклюдовъ.—Отъ перемѣны билетовъ нисшаго класса на билетъ высшаго дорога ничего не теряетъ.

И. А. Вышнеградскій.—Мнѣ кажется, есть существенная разница между перемѣною билета нисшаго класса на высшій и обратнымъ его обмѣномъ. Я намѣренъ былъ ѣхать въ III-мъ классѣ и взялъ билетъ этаго класса, за тѣмъ, является толпа и ѣхать въ III-мъ классѣ крайне тѣсно; я тогда могу перейти во II-й классъ, и для этаго обмѣнить билетъ; слѣдовательно, могутъ быть обстоятельства, которыя заставятъ пассажира перемѣнить мѣсто нисшаго класса на мѣсто высшаго. А если онъ взялъ билетъ высшаго класса и потомъ желаетъ перейти въ нисшій, то такому желанію нельзя подъискать разумную причину.

Д. П. ШубинъП-оздѣевъ.—Онъ полагалъ, что въ III-мъ классѣ тѣсно и не пошелъ, а потомъ видитъ, что тамъ свободно.

По ст. 163-й.

Л. И. Перль.—Я прошу возстановить въ принципѣ редакцію I-го ноября; она много правильнѣе, чѣмъ нынѣшняя редакція. Я предлагаю слѣдующую редакцію:

„Пассажиръ, оказавшійся въ поѣздѣ безъ билета, обязанъ уплатить, съ полученіемъ квитанціи, двойную провозную плату за весь пройденный имъ путь; при не возможности безбилетному пассажиру доказать немедля на какой именно станціи онъ сѣлъ въ поѣздъ, съ него взыскивается за все разстояніе отъ пункта отправленія поѣзда до станціи, на которой обнаруженъ безбилетный пассажиръ, если контроль билетовъ производился на самой станціи, и до ближайшей по пути слѣдованія поѣзда станціи, если контроль поѣзда производился въ пути. Наименьшій размѣръ платы, взыскиваемой съ безбилетнаго пассажира — три рубля.“

Всѣ правила о правѣ иска, изложенныя въ статьяхъ 163, 164, 165, 166, 177 и 178, слѣдовало-бы соединить въ одну статью.

Н. А. Неклюдовъ.—Новая редакція неудовлетворительна, какъ крайне стѣснительная для пассажировъ, ибо она исключаетъ изъ числа доказательствъ показаніе свидѣтелей, между тѣмъ, какъ, въ большинствѣ случаевъ, это единственное доказательство, возможное въ подобнаго рода случаяхъ. Спрашивается, напримѣръ, какое имѣетъ основаніе кондукторъ не довѣрять показанію пассажировъ цѣлаго вагона, удостовѣряющихъ, что я сѣлъ именно на такой-то станціи?

Л. И. Перль.—Этого моя редакція не заключаетъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Нѣтъ, заключаетъ.

Н. П. Анненковъ. — Тутъ полагается взыскивать двойную плату, что я нахожу не-совсѣмъ удобнымъ, потому что если возможно допустить сѣсть пассажиру безъ билета, то ему въ то время, какъ онъ садится, нѣтъ возможности отыскивать начальника станціи и получить отъ него ярлыкъ.

Предсѣдатель.—Заявленія эти будутъ обсуждены Коммиссіею.

По статьѣ 164-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Желательно было-бы добавить въ концѣ,—послѣ словъ: „удерживать багажъ“—„или ручную кладь“.

Голосъ. — Но потомъ пассажиръ можетъ заявить, что изъ его клади вынули, Богъ знаетъ, какія суммы.

Н. П. Анненковъ.—Начальникъ станціи можетъ удалить пассажира съ поѣзда. Такимъ образомъ, пассажиръ остается на станціи и здѣсь же жандармъ можетъ узнать: кто онъ такой и предъявить искъ. Но если отберутъ отъ меня багажъ, то вѣдь тамъ могутъ быть очень цѣнныя вещи.

Предсѣдатель.—Вѣроятно, его заставятъ открыть этотъ багажъ и посмотрятъ вещи.

А. А. Александровъ. — Какъ въ 163-й, такъ въ 165 ст. сокращается общая десятилѣтняя давность на 30 дней. Я не вижу къ этому основанія.

К. И. Шестаковъ.—Въ параграфѣ 164-мъ желательно было-бы добавить: „и мѣстнымъ полицейскимъ агентомъ“.

По статьямъ 165-и 166-й.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Прошу добавить, чтобы было

опредѣлено, какъ слѣдуетъ поступить съ государственнымъ сборомъ: подлежитъ онъ возврату или нѣтъ? Затѣмъ, въ концѣ сказано: „отъ насильнаго удаленія“. Мнѣ кажется, просто сказать „удаленіе“.

К. И. Рудницкій.—Тутъ говорится, что пассажиръ, высаженный, имѣетъ право... *(читаетъ)*. Но если тамъ не было остановки достаточной? Если извѣстно, что багажъ имѣетъ назначеніе на такую-то станцію и если на этой станціи маленькая остановка, то багажъ приготовляется раньше. Если же онъ не приготовленъ, то, обыкновенно, бываетъ заваленъ другими вещами и его вытащить нельзя.

Н. А. Неклюдовъ.— Нужно, чтобы багажъ былъ вынесенъ при первой возможности.

К. И. Рудницкій.—Но въ этомъ случаѣ лучше пассажира возить дальше.

Голосъ. — Я бы просилъ исключить 4-й пунктъ, опредѣляющій причины удаленія пассажира изъ вагона за несоблюденіе правилъ относительно курящихъ. Въ настоящее время это условіе вошло въ уставы всѣхъ дорогъ и въ этихъ уставахъ интересы некурящихъ слишкомъ мало гарантированы. Между тѣмъ они имѣютъ право, кажется, расчитывать на запрещеніе куренія, потому что оно стѣсняетъ ихъ.

А. В. Пахманъ. — Такъ какъ большинство куритъ, то меньшинство должно уступить.

В. В. Черняевъ. — Здѣсь ничего не сказано о томъ, что дѣлать если кондукторъ ведетъ себя буйно и неблагопристойно. Имѣютъ ли право пассажиры просить начальника высадить этаго кондуктора?

Предсѣдатель.—Безъ сомнѣнія, «просить» могутъ.

(Засѣданіе закрыто въ 12 ч. 20 м. ночи)

V.

Засѣданіе 18-го января 1882-го года.

Обсужденіе правилъ относительно пріема и выдачи багажа.—Отвѣтственность пассажировъ и желѣзныхъ дорогъ за вредъ имущественный. — Объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ личный.

(Предсѣдательствовалъ генералъ-адъютантъ графъ Э. Т. Барановъ. Присутствовало 54 члена, собраніе было открыто въ 8½ ч. вечера).

По ст. 167-й.

С. В. Пахманъ. — Имѣлось въ виду, что въ уставѣ опредѣлить этихъ „способовъ“ нельзя, но что „содѣйствіе“ со стороны желѣзныхъ дорогъ практическому разрѣшенію этого вопроса въ мѣрѣ тѣхъ средствъ, которыми желѣзныя дороги обладаютъ, весьма желательно.

К. И. Рудницкій. — Но и этого „содѣйствія“ быть не можетъ на практикѣ.

М. Н. Анненковъ.—Было указано, что на нѣкоторыхъ довольно значительныхъ станціяхъ, гдѣ пассажирамъ приходится выходить въ вокзалъ и оставлять багажъ въ вагонѣ, пассажирами предлагалась плата или какое-нибудь возмездіе тѣмъ лицамъ, которыя будутъ смотрѣть за багажемъ, на поѣздѣ оставшемся. Это на нѣкоторыхъ дорогахъ уже и практикуется въ томъ видѣ, что пассажиры нанимаютъ сторожа, который смотритъ за ихъ багажемъ. Въ виду этаго и было рѣшено регламентировать, въ самыхъ общихъ чертахъ, „содѣйствіе“ желѣзнодорожной admini-

страціи практическому устраненію подобнаго рода затрудненій, для пассажировъ представляющихся, съ тѣмъ, что болѣе подробныя правила по этому дѣлу будутъ опредѣлены самими дорогами. Нельзя же въ самомъ дѣлѣ требовать, чтобы пассажиръ всегда выносилъ багажъ съ собою, выходя изъ вагона.

К. И. Рудницкій. — Но вѣдь сторожъ, которому, напримѣръ, будетъ поручено стоять у вагона, не можетъ же знать въ лицо всѣхъ пассажировъ?

Г. Ф. Симоненко.—На многихъ станціяхъ пассажирамъ нѣтъ никакой возможности пойти изъ вагона въ буфетъ безъ опасенія потерять свой багажъ, между тѣмъ какъ кондукторъ, постоянно ходящій около вагона, болѣе или менѣе присматривается къ лицамъ пассажировъ. Слѣдовательно, если новое лицо выходитъ изъ вагона и беретъ вещи, очевидно не ему принадлежащія, кондукторъ можетъ прослѣдить за нимъ и открыть похищеніе.

Предсѣдатель.—Во всякомъ случаѣ тутъ не возлагается „отвѣтственности“ на желѣзныя дороги; предполагается только, что станціонное начальство, подъ вліяніемъ закона, вѣроятно, найдетъ какія-нибудь практическія средства „посодѣйствовать“ въ этомъ отношеніи пассажиру. На Московско-Брестской дорогѣ, напримѣръ, вагоны должны маневрировать и они отходятъ отъ станціи на довольно большое разстояніе. Тутъ, по неволѣ, пассажиры, изъ вагоновъ выходящіе, должны обращаться къ содѣйствію сторожей на время, пока вагоны опять не подойдутъ къ станціи. Быть можетъ, въ этомъ отношеніи станціонное начальство могло-бы облегчить положеніе пассажировъ.

К. И. Рудницкій. — Но тутъ сказано, что желѣзнодорожная администрація „обязана“ это дѣлать...

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Позвольте представить историческій примѣръ. На Николаевской дорогѣ, когда она состояла въ казенномъ управленіи, при каждомъ вагонѣ находился кондукторъ и тогда пассажиры были обезпечены отъ потери вещей во время выхода на станцію, потому что кондукторъ наблюдалъ за багажемъ. Потомъ, когда дорога перешла къ Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, число кондукторовъ сократилось, но и въ настоящее время на нѣкоторыхъ дорогахъ это соблюдается и кондукторы наблюдаютъ за пассажирами, которые выходятъ изъ вагона на станцію. Тамъ же, гдѣ этого нѣтъ,—тамъ является затрудненіе: обыкновенно просятъ жандарма, чтобы онъ приглядѣлъ за сохранностію оставляемыхъ въ вагонѣ вещей.

К. И. Рудницкій.—На нѣкоторыхъ дорогахъ отъ жандармскаго управленія вывѣшены объявленія о томъ, что „пассажиры приглашаются наблюдать сами за своими вещами;“ при этомъ прибавлено, что люди, на видъ одѣтые весьма прилично, какъ пассажиры 1-го класса, рыскаютъ по вагонамъ и могутъ уносить ваши вещи.

Предсѣдатель.—Теперь, въ силу законопроекта, предполагается возложить на обязанность желѣзныхъ дорогъ содѣйствовать пассажирамъ къ сохраненію вещей. Заграницей принятъ другой способъ. Тамъ всѣ пассажиры предупреждаются, что „на каждой станціи много воровъ“ и тогда отвѣтственность слагается съ дороги.

По ст. 168-й.

Л. И. Перль.—Я бы полагалъ редакцію этой статьи изложить въ такомъ видѣ: *прибавить послѣ предпослѣдняго пункта*: „Если, по мнѣнію желѣзной дороги, упаковка багажа не въ состояніи выдержать перевозки, то дорога

въ правѣ отказаться отъ перевозки его. Недоразумѣнія по этому предмету разрѣшаются начальникомъ станціи, принимающей багажъ“.—А затѣмъ прибавить въ концѣ той же статьи: „Желѣзная дорога вправѣ прекратить пріемку багажа за 15-ть минутъ до отхода поѣзда.“

Н. П. Анненковъ.—Въ этомъ параграфѣ есть маленькая неточность. Тутъ *сказано*: „перевозкѣ багажа подлежатъ“ и т. д.; а между тѣмъ, *слѣдовало бы сказать:* „тщательно упакованные въ чемоданы и т. д., безъ признаковъ поврежденія *ихъ*“, такъ что поврежденія какъ бы относятся къ вещамъ; поэтому надо объяснить, что это относится *къ чемоданамъ*. Затѣмъ, тутъ сказано: “громоздкіе же предметы...*(читаетъ)* начальство станцій“. *Большіе* ящики и *маленькіе* ящики—это дѣло *условное*; но я не понимаю: почему большой *сундукъ*, который принято употреблять въ перевозкѣ, принимается въ качествѣ багажа, а если у меня *ящикъ* такихъ же размѣровъ, то его не принимаютъ? Поэтому, я бы полагалъ сказать, что „такіе громоздкіе ящики и вообще предметы, которыхъ размѣры превышаютъ обыкновенно употребляемый въ практикѣ размѣръ большихъ сундуковъ“. Я предлагаю это потому, что изъ-за этого и въ настоящее время возникаютъ на нѣкоторыхъ дорогахъ разговоры и недоразумѣнія по случаю сдачи багажа.

А. Т. Великовъ.—Особенно тамъ, гдѣ торгуютъ мануфактурой. Тамъ почти всѣ купцы заинтересованы провезти свой товаръ возможно скорѣе. Такимъ образомъ, пассажирскіе поѣзда въ такихъ мѣстностяхъ совершенно не могли-бы ходить, потому что *всѣ* поѣзда пришлось-бы наполнять *товаромъ*, поэтому-то и цѣль этой статьи — исключить товары изъ пассажирскаго поѣзда. Въ исключительныхъ же случаяхъ, о которыхъ говорятъ, всегда мож-

но ожидать разрѣшенія со стороны начальника станціи, если только вагоны не переполнены; но если это будетъ допущено какъ общее правило—тогда всѣ *ящики* съ товаромъ будутъ отправляться багажомъ.

Н. П. Анненковъ.—Но вѣдь у насъ существуютъ товаропассажирскіе поѣзда. Поэтому возраженіе, сдѣланное мнѣ, подлежитъ, кажется, оспариванію.

А. Т. Велиховъ.—Разбираемый вопросъ вовсе не такъ простъ, какъ кажется.

М. П. Козляниновъ.—Тутъ, кажется, отдается предпочтеніе *сундуку* передъ *ящикомъ*, потому что сундукъ заключаетъ въ себѣ преимущественно пассажирскую *кладь*, а не *товаръ*.

А. А. Александровъ.—Правильное разрѣшеніе обсуждаемаго вопроса весьма важно, потому что только оно и предоставитъ возможность ѣдущимъ съ поѣздомъ пользоваться льготою, т. е. скидкою одного пуда багажа. Въ большинствѣ случаевъ бываютъ обыкновенно недоразумѣнія и споры, потому что все сводится къ тому, чтобы взять деньги за льготный багажъ въ то время, когда дорога обязана везти его безплатно. Я самъ былъ свидѣтелемъ, какъ изъ Ростова на Дону ѣхали многіе рабочіе, имѣвшіе при себѣ мѣшки, въ которыхъ была пила, топоръ и коврига хлѣба. Этихъ вещей въ багажъ не приняли, а приняли къ отправкѣ какъ товаръ, тогда какъ была полная возможность провезти эти вещи въ багажномъ вагонѣ. Поэтому, я полагалъ бы, въ 168-й ст. вмѣсто 3-хъ пун. и т. д. сказать: „и вообще предметы, не представляющіе неудобствъ для перевозки въ пассажирскихъ поѣздахъ“. Тогда не могло бы быть разговора, что мѣшокъ рабочаго не есть „порожній“ мѣшокъ. Мнѣ кажется, перевозка *такихъ* вещей *въ багажныхъ* вагонахъ гораздо важнѣе перевозки ка-

кихъ нибудь шляпъ и т. п. вещей, потому что на желѣзныхъ дорогахъ въ вагонахъ III-го класса совсѣмъ нѣтъ тѣхъ приспособленій, которые устроены во II-мъ и I-мъ классахъ и часто мѣшокъ, взятый въ вагонъ, заставляетъ пассажира стоять въ вагонѣ, а мѣшокъ положить на свое мѣсто. Вотъ почему необходимо сдѣлать болѣе общее опредѣленіе вещей, могущихъ быть перевозимыми какъ багажъ.

И. С. Бліохъ.—Багажъ, по самому своему названію, показываетъ, что это есть нужныя вещи и предметы того, кто ѣдетъ, а не товары.

Предсѣдатель.—Тутъ вопросъ не о *товарѣ*, а о *вещахъ*, которыя необходимы для пассажира,—напримѣръ, для рабочаго пила, топоръ и проч.

И. С. Бліохъ.—Тутъ было потребовано даже, что бы громоздкіе предметы, если размѣръ ихъ подходитъ подъ габаритъ вагона, обязательно принимались; я долженъ возразить противъ этого. На многихъ заграничныхъ дорогахъ и въ Россіи на дорогахъ Юго-Западныхъ, напримѣръ, оговаривается прямо, что вѣсъ мѣстъ, могущихъ быть перевозимыми, не долженъ превышать 20-ти пуд. Если дѣлаются ограниченія вообще и перевозки багажемъ дороже, то это дѣлается именно для того, чтобы ограничить перевозку, а это потому, что если перевозится слишкомъ значительное количество багажа, то нѣтъ возможности его контролировать, между тѣмъ какъ товарное мѣсто идетъ при накладной и потому подвергается меньшему риску. Дѣло въ томъ, что съ багажемъ происходятъ весьма часто, при выдачахъ и передачахъ, различнаго рода замѣшательства, а между тѣмъ, въ случаѣ утери, очень дорого приходится платить дорогѣ. Вотъ почему и предписывается, чтобы товары отправлялись, хотя и слѣдуютъ въ томъ же поѣздѣ,

при особыхъ накладныхъ въ отдѣльныхъ товарныхъ вагонахъ. Что касается отказа въ принятіи багажа рабочихъ, то, мнѣ кажется, что причина можетъ быть очень проста багажъ принимается по вѣсу, долженъ поэтому имѣть соотвѣтствующую упаковку, гарантирующую его цѣлость. Если онъ, напримѣръ, въ рогожѣ, непрочномъ мѣшкѣ и т. п., изъ которыхъ можетъ уронiться, то дорога вправѣ отказать въ пріемѣ. Впрочемъ рабочимъ, какъ у насъ, такъ и на заграничныхъ дорогахъ, дозволяется брать сколько угодно вещей въ вагоны и тѣмъ не менѣе они имѣютъ право передавать въ багажный вагонъ излишки, если вещи уложены такимъ образомъ, что есть увѣренность, что останутся цѣлы.

Д. І. Розенблюмъ.—Сказано, что воспрещается возить цѣнности, которыя обязательно посылать только по почтѣ; но, въ виду обязанности дороги принимать „все, что представляется къ перевозкѣ“, можетъ случиться, что пассажиръ положитъ въ чемоданъ цѣнности, напримѣръ, деньги, застрахуетъ и потребуетъ непремѣнно, чтобы взяли отъ него такую посылку въ видѣ багажа, а затѣмъ уже это можетъ повлечь за собою значительную отвѣтственность дороги. Поэтому важно опредѣлить: что нужно считать багажемъ?—Предметы, которые тщательно упакованы въ дорожные сундуки, ящики и т. п.—Но если у меня въ чемоданѣ будутъ цѣнныя бумаги, то я, заплативши премію, могу принудить желѣзную дорогу принять эти вещи.

Т. И. Филипповъ.—Но тогда дороги имѣли-бы право не принимать.

Д. І. Розенблюмъ.—Если у меня находятся въ чемоданѣ вещи, онъ цѣлъ и я заявляю дорогѣ, что желаю застраховать, напримѣръ, въ 50 тысячъ, то желѣзная доро-

га, въ силу этого правила, не можетъ отказать мнѣ въ принятіи.

Предсѣдатель.—Тогда можно было бы сказать: "запрещается возить цѣнныя вещи".

Л. И. Перль.—Въ ст. 183-й это ничѣмъ не объясняется.

По статьямъ 169, 170 и 171-й.

Д. І. Розенблюмъ.—Тутъ слѣдовало-бы добавить, что осмотръ этотъ не долженъ повлечь за собою опозданія на пассажирскій поѣздъ, потому что если агентъ желѣзной дороги будетъ вправѣ дѣлать осмотръ багажа, который я предлагаю, то можетъ случиться, что онъ такъ долго будетъ осматривать, что я опоздаю на поѣздъ.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Желательно, чтобы въ багажной квитанціи былъ помѣщаемъ номеръ пассажирскаго билета, за которымъ багажъ отданъ, какъ это и теперь практикуется на нѣкоторыхъ дорогахъ въ интересахъ правильности контроля.

И. А. Вышнеградскій.—Я бы просилъ послѣдній отдѣлъ ст. 171-й нѣсколько дополнить, опредѣливъ, что дополнительной платѣ за багажъ ведется отдѣльный счетъ, и что суммы его кредита не могутъ быть употребляемы управленіемъ дороги на покрытіе какихъ либо расходовъ, кромѣ уплаты за пропажу багажа и проч.

Л. И. Перль. — Я бы прибавилъ въ концѣ: „и долженъ быть оплаченъ при самомъ пріемѣ багажа къ перевозкѣ, въ противномъ случаѣ желѣзная дорога вправѣ отказаться отъ перевозки".

А. А. Александровъ.—Въ 4-мъ пунктѣ сказано... *(читаетъ)*. Изъ объяснительной записки я видѣлъ, что цѣль взиманія этого сбора—облегчить желѣзныя дороги въ уплатѣ за пропавшія и испорченныя вещи, но до сихъ поръ едва-ли

хотя одна дорога заплатила что-нибудь изъ этого капитала за пропавшія вещи. Вся отвѣтственность за пропажу товара и багажа на дорогахъ возлагается на агентовъ.

Предсѣдатель.—Этотъ вопросъ возбудится при обсужденіи ст. 180-й.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ. — Не слѣдуетъ ли, согласно ст. 150-й, обязать дороги выставлять на наружной сторонѣ багажной кассы *тарифъ багажа.*

Н. А. Неклюдовъ.—Это предусмотрѣно въ ст. 159-й.

По ст. 172-й.

Л. И. Перль. — Предлагаю измѣнить редакцію такъ: „по прибытіи того поѣзда, на который сданъ багажъ къ перевозкѣ, по выгрузкѣ и совершенію таможенныхъ, полицейскихъ и иныхъ обрядностей, желѣзная дорога выдаетъ багажъ предъявителю квитанціи“.—Затѣмъ, не могу не высказать, что 48 часовъ недостаточно для признанія багажа затеряннымъ, слѣдуетъ установить восемь сутокъ; это имѣетъ тѣмъ болѣе мѣсто, что проектируется включить послѣ ст. 179-й особую статью, коей бы опредѣлялась отвѣтственность желѣзной дороги за просрочку въ доставкѣ багажа.

М. Н. Анненковъ.—Съ этимъ нельзя согласиться. Напримѣръ: опаздываетъ съ поѣздомъ мой мундиръ, въ которомъ я долженъ явиться по начальству и, такимъ образомъ, въ данномъ случаѣ, я оказываюсь вынужденнымъ заказывать новый мундиръ и вообще всю форму. Въ виду такого крайне затруднительнаго положенія пассажира, я признавалъ-бы необходимымъ, чтобы проектируемый Комисіею срокъ былъ оставленъ безъ измѣненія.

Н. А. Неклюдовъ.—Дорога обязана мнѣ выдать багажъ въ 48 час.; предлагаемая неустойка по 5 коп. съ фунта, въ

этомъ случаѣ, совершенно неумѣстна и, вѣроятно, многіе пассажиры съ удовольствіемъ заплатятъ сами гораздо большую сумму, чтобы получить немедленно свой багажъ — и не останавливать на нѣсколько дней своего путешествія. Поэтому, хотя 48-ми часовой срокъ и стѣснителенъ, но онъ необходимъ.

С. В. Пахманъ.—Коммисія сначала предполагала установить срокъ въ 24 часа: увеличеніе его до 48 часовъ сдѣлано въ проектѣ согласно желанію самихъ представителей желѣзныхъ дорогъ и представляется вполнѣ достаточнымъ.

М. Н. Анненковъ.— Невыдача багажа, непосредственно по прибытіи на станцію, влечетъ за собою всегда такія непріятныя послѣдствія для пассажира, которыя не могутъ оставаться совершенно безнаказанными для служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, не выполняющихъ какъ слѣдуетъ своихъ обязанностей по отношенію къ багажу. Поэтому, было-бы справедливо установить, что, если багажъ не выданъ непосредственно по предъявленіи квитанціи—желѣзная дорога должна платить штрафъ въ размѣрѣ 25 рублей, не считая послѣдующихъ отношеній къ багажу. Я полагаю, что чѣмъ болѣе штрафовъ будетъ обязана платить желѣзная дорога, тѣмъ менѣе она будетъ неаккуратна въ своихъ отношеніяхъ къ пассажиру.

С. В. Пахманъ. — Нельзя не согласиться, что всякое промедленіе въ исполненіи своего обязательства должно, на общемъ основаніи, сопровождаться отвѣтственностію.

И. А. Вышнеградскій.—Если штрафъ долженъ служить наказаніемъ, то онъ можетъ быть назначенъ въ пользу кого угодно, но только не въ пользу пассажировъ, такъ какъ нѣтъ основанія, чтобы, вслѣдствіе неисправности желѣзной дороги, пассажиры на ея счетъ обогащались; если же

штрафъ будетъ въ 25 рублей, какъ предлагаютъ, то это именно будетъ прямымъ обогащеніемъ пассажира на счетъ желѣзной дороги. Надо назначить штрафъ осторожно, иначе изъ этого будетъ сдѣлана многими доходная статья.

М. Н. Анненковъ.—Какимъ образомъ пассажиръ можетъ сдѣлать изъ этого доходную статью? Если онъ предъявляетъ квитанцію и говоритъ—„пожалуйте багажъ“, то кто же виноватъ, если ему не выдаютъ этого багажа?

И. А. Вышнеградскій. — Я убѣжденъ, что если бы на Юго-Западныхъ дорогахъ былъ введенъ штрафъ въ 25 р., то непремѣнно были-бы изобрѣтены средства обогащаться этимъ путемъ и порукою въ этомъ мнѣ служитъ крайняя изобрѣтательность въ подобныхъ отношеніяхъ многихъ, доказанная печальными опытами.

По статьямъ 173, 174 и 175-й.

А. А. Александровъ.—Не востребованіе багажа можетъ случиться только въ экстренныхъ случаяхъ, когда съ пассажиромъ случилось что нибудь необыкновенное. Поэтому, дѣлаемое въ ст. 175-й опредѣленіе, что, послѣ 3-хъ мѣсячнаго срока, багажъ продается съ публичнаго торга, безъ всякой публикаціи, мнѣ кажется нарушаетъ интересы лицъ, заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ. Было бы справедливѣе редактировать эту статью такъ: о багажѣ, не востребованномъ въ теченіи опредѣленнаго 3-хъ мѣсячнаго срока, объявляется полиціи и публикуется въ установленномъ органѣ печати; при чемъ, если въ багажѣ окажутся вещи, принадлежащія лицамъ военно-служащимъ, то объ этомъ объявляется военному начальству, въ вѣдѣніи коего означенныя лица состоятъ. Затѣмъ, если послѣ послѣдней публикаціи владѣлецъ не явится, то не востребованный багажъ продается, установленнымъ порядкомъ, съ публич-

наго торга, а вырученныя деньги вносятся въ государственныя кредитныя учрежденія, при чемъ сумма эта, вмѣстѣ съ причитающимися на нее процентами, въ случаѣ явки извѣстнаго лица, выдается владѣльцу, а при неявкѣ—поступаетъ въ кассу желѣзнодорожныхъ служителей.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Нельзя ли десятилѣтній срокъ нѣсколько сократить. Во 1-хъ, онъ не подходитъ подъ тѣ сроки, которые установлены для разныхъ манипуляцій, а главное—храненіе документовъ въ теченіи 10 лѣтъ представляется затруднительнымъ.

Н. А. Неклюдовъ. — Какіе же тутъ документы; можно вести общую книгу.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Если документы могутъ быть уничтожаемы, въ такомъ случаѣ назначайте какой угодно срокъ.

И. А. Вышнеградскій.—Если записи въ книгѣ будетъ достаточно и не нужно документовъ, тогда срокъ не стѣснитъ желѣзныя дороги.

Л. И. Перль.—Съ своей стороны, я просилъ-бы, въ интересахъ дѣла, имѣть въ виду, что, въ соотвѣтствіе къ проекту измѣненія, который будетъ мною предложенъ по отношенію къ статьѣ 175-й, окажется необходимымъ: установленный статьею 174-ю трехмѣсячный срокъ замѣнить четырехмѣсячнымъ; что же касается статьи 175-й, то я предложилъ бы принять слѣдующую редакцію:

„О багажѣ, непринятомъ въ теченіи 30 сутокъ, со дня его прибытія на станцію, дѣлается троекратная публикація, по установленной Высшимъ Совѣтомъ формѣ, въ указанныхъ тѣмъ же Совѣтомъ отдѣльно для каждой дороги газетахъ.“

„Багажъ, невостребованный въ теченіи трехъ мѣсяцевъ послѣ означенной публикаціи, продается съ публич-

наго торга, а вырученная отъ продажи сумма, по удержаніи причитающихся дорогѣ платежей, выдается держателю квитанціи, буде послѣдній предъявитъ на нее свои права, въ теченіи 10-ти лѣтъ со времени продажи; въ противномъ случаѣ, вырученныя отъ продажи деньги поступаютъ въ пользу пенсіонной кассы желѣзныхъ дорогъ». Затѣмъ, о публикаціи непринятыхъ товаровъ (см. ст. 215) необходимо было бы также сдѣлать измѣненія относительно формы публикаціи и органовъ печати.

По ст. 176-й.

К. И. Шестаковъ.—Я бы сказалъ такимъ образомъ: желѣзнодорожные агенты имѣютъ право не требовать, а взыскивать.

Н. А. Неклюдовъ.—Они могутъ только требовать, но взыскивать не могутъ — это право суда. Слѣдовательно остается только, если пассажиръ не заплатитъ, задержать его багажъ.

Н. П. Анненковъ.—Здѣсь первую часть дополненія къ статьѣ 175-й слѣдовало-бы совсѣмъ исключить, именно въ томъ мѣстѣ, гдѣ говорится, что начальникъ станціи имѣетъ право и т. д. Не исключать этого дополненія значило-бы предоставить нѣкоторый произволъ начальнику станціи. Достаточно было-бы оговорить, что, въ случаѣ отказа и т. д., лицо можетъ быть задержано впредь до удостовѣренія его личности; однимъ словомъ необходимо: выкинуть изъ этого параграфа слова, что можетъ быть задержанъ багажъ и ограничиться только мѣрою, которая во второй половинѣ проектирована. Я согласенъ, чтобы въ данномъ случаѣ составили актъ и потомъ съ меня взыскали, но ни на какія другія мѣры я согласиться не могу... Нельзя также упускать изъ вида и такого случая: у пас-

сажира багажъ есть, а денегъ нѣтъ. Я, напримѣръ, заплатилъ за билетъ и у меня не осталось ни одной копѣйки; затѣмъ, я случайно разбилъ стекло и меня вдругъ оставляютъ безъ багажа только потому, что мнѣ расплатиться нечѣмъ, и затѣмъ мой багажъ будутъ продавать съ аукціоннаго торга.

Предсѣдатель.—Но какая же польза для васъ если васъ задержать?

Н. П. Анненковъ.—Пользы, конечно, нѣтъ, но я не могу не обратить вниманія на текстъ законопроекта. Въ немъ сказано: „впредь до удостовѣренія личности“, слѣдовательно могутъ *удостовѣриться* и тогда предъявить искъ.

По ст. 177-й.

А. А. Александровъ. — Для меня было-бы важно выяснить ст 177-ю. Эта статья вводитъ отвѣтственность за неправильный отказъ въ выдачѣ билета и задержаніе пассажира на дорогѣ. Въ *настоящее время* за неправильное задержаніе меня на станціи, за не выдачу билета, помимо штрафной платы, я имѣю право взыскивать за причиненные мнѣ убытки. Такимъ образомъ, если нынѣ проектируемая статья не исключаетъ этого права, то слѣдуетъ дополнить ее, что „кромѣ существующей отвѣтственности, полагается такое-то взысканіе“. Затѣмъ, возбуждается еще вопросъ: если существующій порядокъ отвѣтственности за причиненіе вреда не исключается этою статьею, то исключается ли вообще 10-ти лѣтняя давность, такъ какъ для исковъ, опредѣленныхъ въ этой статьѣ, назначается весьма краткій срокъ, а я, на основаніи закона, нынѣ пользуюсь 10-ти лѣтней давностью и для меня было-бы важно не поступиться этимъ правомъ.

С. В. Пахманъ.—Вознагражденіе, которое установлено

въ законопроектѣ, очевидно, ничтожно въ смыслѣ дѣйствительнаго „вознагражденія“. Меня не приняли на поѣздъ и я за это получаю двойную плату за билетъ,—что далеко не вознаграждаетъ меня за всѣ потери, которыя я понесъ чрезъ этотъ отказъ. Поэтому, я склоняюсь къ тому, чтобы и въ данномъ случаѣ не устранять общей гражданской отвѣтственности, установленной закономъ въ смыслѣ вознагражденія за причиненные вредъ и убытки.

Н. А. Неклюдовъ.—Я просилъ бы сказать, какой судъ присудитъ убытки лицу, которому откажутъ, напримѣръ, въ принятіи телеграммы и которое чрезъ это потерпитъ громадные убытки?

Д. Г. Розенблюмъ.—Я думаю, что намъ нужно положительно сказать, что, въ виду этого штрафа, прекращается даже право затѣвать судебные иски. Мнѣ кажется, что каждому образованному обществу нужно стремиться къ тому, чтобы, по возможности, не размножать судебные иски, потому что если общество привыкнетъ при каждомъ случаѣ возиться по судамъ, то оно въ нравственномъ отношеніи потеряетъ... Тутъ штрафъ назначенъ чрезвычайно умѣстный,—штрафъ за причиненіе кому нибудь ущерба, вслѣдствіе заключеннаго уже договора. Тутъ лицо потерпѣвшее *вознаграждается*... Вообще нужно допустить, что установленіе этаго штрафа не повлечетъ за собою неправильныхъ отказовъ въ выдачѣ билета: такіе отказы будутъ только въ исключительныхъ случаяхъ. Если же постановить, что каждый случай отказа въ выдачѣ билета даетъ требовавшему билетъ право обращаться въ судъ, тогда желѣзныя дороги постоянно будутъ возиться съ судами и общество будетъ терять отъ того, что многія лица сдѣлаютъ себѣ изъ этого профессію. Потому я предлагаю:

оставить редакцію безъ измѣненій и даже пояснить, что, за полученіемъ штрафа, всѣ претензіи прекращаются.

П. І. Комаровъ.—Если оставить настоящую редакцію, то пассажиръ будетъ лишенъ права предъявлять искъ даже и въ томъ случаѣ, когда его не приняли на поѣздъ, вслѣдствіе каприза или произвола начальника станціи и безъ всякой законной причины.

С. Ю. Витте.—Мнѣ кажется, ст. 177-я имѣетъ серьозное значеніе. Желѣзныя дороги существуютъ уже много лѣтъ и, насколько мнѣ извѣстно, до сихъ поръ къ нимъ не было предъявлено ни одного иска объ уплатѣ штрафа за невыдачу билета. Проектируемая статья налагаетъ только новое обязательство на дороги, и никакъ не уменьшаетъ тѣхъ, которыя существуютъ въ настоящее время.

А. Ф. Кони.—По поводу ст. 177-й и отчасти 176-й проекта я считаю нужнымъ замѣтить, что рѣдкость предъявленія исковъ о вознагражденіи за убытки, причиненные тѣми распоряженіями, о которыхъ идетъ рѣчь въ ст. 177-й, и самая трудность—несомнѣнная трудность—доказыванія ихъ и разрѣшенія ихъ судомъ, еще не даютъ основанія, чтобы отрицать возможность и правомѣрность подобныхъ исковъ. Мнѣ думается, что никакъ нельзя не признавать и той связи, которая можетъ существовать между отказомъ, напримѣръ, въ выдачѣ билета и происшедшими отъ того убытками. Всякій, имѣвшій занятія или вообще дѣятельность, отличающуюся *срочностью*, безъ сомнѣнія не разъ въ жизни рисковалъ большими убытками отъ неприбытія въ надлежащее мѣсто и къ надлежащему времени въ срокъ. Въ такихъ случаяхъ могутъ весьма пострадать и моральные, и матеріальные интересы частнаго лица. О нравственныхъ интересахъ, конечно, говорить предъ судомъ гражданскимъ не приходится, но матеріальные должны быть защищаемы

и право этой защиты должно быть тѣмъ шире, чѣмъ труднѣе на практикѣ самая защита. Въ нашей средѣ присутствуетъ столько представителей практической дѣятельности, въ разныхъ ея отрасляхъ, что можно не приводить примѣровъ, гдѣ явка въ срокъ составляетъ жизненный вопросъ въ предпринятомъ торговомъ или промышленномъ дѣлѣ. А явка на торги? а явка истца или его повѣреннаго въ апелляціонную инстанцію къ слушанію дѣла, которое можетъ окончательно и, по бо́льшей части, безповоротно рѣшиться безъ его объясненій? а необходимость подать скорую медицинскую помощь въ остромъ случаѣ, который отъ промедленія обратится въ смертельный недугъ? и т. д. и т. д. Примѣровъ масса. Конечно, тамъ, гдѣ дорога проходитъ небольшое разстояніе, гдѣ поѣзды часты, гдѣ частному лицу не удалось попасть на первый поѣздъ, отходящій въ Царское Село или Петергофъ—случаи серьозныхъ убытковъ не могутъ быть часты. Но иное дѣло тамъ, гдѣ бываетъ одинъ, два поѣзда въ день и гдѣ надо отправиться за 500—600 верстъ. Дѣло суда въ каждомъ случаѣ опредѣлить — есть-ли связь между дѣйствіями желѣзнодорожныхъ агентовъ и причиненнымъ убыткомъ. Эта задача и трудная, и сложная, но мы не призваны здѣсь облегчать задачи суда или сторонъ. Не говоря уже, затѣмъ, о произвольности и отсутствіи твердаго основанія въ размѣрѣ вознагражденія, устанавливаемаго 177 ст., я полагаю, что гораздо лучше предоставить каждый разъ суду опредѣлять *дѣйствительный* убытокъ. На практикѣ могутъ быть такіе случаи: пассажиру отказано въ билетѣ. На жалобу его ему говорятъ, что онъ былъ нетрезвъ. Онъ сошлется на свидѣтелей противнаго,—но не въ интересѣ дороги и служащихъ (съ которыхъ, въ концѣ концовъ, дорога будетъ взыскивать этотъ штрафъ), убѣждаться въ своей ошибкѣ,

да свидѣтели по вызову дороги и не явятся, камъ явились бы по вызову суда. И дорога будетъ отказывать въ жалобѣ. Частному лицу, во всѣхъ почти случаяхъ, придется обращаться къ суду, гдѣ, такимъ образомъ, окончательно будетъ разрѣшаться почти всякая претензія. На частномъ лицѣ будетъ лежать масса хлопотъ; придется жаловаться дорогѣ и ждать ея отвѣта, рискуя пропустить давностный срокъ. Вся невыгода, все ожиданіе тутъ на сторонѣ частнаго лица, особливо если принять высказанную здѣсь теорію о томъ, что необходимо сначала обращаться къ дорогѣ и только послѣ ея отказа можно предъявлять искъ. Поэтому, слѣдовало-бы измѣнить статью 177-ю въ томъ смыслѣ, что каждый потерпѣвшій отъ дѣйствій, въ ней упомянутыхъ, имѣетъ право обратиться въ судъ и искать дѣйствительно причиненныхъ ему убытковъ, на основаніи 684 ст. I ч. X т., не стѣсняемой заранѣе установленнымъ вознагражденіемъ т. е. двойнымъ размѣромъ стоимости билета.

Обращаясь къ ст. 176-й, я нахожу, что проектированное въ ней *задержаніе багажа*—есть мѣра и не практичная, и очень тяжелая. У кого станутъ задерживать багажъ? Конечно, не у состоятельнаго пассажира, который всегда уплатитъ все, что слѣдуетъ. А какой багажъ у рабочаго человѣка, у бѣдняка?—Необходимая одежда и рабочій инструментъ. Но, задерживая этотъ инструментъ, у него отнимаютъ всякую возможность заработка и наносятъ ему гораздо бо̀льшій вредъ, чѣмъ онъ, разбивъ какое нибудь окно. Даже, при описи имущества за долги, орудія производства не описываются. Желѣзная дорога должна имѣть лишь право, если ее не вознаграждаютъ за ущербъ немедленно, удостовѣриться: съ *кого* и *гдѣ* искать. Это вполнѣ достигается второю половиною второй части 176 ст., гдѣ

говорится объ удостовѣреніи личности, впредь до чего причинившій ущербъ задерживается. Это—огромное право и подкрѣплять его отнятіемъ багажа и требованіемъ, чтобы обладатель бросалъ его на произволъ судьбы—или, лучше сказать, на произволъ желѣзной дороги—или же приходилъ *выкупать* его—совершенно излишне. Поэтому, я полагалъ бы: первую половину 2 части 176 ст. исключить.

С. В. Пахманъ.—Я раздѣляю мнѣніе, что 177 статья проекта не достигаетъ своей цѣли, ибо установленное въ ней вознагражденіе вовсе не соотвѣтствуетъ предположенной проектомъ „отвѣтственности за вредъ *имущественный*". Случаи ,въ коихъ дѣйствительно причиненъ такой вредъ, должны обсуживаться на основаніи общихъ законовъ о гражданской отвѣтственности. Случаи же неправильнаго отказа въ выдачѣ билета или неправильнаго удаленія изъ поѣзда относятся къ разряду тѣхъ нарушеній, кои предусмотрѣны въ п. 2 ст. 324–й настоящаго проекта.

Н. А. Неклюдовъ.—Я долженъ возражать г. Кони. Такого закона, на который дѣлается ссылка, не существуетъ во всемъ сводѣ. Сопоставленіе между собою 684—685 и 645 ст. Т. X-го ч. I не оставляетъ никакого сомнѣнія, что подъ убытками, подлежащими возмѣщенію съ виновнаго, законъ разумѣетъ лишь убытки непосредственные, а не отдаленные;—всѣ же убытки, о коихъ идетъ рѣчь, суть убытки отдаленные. Какъ-же вы можете эти непосредственные убытки понести въ отказѣ выдачи билета на желѣзной дорогѣ; по этому-то очевидно и невозможно примѣнять такія общія статьи, потому что нѣтъ связи причины съ слѣдствіемъ.

Т. И. Филипповъ.—Если я ѣду въ должность и если отказъ въ выдачѣ билета лишаетъ меня возможности пріѣ-

хать въ срокъ,—развѣ это не будетъ прямая связь причины съ слѣдствіемъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Но, позвольте, возможенъ ли искъ объ убыткахъ, если вы пріѣдете на почтовую станцію и вамъ не дадутъ лошадей, или, если посланное по почтѣ письмо не дойдетъ по назначенію.

Предсѣдатель.—Заявленія, по этому параграфу, мы обсудимъ въ Коммисіи.

По статьямъ 178 и 179-й.

И. А. Вышнеградскій.—Мнѣ представляется, что слово „вообще“, поставленное передъ словами „по винѣ пассажировъ“, въ ст. 179-й должно быть выпущено; вѣроятно оно по ошибкѣ поставлено, потому что, напримѣръ, дурное свойство багажа, о которомъ говорится прежде всего есть вина пассажира. Впрочемъ это относится къ редакціи, я-же имѣю замѣчаніе по существу ст. 179-й, которое считаю весьма важнымъ и которое одинаково относится къ ст. 181-й, гдѣ говорится объ отвѣтственности за вредъ личный, и къ ст. 220-й, опредѣляющей отвѣтственность за вредъ имущественный, проистекающій отъ порчи и пропажи товаровъ.—Позволяю себѣ говорить о всѣхъ сихъ статьяхъ въ совокупности, чтобы избѣжать въ послѣдствіи повтореній.—Я полагалъ-бы, что сверхъ случаевъ, указанныхъ въ сихъ статьяхъ, есть еще одинъ случай, въ которомъ желѣзныя дороги не подвергаются отвѣтственности, именно: когда вредъ или убытки, отъ порчи или пропажи багажа товаровъ или потери здоровья проистекающіе, причинены одною изъ тѣхъ случайностей, отъ которыхъ багажъ былъ застрахованъ въ страховомъ или транспортномъ учрежденіи. Причины, вызывающія мое предложеніе, лежатъ въ самомъ существѣ страхованія; если,

идущій по желѣзной дорогѣ, товаръ застрахованъ въ какомъ либо страховомъ учрежденіи отъ пропажи или порчи его на желѣзной дорогѣ, то это страхованіе представляло договоръ, по которому одна сторона,—страхователь—вноситъ страховую премію, а страховое учрежденіе, получивъ ее, принимаетъ на себя обязанность, въ случаѣ пропажи или порчи товара, уплатить стоимость, въ которой товаръ былъ застрахованъ. Слѣдовательно, передъ страхователемъ, у котораго багажъ или товаръ пропалъ или поврежденъ, имѣется уже отвѣтственное лицо, которое обязано ему возвратить стоимость багажа. Страхователь поэтому получаетъ полное удовлетвореніе за пропавшіе или поврежденные предметы. Отсюда ясно, что собственно предъ страхователемъ за тотъ же самый вредъ, ему причиненный, не можетъ быть отвѣтственъ еще кто нибудь,—въ данномъ случаѣ желѣзная дорога; иначе оказалось-бы у пассажировъ право требовать два раза полнаго возмѣщенія понесеннаго *одинъ разъ* ущерба, т. е. владѣлецъ, застраховавшій свой товаръ, получилъ бы право *обогащаться* по случаю несчастья, которое произошло, вслѣдствіе потребованія уплаты сначала отъ страховаго общества, потомъ отъ желѣзной дороги. Конечно, мнѣ могутъ сказать, что, если владѣлецъ поврежденнаго или пропавшаго груза, дѣйствительно удовлетворенный страховымъ учрежденіемъ, чрезъ то самое долженъ потерять право требовать отъ желѣзной дороги какого либо вознагражденія, то страховое учрежденіе самою уплатою страхователю понесло ущербъ, который желѣзная дорога обязана возмѣстить. Но я долженъ сказать, что, черезъ эту уплату за происшедшій вредъ, *страховому учрежденію никакого ущерба не нанесено.* Дѣйствительно, въ чемъ состоитъ страхованіе и какъ опредѣляется, служащая его основаніемъ, премія?—Чтобы страхованіе

было возможно, надо, чтобы извѣстный вредъ или ущербъ могъ произойти вслѣдствіе нѣкоторыхъ, не поддающихся точному вычисленію, причинъ; страховая премія опредѣляется чрезъ умноженіе ожидаемаго ущерба на вѣроятность его осуществленія. Это произведеніе и представляетъ ту безобидную премію, которую страховыя учрежденія имѣютъ право взимать. Чтобы быть болѣе яснымъ, позволю себѣ взять слѣдующій случай: положимъ, что, посредствомъ продолжительныхъ наблюденій, замѣчено, что изъ каждой тысячи посылокъ, стоющихъ 100 руб. каждая, отправляемыхъ изъ Петербурга въ Рыбинскъ,—пропадаетъ одна. Согласно объясненному началу, безобидная премія за каждую изъ такихъ посылокъ составитъ 10 коп., и легко убѣдиться, что страховое учрежденіе, взимая эти 10 коп., въ видѣ преміи, и уплачивая, въ случаѣ пропажи посылки, 100 руб., не терпитъ никакого ущерба. Дѣйствительно, если оно и уплачиваетъ одному изъ тысячи страхователей сто рублей, взявъ съ него только 10 коп., за то съ 999 другихъ страхователей оно беретъ по 10 коп., не уплачивая имъ рѣшительно ничего, такъ какъ ихъ посылки не пропадаютъ. Поэтому, если премія назначена безобидная, то отъ производства страховаго платежа, учрежденіе, занимающееся страхованіемъ, ничего не выигрывая, ничего и не теряетъ. И такъ, взимая страховую премію, и производя въ подлежащихъ случаяхъ страховые платежи, страховое общество не терпитъ никакого ущерба; напротивъ, оно имѣетъ еще и выгоды, потому что оно вовсе не взимаетъ безобидную для страхователя премію, а наоборотъ, премія, которую уплачиваетъ страхователь, всегда будетъ для него, обидная по той причинѣ, что надо покрыть расходы по управленію страховаго учрежденія, по выдачѣ дивиденда и проч.; этотъ дивидендъ ни откуда не можетъ быть почерп-

нутъ, какъ изъ той суммы, на которую дѣйствительно взимаемая страховая премія превосходитъ безобидный ея размѣръ. Когда же одинъ разъ установлено, что страховое общество, производя уплату по страхованіямъ, не терпитъ ущерба, то ни въ какомъ случаѣ не можетъ оно требовать и возмѣщенія этого несуществующаго для него ущерба, и обогащеніе его на счетъ желѣзной дороги не имѣетъ никакого основанія. Если страховое учрежденіе обращается къ желѣзной дорогѣ съ требованіемъ той уплаты, которую оно сдѣлало за пропавшій товаръ или багажъ, или за личный вредъ, то оно находится въ положеніи купца, который продалъ товаръ одному лицу, получилъ съ него деньги и счетъ на этотъ товаръ представляетъ еще другому лицу (въ настоящемъ случаѣ желѣзной дорогѣ) и требуетъ отъ него второй разъ уплаты. Разсматривая вопросъ съ другой точки зрѣнія, и принимая во вниманіе, что страхованія основываютъ свои расчеты на теоріи вѣроятностей, развившейся изъ задачъ, относящихся къ азартнымъ играмъ, я считаю вполнѣ возможнымъ сравнить дѣйствіе нашихъ страховыхъ обществъ съ веденіемъ такой игры, но притомъ навѣрняка: оно береть съ страхователя страховую премію, обѣщая ему вознагражденіе въ случаѣ пропажи товара,—но при этомъ хорошо знаетъ, что это вознагражденіе будетъ заплочено не имъ, а желѣзною дорогою. Очевидно, эта игра безпроигрышная и, слѣдовательно, выгодная, но можетъ ли терпѣть ее государство, которое запрещаетъ рулетку, между тѣмъ, какъ рулетка, очевидно, менѣе безнравственна, чѣмъ игра нашихъ страховыхъ обществъ: въ рулеткѣ банкъ имѣетъ только нѣсколько лишнихъ шансовъ противъ понтёра, а въ игрѣ страховыхъ обществъ *всѣ* шансы на ихъ сторонѣ и всѣ они въ ущербъ понтёра. Это по-

ложеніе представляется совершенно не нормальнымъ. Между тѣмъ, юрисконсульты Юго-Западныхъ дорогъ и Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ мнѣ положительно засвидѣтельствовали, что именно изъ него вытекаетъ $^3/_4$ исковъ, которые предъявляются къ желѣзнымъ дорогамъ, а именно: бо́льшая часть исковъ состоитъ въ томъ, что транспортныя конторы и страховыя общества предъявляютъ иски за пропавшія вещи, относительно которыхъ извѣстно, что страховыя общества и конторы взыскивали страховую премію.

Конечно, могутъ мнѣ сказать, что страховыя общества являются въ судъ въ этомъ случаѣ не какъ учрежденіе, но какъ собственники пропавшаго товара; мнѣ кажется, собственниками они быть не могутъ и не могутъ претендовать на какое-либо вознагражденіе, потому что въ уставахъ ихъ не предусмотрѣна операція закупки товаровъ, которые ими принимаются къ отправкѣ; въ уставахъ не предусмотрѣна также операція, которая-бы состояла въ скупкѣ правъ на вознагражденіе, въ случаѣ пропавшаго товара, а въ общихъ законахъ указывается, что общества имѣютъ право производить только тѣ операціи, которыя упомянуты въ ихъ уставахъ; сверхъ того, и пріобрѣтеніе какого либо изъ упомянутыхъ правъ на искъ представляется фактически невозможнымъ. Дѣйствительно, чтобы уступить какое либо право, уступающій долженъ владѣть имъ, а такъ какъ владѣлецъ застрахованнаго и пропавшаго товара владѣетъ правомъ на вознагражденіе только до тѣхъ поръ, пока не получилъ страховаго платежа, то очевидно, по полученіи его, онъ не можетъ никому передать свое право, какъ не существующее; если же онъ уступилъ право требовать съ желѣзной дороги до полученія страховаго платежа, то на сей страховой платежъ онъ потерялъ право, — ибо

самый страховой платежъ основанъ именно на томъ правѣ, которое имъ уступлено, слѣдовательно, ему не принадлежитъ. Какъ видно, въ этомъ случаѣ является безвыходный кругъ,—и причина этаго круга ясна сама собою изъ всего предъидущаго: взиманіе страховой преміи за страхованіе отъ пропажи и порчи на желѣзныхъ дорогахъ при условіи, что на дороги возложена полная отвѣтственность запропажу и притомъ съ обязанностью доказывать свою невиновность, — такое взиманіе премій носитъ на себѣ всѣ признаки *обмана*, т. е. дѣянія, безусловно наказуемаго,— и конечно законъ, если онъ какимъ либо образомъ дозволяетъ подобныя дѣянія, необходимо долженъ потеряться въ противорѣчіяхъ. А что страхованіе, при подобныхъ условіяхъ, есть чистый обманъ, въ томъ кажется нельзя сомнѣваться. Принимая страхованіе, страховое учрежденіе тѣмъ самымъ удостовѣряетъ страхователя, что оно чѣмъ-то рискуетъ; между тѣмъ, какъ при полной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, этотъ рискъ не существуетъ. Конечно, противъ этого могутъ быть представлены возраженія, состоящія въ томъ, что тутъ являются извѣстнаго рода удобства для отправителей, увѣренность въ сохраненіи своего груза, или, по крайней мѣрѣ, въ возмѣщеніи убытковъ, и потому приходится мириться съ противорѣчіями въ законѣ,— но это возраженіе не имѣетъ основанія; при законѣ, опредѣляющемъ полную отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, отправитель и безъ страхованія можетъ быть увѣренъ въ томъ, что онъ получитъ полное вознагражденіе.—Наконецъ, есть еще одно возраженіе: говорятъ, страховое общество можетъ явиться на судъ, какъ повѣренный отправителя, получившій отъ него порученіе взыскать убытки отъ желѣзной дороги, и страховая премія есть ничто иное, какъ уплата за исполненіе этого порученія.—Но на это я опять

отвѣчу, что такая операція противузаконна, во первыхъ потому, что она не предусмотрѣна уставами страховыхъ обществъ, и во вторыхъ потому, что порученіе взыскивать убытки можетъ явиться только, когда товаръ уже пропалъ, а страховая премія вносится при самомъ отправленіи, слѣдовательно ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть разсматриваема, какъ уплата за услугу, нужда въ которой еще не наступила.

Такимъ образомъ, съ какой бы точки зрѣнія ни смотрѣть на предметъ, уплата желѣзными дорогами за пропавшій, застрахованный товаръ, является вторичнымъ вознагражденіемъ, или страхователю, который уже получилъ одинъ разъ вознагражденіе въ видѣ страховаго платежа,—или страховому обществу, которое за этотъ платежъ получило уже вознагражденіе въ видѣ страховой преміи.

Къ сожалѣнію у насъ суды, принявъ въ настоящее время принципъ полной отвѣтственности дорогъ, не дали себѣ труда разъяснить эти условія, и присуждаютъ желѣзныя дороги къ уплатѣ, не справляясь даже съ тѣмъ — былъ ли застрахованъ грузъ или нѣтъ, т. е. не справляясь съ тѣмъ — не будетъ ли присуждаемая уплата составлять вторичное вознагражденіе? Изъ этого и возникло громадное количество исковъ, которое въ настоящее время является обвиненіемъ дорогъ. Какъ только былъ установленъ принципъ полной отвѣтственности, транспортныя конторы и страховыя общества отыскали въ своихъ архивахъ безчисленное множество документовъ, относящихся къ 1871 и 1872 гг., и завалили въ настоящее время суды исками, пользуясь срокомъ десяти-лѣтней давности и ошибкою, которая у насъ была сдѣлана въ примѣненіи принятаго Бернскою конференціею начала полной отвѣтственности. Не будучи вовсе сторонникомъ Бернской конференціи, я

все-таки долженъ сказать, что она, принявъ (неправильное по моему мнѣнію) положеніе, будто-бы желѣзная дорога есть, ни болѣе ни менѣе, какъ возчикъ и обязана отвѣчать за цѣлость имущества, точно также какъ и всякій другой возчикъ, ввела къ этому началу важный коррективъ, принявъ для исковъ годовую давность, между тѣмъ, какъ у насъ судами для такихъ исковъ признается десятилѣтняя давность. Еще въ нынѣшнемъ году, мы заплатили на Юго-Западныхъ дорогахъ огромную сумму по такимъ искамъ, и значительнѣйшая ея часть относится къ искамъ за 1871 и 1872 гг. Всѣ эти иски, требуя вторичнаго вознагражденія за нанесенный одинъ разъ ущербъ, служатъ исключительно къ совершенно противному нравственности обогащенію частныхъ лицъ, и преимущественно страховыхъ обществъ на счетъ желѣзныхъ дорогъ и, при ихъ посредствѣ, на счетъ государства. Въ самомъ дѣлѣ, дороги наши раздѣляются на слѣдующія категоріи: дороги, которыя ничего не должны Правительству; дороги, которыя получаютъ отъ Правительства приплату по гарантіи; далѣе, дороги, которыя вышли изъ гарантіи, но состоятъ въ долгу по этимъ гарантіямъ за прошлое время; наконецъ, есть еще дороги, которыя находятся въ извѣстномъ финансовомъ отношеніи къ Правительству, какъ, напримѣръ, Николаевская, часть прибылей которой отдается государству. Во всѣхъ случаяхъ, кромѣ перваго, или вся уплата по такимъ искамъ, или, по крайней мѣрѣ, значительная ея часть очевидно падаетъ на счетъ государства. Едва-ли государство имѣетъ обязанность, скажу болѣе, едва-ли оно имѣетъ право уплачивать по такимъ совершенно неправильнымъ и не согласнымъ съ справедливостію и нравственностію требованіямъ, такъ какъ подобная уплата является расточеніемъ государственнаго достоянія и народнаго труда съ единственною цѣлію обо-

гащенія извѣстныхъ лицъ, получающихъ вознагражденіе вдвойнѣ за услугу, которая была одинъ разъ сдѣлана. Конечно, могло-бы еще возникнуть сомнѣніе: не взимаютъ-ли страховыя общества свои преміи за что нибудь другое, а не за рискъ пропажи на желѣзныхъ дорогахъ, такъ что эти преміи не являются обманомъ, о которомъ я говорилъ; но во первыхъ, въ этомъ случаѣ имъ не слѣдовало-бы производить страховые платежи за пропавшіе грузы, а они ихъ производятъ; во вторыхъ, сами страховыя общества постарались своими публикаціями разсѣять всякія по этому предмету сомнѣнія. Я держу теперь въ рукахъ публикацію одной изъ страховыхъ компаній, которая, чтобы уничтожить всякое сомнѣніе, напечатала въ „Голосѣ“ 28-го апрѣля 1881-го года, что она принимаетъ сухопутныя страхованія по желѣзнымъ дорогамъ и на подводахъ отъ всякихъ несчастныхъ случаевъ, *не исключая и пропажи кладей, при отправкахъ по желѣзнымъ дорогамъ*. Эта компанія очень хорошо знаетъ, что, въ случаѣ покражи клади, она получитъ вознагражденіе сполна, что въ настоящее время практикою судовъ установилось, что полная отвѣтственность возлагается на желѣзную дорогу, но тѣмъ не менѣе дѣлаетъ такую публикацію ради рекламы, особенно выставляя на видъ страхованіе отъ покражъ и для этого печатая жирнымъ шрифтомъ слова: „не исключая и покражи клади, при отправкѣ по желѣзнымъ дорогамъ“. Такимъ образомъ, нѣтъ никакого сомнѣнія, что страховыя и транспортныя учрежденія дѣйствительно принимаютъ страхованіе тамъ, гдѣ нѣтъ никакого риска, и потому въ этомъ случаѣ настоитъ крайняя необходимость оградить желѣзныя дороги и публику отъ подобнаго рода незаконныхъ претензій. Мнѣ кажется, тѣ же самыя удобства, за которыя страховыя общества берутъ плату вдвойнѣ, могли-бы быть доставлены

публикѣ другимъ способомъ,—именно: введеніемъ страхованія у самихъ желѣзныхъ дорогъ, обязательнаго къ пріему для желѣзной дороги, но не обязательнаго для публики, которой должно быть предоставлено, конечно, право страховать и въ другихъ учрежденіяхъ, или вовсе не страховать свои отправки. Эта идея до такой степени должна быть вѣрна, что хотя въ разсматриваемомъ нами уставѣ принятъ принципъ полной отвѣтственности, и о страхованіи у желѣзныхъ дорогъ прямо не упоминается, тѣмъ не менѣе слѣды этой идеи сами собою явились во многихъ статьяхъ. Такъ, дополнительная плата за багажъ, цѣнностью свыше одного рубля, есть, очевидно, ничто иное, какъ страховая премія; затѣмъ, § 225-й настоящаго устава, въ которомъ очевидно, въ наборѣ выпущено нѣсколько строкъ...

Н. А. Неклюдовъ.—Пропущены двѣ статьи.

И. А. Вышнеградскій.—Такъ я и думалъ, иначе невозможно-бы было понять, какимъ образомъ простое право установлять уменьшенные тарифы могло-бы попасть въ статью объ отвѣтственности дорогъ; поэтому этотъ параграфъ, съ исправленіемъ неточности, сдѣланной типографіею, установляющій уменьшенную отвѣтственность, при уменьшенныхъ тарифахъ, очевидно, выходилъ изъ предположенія, что нормальные тарифы, которые въ настоящее время у насъ существуютъ, заключаютъ въ себѣ въ извѣстной степени страховую премію. Мнѣ кажется, что мысль страхованія у самихъ желѣзныхъ дорогъ, расширенная и надлежащимъ образомъ разработанная, могла бы совершенно устроить все дѣло, устранить существующія ненормальности и доставила бы чрезвычайно большую пользу и для публики, и для желѣзныхъ дорогъ, и для казны, и была бы невыгодною только исключительно страховымъ обществамъ, уничтоживъ ихъ незаконную наживу. Дѣйствитель-

но, при этомъ существенно выиграли бы желѣзныя дороги сравнительно съ нынѣшнимъ положеніемъ, такъ какъ и теперь собственно вся отвѣтственность и вся невыгода страхованія вполнѣ лежитъ на желѣзныхъ дорогахъ, онѣ только не могутъ брать страховой преміи, а при введеніи страхованія у дорогъ, ихъ платежи за пропавшіе грузы покрывались-бы страховыми преміями, которыя теперь присвоили себѣ страховыя общества, устранивъ отъ себя всякую отвѣтственность и всякій рискъ. Затѣмъ, для публики это было-бы лучше по той причинѣ, что премія могла-бы быть назначаема близкая къ безобидному размѣру, ибо если и самою малостью премія будетъ превосходить безобидный размѣръ, то, съ теченіемъ времени, съ умноженіемъ числа страхованій, на основаніи закона большихъ чиселъ, вся эта малость будетъ оставаться за покрытіемъ всѣхъ страховыхъ платежей, и можетъ служить къ тому, чтобы составить капиталъ, % съ котораго доставитъ возможность сдѣлать премію совершенно безобидною. Для лучшаго обезпеченія дѣла, можно положить, что эта премія ни на что другое (какъ я докладывалъ о дополнительной платѣ за багажъ), кромѣ платежей по страхованію, употреблять-ся не можетъ, и при этомъ условіи довольно скоро можно бы было привести премію къ совершенно безобиднымъ размѣрамъ. Этого частныя страховыя учрежденія никогда не сдѣлаютъ и не могутъ сдѣлать, такъ какъ весь ихъ дивидендъ основанъ на обидномъ для страхователя размѣрѣ преміи. Конечно, можетъ быть, скажутъ, что конкурренціи между страховыми обществами достаточно для того, чтобы сдѣлать премію безобидною, но я долженъ сослаться на примѣръ страховыхъ обществъ отъ огня, которыя заключили между собою конвенцію не понижать страховыхъ премій далѣе извѣстнаго предѣла, такъ что на конкуррен-

цію въ этомъ случаѣ расчеты плохіе. Наконецъ, страхованіе у желѣзныхъ дорогъ доставило бы важныя выгоды казнѣ, сокративъ очень замѣтно ея расходы по эксплоатаціи дорогъ, которымъ она приплачиваетъ гарантію, и по отчетамъ, которыхъ значатся очень крупныя суммы за порчу и пропажу багажа и товаровъ. Я не считаю возможнымъ входить здѣсь во всѣ подробности учрежденія страхованія у желѣзныхъ дорогъ, но считаю своею обязанностью указать для него главныя положенія, которыя, по моему глубокому убѣжденію, принесли-бы гораздо больше пользы, чѣмъ освящаемая предполагаемымъ закономъ полная отвѣтственнотть дорогъ.—При учрежденіи, о которомъ я говорю, слѣдовало бы:

1) Назначить максимальную отвѣтственность за вредъ имущественный и личный, которой подлежали-бы желѣзныя дороги безъ всякаго страхованія съ раздѣленіемъ всѣхъ товаровъ багажа и пассажировъ по классамъ, соотвѣтствующимъ тарифамъ.

2) Разрѣшить желѣзнымъ дорогамъ и поставить имъ въ обязанность, въ случаѣ желанія публики, принимать за страховую премію отвѣтственность въ суммѣ, превышающей вышеобъясненный максимумъ.

3) Сдѣлать это страхованіе не обязательнымъ для публики.

4) Разрѣшить публикѣ страховать сверхъ максимальной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ и у другихъ страховыхъ учрежденій, но съ полною отвѣтственностью сихъ послѣднихъ безъ права регресса къ желѣзнымъ дорогамъ.

5) Установить правиломъ, что, взимаемыя желѣзными дорогами, страховыя преміи утверждаются Правительствомъ, и что капиталы, изъ нихъ образуемые, ни на что другое,

кромѣ страховыхъ платежей, употребляемы быть не могутъ, и по мѣрѣ накопленія ихъ, страховыя преміи должны быть понижаемы.

Такое рѣшеніе удовлетворило бы всѣ законные интересы, но, конечно, оно противорѣчило-бы Бернской конференціи, которую у насъ привыкли считать послѣднимъ словомъ желѣзнодорожной мудрости, и въ этомъ многіе видятъ препятствіе къ введенію ограниченной отвѣтственности съ страхованіемъ у желѣзныхъ дорогъ.—Но ка́къ возникла тамъ эта идея полной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ?—Сначала эта идея, насколько мнѣ извѣстно, предложена была французами; нѣмцы не согласились, и тогда въ Германіи, со стороны транспортныхъ и страховыхъ учрежденій, видѣвшихъ огромныя выгоды для себя въ этой полной отвѣтственности, поднятъ былъ крикъ, который приняли или сдѣлали видъ, что приняли за общественное мнѣніе, и какъ въ ту пору требовалось его не раздражать, то ему и подчинились. Вотъ—исторія возникновенія этаго принципа, который очень похожъ въ общемъ на принципы якобинскіе въ томъ отношеніи, что установляетъ абсолютное начало, не справляясь съ условіями, въ которыхъ придется этому началу получить свое примѣненіе. По существу же сравненіе желѣзныхъ дорогъ съ обыкновеннымъ возчикомъ, изъ котораго вытекло начало полной отвѣтственности, не выдерживаетъ никакой критики. Въ самомъ дѣлѣ, если возьмемъ простаго возчика, который принимаетъ извѣстный грузъ, то этотъ возщикъ находится въ отношеніи *свободнаго договора* съ лицемъ, отъ котораго принимаетъ товаръ; онъ, назначая цѣну за перевозку товара, включаетъ сюда и страховую премію на случай пропажи, на случай неблагонадежности людей, которымъ поручаетъ этотъ товаръ, наконецъ, онъ

можетъ совершенно отказаться отъ перевозки если у него нѣтъ подходящихъ людей въ данное время въ его распоряженіи. Желѣзная дорога не находится въ такомъ положеніи; она обязана на условіяхъ ей, предписанныхъ, принять всегда и всякій грузъ къ перевозкѣ;—какъ же ее подчинять полной отвѣтственности, напередъ отказавъ ей въ правѣ взимать страховую премію, которую беретъ всякій отвѣтственный возчикъ, да еще притомъ нарушивъ во вредъ ей основной принципъ права, по которому всякій считается невиновнымъ, пока не будетъ доказано противное?—Я убѣжденъ въ томъ, что государство, узаконяя подобное начало, и тѣмъ лишая желѣзныя дороги покровительства самаго кореннаго основанія всякаго права, нанесетъ себѣ самому существенный вредъ. и потому особенно прошу: не отвергать безъ подробнаго обсужденія мое скромное предложеніе, которое устраняетъ этотъ коренной недостатокъ предположеннаго закона, не нарушая ничьихъ законныхъ интересовъ.—Но если-бы не было признано возможно сдѣлать это, и если-бы окончательно восторжествовалъ вредный для всѣхъ (кромѣ страховыхъ обществъ) принципъ полной отвѣтственности, то я просилъ бы: ст. ст. 179, 181 и 220 ю пополнить тѣмъ, что, въ случаѣ если вредъ или ущербъ, за которые требуютъ съ желѣзной дороги полную отвѣтственность, были застрахованы въ другомъ учрежденіи, то съ желѣзной дороги въ этомъ случаѣ снимается отвѣтственность.

Позволю себѣ еще упомянуть объ одномъ встрѣчающемся возраженіи относительно принятія страхованій желѣзными дорогами. Говорятъ, что для страховаго учрежденія нуженъ особый капиталъ, котораго у желѣзныхъ дорогъ нѣтъ; но: 1) если-бы потребовалось образовать этотъ капиталъ, то въ томъ не было-бы никакой трудности;

для страхованій вообще у насъ требуется 500/т. руб., а 20/т. верстъ желѣзныхъ дорогъ не затруднились бы составить такой капиталъ; 2) небольшой избытокъ страховой преміи надъ безобиднымъ размѣромъ (притомъ избытокъ несравненно меньшій, чѣмъ тотъ, который принятъ нынѣ страховыми обществами) въ два-три года далъ бы этотъ капиталъ; 3) такъ какъ отвѣтственность на желѣзныхъ дорогахъ, и при томъ *полную*, считаютъ возможнымъ возложить безъ всякаго капитала, то я не вижу: въ чемъ заключается необходимость капитала въ случаѣ, если желѣзныя дороги будутъ страховать. Капиталъ нуженъ для обезпеченія страховыхъ платежей, а платежи эти лежатъ уже на обязанности желѣзныхъ дорогъ,—для чего же, въ случаѣ признанія принципа страхованія, еще особый капиталъ?

П. І. Комаровъ.—Здѣсь было высказано, что страховыя общества—это игорные дома, рулетка и т п., но если бы это было такъ, то онѣ бы не существовали, ихъ давно бы законъ запретилъ, но онѣ существуютъ и имѣютъ возможность вести борьбу съ желѣзными дорогами для защиты своихъ законныхъ правъ. Надняхъ высказано было здѣсь же, что страховыя транспортныя общества занимаются скупкою желѣзнодорожныхъ квитанцій и проч. Я могу заявить, что, по крайней мѣрѣ то общество, представителемъ котораго я имѣю честь быть, никогда ни отъ кого не покупало и никогда и никому не продавало квитанцій желѣзныхъ дорогъ, но, тѣмъ не менѣе, общество располагаетъ массою такихъ квитанцій, по которымъ оказывается переборъ. Здѣсь говорили, что безнравственно обращаться къ желѣзнымъ дорогамъ и требовать вознагражденіе за переборъ чрезъ 8—9 лѣтъ. Я не вижу въ этомъ ничего безнравственнаго: это—неотъемлемое право каждаго лица и каждаго общества, въ силу существую-

щаго закона, но я считаю вполнѣ безнравственнымъ тотъ порядокъ, когда, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ, пользуются завѣдомо чужими деньгами и, вмѣсто возврата ихъ владѣльцу, употребляютъ эти деньги на награды служащимъ. Я могу сослаться на примѣръ, когда на судѣ обнаружилось, что одна желѣзная дорога взимала провозъ за такую линію, которая вовсе и не существовала... Здѣсь-же одинъ изъ представителей желѣзныхъ дорогъ заявилъ, что страховыя транспортныя общества распложаютъ иски, и что, когда имъ предлагается войти въ миролюбивое соглашеніе, они не входятъ и, ради полученія судебныхъ издержекъ, предъявляютъ иски въ судъ. Мнѣ не извѣстно, какое общество имѣлъ въ виду ораторъ, но я знаю, что Ф. Е. Фельдманъ былъ у насъ въ правленіи общества въ апрѣлѣ или маѣ мѣсяцѣ прошлаго года и предложилъ войти въ соглашеніе и мы, чрезъ мѣсяцъ или полтора, представили въ управленіе Юго-Западныхъ дорогъ 60 претензій для разсмотрѣнія, но эти дѣла и до сихъ поръ не окончены. Францу Егоровичу также извѣстно, что, когда обращалось въ наше общество правленіе Юго-Западныхъ дорогъ съ предложеніемъ покончить дѣло миролюбиво, то общество наше всегда шло имъ на встрѣчу и поступалось даже своими правами.

Вы, вѣроятно, замѣтили, Ваше Сіятельство, что гдѣ только коснется дѣло до транспортныхъ страховыхъ обществъ, то сейчасъ же является какой-то антагонизмъ со стороны нѣкоторыхъ представителей желѣзныхъ дорогъ, которые говорятъ, что транспортныя страховыя общества приносятъ только одинъ вредъ. Отчего же происходитъ этотъ антагонизмъ?... Я позволю себѣ прежде всего указать на нѣсколько примѣровъ. Изъ Варшавы отправляется въ Николаевъ грузъ съ кожевеннымъ товаромъ, части товара

на лицо не оказывается, а передъ тѣмъ отправлены были серебряныя вещи изъ Николаева въ Москву и вещей также нѣтъ. Чрезъ нѣкоторое время и кожевенный товаръ, и серебряныя вещи Николаевская полиція находитъ у кондуктора желѣзной дороги... Другой фактъ. Нѣсколько лѣтъ назадъ я обратился къ директору Петербурго-Варшавской желѣзной дороги съ просьбою объ искорененіи воровства, которое существовало на станціи Варшава; онъ отвѣтилъ, что у нихъ воровства нѣтъ. Между тѣмъ агентъ транспортнаго общества обратился къ мѣстной власти, сдѣланъ былъ обыскъ у смотрителя пакгауза и у него открыта цѣлая комната съ краденными вещами. Тутъ были, между прочимъ, и чай фирмы братьевъ Поповыхъ, и шелковыя издѣлія московскихъ фабрикъ, и другіе предметы, которые отправляло транспортное общество и за которые оно уже давно уплатило деньги товарохозяевамъ.

Я не стану утомлять вашего вниманія подробностями, скажу только, что потери, которыя несетъ транспортное общество отъ желѣзныхъ дорогъ—громадныя: къ 1-му января 1880-го года оставалось за желѣзными дорогами, по взысканію съ нихъ путемъ домашней переписки, 353/т. руб.; въ 1880-мъ году подано заявленій въ правленіе на сумму 197.980 рублей.

Предсѣдатель—Это переборы были?

П. І. Комаровъ.—Вообще все, а въ томъ числѣ переборовъ 170/т. руб.. Въ теченіи 1880-го года получено по миролюбивому соглашенію 93.000 руб., списано 36.000 руб., передано для взысканія судомъ 93.000 руб.. Затѣмъ къ 1-му января 1881-го года оставалось по переборамъ 121/т. руб., по претензіямъ 207/т. руб. При такомъ положеніи дѣла транспортное общество немогло продолжать дѣйствовать прежнимъ путемъ, т. е. путемъ переписки, и вынуждено

было предъявить судебные иски. А такъ какъ транспортное общество имѣетъ сношенія со всѣми желѣзными дорогами, то одновременно явились иски въ разныхъ мѣстахъ: въ Петербургѣ, Москвѣ, Саратовѣ, Воронежѣ, Одессѣ, Варшавѣ, Кіевѣ и т. д. и когда начали обществу присуждать вознагражденія, то, конечно, это не могло понравиться желѣзнымъ дорогамъ и нѣкоторыя изъ нихъ, въ минуту гнѣва, подъ вліяніемъ страсти, издали циркуляры, направленные исключительно противу транспортныхъ обществъ, но такъ какъ циркуляры эти не соотвѣтствовали ни существующимъ узаконеніямъ, ни условіямъ перевозки, то вскорѣ они сдѣлались мертвою буквою, но, тѣмъ не менѣе, эти акты существуютъ и краснорѣчиво свидѣтельствуютъ о безпристрастіи желѣзныхъ дорогъ къ своимъ кліентамъ.

Позвольте теперь указать: что такое страховая премія. Страховая премія, какъ было здѣсь сказано, опредѣляется суммою риска. Рискъ этотъ опредѣляется, между прочимъ, суммою кражъ, но кражи не всегда можно доказать, кражи дѣлаются въ послѣднее время такъ часто и такъ артистически, что просто неуловимы. Правда, иногда транспортное общество дѣлало попытки, писало желѣзнымъ дорогамъ, что, дескать, воровство это вредитъ вамъ самимъ, но заявленія эти оставались безъ вниманія. Затѣмъ, надо принять во вниманіе, что въ страховую премію входитъ и та отвѣтственность, которая не относится къ желѣзнымъ дорогамъ, входитъ рискъ на доставленіе товара отъ отправителя на станціи дорогъ и потомъ отъ станцій къ принимателю. Кромѣ того, въ страховую премію входитъ отвѣтственность страховаго общества за непреодолимую силу force majeure, за что желѣзныя дороги не несутъ никакой отвѣтственности.

Если же желѣзныя дороги поведутъ дѣло такъ, какъ слѣдуетъ его вести, то, само собою разумѣется, что и премія уменьшится, потому что никому не будетъ расчета страховать еще въ другомъ учрежденіи за высокую премію, когда можно получить вознагражденіе отъ желѣзной дороги. И. А. Вышнеградскій предлагаетъ лишить права транспортныя страховыя общества взыскивать вознагражденіе съ желѣзныхъ дорогъ за кражу. Я не могу понять: какія могутъ быть справедливыя основанія этому предложенію. Если на дорогѣ случится кража, напримѣръ, багажа, желѣзная дорога уплатитъ вознагражденіе владѣльцу багажа, а въ послѣдствіи отыщется тотъ, кто укралъ багажъ. Спрашивается: неужели дорога не будетъ взыскивать съ вора? Полагаю, что да,—иначе значило-бы покровительствовать ворамъ. Я полагаю, что существующій порядокъ въ транспортныхъ обществахъ не имѣетъ никакого отношенія и не вліяетъ на интересы государства; но интересы эти дѣйствительно нарушаются тѣмъ, что нѣтъ надлежащаго надзора на желѣзныхъ дорогахъ, и этимъ подается поводъ къ частымъ кражамъ, что представляетъ самый опасный рискъ для страхованія; на желѣзныхъ дорогахъ ничего такъ не нужно бояться въ настоящее время, какъ именно кражъ.

Наконецъ, здѣсь былъ возбужденъ вопросъ о страхованіи обязательномъ. Я не буду останавливаться на немъ, потому что это вопросъ спеціальный и требуетъ особаго разсмотрѣнія. Если бы желѣзныя дороги нашли безобидный размѣръ страховой преміи, то, я увѣренъ, и транспортныя общества съумѣютъ найти безобидный размѣръ преміи, а что этотъ размѣръ дѣйствительно будетъ безобидный, доказательствомъ будетъ служить то, куда болѣе будутъ обращаться страхователи. Относительно

надзора на желѣзныхъ дорогахъ, приведенъ былъ примѣръ, что въ Николаевѣ дорога предлагала думѣ избрать коммисію для надзора и даже обѣщала за это отъ себя особое вознагражденіе, но не нашлось желающихъ; я полагаю, что въ средѣ выборныхъ учрежденій всегда найдутся добросовѣстные люди, которымъ можно будетъ поручить надзоръ на желѣзныхъ дорогахъ. Я могу въ этомъ случаѣ сослаться на Н. М. Полежаева. Ему извѣстно, какое громадное было скопленіе хлѣбнаго товара нѣсколько лѣтъ тому назадъ на Петербургской станціи Николаевской дороги; положеніе было безвыходное и угрожало громадною несостоятельностью. Тогда Биржевой Комитетъ обратился съ ходатайствомъ въ Министерство Финансовъ о выборѣ депутаціи отъ Биржеваго Комитета. Разрѣшеніе было дано и на помощь пришли лучшіе люди биржи: они успѣли вывезти грузы, накопившіеся на станціи и потомъ, окончивъ дѣло, разошлись. Приведенный же примѣръ въ Николаевѣ доказываетъ только то, что не нашлось такого сорта людей, которые рѣшились бы принять на себя защиту интересовъ торговли и въ тоже время получать за это жалованье отъ желѣзной дороги.

Вашему Сіятельству пришла счастливая мысль учредить подкоммисіи и вы видѣли разительные факты. Съ какимъ нетерпѣніемъ отправители желали высказать свои нужды. Они боялись говорить въ стѣнахъ управленій дорогъ; они просили выслушать ихъ тамъ, гдѣ-бы ихъ не слышали агенты желѣзныхъ дорогъ. Вы выслушали массу жалобъ и большинство ихъ подтвердилось. Проектируемые Мѣстные Совѣты, я полагаю, и будутъ тѣми подкоммисіями, которыя принесли уже огромную пользу дѣлу.

Позвольте же, во имя интересовъ русской торговли, просить оставить безъ измѣненія въ неразрывной связи

всѣ три, проектируемыя для надзора за желѣзными дорогами, учрежденія, безъ которыхъ, право, тяжело жить грузоотправителямъ.

Й. А. Вышнеградскій.—Ни на первую часть рѣчи достопочтеннаго Платона Іосифовича, въ которой говорится о переборахъ, ни на послѣднюю, въ которой говорится объ учрежденіяхъ—я отвѣчать не стану, такъ какъ обѣ онѣ не относятся къ предмету, который теперь разбирается, но позволю себѣ только замѣтить слѣдующее: все, что сказано уважаемымъ представителемъ транспортнаго общества только подтверждаетъ мою мысль. Дѣйствительно, громадность суммъ, которыя числятся страховыми обществами за желѣзными дорогами показываетъ только, какъ ловко воспользовались эти общества принципомъ полной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ и до какихъ гигантскихъ размѣровъ развили прибыльную для себя операцію взиманія страховыхъ премій безъ всякаго риска, съ возложеніемъ его на желѣзныя дороги. Далѣе, мнѣ непонятно недоумѣніе, высказываемое Платономъ Іосифовичемъ объ антагонизмѣ желѣзныхъ дорогъ къ страховымъ обществамъ. Этотъ антагонизмъ понятенъ. Если желѣзныя дороги должны отвѣчать за пропажи, то имъ по всему праву должны принадлежать и страховыя преміи; между тѣмъ страховыя общества, уклоняясь отъ отвѣтственности, берутъ себѣ эти преміи. Неужели Платонъ Іосифовичъ можетъ ожидать, что подобныя дѣйствія могутъ вызывать дружескія чувства къ страховымъ обществамъ со стороны людей, заботящихся объ интересахъ желѣзныхъ дорогъ?—Затѣмъ, Платонъ Іосифовичъ очень настаиваетъ на правѣ страховыхъ обществъ производить страхованіе; какъ будто-бы я прошу о томъ, чтобы страховымъ обществамъ было запрещено принимать на страхъ; напротивъ, я прямо высказался, что это право имъ должно быть предоставлено,

но только пусть они, взимая страховыя преміи, несутъ полную отвѣтственность. Я менѣе, чѣмъ кто нибудь, желаю кого либо лишить права взыскивать дѣйствительные свои убытки; но я утверждаю только одно, что, по самому понятію о страховыхъ преміяхъ, страховыя общества, уплачивая страховую сумму, не несутъ убытковъ и, слѣдовательно, взыскивать ничего не могутъ;—противъ этого во всей рѣчи Платона Іосифовича, не было ни одного слова опроверженія, и изъ этаго я долженъ заключить, что въ этомъ пунктѣ онъ со мною согласенъ; а этотъ пунктъ есть единственное начало, изъ котораго вытекаютъ всѣ послѣдствія, мною развитыя.—Платонъ Іосифовичъ говоритъ еще, что страховыя общества должны брать большія преміи, такъ какъ, вслѣдствіе частыхъ пропажъ на желѣзныхъ дорогахъ, рискъ страховыхъ обществъ великъ, и что какъ только желѣзныя дороги уменьшатъ случаи покражъ, то они, общества, сейчасъ же уменьшатъ и преміи. Замѣчу по этому поводу *во первыхъ*, что этими словами прямо г. представитель транспортнаго общества удостовѣрилъ, что и оно принимаетъ страхованіе именно противъ покражъ на желѣзныхъ дорогахъ; а *во вторыхъ*, что несправедливо онъ утверждаетъ, будто-бы теперь рискъ очень большой, вслѣдствіе частыхъ покражъ: вѣдь за каждую покражу желѣзная дорога несетъ полную отвѣтственность; слѣдовательно, риска для страховаго общества нѣтъ никакого; зачѣмъ же не только большая, но и вообще какая нибудь премія? Замѣчу здѣсь, что если теперь на такихъ основаніяхъ, т. е. при отсутствіи всякаго риска, страховыя общества увеличиваютъ свои преміи, то мало надежды, что они найдутъ, какъ увѣряетъ Платонъ Іосифовичъ, безобидный ея размѣръ; изъ всего, что указано имъ касательно кражъ, къ разбираемому вопросу, относится, собственно лишь призна-

ніе въ томъ, что транспортныя общества дѣйствительно берутъ въ карманъ страховую премію, и при томъ большую, но изъ этого кармана не желаютъ уплачивать *ничего* для вознагражденія страхователей, предпочитая возложить эту непріятную обязанность на желѣзныя дороги, и пользуются даромъ большою премією подъ предлогомъ частыхъ покражъ, при которыхъ ничѣмъ не рискуютъ. Съ такимъ принципомъ едва-ли кто либо безпристрастный человѣкъ согласится.

Л. И. Перлъ.—Я бы предложилъ послѣ текста статьи 179-й слѣдующее: „Багажъ считается прибывшимъ вмѣстѣ съ прибытіемъ того поѣзда, на который таковой сданъ къ перевозкѣ. Если багажа въ этомъ поѣздѣ не окажется, то доставка таковаго считается просроченною. За просрочку багажа желѣзная дорога уплачиваетъ по 5 коп. съ каждаго фунта багажа и за каждыя начатыя сутки. Если багажъ не будетъ доставленъ въ теченіи 5-ти сутокъ, то таковой, согласно ст. 172-й, считается потерянным“.

По ст. 180-*й.*

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.— Кажется, было рѣшено обсуждать эту статью совокупно съ статьею 171-ю.

М. Н. Анненковъ. — Предлагается двѣ редакціи, такъ какъ Коммисія, при двукратномъ обсужденіи законопроекта, не пришла къ единогласному соглашенію по этому предмету.

Г. Ф. Симоненко.—Я бы полагалъ отдать предпочтеніе второй редакціи по слѣдующимъ причинамъ. Во первыхъ, вознагражденіе по одному изъ пунктовъ совершенно гарантируетъ интересы проѣзжающихъ. Если допустить право пассажировъ страховать свыше рубля, то, конечно, каждый пассажиръ предпочтетъ приплатить, но дороги, въ боль-

шинствѣ случаевъ, будутъ отказываться отъ такой приплаты, такъ какъ онѣ до сихъ поръ относятся крайне несимпатично къ страхованію багажа и постоянно дѣлаютъ цѣлый рядъ придирокъ въ этомъ отношеніи, говоря, напримѣръ, что упаковка не хороша и т. д. Нѣкоторыя дороги свои придирки простирали еще далѣе... Въ правилахъ, обнародованныхъ для перевозки, товаръ застрахованный берется въ теченіи двухъ дней по прибытіи; если же онъ не прибылъ въ теченіи двухъ дней, то желѣзная дорога не обязана была приплачивать страховой преміи. По этому по второй редакціи пассажиръ будетъ болѣе обезпеченъ.

Н. А. Неклюдовъ. — Разница между первой и второй редакціей та, что первая назначаетъ вознагражденіе въ размѣрѣ дѣйствительно понесеннаго ущерба, по расчету объявленной цѣнности, а послѣдняя не содержитъ такого ограниченія и дозволяетъ, ежели пудъ багажа оцѣненъ въ 500 р., получить 1000 р. за порчу одного фунта; вслѣдствіе чего желѣзной дорогѣ выгоднѣе потерять весь багажъ, нежели испортить часть его.

М. Н. Журавлевъ.—Я хотѣлъ только спросить: такъ какъ багажъ, перевозимый съ объявленною цѣнностію, берется съ извѣстною уплатою тарифа, то отвѣчаютъ ли въ этомъ случаѣ дороги за поврежденіе багажа, которое произошло отъ непреодолимой силы?

И. А. Вышнеградскій.—Это будетъ зависѣть отъ того, какъ угодно будетъ назначить. Дополнительная плата опредѣляется Высшимъ Совѣтомъ; очевидно, это, какъ вопросъ страховой, оставлено здѣсь безъ разрѣшенія, хотя изъ общаго смысла всего устава видно, что эта дополнительная плата будетъ опредѣлена за исключеніемъ риска отъ непреодолимой силы.

М. Н. Журавлевъ.—Я долженъ возразить Ивану Алексѣевичу

относительно того, что багажъ съ объявленною цѣнностію затруднительно не перевозить не застрахованнымъ въ *другихъ* обществахъ,—иначе дорога объявитъ такую высокую страховую премію, которая не будетъ соотвѣтствовать самой стоимости багажа. Поэтому конкурренція между дорогами и страховыми обществами, въ этомъ отношеніи, должна быть допущена съ тою цѣлью, чтобы сдерживать желѣзныя дороги въ назначеніи слишкомъ высокихъ премій.

И. А. Вышнеградскій. — По моему предложенію (собственно—*вторичному)* не воспрещается никому страховать вещи тамъ, гдѣ онъ хочетъ, но только чтобы и *отвѣтственность*, въ такомъ случаѣ, падала на то страховое учрежденіе, которое принимаетъ вещи на страхъ. Кромѣ того, кажется, есть полное обезпеченіе, что, въ этомъ случаѣ, дополнительная плата не будетъ назначаема дорогами чрезмѣрно высокою, такъ какъ она назначается Высшимъ Совѣтомъ.

Н. П. Анненковъ.—Я хотѣлъ бы выяснить себѣ вопросъ о „непреодолимой силѣ“ и о тѣхъ случаяхъ, когда дорога не отвѣчаетъ за убытки. Наводненіе, напримѣръ, это будетъ „непреодолимая“ сила, гдѣ дорога не виновата; но возьмемъ, напримѣръ, такой случай, когда произошла какая нибудь поломка въ поѣздѣ или когда, напримѣръ, одинъ вагонъ влѣзетъ въ другой и разобьетъ весь багажъ? Эта сила—пожалуй, скажутъ — тоже *непреодолимая* и кто же будетъ „отвѣчать“?.. Поэтому, я полагалъ бы выключить слова „отъ *непреодолимой* силы“ и выключить также, что дорога не отвѣчаетъ тогда, когда багажъ дурно упакованъ по винѣ пассажира. Я даже не могу понять: какимъ образомъ пассажиръ, сдавшій багажъ, можетъ отвѣчать въ случаѣ его порчи и т. д.

С. В. Пахманъ.—Подъ „непреодолимою“ силою во всѣхъ

законодательствахъ разумѣются тѣ случаи, предотвращеніе коихъ рѣшительно находится внѣ воли человѣка.

Н. П. Анненковъ.—Но если вагонъ въ вагонъ влѣзетъ,—чѣмъ-же пассажиръ виноватъ?

С. В. Пахманъ.—Это будетъ уже небрежность со стороны управленія дороги: самъ по себѣ вагонъ не войдетъ въ другой вагонъ.

И. С. Бліохъ. —Требованіе, устанавливаемое статьею 172-ю, могло-бы дать поводъ къ страшнымъ злоупотребленіямъ. Опозданіе на 48 часовъ очень часто случается. По настоящему, багажъ слѣдуетъ считать „потерянным“ лишь тогда, если онъ не возвращенъ въ теченіи 2-хъ недѣль.

А. А. Александровъ. — Дозвольте мнѣ, при обсужденіи 180-й статьи, коснуться 171-й относительно „дополнительнаго“ сбора. Я формулирую свое предложеніе такимъ образомъ: „Дополнительный сборъ *не можетъ* быть взыскиваемъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ“. Я полагаю, что подобный „дополнительный“ сборъ можетъ быть оправдываемъ исключительно съ той точки зрѣнія, чтобы не дать права товароотправителямъ и пассажирамъ заявлять несоразмѣрную стоимость своихъ вещей. Желѣзныя дороги за подобную премію будутъ стоять очень крѣпко потому, что подобная премія, при самомъ незначительномъ сборѣ, составитъ, по крайней мѣрѣ, нѣсколько милліоновъ. Если подобный сборъ необходимъ, то онъ долженъ поступать въ казну, поэтому я заявляю, что если необходимо установить подобный сборъ, то уже никакъ *не въ пользу дорогъ*, которыя, по существующимъ законамъ во всѣхъ государствахъ, обязаны охранять грузы безъ всякой платы.

Г. Ф. Симоненко.– Тутъ назначено вознагражденіе въ 5 рублей съ фунта, но я долженъ сказать, что и самая

скромная одежда стоить дороже, чѣмъ 5 рублей за фунтъ; значитъ, тутъ злоупотребленій не можетъ быть со стороны пассажировъ, тѣмъ болѣе, что желѣзнымъ дорогамъ предоставляется возможность вскрыть даже самый багажъ, если она замѣтитъ, что багажъ оцѣненъ слишкомъ высоко.

И. С. Бліохъ. — На основаніи этой статьи пассажиръ можетъ опредѣлить цѣнность багажа и въ 20 рублей фунтъ, но только въ такомъ случаѣ желѣзная дорога вправѣ провѣрить: нѣтъ ли чего нибудь преднамѣреннаго и принимаетъ мѣры противъ обмана. Что же касается того, что дороги не охотно относятся къ цѣнностямъ, хотя и берутъ за перевозку таковыхъ особое вознагражденіе, то это весьма естественно, потому что дорога отвѣчаетъ не за свои дѣйствія, какъ каждый обыкновенный возчикъ, но какъ, напримѣръ, на Юго-Западныхъ дорогахъ, за 16.000 служащихъ; управленіе не можетъ же знать такъ хорошо всѣхъ служащихъ, чтобы было увѣрено, что злоупотребленій не будетъ. Желаніе, чтобы на станціяхъ болѣе 2-хъ дней не держали цѣнныхъ предметовъ, весьма естественное, — два дня за сданною вещію еще можно строго наблюдать; но если кто намѣренно пришлетъ грузъ, не имѣющій цѣнности и застрахуетъ таковой по высокой цѣнѣ, а затѣмъ, въ теченіи 6 мѣсяцевъ оставитъ его на станціи, то, въ теченіи этого времени, очень легко устроить обманъ.

Л. И. Перль. — По моему мнѣнію, 5 рублей съ фунта или 200 рублей съ пуда—вознагражденіе слишкомъ высокое. Сверхъ того, я бы предложилъ: послѣ ст. 180-й прибавить новую статью въ слѣдующей редакціи: „При полученіи вознагражденія за пропавшій багажъ, пассажиръ вправѣ заявить о своемъ желаніи получить и на какой именно станціи, — съ возвращеніемъ выданной ему суммы вознагражденія, — обратно свой багажъ, если бы таковой

былъ впослѣдствіи отысканъ. Право полученія обратно найденнаго багажа прекращается, если таковой не будетъ взятъ съ указанной имъ станціи въ теченіи мѣсяца по отсылкѣ ему начальникомъ станціи извѣщенія объ отысканіи его багажа".

С. Ю. Витте. — Сколько я помню, на желѣзныхъ дорогахъ собирались свѣдѣнія въ прежнее время, относительно стоимости багажа и пришли къ тому, что багажъ III класса, въ большинствѣ случаевъ, стоитъ ниже рубля за фунтъ.

Г. Ф. Симоненко. — А я утверждаю, что багажъ, въ большинствѣ случаевъ, дороже 5 руб. за фунтъ. Багажъ состоитъ, преимущественно, изъ носильнаго платья, одежды и проч., т. е. изъ такихъ вещей, которыя постоянно употребляются.

И. С. Бліохъ. — Въ багажѣ людей зажиточныхъ много вѣситъ бѣлье и вещи прислуги. Не слѣдуетъ забывать, что платится вѣсъ брутто, а сундуки вѣсятъ столько же какъ вещи.

И. А. Вышеградскій. — Дѣйствительно, если посмотрѣть, какъ мы всѣ ѣздимъ, то главную часть багажа составляетъ бѣлье, которое не столь цѣнно, какъ предполагаютъ. Затѣмъ, если будутъ требовать столь неумѣренное вознагражденіе, то это можетъ привести и дорогу, и казну къ совершенному раззоренію.

К. И. Рудницкій. — Мнѣ приходится часто ѣздить заграницу. Мой багажъ, примѣрно, составляетъ 60 фунтовъ, но мнѣ извѣстно, что сундукъ вѣситъ 36 фунтовъ, слѣдовательно багажа только 24 фунта.

В. В. Черняевъ. — Если оставить первую редакцію статьи 180-й, т. е. если установить взиманіе рубля за фунтъ багажа, цѣна котораго не объявлена—то это было

бы равносильно тому, чтобы вмѣнить пассажиру въ прямую обязанность объявлять цѣнность багажа, при его сдачѣ на желѣзную дорогу. Надо видѣть пассажирское зало III-го класса, чтобы судить: насколько возможна и удобна эта операція. Затѣмъ, надо знать тѣ придирки, которыя дѣлаются обыкновенно при страхованіи багажа, при чемъ требуется особая упаковка,—такая упаковка, которая не подходитъ ни подъ какія правила: какъ бы ни былъ хорошо упакованъ чемоданъ или сундукъ, никогда это не отвѣчаетъ требованіямъ желѣзной дороги. Слѣдовательно, вознагражденіе въ размѣрѣ рубля за фунтъ ставитъ насъ въ обязанность страховать вещи, — что невозможно, потому что пассажиру, имѣющему всего часъ времени, невозможно этого сдѣлать въ виду тѣхъ придирокъ, которыя постоянно предъявляются желѣзнодорожными агентами. Опасаются того, что вознагражденіе въ 5 руб. за фунтъ поведетъ къ тому, что отъ этого потерпятъ и желѣзныя дороги, и Правительство. Я этого не могу допустить. Тутъ было совершенно вѣрно замѣчено, что пусть желѣзныя дороги исполняютъ то, что желательно и правильно и онѣ никогда не будутъ терять. Это замѣчаніе примѣню и здѣсь. Если будутъ артельщики, отвѣтственные передъ дорогою за сданный багажъ, то никогда не будетъ пропажъ. Нѣтъ сомнѣнія, что явятся лица, которыя пожелаютъ воспользоваться чужимъ багажемъ, но это будутъ исключенія. Затѣмъ, кто не знаетъ, что иногда въ багажѣ заключаются весьма цѣнныя вещи и хранится такой матеріалъ, котораго потомъ ни за какія деньги не достанешь, — напримѣръ, рукопись или другое что-нибудь въ этомъ родѣ. Въ этомъ случаѣ, конечно, пять рублей не вознаградятъ меня; но этотъ размѣръ вознагражденія всегда будетъ служить острасткой для дороги.

Поэтому, въ интересахъ публики, слѣдуетъ остановиться на второй редакціи.

Г. Ф. Симоненко. — Надо же и какой-нибудь штрафъ опредѣлить за небрежное отношеніе желѣзныхъ дорогъ къ вещамъ пассажировъ. Гг. желѣзнодорожники наберутъ, Богъ знаетъ какую, администрацію и пассажиры за всѣхъ служащихъ, которымъ не даютъ достаточнаго вознагражденія, должны отвѣчать!

И. С. Бліохъ.—Да гдѣ-же безупречно-хорошихъ служащихъ набрать; напримѣръ, на Юго-Западныхъ дорогахъ, гдѣ 16 тысячъ служащихъ? Штатъ нашъ составляетъ и такъ около 4 мил. Если удвоить даже содержаніе, то и тогда служащій—если только онъ не воспитанъ нравственно — все-таки не будетъ на столько обезпеченъ, чтобы отказаться дѣлать злоупотребленія. Но желѣзнымъ дорогамъ нѣтъ никакой возможности уплачивать такіе большіе оклады: доходы дорогъ это не позволяютъ. И теперь уже Правительство слишкомъ много приплачиваетъ по гарантіямъ.

И. А. Вышнеградскій.—Я не скажу, что не желательно во многихъ отношеніяхъ исправленіе существующихъ порядковъ, но тѣ мѣры, которыя предлагаются (чтобы съ 4-хъ мил. руб., употребляемыхъ на содержаніе состава дороги, перейти на 8 мил., при доходѣ въ 20 милліоновъ) едва-ли практичны.

Предсѣдатель.—Быть можетъ, устройство артели могло бы помочь разрѣшенію вопроса.

И. А. Вышнеградскій. — Вопросъ относительно отвѣтственной артели подлежитъ еще глубокому изученію.

Предсѣдатель.—На Нижегородской дорогѣ есть отвѣтственная артель.

Э. И. Тилло.—Артель на Нижегородской дорогѣ нахо-

дится въ исключительномъ положеніи, тогда-какъ ни на Варшавской, ни на Николаевской не въ состояніи завести артели. Чтобы охарактеризовать настоящее состояніе Нижегородской артели, я долженъ указать на то, что въ ней теперь состоятъ пайщиками три статскихъ совѣтника, которые, конечно, сами не работаютъ.

Предсѣдатель.—Однако, они отвѣтственны.

И. А. Вышнеградскій. — Артель, въ сущности, есть ничто иное, какъ подрядчикъ, который беретъ очень большой барышъ за свою услугу. Вообще, я полагаю, разсужденія о томъ, посредствомъ ли артели устроить дѣло, или посредствомъ служащихъ и т. д., сюда не относятся.

Предсѣдатель.—Какой же размѣръ вознагражденія собраніе полагало-бы назначить? Одни говорятъ—5 руб., другіе-же считаютъ это недостаточнымъ.

К. И. Шестаковъ. — Я полагалъ-бы назначить одинъ рубль.

Л. И. Перль.—Нужно раздѣлить багажъ по классамъ и если высшій размѣръ принимать какъ среднюю стоимость багажа, тогда для I-го класса можно положить 3 руб., или $2^1/_2$.

Голосъ.—Для I-го класса можно назначить 5 руб., для II-го 3 руб., для III-го $1^1/_2$ руб.

В. В. Черняевъ.—Я не вижу необходимости въ такой градаціи, потому что въ III-мъ классѣ иногда ѣдутъ люди очень состоятельные. Я допустилъ бы тогда пониженіе, если-бы дѣйствительно объявленіе „дополнительной“ цѣнности принималось просто: если-бы я, напримѣръ, объявилъ, что мой чемоданчикъ въ 45 фунтовъ стоитъ 300 руб., и мнѣ въ этомъ случаѣ не дѣлалось затрудненій. На самомъ же дѣлѣ мнѣ скажутъ: позвольте посмотрѣть чемоданъ; затѣмъ, увидятъ тамъ рукопись и скажутъ, что

она ничего не стоитъ, тогда какъ въ моихъ глазахъ она стоитъ нѣсколько тысячъ рублей. Такимъ образомъ, опредѣленіе цѣнности багажа всегда будетъ вызывать затрудненіе и многія вещи дороги не въ состояніи будутъ оцѣнить по справедливости.

По ст. 181-й.

И. А. Вышнеградскій.—Я прошу привести, всетаки, 2-й отдѣлъ этой статьи въ согласіе. Въ первомъ отдѣлѣ говорится, что желѣзная дорога отвѣчаетъ, а во второмъ, что отвѣтственность падаетъ на владѣльца дороги, и притомъ исключительно и непосредственно. Такъ какъ, безъ всякаго сомнѣнія, законъ будетъ данъ въ руководство суду, то я опасаюсь, что судъ усмотритъ изъ этой разницы редакціи, что законъ желаетъ возложить отвѣтственность на двухъ юридическихъ лицъ; изъ этаго могутъ возникнуть нежелательныя и вредныя толкованія, которыя, очевидно, не соотвѣтствовали бы мысли законодателя. Я полагаю, что весь второй отдѣлъ настоящей статьи, начиная со словъ: „предусматриваемое настоящею статьею“, рѣшительно ничего не прибавляютъ къ ясному изложенію первой части и потому предложилъ-бы выпустить вторую часть, измѣнивъ редакцію и сказавъ, что желѣзная дорога *обязана* вознаграждать и что это падаетъ на ту дорогу, гдѣ случилось несчастіе.

С. В. Шахманъ.—Это предусмотрѣно въ ст. 140-й, гдѣ сказано, что „дорога непосредственно отвѣчаетъ“ и т. д.

И. А. Вышнеградскій.—Совершенно вѣрно, и только подтверждаетъ то, что мною сказано.

Н. П. Анненковъ.—Здѣсь опять вопросъ о непреодолимой силѣ играетъ важную роль, а затѣмъ, редакція самой статьи не совсѣмъ полна. Здѣсь сказано, что „полу-

чаетъ вознагражденіе потерпѣвшій“, но ничего не сказано о томъ: получаютъ-ли вознагражденіе, въ случаѣ смерти пассажира, его родственники.

Н. А. Неклюдовъ.—Этому вопросу посвящено нѣсколько статей въ т. X ч. III-й, указанныхъ въ 182 ст. проекта.

По ст. 182 пункту 1.

А. А. Александровъ.—Я предлагаю исключить 182-ю статью, такъ какъ всѣ статьи объ отвѣтственности замѣняетъ собою ст. 183-я, X т. I ч.

И. А. Вышнеградскій.—Можно указать на 183 ст., т. е. что вознагражденіе назначается на основаніи этой статьи.

Н. А. Неклюдовъ.—Необходимо измѣнить редакцію.

По пунктамъ 2, 3 и 4-му.

М. А. Горбовъ.—Тутъ говорится во 2 пунктѣ, что „если же истецъ потребуетъ срочнаго вознагражденія, то судъ не вправѣ отказать въ удовлетвореніи такого требованія“. Тутъ что-то не ясно.

А. Ф. Кони. — Редакцію этой части статьи дѣйствительно необходимо изложить нѣсколько въ другой формѣ, а именно: вмѣсто „не въ правѣ отказать въ удовлетвореніи такого требованія“ надо сказать: „не вправѣ присуждать вознагражденія единовременнаго“. Дѣло въ томъ, что въ настоящее время отъ потерпѣвшаго личный вредъ вполнѣ зависитъ требовать вознагражденія единовременнаго или же срочнаго и пожизненнаго. Судъ обязанъ, если признаетъ требованія истца по существу правильными, присуждать вознагражденіе въ томъ видѣ, какъ того требовалъ истецъ. Но на практикѣ оказывается, что въ массѣ дѣлъ потерпѣвшими и истцами являются люди простые, плохо понимающіе свои интересы, иногда несо-

вершеннолѣтніе, дѣйствующіе по указаніямъ родителей и подъ ихъ руководствомъ, нерѣдко даже малолѣтніе, мѣсто которыхъ и когда заступаютъ взрослые. Этимъ послѣднимъ нерѣдко кажется выгоднѣе, а главное пріятнѣе сразу получить изрядную сумму, чѣмъ получать даже и большую, но частями, по мелочамъ, пожизненно, въ видѣ пенсіи. Точно также и ходатаи, которые берутся за защиту интересовъ потерпѣвшихъ личный вредъ, въ большинствѣ случаевъ предпочитаютъ требовать единовременнаго вознагражденія, изъ котораго, само собою разумѣется, удобнѣе получить гонораръ. Но результаты этого крайне неблагопріятны для потерпѣвшихъ. Полученная сразу сумма истрачивается быстро и безслѣдно—а впереди остается нищета въ соединеніи съ неспособностью къ работѣ, вслѣдствіе полученнаго увѣчья. Иногда это вознагражденіе даже и не попадаетъ въ руки самому потерпѣвшему. Кромѣ того, при вычисленіи единовременнаго вознагражденія, судъ долженъ принимать въ расчетъ заработную плату и жизненныя потребности истца въ моментъ предъявленія иска. А истецъ очень часто, повторяю, несовершеннолѣтній, получавшій ничтожное вознагражденіе, если былъ притомъ рабочимъ. При опредѣленіи же пожизненной пенсіи или ежегоднаго, срочнаго вознагражденія, рамки для опредѣленія его размѣровъ гораздо шире. Съ другой стороны, нельзя упускать изъ виду и справедливыхъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ. Иногда поврежденіе личное кажется весьма тяжкимъ, лишающимъ возможности работать,—но проходитъ время и оказывается, что вся или почти вся способность къ работѣ уцѣлѣла. Согласно дѣйствующему закону—ст. 683 I ч. X т.—и проекту—п. п. 3 и 4, ст. 182-й—размѣръ срочнаго пособія можетъ быть измѣняемъ по вновь открывшимся обстоятельствамъ. Выздоровленіе оче-

видно составитъ *такое* обстоятельство, равно какъ *такимъ* же обстоятельствомъ будетъ ухудшеніе здоровья потерпѣвшаго, напримѣръ, послѣдовательная атрофія поврежденнаго органа, развивающіяся послѣдствія сотрясенія мозга и т. п. Въ первомъ случаѣ судъ, по справедливости, долженъ имѣть возможность уменьшить размѣръ срочнаго пособія, тогда какъ во второмъ—увеличить его. Но все это невозможно при выдачѣ единовременнаго пособія. Вотъ почему мы полагали предоставить мудрости и предусмотрительности суда избирать тотъ способъ вознагражденія, который въ каждомъ данномъ случаѣ представится ему наиболѣе цѣлесообразнымъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ однако признано необходимымъ обязать судъ, въ виду изложенныхъ мною соображеній, не назначать единовременнаго вознагражденія вопреки волѣ истца, который самъ желаетъ болѣе прочнаго, хотя и болѣе медленнаго вознагражденія. Поэтому и предполагается постановить то правило, не совсѣмъ точная редакція котораго остановила на себѣ вниманіе Михаила Акимовича.

(Засѣданіе закрыто въ 12 час. и 15 мин. ночи.)

VI.

Засѣданіе 19-го января 1882-го года.

Обсужденіе отдѣла законопроекта о перевозкѣ грузовъ: общія положенія, пріемъ и отправка грузовъ.

(Предсѣдательствовалъ генералъ-адъютантъ графъ Э. Т. Барановъ, присутствовало 52 членовъ Собраніе было открыто въ 8 1/2 часовъ вечера).

По ст. 183-й.

И. А. Вышнеградскій.—Слово „составляемымъ“ я полагалъ-бы замѣнить словомъ: „утверждаемымъ“.

По ст. 184-й.

И. А. Вышнеградскій.—Полагалъ-бы лучшимъ сказать въ примѣчаніи, что Высшій Совѣтъ укажетъ дни, въ которые открытіе станцій не обязательно.

Н. А. Неклюдовъ.—Конечно, Совѣтъ истребуетъ заключеніе отъ Мѣстныхъ Совѣтовъ и съѣзда.

И. А. Вышнеградскій.—Если это имѣлось въ виду, то это такъ.

Л. И. Перль.—Въ примѣчаніи сказано: „открытіе станцій въ первый день Новаго года, Пасхи и Рождества Христова не обязательно“. Я предложилъ бы слѣдующую редакцію: „Въ воскресные и праздничные дни не производится ни пріема, ни выдачи товаровъ малой скорости, товары же большой скорости выдаются лишь въ опредѣленные Мѣстнымъ Желѣзнодорожнымъ Совѣтомъ часы“.

С. Ю. Витте.—Я предлагаю совсѣмъ не принимать словъ: „по воскреснымъ и праздничнымъ днямъ“. У насъ, напримѣръ, на Юго-Западныхъ дорогахъ, производится пріемъ только до часу, поэтому, едва-ли можно дѣлать ограниченіе болѣе того, которое существуетъ, и, по крайней мѣрѣ, слѣдуетъ оставить настоящій предѣлъ, т. е. „до часу дня“.

Н. А. Неклюдовъ.—Не предоставить ли этотъ вопросъ Высшему Совѣту, который опредѣлитъ какъ праздничные дни, въ которые вовсе не допускается пріемъ, такъ и такіе дни, въ которые допускается пріемъ только въ извѣстные часы.

Н. М. Полежаевъ.—Я желалъ бы заявить, что Благовѣщеніе Пресвятыя Богородицы считается у насъ большимъ праздникомъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Это опредѣлитъ и Высшій Совѣтъ.

По ст. 185-й.

Г. Ф. Симоненко.—Отъ имени купечества г. Вязьмы, Калуги и товароотправителей другихъ станцій Московско-Брестской и Ряжско-Вяземской желѣзныхъ дорогъ я-бы просилъ въ этой статьѣ послѣ словъ: „на каждой станціи, открытой для пріема груза, должны быть исправные вѣсы“ прибавить: „какъ десятичные, такъ и обыкновенные торговые“. На многихъ станціяхъ купечество заявляло, что большинство грузоотправителей не понимаетъ десятичныхъ вѣсовъ и потому не можетъ знать—насколько вѣрно по этимъ вѣсамъ опредѣляютъ вѣсъ вѣсовщики. Если на устройство на всѣхъ станціяхъ обыкновенныхъ русскихъ вѣсовъ желѣзныя дороги не согласились бы, вслѣдствіе лишнихъ издержекъ, соединенныхъ для нихъ съ этимъ, то товароотправители просили дозволить имъ, хотя на свой

счетъ, содержать такіе вѣсы на станціяхъ, указывая, что въ противномъ случаѣ они лишены возможности провѣрять правильность показаній вѣсовщиковъ. На одной станціи Московско-Брестской желѣзной дороги товароотправители заявили, что на ихъ станціи вѣсы, сами по себѣ, можетъ быть даже и вѣрны, но «вѣсовщикъ невѣренъ», а доказать этого ему они не могутъ, потому что на иностранныхъ вѣсахъ ничего не понимаютъ. Затѣмъ, въ концѣ ст. 185-й говорится, что коммисія имѣетъ право требовать повѣрки вѣсовъ. Я-бы прибавилъ: „безотлагательно“ и при томъ „въ присутствіи лицъ, требующихъ этой повѣрки, или въ присутствіи коммисіи“, потому что вѣсы въ данный моментъ могутъ быть невѣрны, а затѣмъ, если повѣрка будетъ сдѣлана черезъ день или два, они могутъ оказаться вѣрными.

И. А. Вышнеградскій.—Едва-ли съ этимъ можно согласиться. Дѣйствительно, десятичные и римскіе вѣсы можно содержать столь исправно, что они будутъ давать практически совершенно вѣрныя показанія; если-же коммисія или инспекторъ будетъ имѣть право требовать повѣрки вѣсовъ, то вѣрность взвѣшиванія будетъ обезпечена; взвѣшиваніе-же на торговыхъ вѣсахъ, требующихъ постановки и сниманія гирь въ огромномъ количествѣ, требуетъ чрезвычайно и весьма большаго времени,—слѣдовательно, такое взвѣшиваніе будетъ продолжаться дольше и будетъ стоить дороже. Мнѣ приходилось видѣть, какъ простые люди въ день, въ полдня привыкали къ дѣйствію десятичныхъ вѣсовъ, совершенно вѣрно отсчитывали показанія и ни малѣйшей трудности въ этомъ не встрѣчали; что-же касается повѣрки и убѣжденія въ справедливости десятичныхъ и римскихъ вѣсовъ, то она можетъ быть предоставлена каждому человѣку, который даже никакого по-

нятія ни о механикѣ, ни объ устройствѣ вѣсовъ не имѣетъ; для этого стоитъ только взвѣсить на такихъ вѣсахъ правильныя гири.

М. И. Яшевскій.—Я долженъ сказать, что для грузовъ, каковыми представляются каменный уголь, соль, алебастръ, необходимы вѣсы, которые должны вѣшать цѣлые вагоны, въ особенности на большихъ станціяхъ. Вотъ почему я бы предложилъ тутъ добавить: „при чемъ для товаровъ, грузимыхъ на станціяхъ,—на тѣхъ станціяхъ, которыя отправляютъ до 500/т. пуд. товара, обязательно должны быть вагонные вѣсы".

По ст. 186-й.

Л. И. Перль. Я-бы просилъ вмѣсто слова „параллельно" сказать „на складъ". Если рѣшено будетъ принять редакцію законопроекта отъ 1-го ноября, то эта статья должна-бы быть разсмотрѣна вмѣстѣ съ ст. 196-ю, гдѣ идетъ рѣчь о накладной.

Н. А. Неклюдовъ.—Измѣненіе сдѣлано, вѣроятно, въ типографіи, а между тѣмъ въ этомъ измѣненіи замѣчается существенная разница. Въ первой статьѣ говорилось: „желѣзная дорога обязана принимать къ перевозкѣ"... и т. д. Повидимому, разница между этими двумя редакціями значенія не имѣетъ, на самомъ же дѣлѣ она крайне существенна и заключается въ слѣдующемъ: при обсужденіи этого вопроса въ коммисіи при Министерствѣ Путей Сообщенія и у насъ,—представителями торговли было замѣчено, что взглядъ Бернской конференціи на накладную, какъ на документъ, не могущій имѣть значенія коносамента, не согласенъ ни съ существующею практикою, ни съ потребностью торговли, потому что нынѣ каждый отправитель получаетъ отъ желѣзной дороги особую квитанцію,

удостовѣряющую стоимость отправленнаго имъ товара, и можетъ дѣлать съ нею различные торговые обороты. Въ виду этихъ замѣчаній, было признано необходимымъ, при составленіи правилъ перевозки, принять во вниманіе это заявленіе товароотправителей. Затѣмъ, первоначально были выработаны правила, устанавливающія два отдѣльныхъ документа: квитанція, удостовѣряющая пріемъ груза на храненіе впредь до отправки, и накладная, удостовѣряющая пріемъ груза къ отправкѣ; причемъ накладную предположено было приравнять къ коносаменту. Установленіе двухъ документовъ казалось мнѣ крайне неудобнымъ, потому что оно требовало особыхъ правилъ объ отвѣтственности по каждому изъ нихъ желѣзной дороги и не удовлетворяло бы интересовъ товароотправителей, коимъ пришлось бы являться дважды на желѣзную дорогу: для сдачи товара на храненіе и для сдачи его къ отправкѣ, причемъ товаръ до момента обмѣна квитанціи на накладную былъ бы мертвымъ капиталомъ. Во избѣжаніе этого, мною и было предположено возложить на желѣзную дорогу обязанность принимать товаръ къ отправкѣ коль скоро онъ можетъ быть отправленъ въ теченіи 24-хъ часовъ и къ отправкѣ съ обожданіемъ въ складѣ—коль скоро онъ не можетъ быть отправленъ въ теченіи этого срока и долженъ ожидать очереди своей въ складѣ. Оба случая пріемки я предлагалъ удостовѣрить однимъ и тѣмъ-же документомъ—накладною, имѣющею значеніе коносамента, такъ что вся разница между такими накладными состояла-бы лишь въ томъ, что въ накладной, выданной на отправку съ обожданіемъ груза въ складѣ, было-бы обозначено, что товаръ принятъ къ отправкѣ „съ обожданіемъ въ складѣ“. Если принять новую редакцію, нынѣ предлагаемую, то крестьянину, привезшему грузъ, придется или вести его обратно,

какъ скоро онъ не можетъ быть отправленъ немедленно, или же оставить его на храненіе при складѣ и потомъ пріѣзжать иногда нѣсколько разъ вновь на желѣзную дорогу для сдачи груза къ отправкѣ и для полученія накладной. Поэтому, я остаюсь при первой редакціи, такъ какъ она желѣзную дорогу ни въ чемъ не стѣсняетъ и удовлетворяетъ интересамъ торговли и интересамъ товароотправителей.

А. Т. Великовъ. — Разсматриваемый вопросъ принадлежитъ къ числу вопросовъ, трудно разрѣшимыхъ съ точки зрѣнія права при удовлетвореніи интересовъ торговли. Желѣзная дорога—есть возчикъ въ ограниченномъ смыслѣ этого слова. Концессіями опредѣляются всѣ техническія условія дорогъ, а слѣдовательно обусловливается и количество перевозокъ, возможное для опредѣленной дороги, при томъ, никакое увеличеніе средствъ дорогъ не допускается безъ разрѣшенія Правительства. Въ объяснительной запискѣ къ проекту закона правильно объяснено, что государство не можетъ дать средства, необходимыя для приведенія желѣзныхъ дорогъ въ такое состояніе, при которомъ онѣ могли бы исполнять всѣ требованія торговли въ тотъ моментъ, какъ онѣ предъявляются, и что, съ государственной точки зрѣнія, желательно только, чтобы каждая желѣзная дорога имѣла необходимыя приспособленія для перевозки въ теченіи года всего груза, предъявляемаго ей въ этотъ же періодъ времени. Между тѣмъ, въ настоящее время, вслѣдствіе неудовлетворительнаго устройства подъѣздныхъ дорогъ, дурнаго состоянія кредита, постоянныхъ колебаній вексельнаго курса и неустройства сельскихъ хозяйствъ, въ которыхъ нѣтъ достаточно магазиновъ для храненія грузовъ,—бо́льшая часть ихъ доставляется на станціи немедленно по окончаніи жатвы. Въ

виду этого, большая часть дорогъ южныхъ и восточныхъ (имѣющихъ почти исключительнымъ грузомъ перевозки — хлѣбъ) почти ежегодно находится въ тяжкихъ условіяхъ въ осеннее время, которыя могутъ измѣниться только при общемъ экономическомъ улучшеніи нашего государства. Долгое время дорогамъ разрѣшалось закрывать станціи по примѣру и другихъ государствъ Европы, какъ только онѣ наполнялись грузомъ. Затѣмъ, по требованію торговцевъ, желѣзныя дороги стали отводить мѣста для всѣхъ привезенныхъ товаровъ, которые хранились самими отправителями. Въ самое послѣднее время установлена была и ограниченная отвѣтственность дорогъ относительно этихъ грузовъ,—а именно за подмочку ихъ снизу. По настоящему проекту закона, желѣзныя дороги являются вполнѣ отвѣтственными за все количество груза, которое ввозится на станцію, при чемъ создается условіе, совершенно невыполнимое для желѣзныхъ дорогъ, Государство какъ бы говоритъ владѣльцамъ имѣній: вы больше не должны заботиться объ устройствѣ вашихъ магазиновъ, потому что желѣзныя дороги обязаны: всякій грузъ, который только привезутъ, принять и отвѣчать вполнѣ за его цѣлость; государство одновременно прекращаетъ всякую заботу земствъ объ улучшеніи подъѣздныхъ дорогъ и кредита и позволяетъ имъ совершенно неправильно возложить надежды на однѣ желѣзныя дороги въ отношеніи улучшенія общаго экономическаго неустройства. Между тѣмъ, станціи вовсе не приспособлены для того, чтобы хранить грузы въ большихъ количествахъ: у нихъ нѣтъ не только необходимыхъ крытыхъ помѣщеній, но даже и огороженнаго пространства. Новый законъ создаетъ слѣдующее положеніе: хлѣбный грузъ въ громадномъ количествѣ свален на станціяхъ и на дороги возложена полная отвѣт-

ственность при неимѣніи никакихъ средствъ для правильнаго храненія; при настоящемъ устройствѣ станціи, чтобы хранить грузъ отъ расхищенія необходимо всю станцію освѣтить электрическимъ свѣтомъ и устроить правильный пикетъ вокругъ всего склада грузовъ,—что, разумѣется, при настоящихъ средствахъ дорогъ, положительно невозможно. Затѣмъ, какъ могутъ желѣзныя дороги отвѣчать за сохранность грузовъ, когда подвержены всѣмъ атмосферическимъ вліяніямъ, особенно осенью, когда бываютъ быстрые переходы отъ таянія къ холоду и обратно? Кромѣ того, еще является затрудненіе, которое нельзя устранить. Н. А. Неклюдовъ предлагаетъ, чтобы по каждому ввезенному грузу была выдана накладная. Теоретически это требованіе правильно, но практически оно невозможно. Всякій знаетъ, что часто нѣтъ никакой возможности подъѣхать всѣмъ пріѣхавшимъ возамъ въ тотъ же день къ товарному двору станціи, и что и въ настоящее время, когда грузъ окончательно не принимается при загроможденіи станцій, извозчики ждутъ по 4—5 дней,—что же будетъ, если грузъ долженъ быть окончательно провѣренъ и принятъ?—Несомнѣнно, явится необходимость держать извозчиковъ 2—3 недѣли. Но, и принявши грузъ, нельзя отвѣчать за его вѣсъ, потому что грузъ подверженъ атмосферическимъ вліяніямъ, имѣющимъ весьма большое значеніе на измѣненіе вѣса. Въ виду этого я не согласенъ ни съ первоначальною редакціею, ни съ тою, которая существуетъ въ ст. 186-й, потому что ими создаются иллюзіи для торговли и налагаются на желѣзныя дороги обязанности, совершенно ими невыполнимыя. Въ послѣднее время на всѣхъ южныхъ и восточныхъ дорогахъ идетъ усиленная частная дѣятельность по устройству магазиновъ и, кромѣ того, накопленіе грузовъ ограничивается вслѣдствіе неполной отвѣтственности желѣзныхъ

дорогъ; новый же законъ уничтожитъ первую дѣятельность и усилитъ накопленіе грузовъ до громадныхъ размѣровъ.

Г. Ф. Симоненко.—Позвольте остановиться на ст. 186-й, начало которой говоритъ, что „желѣзная дорога обязана принять грузъ....“—я бы прибавилъ: „и опредѣлить вѣсъ его тотчасъ по ввозѣ на станцію“. Изъ семи желѣзныхъ дорогъ, входящихъ въ область изслѣдованія Варшавской подкоммисіи, шесть дорогъ, въ обнародованныхъ ими „условіяхъ перевозки“, прямо обозначили, что дорога сейчасъ же, послѣ доставки товара на станцію, обязана взвѣсить привезенный товаръ. Только въ „условія перевозки“ одной желѣзной дороги это обязательство не вошло,—результатомъ чего явились нерѣдкія жалобы на пропажу грузовъ на ней и на то, что эта желѣзная дорога снимаетъ съ себя всякую отвѣтственность за таковую пропажу, объясняя недостатокъ вѣса въ прибывшемъ на станцію назначенія товарѣ неправильностью показаній вѣса его самими товароотправителями. Когда наша подкоммисія обратилась съ запросомъ объ этомъ въ управленіе дороги, то послѣднее, въ письменномъ объясненіи, присланномъ въ отвѣтъ на этотъ запросъ, прямо заявило,—привожу подлинныя слова—что „Общество желѣзной дороги не обязано вѣсить товаръ, а затѣмъ, не обязано даже имѣть вѣсы„. Вѣсъ товара, на основаніи такихъ-то правилъ эксплоатаціи (говорится далѣе въ томъ же письменномъ объясненіи) обязанъ отмѣчать въ накладныхъ самъ отправитель; желѣзная дорога, на основаніи такого-то параграфа, можетъ только, если пожелаетъ, повѣрять этотъ вѣсъ въ присутствіи отправителя или даже „получателя“, хотя о послѣднемъ собственно въ томъ параграфѣ правилъ эксплоатаціи, на который ссылается объясненіе управленія дороги, ничего не говорится. Результатомъ того, что дорога от-

казывалась взвѣшивать грузы и возлагала всю отвѣтственность за недостачу въ нихъ на неправильность показаній въ накладныхъ, было то, что если товаръ привозился не полнаго вѣса и грузоотправитель жаловался, то дорога отвѣчала, что товароотправитель самъ виноватъ, потому что далъ невѣрное показаніе въ накладной. Правда, на станціяхъ остальныхъ шести желѣзныхъ дорогъ встрѣчались жалобы, что товаръ, привезенный на станцію, лежитъ по 2 и болѣе дня не взвѣшеннымъ, но это было на такихъ станціяхъ, которыя отличались недостаткомъ рабочихъ и, слѣдовательно, не составляло результата неудовлетворительности самыхъ правилъ эксплоатаціи, принятыхъ этими дорогами. Затѣмъ, понятно, что и одного опредѣленія вѣса товара, ждущаго очереди тотчасъ послѣ ввоза его на станцію, еще недостаточно. Необходимо, чтобы вѣсъ, опредѣленный станціею, былъ отмѣченъ въ какомъ-нибудь документѣ; между тѣмъ, вслѣдствіе того, что на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ никакого документа о принятіи грузовъ, ждущихъ очереди, не выдается (а если и выдается, то съ однимъ только обозначеніемъ числа товарныхъ мѣстъ и нумера очереди, какъ на Ряжско-Вяземской напримѣръ желѣзной дорогѣ, или даже и съ обозначеніемъ вѣса товара, но безъ наложенія пріемочнаго штемпеля на накладную и съ прямой оговоркой въ пріемочной росписке, что товаръ складывается на станціи на рискъ отправителя, какъ это дѣлается, напримѣръ, на Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ),—обыкновенно случается, что товаръ, привезенный на станцію, валяется иногда нѣсколько дней, даже мѣсяцевъ и въ это время одна часть товара выбирается, другая часть пропадаетъ, вслѣдствіе порчи, потому что товаръ лежитъ подъ дождемъ. Неудивительно поэтому, что приходится слышать постоянно жалобы товароотправителей на то,

что товаръ ихъ расхищается и портится на станціяхъ еще до отправки по желѣзной дорогѣ.

Предсѣдатель.—Намъ всѣ эти неурядицы и безпорядки извѣстны и теперь мы желаемъ только знать: удовлетворяетъ-ли васъ редакція этой статьи?

Г. Ф. Симоненко.—Я бы просилъ къ концу статьи 186-й послѣ словъ: „о принятіи груза на храненіе выдается отправителю временное удостовѣреніе съ указаніемъ нумера очередной книги“, прибавить: „вѣса и наименованія груза, а также состоянія тары“.

Н. А. Неклюдовъ.—Эти требованія удовлетворяются послѣдующими статьями. Что же касается до юридической стороны занимающаго насъ вопроса, то предложенное мною рѣшеніе не только соотвѣтствуетъ требованіямъ права, но и вполнѣ практично. Я возьму для примѣра фрахтъ: сначала грузъ привозится на кораблѣ по предварительному уговору съ корабельщикомъ, грузится, отправителю выдается коносаментъ, а грузъ будетъ продолжать находиться въ интрюмѣ, доколѣ корабль не отправится въ плаваніе, каковой моментъ можетъ наступить черезъ нѣсколько дней, и даже недѣль послѣ нагрузки.

Л. И. Перль.—Н. А. Неклюдовъ указалъ на то, что это перешло изъ Вѣнской конвенціи; но Вѣнская конвенція съ нашимъ закономъ ничего общаго не имѣетъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Я этого не говорилъ да и сказать не могъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ мы отступаемъ отъ Бернской конференціи.

Л. И. Перль.—Въ §§ 186 и 196-мъ мы видимъ рѣшеніе этого вопроса для внутренняго законодательства. Въ § 196-мъ сказано: „въ удостовѣреніе въ принятіи товара“... и т. д.; изъ этого ясно, что какъ при пріемѣ товара для немедленной перевозки, такъ и въ ожиданіи отправки, выдается

дубликатъ, съ тѣмъ различіемъ, что въ первомъ случаѣ налагается штемпель станціи, а во второмъ—обозначается время отправленія товара. Такъ какъ для обѣихъ сторонъ дубликатъ долженъ имѣть одинаковое юридическое значеніе, то почему въ *первомъ* случаѣ станція назначенія должна руководствоваться, при выдачѣ товара, документомъ, вѣрность котораго не подлежитъ сомнѣнію, а во *второмъ* случаѣ никакого доказательства у станціи не остается? Удостовѣреніе написано должностнымъ лицомъ или посторонникъ—этого станція не можетъ знать и должна вѣрить лишь одному штемпелю, поэтому въ обоихъ случаяхъ, дубликатъ долженъ быть снабженъ штемпелемъ. Въ торговомъ мірѣ документъ безъ этого штемпеля не можетъ имѣть значенія.

Предсѣдатель.—Что-же вы желаете?

Л. И. Перль.—Я бы желалъ редакцію поставить на практическую почву. Я желалъ бы предложенную 1 декабря редакцію измѣнить на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и ст. 196-ю. Я могу доставить записку по этому предмету, если будетъ угодно принять ее.

Предсѣдатель.—Доставьте мнѣ мотивированную редакцію этой статьи.

С. Ю. Витте.—Я долженъ отвѣтить Н. А. Неклюдову. Во 1-хъ, всѣ соображенія, которыя говорились о вѣсѣ товаровъ, основаны на недоразумѣніи. Статья 191-я говоритъ: что „накладная составляется или самимъ отправителемъ“... и т. д.; статья 193-я говоритъ: „товароотправитель отвѣчаетъ за то-то“ и т. д. Такимъ образомъ, по разумѣнію этой статьи, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что уставъ не налагаетъ обязанности сообщать всѣ свѣдѣнія о грузѣ, а желѣзныя дороги обязаны только провѣрять вѣсъ. Что касается редакціи 186 ст., то я придерживаюсь этой редакціи потому, что она представляетъ среднюю мѣру между

желаніемъ товароотправителя и желаніемъ желѣзной дороги. Желѣзныя дороги желаютъ, чтобы за грузы онѣ только тогда подлежали отвѣтственности, чтобы тогда только заключались договоры и выдавались квитанціи, когда *можно отправить* грузы, а товароотправители желаютъ, чтобы, какъ только грузъ будетъ ввезенъ на станцію, дорога немедленно выдавала бы квитанцію и съ этого момента несла бы полную отвѣтственность. Такое желаніе товароотправителей весьма понятно. Къ этому я долженъ прибавить, что, въ сущности, эта мѣра весьма полезна и потому, что, помимо вопроса объ охраненіи, тутъ является вопросъ о мертвомъ капиталѣ. Дѣло въ томъ, что на станціи лежитъ товаръ, на который не имѣется никакого документа, на основаніи котораго можно было бы сдѣлать извѣстный денежный оборотъ. Въ ст. 186-й, по редакціи 1-го ноября, пытались примирить эти два крайнія мнѣнія,—по этому, съ одной стороны, въ этой статьѣ говорится, что дорога обязана всѣ эти грузы принимать въ томъ количествѣ, которое соотвѣтствуетъ складочной вмѣстимости, а съ другой складочную вмѣстимость предоставляется опредѣлить Мѣстнымъ Совѣтамъ. Правильно ли опредѣлитъ Мѣстный Совѣтъ эту вмѣстимость, или нѣтъ — этого вопроса въ данномъ случаѣ мы не касаемся. Если Совѣтъ Мѣстный будетъ неправильно распоряжаться, то это не касается ст. 186-й. Что касается вопроса объ отвѣтственности, то опять таки ст. 186-я принимала это къ свѣдѣнію. Обращаясь же къ мнѣніямъ, которыя вызываются этою статьею въ заинтересованныхъ сферахъ, мы видимъ, что, съ одной стороны, товарохозяева желали-бы, чтобы какъ только грузъ сданъ на станцію, немедленно выдана была бы квитанція съ отвѣтственностью желѣзной дороги, а желѣзныя дороги желаютъ выдавать квитанціи только тогда, когда грузъ от-

правленъ. По моему мнѣнію, если бы нужно было сдѣлать какую нибудь уступку въ этомъ отношеніи, то можно было бы сдѣлать оговорку въ примѣчаніи.

И. А. Вышнеградскій.—Среди насъ сидитъ одинъ крупный товароотправитель. Ему и многимъ другимъ извѣстно, что обыкновенно въ іюнѣ мѣсяцѣ бываетъ на пристаняхъ Рыбинской дороги свалено до 15 мил. пудовъ товара, который располагается въ разныхъ мѣстахъ. Желѣзная дорога владѣетъ тамъ очень большимъ протяженіемъ берега Волги, которое куплено дорогою цѣною, чтобы баржи могли приставать въ значительномъ числѣ сразу и грузовладѣльцы постоянно производятъ на этомъ берегу выгрузку хлѣба изъ баржъ. Если весь этотъ выгружаемый товаръ долженъ быть принятъ желѣзною дорогою съ отвѣтственностью за его цѣлость, то мѣсто, гдѣ онъ складывается, должно быть огорожено, и, слѣдовательно, дорога, конечно, чтобы кладь эту принять на свою отвѣтственность, должна-бы перетащить ее на извѣстное разстояніе отъ берега во внутрь огороженнаго мѣста, такъ какъ на берегу, гдѣ постоянно въ огромномъ количествѣ циркулируютъ рабочіе, которыхъ дорога не можетъ контролировать,—она за цѣлость груза отвѣчать рѣшительно не можетъ. Если же устраивать перетаскиваніе грузовъ съ берега во внутрь огороженнаго пространства, то это по необходимости значительно возвыситъ цѣну хлѣба, перевозимаго по желѣзной дорогѣ. Едва-ли это желательно, и я полагаю, что не слѣдуетъ измѣнять нынѣшній порядокъ, при которомъ грузовладѣльцы прямо складываютъ бунты хлѣба на берегу, а изъ бунтовъ грузятъ ихъ въ вагоны, стоящіе на многочисленныхъ путяхъ, нарочно возлѣ самыхъ бунтовъ проложенныхъ,—дорога же принимаетъ на свою отвѣтственность хлѣбъ только при погрузкѣ въ вагоны. При открытіи навигаціи, когда ка-

раваны съ огромнымъ количествомъ груза приходятъ въ Рыбинскъ и значительная часть стремится идти желѣзною дорогою, въ это время является такое скопленіе, съ которымъ невозможно справиться; дорога ежедневно отвозитъ до 400 т. пуд. изъ Рыбинска, тѣмъ не менѣе накопленіе грузовъ и выгрузка идутъ въ такихъ размѣрахъ, что скопляется обыкновенно 11—12 мил. пуд. груза, а въ хорошіе годы это количество доходитъ до 16 мил.; справиться съ этимъ грузомъ, контролировать, выдавать накладныя, принимать отвѣтственность, когда кругомъ ходятъ люди неизвѣстные—положительно невозможно. Поэтому я прошу обратить вниманіе на эти исключенія и на тѣ станціи дорогъ, которыя въ тоже время являются пристанями нашихъ главныхъ водныхъ путей. Собственно залежей не является, потому что грузъ вывозится скоро, но является такое количества груза, съ которымъ справиться тамъ, какъ это предполагаетъ уставъ, положительно невозможно.

Предсѣдатель.—Но вѣдь Рыбинскъ одинъ, другихъ подобныхъ мѣстностей нѣтъ.

М. Н. Анненковъ.—Необходимо замѣтить, что въ Рыбинскѣ почти ни какихъ механическихъ приспособленій не сдѣлано.

И. А. Вышнеградскій.—На это обвиненіе я долженъ дать рѣшительный и энергичный отпоръ. Извѣстно, что Рыбинская дорога построена при самыхъ несчастныхъ условіяхъ, но исключительно на частныя средства, и акціонеры, по мѣрѣ возможности, дѣлаютъ все, что возможно для улучшенія дѣла; не такъ давно они устроили изъ своего дивиденда проволочную дорогу; не говорю уже о томъ, что изъ того-же источника покрыты расходы по пріобрѣтенію и устройству Копаевской пристани. Но нельзя же такому предпріятію, существующему безъ всякого пособія

со стороны Правительства, затрачивать милліоны еще для того, чтобы устраивать особыя механическія приспособленія. Вѣроятно, подъ этимъ въ обвиненіи противъ Рыбинской дороги разумѣются элеваторы, но элеваторы служатъ для зерна, идущаго розсыпью,—а изъ Рыбинска нельзя перевозить розсыпью пока въ Петербургѣ и Ревелѣ нѣтъ элеваторовъ; поэтому съ какой стороны ни посмотрѣть на обвиненіе, только что сдѣланное противъ Рыбинской дороги, оно окажется невѣрнымъ.

Н. М. Полежаевъ.—Они стараются дѣлать все возможное, мы стѣсненія теперь не имѣемъ.

А. Т. Великовъ.—Я желаю возстановить два факта, которые изложены не совсѣмъ точно. Многіе думаютъ, что въ Европѣ никогда станціи не закрываются, напротивъ: и въ Германіи, и во Франціи станція обязана принять только тотъ грузъ, который можетъ быть немедленно перевезенъ. Во Франціи въ послѣднее время, когда министръ публичныхъ работъ потребовалъ отъ одной дороги увеличенія станціи, то судъ, по жалобѣ дороги, отмѣнилъ это требованіе потому, что всѣ техническія приспособленія на дорогѣ были устроены на основаніи концессіи и всякія новыя требованія являлись неправильными. Администрація, по разъясненію высшаго суда, можетъ заявлять только свои желанія и входить по нимъ въ соглашенія съ частными обществами; затѣмъ, въ Америкѣ товароотправители входятъ въ предварительныя соглашенія съ желѣзными дорогами относительно перевозки и тарифовъ и поэтому тамъ загроможденіе станціи уже совершенно невозможно. Возраженіе, что ограниченіе, которое сдѣлано относительно складочнаго пространства, достаточно для огражденія желѣзныхъ дорогъ и что Мѣстные Совѣты не будутъ злоупотреблять своимъ правомъ—едва ли справедливо: нужно имѣть въ виду, что

Мѣстные Совѣты состоятъ главнѣйшимъ образомъ изъ представителей торговли, и едвали будутъ легко поступаться своими прямыми интересами. Примѣръ, приведенный Н. А. Неклюдовымъ относительно корабля, едва ли вполнѣ подходящій, такъ какъ товароотправитель входитъ съ владѣльцемъ корабля въ предварительную сдѣлку, которая на желѣзныхъ дорогахъ не имѣетъ мѣста. При свободѣ соглашеній, допущенной относительно перевозокъ желѣзныхъ дорогъ въ Америкѣ, разумѣется, всѣ затрудненія совершенно уничтожаются.

Н. А. Неклюдовъ.—Если отправка составляетъ обязанность желѣзной дороги, то и пріемъ груза, естественно, также составляетъ ея обязанность; слѣдовательно, вопросъ сводится только къ тому, чтобы установить тотъ предѣлъ, или то количество груза, болѣе котораго дорога принимать на храненіе не обязана; поэтому мы и указали, что этотъ предѣлъ опредѣляется вмѣстимостью ея складочнаго пространства, которое опредѣлится Мѣстными Совѣтами. Опасаться произвола Мѣстнаго Совѣта нельзя, ибо на него можно жаловаться въ Высшій Совѣтъ, который, надо думать, отведетъ такое именно пространство, которое будетъ соотвѣтственно потребностямъ и торговли, и желѣзной дороги. Отрицать-же обязанность дороги принимать грузы на храненіе до наступленія очереди отправки—невозможно; это значило-бы отрицать и обязанность ея имѣть помѣщеніе для пассажировъ впредь до отправки поѣзда.

И. С. Бліохъ. — Мнѣ кажется, что требуется болѣе точное опредѣленіе: что подразумѣвается подъ складочнымъ пространствомъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что предоставленіе неограниченнаго права товарохозяевамъ подвозить и сдавать грузы желѣзнымъ дорогамъ повлекло-бы

за собою большія неудобства для дорогъ и въ результатѣ не достигало-бы цѣли. Практически исполнить подобное предписаніе оказалось-бы вскорѣ невозможнымъ. Приведу примѣръ: владѣльцы имѣній и заводовъ, посылающіе разные предметы, обыкновенно справляются: есть ли возможность и когда отправить грузъ. Если узнаютъ, что нѣтъ, то удерживаютъ грузъ у себя на складахъ и только когда видятъ, что есть уже возможность отправить, то посылаютъ на станцію,—иначе дорога была бы въ извѣстные періоды до того завалена грузомъ, что агентовъ станціонныхъ оказалось бы положительно недостаточно для отправленія службы. Если-бы было сдѣлано ограниченіе, что складочнымъ пространствомъ, на которое грузъ обязательно принимается, называются на станціи лишь магазины и платформы, то это другое дѣло;—дорога тогда можетъ расчитать, какой максимальный наплывъ грузовъ можетъ быть. Засимъ уже грузъ, не находящій помѣщенія ни въ складахъ, ни на платформахъ, долженъ приниматься, но уже не съ отвѣтственностью. Общество не должно лишь препятствовать, чтобы грузъ складывался на его землѣ. Впрочемъ, по этому поводу слѣдовало-бы выработать особыя правила для нѣкотораго, со стороны Общества, надзора и за этимъ грузомъ. Правила эти должны подлежать утвержденію Мѣстныхъ Совѣтовъ.

К. А. Скальковскій.—Въ интересахъ горнаго дѣла, я прошу удержать статью въ настоящей ея редакціи. Тутъ обращено было вниманіе на то, что подвозка къ станціи дѣлается несвоевременно по винѣ товароотправителей; но вотъ горное дѣло находится въ такомъ положеніи, что мы обязаны подвозить различные предметы къ станціямъ по крайней необходимости; металлы, напримѣръ, сплавлялись прежде по рѣкамъ, по которымъ судоходство произ-

водится какую нибудь недѣлю—другую. Точно также соль можетъ быть возима только короткое время, въ другое-же время доставка ея съ промысловъ дѣлается невозможною. Затѣмъ, было указано, что будто-бы наши условія въ Россіи такія, что, вслѣдствіе изобилія продуктовъ, въ извѣстное время эта статья не примѣнима, но это несправедливо: статистика показываетъ, что во всей Европѣ, кромѣ Англіи и Бельгіи, земледѣльческіе грузы составляютъ самую главную часть грузовъ. Осенью во всей Европѣ является тотъ-же самый избытокъ грузовъ, который представляется на нашихъ станціяхъ, но съ тою разницею, что тамъ дѣйствительно эти залежи продолжаются всего нѣсколько дней, у насъ же они продолжаются нѣсколько мѣсяцевъ. Я знаю, напримѣръ, что въ 1872-мъ году, по случаю войны, дѣйствительно было скопленіе нѣкоторыхъ грузовъ, въ особенности въ южной Франціи, но сейчасъ же были приняты энергическія мѣры и было признано, что дорога, какъ монопольное предпріятіе, не имѣетъ права отказывать въ пріемѣ грузовъ. Затѣмъ, примѣръ, который указанъ И. А. Вышнеградскимъ, несовсѣмъ примѣнимъ къ данному случаю. Хотя онъ сказалъ, что въ Рыбинскѣ бываетъ скопленіе товаровъ до 15 мил. пуд., но разъ будетъ опредѣлено для станціи извѣстное пространство, то ни одинъ Совѣтъ не опредѣлитъ таковое въ 15 мил. пуд., а если бы и назначилъ это, то Высшій Совѣтъ, конечно, отмѣнилъ-бы подобное распоряженіе.

М. И. Яшневскій.—Каменный уголь и соль они возятъ только въ опредѣленное время; въ настоящее время дѣйствуетъ правило такое, что на резервныхъ мѣстахъ отводится мѣсто подъ склады и за извѣстную плату. Мнѣ кажется, что, въ видѣ примѣчанія, здѣсь можно было бы ска-

зать, что для товаровъ, грузимыхъ въ навалку, для отправителя или получателя отводятся на станціяхъ въ резервныхъ мѣстахъ склады.

К. И. Шестаковъ. —Кромѣ пристаней, подобныхъ Рыбинску, есть и другія станціи, на которыхъ примѣненіе разсматриваемаго правила фактически невозможно. Укажу для примѣра на Нижній Новгородъ, гдѣ, по окончаніи ярмарки, всѣ товарохозяева зиинтересованы въ наискорѣйшей перевозкѣ своихъ ярмарочныхъ грузовъ. Если бы такое правило было принято, то немедленно, по окончаніи ярмарки, уже вслѣдствіе одной возможности сдать товаръ на чужую отвѣтственность, всѣ ея грузы были-бы одновременно привезены на станцію желѣзной дороги, которая была-бы обязана выдать на весь этотъ грузъ накладныя и, слѣдовательно, отвѣчать за него,—что положительно невозможно уже по одному тому, что дорога могла бы оказаться по отношенію такой отвѣтственности несостоятельною.

Предсѣдатель.—Практически такъ и исполняется. Какъ только прекращается ярмарка, то вся масса товаровъ привозится на товарную станцію. Когда мы осматривали дорогу, то никакихъ жалобъ на остановку товаровъ не было.

К. И. Шестаковъ. — Если тамъ жалобъ нѣтъ, то потому, что всѣ владѣльцы грузовъ, сознавая исключительность положенія, не представляютъ такихъ требованій дорогѣ.

Предсѣдатель. — На Нижегородской станціи всѣ платформы были завалены товарами.

К. И. Шестаковъ. — Да, но если бы было дозволено безъ ограниченія подвозить грузъ, то существующихъ платформъ оказалось бы, конечно, недостаточно.

Т. И. Филипповъ. — Всѣ боятся только одного, чтобъ

отъ желѣзной дороги не потребовали невозможнаго, но, я думаю, нашъ законъ такъ изложенъ, что мы избавимъ желѣзныя дороги отъ исполненія того, чего онѣ исполнить не могутъ.

Предсѣдатель. — Представители дорогъ напрасно полагаютъ, что Высшій Совѣтъ есть какъ бы учрежденіе, враждебное дорогамъ, напротивъ того: его первая обязанность состоитъ въ томъ, чтобъ обезпечить справедливые интересы желѣзныхъ дорогъ, потому что въ противномъ случаѣ страдаетъ больше всѣхъ Правительство.

И. А. Вышнеградскій. — Нельзя сомнѣваться въ томъ, что Высшій Совѣтъ не потребуетъ отъ насъ невозможнаго; но между тѣмъ, если законъ прямо говоритъ, что для склада грузовъ могутъ быть отводимы и резервы, то тѣмъ самымъ онъ указываетъ Мѣстнымъ Совѣтамъ, что, въ случаѣ нужды, нужно пользоваться всякимъ клочкомъ земли, чтобы наименовать его складочнымъ помѣщеніемъ и требовать затѣмъ отъ дороги принятія и отвѣтственности за всѣ грузы, гдѣ бы они ни были положены; я не удивлюсь, если въ Рыбинскѣ Мѣстный Совѣтъ отведетъ подъ складъ пространство на 20 мил. пудовъ, такъ какъ такое пространство есть во владѣніи дороги; но тогда что же дѣлать? Придется затрачивать огромныя деньги, чтобы перетаскивать грузы въ это складочное помѣщеніе, и за все это заплатитъ торговля совершенно безполезнымъ образомъ, а дорога не имѣетъ средствъ сохранить 12—16 мил. пудовъ отъ атмосферическихъ вліяній. Вотъ почему въ такомъ пунктѣ, какъ Рыбинскъ, не будетъ примѣнимо это правило, и если оно будетъ въ законѣ, то за каждую подмочку судъ будетъ, не спрашивая Высшаго Совѣта, насъ принуждать къ платѣ за то, чего мы не можемъ исполнить; насъ заставятъ хранить грузъ при такихъ условіяхъ, при кото-

рыхъ храненіе положительно невозможно. По этому я хотѣлъ бы поддержать то предположеніе, что если мы откажемъ кому либо въ принятіи груза, который мы не можемъ помѣстить иначе какъ въ открытомъ помѣщеніи, то есть, если у насъ всѣ крытыя помѣщенія завалены, то обязанность храненія на открытыхъ мѣстахъ должна лежать на владѣльцѣ груза.

Предсѣдатель.—Иногда товаръ складывается на резервахъ и покрывается. Въ такомъ случаѣ это не есть „*крытое помѣщеніе*“.

И. А. Вышнеградскій. — Предлагается, чтобы размѣръ помѣщеній опредѣлялся посредствомъ Мѣстнаго Совѣта, въ которомъ имѣются и представители Общества, и инспекторъ дороги, но, за симъ, можетъ потребоваться такое количество брезентовъ для покрытія, которое не въ средствахъ дороги. Судъ не спроситъ насъ: можемъ ли мы это сдѣлать или нѣтъ, потому что судъ будетъ руководствоваться тѣмъ, что Мѣстный Совѣтъ указалъ.

Предсѣдатель.—Этотъ вопросъ будетъ обсужденъ.

К. И. Рудницкій.—Коммисія обязана сдѣлать все, что возможно, но если, идетъ рѣчь о помѣщеніяхъ на свободныхъ мѣстахъ на станціяхъ, то не надо быть односторонними, т. е. не надо говорить, что устройство помѣщенія должно лежать всецѣло на желѣзной дорогѣ. Почему же эти помѣщенія не могутъ устраивать тѣ лица, которыя подвозятъ грузъ?

По ст. 187-й.

К. И. Рудницкій. — Во второй части статьи, послѣ словъ: „грузъ, не погруженный въ поданные для сего вагоны“.... слѣдовало бы сказать—„по винѣ отправителей“; и потомъ, въ концѣ, прибавить: „о чемъ составляется актъ

отъ желѣзнодорожной коммисіи, а отправителю дается новая очередь.

И. С. Бліохъ.—Надо бы прибавить, что съ той минуты взимаются полежалыя, иначе станціи сдѣлаются складочными мѣстами.

Д. И. Розенблюмъ.—Тутъ говорится объ очереди и является вопросъ, который надо объяснить. Дѣло въ томъ, что можетъ явиться личность, извѣстная начальнику станціи, которая, не доставляя товара, можетъ выговорить себѣ очередь. Во избѣжаніе такихъ злоупотребленій, нужно было бы сказать, что въ очередную книгу должно заносить только доставляемые товары и грузы,—иначе можетъ случиться, что станція уже закрыта, между тѣмъ я приду къ начальнику станціи и попрошу записать меня въ очередь. Затѣмъ, слѣдовало бы обратить вниманіе еще на другое обстоятельство. Приниманіе на храненіе груза обусловливается недостаткомъ въ нѣкоторой степени перевозочныхъ средствъ Общества, а также и тѣмъ, что предметъ, который отправляютъ, требуетъ особаго устройства подвижнаго состава,—вотъ почему мнѣ и кажется, что должна бы быть предоставлена грузоотправителямъ возможность дать желѣзной дорогѣ этотъ подвижной составъ. Если я прихожу съ машинами большаго устройства, которыя не могутъ помѣститься въ обыкновенномъ вагонѣ, тогда я, какъ товароотправитель, можетъ быть, пожелаю для этой цѣли устроить особый вагонъ собственными средствами. Вотъ почему я и прошу, чтобы дорога приняла мой грузъ въ *моихъ* вагонахъ, которые будутъ отвѣчать всѣмъ требованіямъ, установленнымъ министерствомъ.

По ст. 188-й.

К. И. Шестаковъ. — Статья эта раздѣляетъ всѣ грузы

на двѣ категоріи; я полагалъ бы необходимымъ прибавить еще третью категорію для слѣдующаго рода грузовъ, а именно: дровъ, лѣснаго матеріала, каменнаго угля, торфа, кирпича, бутоваго и булыжнаго камня, извести, алебастра и другихъ строительныхъ матеріаловъ, перевозимыхъ въ навалку. Всѣ такіе грузы подготовляются къ перевозкѣ, для чего подвозятся къ станціямъ, но не предъявляются, немедленно по подвозкѣ, къ перевозкамъ. Иногда на станціяхъ скопляется весьма много подобнаго рода грузовъ, но отправка ихъ не производится въ ожиданіи запродажъ, выгоднѣйшихъ цѣнъ, установленія хорошаго пути и т. п. Если затѣмъ, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, вся масса подобныхъ грузовъ будетъ одновременно предъявлена къ перевозкѣ и должна будетъ быть включена въ общую очередь перевозимыхъ грузовъ, то это крайне не благопріятно отзовется на срочности перевозокъ другихъ, болѣе дорогихъ и подверженныхъ порчамъ грузовъ, и можетъ повлечь за собою образованіе залежей.

Донынѣ желѣзныя дороги, перевозками указанныхъ мною грузовъ, регулировали свою работу, усиливая перевозку этихъ грузовъ при уменьшеніи количества перевозокъ остальныхъ грузовъ и наоборотъ. Иногда желѣзныя дороги настаиваютъ на скорѣйшей перевозкѣ поименованныхъ мною грузовъ, въ предвидѣніи затрудненій, если благопріятное для того время будетъ упущено. Укажу для примѣра на пристань р. Оки, близъ Серпухова на Московско-Курской дорогѣ. Пристань эта, съ которой перевозится масса лѣснаго матеріала и дровъ, затопляема, почему весь грузъ долженъ быть съ нея вывезенъ до весенних наводковъ. Поэтому управленіе дороги, при каждомъ временномъ затишьѣ въ движеніи, проситъ отправителей ст. Ока усиливать свои отправки, предупреждая, что иначе

оно не ручается за своевременность вывоза всего заготовленнаго груза.

Въ виду высказаннаго, я полагалъ бы необходимымъ раздѣлить всѣ перевозимые грузы на 3 категоріи, т. е., кромѣ предложенныхъ двухъ категорій, прибавить третію для грузовъ, перевозимыхъ безъ соблюденія сроковъ доставки.

Предсѣдатель. — Не угодно ли будетъ вамъ доставить вашу редакцію. Но мнѣ кажется, если срока не назначать, то поѣздъ можетъ идти съ такимъ грузомъ очень долгое время.

По ст. 189-й.

*М. П. Козлянинов*ъ.—Желательно вообще указать сроки доставки, чтобы количество верстъ было опредѣлено.

Л. И. Перль. — Я бы предложилъ установить слѣдующую редакцію этой статьи: „Сроки доставки грузовъ большой и малой скоростей, а равно и дополнительные сроки за перевозку грузовъ по соединительнымъ вѣтвямъ и для передачи съ одной дороги на другую, опредѣляются Высшимъ Совѣтомъ; означеннымъ Совѣтомъ опредѣляются и увеличенные сроки на ярмарочное время, а равно и на грузы, принятые къ перевозкѣ при исключительныхъ условіяхъ.

„Исчисленіе срока доставки начинается съ полуночи дня, слѣдующаго за днемъ наложенія на накладной пріемочнаго штемпеля (ст. 198).

„Если товаръ малой скорости сданъ къ перевозкѣ на канунѣ воскреснаго или праздничнаго дня, то срокъ доставки увеличивается на однѣ сутки.

„Если товаръ малой скорости прибылъ на станцію назначенія на канунѣ воскреснаго или праздничнаго дня, то

обязательный срокъ доставки оканчивается днемъ, слѣдующимъ послѣ воскреснаго или праздничнаго дня“.

И. С. Бліохъ.—Къ ст. 189-й слѣдовало бы прибавить слова: „доставки грузовъ, за исключеніемъ перевозимыхъ на особыхъ условіяхъ“.

По статьямъ 190 и 191-й.

Л. И. Перль.—Я предлагаю слѣдующее измѣненіе редакціи статьи 191-й. *Прибавить подъ первымъ пунктомъ:* 1) „Накладная можетъ быть составлена, по желанію отправителя, или именною, т. е. съ точнымъ указаніемъ фамиліи получателя, или же—на предъявителя, т. е. безъ указанія фамиліи получателя“. 2) Въ пунктѣ “*д.*„ слѣдуетъ прибавить предъ словами „имя фамилія и т. п.“ слова: „въ именныхъ накладныхъ“. 3) Въ примѣчаніи къ “*д*„ исключить слово „цѣнность“, такъ какъ, при полной отвѣтственности желѣзной дороги за товаръ, самовольно обозначенная отправителемъ стоимость товара не можетъ имѣть обязательнаго для желѣзной дороги значенія. 4) Пунктъ „*е*“ долженъ быть редижированъ слѣдующимъ образомъ: „Указаніе примѣненія, по желанію отправителя, спеціальныхъ тарифовъ на условіяхъ, приведенныхъ въ статьѣ 225-й“. 5) Пунктъ „*ж*“ долженъ быть вовсе исключенъ, такъ какъ на принятый на складъ грузъ выдается особое удостовѣреніе. 6) Въ пунктѣ „*з*“ должно исключить слова „а также, по желанію товароотправителя, указаніе посредника (экспедитора) для исполненія этихъ обрядностей и правилъ“, такъ какъ, во 1-хъ, въ международныхъ сообщеніяхъ, гдѣ посредники гораздо болѣе необходимы для находящагося въ пути товара, нежели во внутреннихъ сообщеніяхъ, они исключены вовсе, въ виду отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за грузъ и 2-хъ, это противорѣчитъ пункту 3 ст. 147-й

настоящаго проекта, гдѣ сказано, что дороги прямаго сообщенія обязаны передавать грузъ съ одной дороги на другую безъ участія въ томъ хозяина груза. 7) Между пунктами „і“ и „к“ включить новые 2 пункта: „Издержки, произведенныя желѣзною дорогою“. „Объявленіе, по желанію отправителя, особой неустоечной суммы, обезпечивающей выгоды грузохозяина на случай неисправной доставки“.

М. А. Горбовъ.— Если приходится обсуждать этотъ параграфъ, то, въ виду сдѣланнаго замѣчанія объ установленіи также отправокъ на отправителя, въ пунктѣ „*б*“ слѣдовало бы написать имя и фамилію получателя, мѣстожительство его, или мѣстожительство товароотправителя до востребованія.

П. І. Комаровъ.—Нельзя-ли вмѣсто словъ „до востребованія“, сказать “на предъявителя„.

Д. И. Розенблюмъ.—Въ пунктѣ „*к*“ сказано.... *(читаетъ)*. Можетъ случиться, что отправитель нарочно не показываетъ направленіе, потому что не увѣренъ, то-ли или другое выгоднѣе, поэтому, вмѣсто слова „предоставляется“, слѣдовало-бы сказать: „возлагается на отвѣтственность желѣзной дороги“.

И. С. Бліохъ.—Но это было-бы поводомъ къ тысячамъ исковъ. Какое основаніе имѣетъ предположеніе, что агенты желѣзныхъ дорогъ, которые вовсе не заинтересованы, лучше знаютъ, чѣмъ товарохозяева. Я-бы полагалъ точнѣе опредѣлить и сказать, что «наиболѣе цѣлесообразнаго, по мнѣнію дороги, пути».

Д. Н. Розенблюмъ.—Сказать, что грузоотправитель долженъ знать лучше, чѣмъ желѣзная дорога,—это только фраза: я могу явиться грузоотправителемъ только одинъ разъ въ жизни. Затѣмъ, я въ правѣ требовать отъ

всякаго спеціальнаго учрежденія, чтобы оно свой предметъ отлично знало. Что касается понятія о томъ, въ какомъ отношеніи „выгоднѣе“, то это уже другой вопросъ. Если изъ этого вопроса произойдетъ какое нибудь недоразумѣніе, то оно будетъ рѣшено третьимъ лицомъ, т. е. судомъ.

П. І. Комаровъ.—Въ пунктѣ „*д*“ сказано.... (*читаетъ*.) Я недоумѣваю: какого рода свѣдѣнія могутъ имѣть здѣсь мѣсто? Затѣмъ, говорится „требуемый тарифъ“, но тарифомъ можетъ быть цѣна, плата, а никакъ не условіе перевозки, слѣдовательно въ тарифѣ не можетъ быть никакихъ условій относительно какихъ нибудь свѣдѣній.

К. И. Рудницкій.—Это громоздкіе и не громоздкіе товары.

И. С. Бліохъ.—Здѣсь совершенно правильно сказано: «вмѣсто вѣса онъ даетъ указанія»; вѣса иногда нѣтъ; принимаются также предметы поштучно, напримѣръ, 5 гусей, 5 овецъ и т. п.

В. В. Черняевъ.—По поводу пункта “*к*„, я присоединяюсь къ заявленію г. Розенблюма, чтобы обязать дороги избирать болѣе выгодный путь для отправителей. Я-бы прибавилъ еще: „наиболѣе короткій и выгодный для отправителя путь“. *Выгодность* можно понимать въ смыслѣ *сокращенія времени* перевозки, но провозъ его будетъ дороже; короткій-же путь понимается или въ смыслѣ уменьшенія платы, или сокращенія времени перевозки. Вообще говоря, редакцію эту желательно измѣнить для охраненія интересовъ именно мелкихъ отправителей, каковыми представляются сельскіе хозяива.

И. А. Вышнеградскій.—Тогда нельзя-ли сказать: „наиболѣе дешевый путь“.

К. И. Шестаковъ.—Когда обсуждалась 146 ст., ко-

торая устанавливала прямое сообщеніе между всѣми станціями сѣти русскихъ дорогъ, за исключеніемъ только нѣкоторыхъ, отдѣльно лежащихъ, дорогъ, то указывалось на затрудненіе для примѣненія тарифа, такъ какъ трудно представить, чтобы одно лицо знало и толково умѣло пользоваться тарифами всей сѣти дорогъ, а потому требовать, чтобы начальникъ станціи опредѣлялъ наивыгоднѣйшую провозную плату по разнымъ направленіямъ—крайне затруднительно, даже невозможно. Я полагаю, обязанность указать направленіе должна лежать непремѣнно на отправителѣ, иначе это будетъ служить источникомъ постоянныхъ нареканій.

Предсѣдатель.—Конечно, отправитель можетъ указать кратчайшее направленіе, но какой тарифъ выгоднѣе,—это онъ сдѣлать не всегда можетъ.

И. С. Бліохъ.—Для того, чтобы начальнику станціи взять всѣ тарифы и сдѣлать сравнительное вычисленіе, которое предполагается, то для сего потребуется нѣсколько часовъ времени, и немыслимо, чтобы онъ это могъ дѣлать при обыкновенныхъ своихъ занятіяхъ. Я-бы считалъ справедливымъ, что если нѣтъ спеціальныхъ указаній, то товаръ отправлять по кратчайшему направленію.

*М. П. Козлянинов*ъ.—Изъ примѣчанія къ пункту „*д*“ я бы полагалъ исключить слово „цѣнность.“ Вѣсъ груза въ отдѣльности—это понятно, но цѣнность можетъ породить разныя недоразумѣнія.

К. И. Шестаковъ.—Не находите-ли послѣднюю часть пункта „*з*“ въ нѣкоторомъ противорѣчіи съ пунктомъ 6-мъ?

П. І. Комаровъ.—Позвольте мнѣ сказать по пункту „*ж*“. Сколько я понимаю, для груза большой скорости очередей нѣтъ, между тѣмъ по смыслу этого пункта выходитъ противное.

Н. А. Неклюдовъ.—Отчего же нѣтъ; его можетъ быть такъ много, что нельзя обойтись безъ очереди.

И. С. Бліохъ.—Въ пунктѣ „*и*“ надо прибавить и расходы во время пути.

Н. Т. Серебряковъ.—Желательно было бы измѣнить форму накладной, а именно желательно: уменьшить то число предметовъ, которое въ ней обозначено для пригородныхъ и вообще короткихъ линій.

Н. М. Полежаевъ.—Какіе они расходы предлагаютъ во время пути?

И. С. Бліохъ.—Расходы во время пути могутъ быть различные; возьмемъ примѣры: провожатый скота пьянъ, или остался гдѣ либо на предъидущей станціи, корма для скота нѣтъ; если его не накормятъ на данной станціи за счетъ владѣльца, онъ можетъ весь подохнуть.

Голосъ.—Въ ст. 203-й подобные расходы исчислены.

По ст. 192-й.

П. І. Комаровъ.—Я прошу: слово «по особому» замѣнить словомъ „по отдѣльному“.

По статьямъ 193 и 194-й.

Г. Ф. Симоненко. — Мнѣ кажется, въ этой редакціи статьи дѣлаютъ довольно большую уступку желѣзнымъ дорогамъ, которая можетъ повести къ тому, что цѣлость груза не будетъ обезпечена для грузоотправителей. Я понимаю, желѣзной дорогѣ можно предоставить право повѣрять грузъ на станціи отправленія; если-же предоставить ей право повѣрять грузъ на станціи назначенія, то можетъ случиться, что часть груза, при слѣдованіи по дорогѣ, исчезаетъ; между тѣмъ, когда будетъ повѣряться вѣсъ груза на станціи назначенія, дорога можетъ сказать,

что никакого умаленія въ вѣсѣ груза въ дѣйствительности не произошло, а что меньшій вѣсъ его, противъ показаннаго въ накладной, объясняется только невѣрностью этого показанія его товароотправителемъ, составлявшимъ накладную и, такимъ образомъ, дорога сниметъ съ себя отвѣтственность за расхищеніе грузовъ въ пути. Поэтому я-бы предложилъ измѣнить редакцію статьи 184-й такимъ образомъ: „Желѣзной дорогѣ предоставляется право повѣрять содержаніе груза и его вѣсъ на станціи отправленія, а грузоотправителю—на станціи назначенія.“ При такой редакціи будутъ обезпечены и интересы желѣзной дороги, и интересы товарохозяевъ.

Голосъ.—А слова: „равно на станціяхъ, находящихся на пути слѣдованія груза“ опустить совсѣмъ?

Г. Ф. Симоненко.—Конечно, опустить.

Г. А. Лангвиллъ.—По моему мнѣнію, слѣдовало-бы назначить штрафы и опредѣлить перевѣсъ извѣстнымъ процентомъ.

С. Ю. Витте.—Я согласенъ, что слѣдуетъ усилить штрафы, но бываютъ такіе случаи, когда грузъ мѣняетъ свой вѣсъ отъ погоды, поэтому желательно установленіе такаго правила, что въ извѣстныхъ случаяхъ вина въ прибавкѣ вѣса не можетъ лежать ни на желѣзной дорогѣ, ни на отправителѣ.

Л. И. Перль.—Предлагаю новую редакцію втораго абзаца статьи 194-й: „Провѣрка производится на основаніи правилъ, утвержденныхъ Высшимъ Желѣзнодорожнымъ Совѣтомъ. Въ случаѣ невѣрнаго заявленія относительно содержанія груза, а также въ случаѣ перегруза вагона, нагруженнаго распоряженіями самаго отправителя, если онъ не требовалъ провѣрки вѣса, отправитель или полу-

чатель обязанъ уплатить въ пользу желѣзныхъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ, за обнаруженную разность“ и т. д. согласно проекту.

По ст. 195-й.

Н. М. Полежаевъ.—Позвольте сказать насчетъ нагрузки по предшествующей статьѣ. Въ нашихъ интересахъ вѣсъ товара долженъ быть опредѣляемъ желѣзною дорогою при нагрузкѣ его, а нетолько уже по выгрузкѣ его и при томъ со штрафомъ. Станція назначенія, что̀ назначено по накладной, за то должна и отвѣчать. У насъ бываетъ такой товаръ, какъ, напримѣръ, мука... Они разошьютъ мѣшокъ и высыпятъ изъ него часть муки, да еще тогда съ насъ же штрафъ брать будутъ за то, что мы довѣряемся имъ. У насъ извѣстный вѣсъ муки въ мѣшкѣ, именно 9 пудовъ.

Г. Ф. Симоненко.—Значитъ, вы поддерживаете предложенную мною редакцію статьи 194-й.

Н. М. Полежаевъ.—Съ вашей-то редакціей этой статьи я согласенъ; но съ ихъ редакціей я не могу согласиться. Это ужъ очень было-бы обидно для товарохозяевъ.

И. С. Бліохъ.—Тутъ говорится о тѣхъ грузахъ, которые приняты къ перевозкѣ безъ перевѣшиванія. Когда на Бернской конференціи обсуждался этотъ вопросъ, то было разъяснено, что въ настоящее время существуетъ множество вѣтвей, на которыхъ сами товароотправители грузятъ въ вагоны и только при разгрузкѣ дѣлается повѣрка. При такой провѣркѣ, если окажется, что тара цѣла, то хотя-бы вѣса въ товарѣ, означенномъ въ накладной, и не доставало—желѣзная дорога не отвѣчаетъ. Если кто не желаетъ подчиниться отвѣтственности, возникающей при перевѣсѣ, то всегда имѣетъ право нагружать на станціи,

ему выдается тогда обыкновенная накладная и дорога несетъ отвѣтственность.

М. Н. Журавлевъ.—Если уплачивать двойную плату и за произвольное, и за не произвольное увеличеніе вѣса, то это будетъ слишкомъ сильно. Мнѣ кажется, предложеніе г. Лангвилла правильное, чтобы опредѣлить извѣстнымъ процентомъ перевѣсъ.

М. А. Горбовъ.—Въ концѣ параграфа сказано: „повѣряется отправителемъ“, но отправителя на станціи назначенія нѣтъ, поэтому слѣдуетъ сказать: „отправителемъ или получателемъ“.

К. И. Рудницкій.—Или-же сказать грузохозяиномъ.

М. И. Яшевскій.—Если-бы желѣзная дорога грузила всегда *своими* средствами, въ такомъ случаѣ она всегда обозначала-бы вѣсъ товара и тогда-бы несла полную отвѣтственность за этотъ вѣсъ, но послѣднее время было принято, чтобы грузъ въ извѣстныхъ случаяхъ отправлять за пломбами отправителя и тогда дорога уже не отвѣчаетъ за вѣсъ... Я-бы полагалъ, вмѣсто § 193 и 194-го, допустить примѣчаніе, что товары, грузимые въ навалку, подлежатъ особо утвержденнымъ правиламъ.

Г. Ф. Симоненко.—И. С. Бліохомъ было сказано, что если тара цѣла, то дорога за недостачу вѣса товара не отвѣчаетъ. Это было бы несправедливо...

И. С. Бліохъ.—Я сказалъ—въ такомъ случаѣ, если только нагружалъ самъ отправитель на вѣтви, а не на станціи.

Г. А. Лангвиллъ.—Тутъ должно быть сказано, что накладная должна быть дана, когда товаръ пришелъ въ вокзалъ.

К. И. Рудницкій.—Въ 3-й ст. вмѣсто слова „къ от-

правкѣ“ слѣдуетъ сказать “къ перевозкѣ„—какъ сказано въ первой статьѣ.

По ст. 196-й.

Л. И. Перль.—Дозвольте, Ваше Сіятельство, мнѣ прочесть слѣдующую, относящуюся къ обсуждаемому параграфу, записку. Статья 196 говоритъ: “въ удостовѣреніе *принятія товара къ отправкѣ* выдается отправителю дубликатъ (точная копія) накладной съ наложеніемъ штемпеля (статья 198; вѣроятно 195?), ежели грузъ принятъ *къ отправкѣ безъ обожданія* въ складѣ и *съ удостовѣреніемъ* станціею отправленія времени или очереди отправки товара (статья 187; вѣроятно 186?), ежели онъ принятъ къ отправкѣ съ обожданіемъ въ складѣ“.

Изъ этого явствуетъ, что какъ при пріемѣ товара *къ немедленной перевозкѣ*, такъ и при *пріемѣ товара лишь на складъ въ ожиданіи очереди*, отправителю выдается дубликатъ (точная копія) накладной съ тѣмъ, однако, различіемъ, что, *въ первомъ* случаѣ на этой копіи налагается штемпель станціи, а *въ другомъ*—станціею пишется удостовѣреніе о времени или очереди отправленія товара.

Такъ какъ въ обоихъ этихъ случаяхъ дубликатъ накладной долженъ имѣть для договаривающихся сторонъ *одинаковое* юридическое значеніе, а *именно*: росписку желѣзной дороги *въ пріемѣ* товара къ перевозкѣ, то *спрашивается*, почему, *въ первомъ* случаѣ, станція и дорога назначенія должна руководствоваться при выдачѣ товара *документомъ*, вѣрность коего не подлежитъ сомнѣнію, а *въ другомъ—документомъ*, на подлинность коего станція доказательствъ не имѣетъ, ибо подобное удостовѣреніе можетъ быть сдѣлано всякимъ даже постороннимъ, и на бланкѣ, быть можетъ, случайно попавшимся ему; написано-ли это удосто-

вѣреніе надлежащимъ должностнымъ лицомъ или посторонним, этого *станція назначенія* не можетъ и не обязана знать: она можетъ и должна вѣрить лишь одному штемпелю. Поэтому въ обоихъ случаяхъ *дубликатъ*, какъ юридическій документъ, долженъ быть снабженъ штемпелемъ станціи, принявшей грузъ. Это требованіе тѣмъ болѣе умѣстно, что и въ торговомъ мірѣ документъ *безъ* этого штемпеля не можетъ имѣть значенія достовѣрнаго документа.

Но главный вопросъ не *въ томъ*: долженъ-ли дубликатъ быть снабженъ штемпелемъ или нѣтъ, а *въ томъ*, можетъ-ли быть вообще составляемъ подобный документъ на товаръ, принятый въ складъ въ ожиданіи очереди его отправленія, каковая очередь можетъ наступить *не только* чрезъ нѣсколько дней, а чрезъ нѣсколько недѣль и даже мѣсяцевъ.

Для снятія копіи (въ данномъ случаѣ дубликата) необходимо имѣть сначала оригиналъ (въ данномъ случаѣ накладную). Поэтому *предварительно* должна быть составлена накладная со всѣми требуемыми въ ней свѣдѣніями, а въ томъ числѣ—съ указаніемъ станціи назначенія и *вѣса* принятаго груза. Посмотримъ, насколько это исполнимо.

Извѣстно, что пріемъ грузовъ съ обожданіемъ въ складѣ практикуется почти исключительно на дорогахъ, дѣятельность которыхъ сосредоточена единственно на перевозкѣ сырья и по преимуществу хлѣбныхъ грузовъ, масляничныхъ сѣмянъ, льняныхъ грузовъ, шерсти и т. п. Подвозъ ихъ къ станціи производится *не послѣдовательно въ теченіи цѣлаго года*, а лишь въ опредѣленные періоды осени и зимы, и при томъ въ такомъ громадномъ количествѣ, что, по указаніямъ, напримѣръ, подкоммисіи Ригo-Царицынскаго раіона (рапортъ отъ 15-го марта 1880 го

года № 3, стр. 42)—„*то, что въ Орелъ подвозится иногда въ одинъ день*, грузится 5 или 6 дней".

Подобный товаръ принимался донынѣ *безъ* предварительнаго взвѣшиванія и *безъ* освидѣтельствованія его тары. Если же его взвѣшивать при самомъ ввозѣ, составлять на него дорожные документы, т. е. совершать *всѣ* неизбѣжныя, при окончательномъ пріемѣ, обрядности, кромѣ одной погрузки въ вагоны, то пріемъ этого груза неизбѣжно затянется на два или три дня;—но въ каждый изъ этихъ дней подвезется еще *такое-же* количество груза. Спрашивается: что должны дѣлать хозяева этихъ новыхъ грузовъ и въ какомъ положеніи очутятся извозчики, поставленные въ необходимость ожидать сдачи товара недѣлю, а можетъ быть и больше. Если они могутъ ожидать, хотя и въ ущербъ своимъ заработкамъ, въ Орлѣ, гдѣ есть харчевни и постоялые дворы, то легко представить себѣ ихъ положеніе, при подобныхъ условіяхъ, на одной изъ нашихъ степныхъ станцій, гдѣ, кромѣ станціоннаго зданія, на далекое разстояніе кругомъ не только двора, но и кола не найдешь, гдѣ они не могутъ достать пищи ни для себя, ни для своихъ лошадей...

Не вдаваясь, однако, въ описаніе положенія этихъ извозчиковъ при такихъ обстоятельствахъ, да притомъ во время степной вьюги, посмотримъ, что говоритъ по этому предмету та подкоммисія, которая имѣла возможность ближе и лучше всего изучить *это дѣло* на дорогахъ, гдѣ одновременный наплывъ товаровъ повторяется изъ года въ годъ, а именно подкоммисія Юго-Восточнаго раіона.

На страницѣ 14 доклада этой подкоммисіи объ условіяхъ перевозки читаемъ:

„Что же касается заявленія о томъ, чтобы всякій грузъ, при самомъ ввозѣ на станцію, немедленно перевѣшивался

и отправителю выдавалась квитанція*), то, по мнѣнію подкоммисіи, такое желаніе практически *не исполнимо*. Извѣстно, что бо́льшая часть нашихъ желѣзныхъ дорогъ работаетъ полною силою только часть года—осенью, послѣ уборки хлѣбовъ, и зимою, во время хорошаго зимняго пути. Въ это время къ желѣзнодорожнымъ станціямъ со всѣхъ сторонъ везутъ грузъ, *взвѣсить* и принять который, при настоящихъ личныхъ средствахъ дорогъ, невозможно; увеличивать-же эти средства, не увеличивая въ тоже время провозную способность дорогъ, не приведетъ ни къ какимъ полезнымъ результатамъ, такъ какъ взвѣшенный хлѣбъ будетъ все таки лежать, ожидая очереди; а ежели дорога будетъ отвѣтственна за *число*, *цѣлость и исправность мѣстъ товара*, *за сохраненіе марокъ*, *которыми помѣчены мѣста*, *за исправность тары*, то отправители могутъ быть гарантированы въ сохранности ихъ собственности, доставленной на станцію. Кромѣ того, весьма возможны нѣкоторыя неудобства и пререканія по поводу вѣса товара, когда онъ пролежитъ долгое время на станціи, до его нагрузки въ вагоны; вѣсъ оченъ многихъ товаровъ, по истеченіи, напримѣръ, мѣсяца лежанія на платформѣ, долженъ измѣнится, именно: онъ можетъ убавиться вслѣдствіе естественной усышки и утечки, *или* увеличиться вслѣдствіе гигроскопичности массы. Отсюда являлась-бы необходимость перевѣшиванія грузовъ при самой ихъ отправкѣ, а слѣдовательно, и разрѣшенія споровъ, долженствующихъ возникнуть при оказавшейся разницѣ между вѣсомъ това-

---

*) На основаніи нынѣ дѣйствующаго на русскихъ дорогахъ станціоннаго счетоводства, квитанція или росписка желѣзной дороги, въ полученіи товара къ перевозкѣ, представляетъ собою точную копію договорнаго акта накладной, слѣдовательно, вполнѣ отвѣчаетъ предлагаемому нынѣ для этой цѣли дубликату накладной.

ра при *ввозѣ*, и *вѣсомъ при нагрузкѣ въ вагоны*. Безъ сомнѣнія, *такое* положеніе желѣзной дороги, при которомъ она могла бы каждый доставленный на станцію грузъ немедленно *взвѣсить*, *выдать на него квитанцію* и *отправить по назначенію*, представляется *желательнымъ*, но у насъ далеко еще то время, когда перевозочная способность многихъ нашихъ дорогъ достигнетъ такого идеала. *Наконецъ*, послѣднее желаніе публики, касающееся ввоза товаровъ *на станцію*,—чтобы въ рукахъ отправителя былъ документъ, удостовѣряющій, что *дѣйствительно ввезенъ на станцію товаръ*—по мнѣнію подкоммисіи—легко можетъ быть исполнено *такимъ* образомъ, чтобы пропускная записка постоянно находилась въ рукахъ *отправителя*, а не *артельщика*, какъ это теперь практикуется на нѣкоторыхъ дорогахъ; *артельщикъ* долженъ только отмѣчать количество ввезеннаго товара и, *записавъ* о томъ въ свою книгу, возвращать пропускную записку отправителю".

Вотъ *чего* добивается подкоммисія, *а не* выдачи дубликата накладной.

Необходимо замѣтить еще, что подкоммисія *полагаетъ лишь* возможными пререканія, по поводу вѣса товара, когда онъ пролежитъ нѣкоторое время на станціи. Между тѣмъ, всякому, практически знакомому съ дѣломъ, лицу будетъ очевидно, что пререканія эти *неизбѣжны;* устранить ихъ будетъ немыслимо, такъ какъ это не зависитъ вовсе отъ *дороги* (не можетъ-же она устранить естественную усышку и утечку однихъ товаровъ, гигроскопичность—другихъ).

Къ тому-же, на очередные грузы составляются накладныя не на *всю* партію товара, а на *каждый вагонъ*, такъ какъ самые тарифы устанавливаются для такихъ грузовъ исключительно *повагонно*, а *не попудно* и притомъ по слѣдующимъ обстоятельствамъ.

Успѣшное развитіе перевозки по желѣзнымъ дорогамъ хлѣбныхъ грузовъ на большія разстоянія, и не рѣдко, при условіяхъ конкурренціи съ водянымъ путемъ, возможно *лишь* при установленіи крайне низкихъ тарифовъ, доходящихъ до $^1/_{50}$, $^1/_{55}$ и менѣе коп. съ пуда и версты. Для того, чтобы желѣзныя дороги могли, при подобномъ тарифѣ, не *только* покрывать расходы по перевозкѣ, но и имѣть хотя небольшую *прибыль на затраченный на предпріятіе капиталъ*, необходимо, чтобы вмѣстимость вагона была, въ подобныхъ случаяхъ, восполнена, чтобы въ вагонъ было помѣщено количество товара, равное подъемной его силѣ, т. е. 600 пудамъ, а это возможно *лишь при условіяхъ*, обязывающихъ отправителя сдать къ перевозкѣ *именно* такое количество товара.

Представимъ себѣ партію товара, подвезенную однимъ лицомъ на станцію въ теченіи одного дня. На всю эту партію, напримѣръ, *въ 6000 пудовъ одной очереди* приходится составить 10 накладныхъ. Но товаръ *этотъ* купленъ у *разныхъ* лицъ, и потому *неизбѣжно* различнаго качества, а вмѣстѣ съ тѣмъ и *вѣса*, *поэтому*, при взвѣшаніи его повагонными партіями, считая по 100 кулей въ каждой партіи, *въ одной партіи* будетъ 600 пудовъ, въ другой лишь 590, въ третьей 595 пудовъ, за то въ другихъ по 605 или 610 пудовъ.

Спрашивается, какъ поступить въ подобномъ случаѣ съ этимъ грузомъ: *складывать-ли* его въ одну груду или же повагонно; если *послѣднее* (во избѣжаніе пререканій съ получателями) *и раціональнѣе*, за то будетъ-ли возможность помѣстить въ одинъ пакгаузъ тоже количество товара, какъ и при укладкѣ въ сплошную?—Очевидно нѣтъ.

Такъ какъ станція занимаетъ опредѣленный въ предѣлахъ отчужденія *раіонъ*, который по этому не *можетъ быть*

увеличенъ то ее придется раньше закрыть, а это, въ свою очередь, вредно повліяетъ на интересы промышленности, потому что *весь тотъ грузъ*, который подвезенъ къ станціи въ промежутокъ времени отъ *ея закрытія* и до распространенія о томъ вѣсти по всей прилегающей къ ней *окрестности*, *придется* сваливать кое-гдѣ и какъ нибудь. Чѣмъ чаще будетъ повторяться *подобное закрытіе станціи*, тѣмъ *вреднье* будетъ это *отзываться* на интересахъ грузоотправителей, между тѣмъ пакгаузы будутъ постоянно заняты *самымъ* нераціональнымъ образомъ.

Легковѣсные товары, напримѣръ, ленъ, пакля, шерсть представляютъ еще тѣ трудности, что *до самой погрузки въ вагонъ* нельзя въ точности опредѣлить количество товара, которое помѣстится въ вагонъ, *такъ какъ это зависитъ*, съ одной стороны, отъ конструкціи самаго вагона, *а съ другой*—отъ размѣра бунтовъ или тюковъ; *сверхъ* того, товары *эти* и другіе имъ подобные (кожи, тряпье, пенька), будучи весьма гигроскопичны, быстро измѣняются *въ вѣсѣ*; въ сырую погоду они тяжелѣе, а въ сухую—легче, но, между тѣмъ, и для *нихъ* оказывается необходимымъ устанавливать повагонные тарифы съ *цѣлью* побудить отправителей подвергать грузъ возможно лучшей прессовкѣ, въ видахъ возможно раціональнѣйшаго восполненія вмѣстимости вагоновъ.

Опыты *вполнѣ* доказали пользу такихъ тарифовъ, такъ какъ нѣкоторыхъ изъ упомянутыхъ товаровъ, напримѣръ, *пеньки*, погружалось въ вагонъ въ прежнее время, при существованіи попуднаго тарифа, отъ 300—400 пудовъ, съ установленіемъ-же *повагоннаго тарифа* на пеньку, стали погружать 500 и болѣе пудовъ; въ настоящее время свободно помѣщается уже 600 пудовъ пеньки.

Такой-же прогрессъ замѣчается болѣе или менѣе и въ

отношеніи другихъ легковѣсныхъ товаровъ, напримѣръ, льна и шерсти.

Повагонные тарифы представляютъ, кромѣ того, существенныя выгоды и *торговому міру*, по слѣдующему обстоятельству.

Положимъ, извѣстнымъ лицомъ доставлено на станцію опредѣленное количество очереднаго товара; *время его отправленія* ни *ему*, ни *самой* желѣзной дорогѣ *неизвѣстно*; можетъ-ли онъ поэтому знать: *куда* именно и въ какомъ количествѣ товаръ будетъ ему выгодно отправить въ день наступленія его очереди. При условіяхъ *повагоннаго отправленія товара*, онъ свободно распоряжается каждымъ вагономъ и даетъ ему назначеніе, соображаясь со своими *торговыми обязательствами* и съ *рыночными цѣнами*; между *тѣмъ какъ условіе отправленія разомъ всей партіи* въ *одинъ пунктъ*, и притомъ *опредѣленный* уже за нѣсколько недѣль впередъ, какъ того требуетъ проектъ, можетъ поставить его въ положеніе, отъ котораго онъ не только не получитъ прибыли, а, напротивъ, убытокъ. Даже и *измѣненіе* первоначальной станціи назначенія не въ состояніи ему *помочь*, ибо отъ него требуются грузы въ двухъ, трехъ пунктахъ, а онъ въ состояніи отправить лишь въ одинъ пунктъ и при томъ, *быть можетъ*, въ *излишнемъ*, противъ требуемаго, количествѣ.

Изъ вышеизложеннаго очевидно, что опредѣленіе *вѣса очереднаго товара при самомъ ввозѣ на станцію* безцѣльно и *задерживаетъ только* самую операцію пріемки товара. *Требованіе* же отъ отправителя указать за нѣсколько недѣль впередъ *станцію назначенія*, *количество слѣдующаго на эту станцію груза*, а равно и *получателя*, связываетъ лишь дѣйствія промышленника, чего торговыя операціи *не* терпятъ. Отсюда ясно, что не можетъ быть и рѣчи *о со-*

ставленіи накладной уже при *самомъ ввозѣ на станцію груза*, предназначеннаго къ перевозкѣ съ обожданіемъ въ складѣ, т. е. *попросту* очереднаго груза.

Если же нельзя *составить накладной*, то нельзя *составлять и дубликатъ этой накладной*.

Кромѣ того, какъ выше уже видно, статья 196-я требуетъ *указанія времени и отправленія товара*, доставленнаго на станцію *съ обожданіемъ на складъ*,—что также *не исполнимо*, *потому* что не только станція, но даже *само* управленіе дороги никогда не можетъ этого опредѣлить.

Время отправленія очереднаго груза зависитъ:

Во 1-хъ отъ *количества грузовъ*, подлежащихъ отправленію *внѣ очередей*, а вмѣстѣ съ тѣмъ отъ *количества свободныхъ вагоновъ*, могущихъ быть поданными подъ нагрузку *очередныхъ* товаровъ.

Во 2-хъ, отъ количества *очередныхъ грузовъ*, находящихся на прочихъ станціяхъ *одной и той же* дороги, такъ какъ для равномѣрнаго подъема подобныхъ грузовъ на *всѣхъ станціяхъ одной и той же* дороги, число свободныхъ вагоновъ *распредѣляется* между всѣми станціями этой дороги, пропорціонально количеству находящихся на нихъ грузовъ, одновременно подвезенныхъ на станцію, и

въ 3-хъ, *отъ количества грузовъ*, находящихся *на другихъ*, *по пути слѣдованія товара*, *дорогахъ*, такъ какъ отъ *этого* зависитъ количество вагоновъ, которое каждая изъ *послѣдующихъ* дорогъ можетъ принять отъ каждой изъ *предъидущихъ* дорогъ.

На основаніи вышеизложеннаго, *удостовѣреніе станціи* можетъ заключать въ себѣ лишь *обозначеніе количества ввезеннаго товара* по числу мѣстъ, *состоянія тары*, *день ввоза и очередный* №; а для *этого* нѣтъ надобности въ составленіи накладныхъ и дубликатовъ: *достаточно было-бы*

установить *особое* удостовѣреніе съ указаніемъ *только что* приведенныхъ свѣдѣній.

Могутъ возразить, что это положеніе *временное* и что, съ установленіемъ *новыхъ порядковъ*, *исчезнутъ* и указанныя неудобства. На *это замѣтимъ*, что даже при крупныхъ затратахъ для усиленія провозоспособности русскихъ желѣзныхъ дорогъ, *дороги эти* никогда не избавятся отъ накопленія товаровъ въ опредѣленные *періоды времени*, вслѣдствіе географическаго положенія многихъ губерній, ихъ климатическихъ и экономическихъ условій.

Кромѣ того, говоря словами *подкоммисіи Рижскаго раіона*, „при лучшихъ условіяхъ перевозки и сама производительность хлѣба увеличится во всѣхъ прилежащихъ мѣстностяхъ: *слѣдуетъ ожидать затѣмъ* усиленія перевозки керосина, рыбы и разныхъ другихъ продуктовъ.“

„Если уже *нынѣ*, при почти неизмѣнившейся провозоспособности дорогъ Рижскаго раіона, количество подвоза ежегодно *увеличивается*, то что же, *спрашиваетъ эта подкоммисія*, будетъ, когда самыя условія перевозки измѣнятся *къ лучшему*“?

Оспаривать этого, вѣроятно, *никто* не будетъ, ибо печальна была-бы будущность Россіи, если-бы продуктивныя ея силы *остановились* на той *степени развитія*, на какой онѣ *находятся въ настоящее время*...

А. А. Александровъ.—Я считаю необходимымъ указать на практическое неудобство статьи, т. е. если товароотправителю будетъ выдаваться одинъ только дубликатъ или накладная. Въ настоящее время на дорогахъ существуетъ такое правило, что отправителю груза выдается квитанція или расчетный листъ, однимъ словомъ, выдается два документа, изъ которыхъ одинъ отправляется къ получателю груза, а другой остается у отправителя и служитъ удо-

стовѣреніемъ, что грузъ дѣйствительно отправленъ. Но часто бываетъ такимъ образомъ: я посылаю приказчика на станцію и, сдавши кладь, въ то же время отправляю по почтѣ дубликатъ накладной; между тѣмъ, на почтѣ нерѣдко пропадаютъ накладныя. Такимъ образомъ, если я не имѣю въ рукахъ документа, то я не въ состояніи разыскать товаръ и, затѣмъ, немогу проконтролировать приказчика; поэтому, слѣдовало бы сказать, что, вмѣстѣ съ дубликатомъ, выдается хотя краткое извлеченіе изъ дубликата, въ которомъ слѣдуетъ оговорить сколько мѣстъ, за какимъ нумеромъ и когда грузъ принятъ, чтобы оно могло остаться у товароотправителя.

Голосъ.—Можно талонъ сдѣлать, а не дубликатъ.

Г. Ф. Симоненко. — Статьей 196-й гарантируется цѣлость товара, принятаго къ немедленной отправкѣ, но цѣлость груза, принятаго къ отправкѣ съ обожданіемъ въ складѣ, совершенно не гарантируется этой статьею, потому что по предшествующей ей статьѣ 195-й, договоръ о перевозкѣ и принятіи груза къ отправкѣ удостовѣряется наложеніемъ на накладной штемпеля станціи. По статьѣ 196-й, въ удостовѣреніе принятія товара станціею, выдается дубликатъ накладной съ наложеніемъ штемпеля только тѣмъ товароотправителямъ, чей грузъ принятъ къ немедленной отправкѣ; тѣмъ же, чей грузъ принятъ съ обожданіемъ въ складъ, такого дубликата со штемпелемъ не выдается, а вручается простое удостовѣреніе объ очереди отправки товара, которое, по точному смыслу статьи 195-й, не даетъ грузоотправителю никакого ручательства ни противъ порчи, ни противъ расхищенія части груза, оставленнаго на станціи на храненіи, въ ожиданіи очереди отправки, ибо договоры считаются заключенными только со времени наложенія штемпеля. Правда, въ ст. 218-й говорится,

что „за утрату и порчу грузовъ, принятыхъ въ складъ для обожданія, желѣзная дорога отвѣтствуетъ на основаніи общихъ гражданскихъ и торговыхъ законовъ“, но эта отвѣтственность сводится въ дѣйствительности къ нулю, потому что, если во дворѣ станціонномъ сложенные товары ожидаютъ очереди отправки безъ точнаго констатированія въ какомъ либо документѣ количества или вѣса, въ моментъ сдачи ихъ станціи на храненіе, при томъ если дворы станціонные еще не огорожены, какъ встрѣчается на нѣкоторыхъ станціяхъ, то какая тутъ въ дѣйствительности можетъ быть отвѣтственность дороги, по общимъ гражданскимъ и торговымъ законамъ?—Почти никакой! Это все равно, что сложить свой товаръ на улицѣ. И тамъ по общимъ гражданскимъ законамъ никто не имѣетъ права расхищать и портить его. Но какъ доказать товарохозяину, кто его грузъ расхитилъ или испортилъ? Чтобы имѣть возможность доказать, что товаръ, сложенный на станціи, въ ожиданіи очереди отправки, былъ расхищенъ или испорченъ, необходимо товарохозяину получить отъ станціи документъ, въ которомъ была бы обозначена не одна только очередь отправки и не одно только число товарныхъ мѣстъ, какъ это дѣлается, на такъ называемыхъ „пропускныхъ запискахъ“, напримѣръ, на Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ, но необходимо, чтобы былъ обозначенъ точно вѣсъ, наименованіе товара и то состояніе упаковки его, въ которомъ онъ былъ принятъ станціею на храненіе. Поэтому, я полагаю необходимымъ въ статьѣ 196-й, послѣ словъ „съ удостовѣреніемъ очереди отправки товара“, сдѣлать слѣдующую добавку: „вѣса и наименованія груза, а также состоянія тары, если онъ принятъ къ отправкѣ съ обожданіемъ въ складѣ“. Въ такомъ случаѣ интересы товаро- и грузоотправителей будутъ обезпечены. Расхищеніе то-

варовъ столь значительно на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, что противъ этого кореннаго зла нельзя не принять серьозныхъ мѣръ. При томъ, это затрогиваетъ интересы общегосударственные; это важно и потому, что неприкосновенность частной собственности служитъ принципомъ всякаго законодательства.

Н. А. Неклюдовъ. — Объ этой статьѣ въ коммисіи не возбуждалось вопроса. Въ ней сказано: въ удостовѣреніе принятія товара къ отправкѣ выдается отправителю дубликатъ,—такимъ образомъ предполагалось, что выдается ему въ обоихъ случаяхъ накладная, съ той разницей, что въ первомъ случаѣ налагается штемпель, во второмъ же—онъ не налагается, а показывается очередь отправки груза.

И. С. Бліохъ.—Я опасаюсь, что если у желѣзнодорожной администраціи не останется слѣда въ рукахъ, что дѣйствительно штемпель былъ наложенъ начальникомъ станціи, то по этому поводу будутъ страшныя злоупотребленія. Штемпелю придается заграницей громадное значеніе, но тамъ злоупотребленій меньше и судопроизводство, въ случаѣ привлеченія къ отвѣтственности, иное, чѣмъ у насъ. Впрочемъ, у насъ привыкли уже къ квитанціямъ, кромѣ того у насъ есть дубликатъ накладной, который отдается въ контроль; все это заставляетъ думать, что порядокъ, который установился въ послѣднее время — предпочтительнѣе. Отправителю выдается накладная, а дубликатъ накладной отсылается въ контроль, который получаетъ возможность провѣрки.

По статьямъ 197 и 198-й.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Это лучше обсудить при ст. 221-й,—тамъ это будетъ умѣстно, а здѣсь неудобно.

К. И. Шестаковъ. — Позвольте сказать относительно статьи 197-й. Тутъ въ концѣ говорится, что въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ коммисіи нѣтъ, всѣ пререканія разрѣшаются двумя экспертами. Я думаю, это представитъ многія неудобства, вслѣдствіе трудности пріисканія экспертовъ и полагалъ бы предложить, чтобы о пререканіяхъ между означенными лицами составлялись желѣзнодорожной полиціей, при участіи постороннихъ свидѣтелей, протоколы.

В. В. Черняевъ. — Мнѣ кажется, можно прямо примѣнить параграфъ 216 й, т. е. вмѣсто 3-й части параграфа 197-го, сослаться на параграфъ 216-й, гдѣ это предусматривается.

По статьямъ 199 и 200-й.

А. А. Александровъ.—Я долженъ замѣтить, что переводъ перевозной платы на получателя, составляетъ одно изъ важныхъ условій, но на практикѣ весьма часто подобное право нарушается произволомъ агентовъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ, напримѣръ, при перевозкѣ соли: для одного отправителя провозная плата переводится на получателя, а для другаго—не переводится. Весьма было бы важно установить опредѣленный тарифъ: какіе именно предметы могутъ быть перевозимы безъ перевода платежа на получателя и какіе—съ переводомъ платежа на получателя, иначе у насъ будетъ масса злоупотребленій. Затѣмъ, важна самая оцѣнка предмета, напримѣръ, соли: на мѣстѣ добыванія она не составляетъ большой цѣнности, а если она перевозится, то вамъ отказываютъ въ перевозкѣ, потому что она слишкомъ дешева.

С. Ю. Витте. — Во всякой администраціи, конечно, каждое лицо пользуется на практикѣ правомъ производить извѣстныя дѣйствія, такъ сказать, внѣ правилъ и регламен-

таціи; несомнѣнно, что и начальнику станціи очень много предстоитъ дѣйствовать сообразно ходу дѣлъ, сообразно самой жизни. Затѣмъ, самый товаръ можетъ колебаться въ цѣнѣ: онъ можетъ быть очень дорогъ и можетъ быть очень дешевъ. Затѣмъ, тутъ много зависитъ отъ разстоянія перевозки; если, напримѣръ, дрова перевозятся за 20 верстъ, то начальникъ станціи увѣренъ, что провозная плата будетъ стоить, напримѣръ, 10 руб., но если вы эти дрова везете на разстояніи 100 верстъ, то дрова будутъ стоить 100 руб., а потому, въ данномъ случаѣ,—опредѣлить правило относительно наименованія товара, разстоянія перевозки и тому подобное, едва-ли можно.

И. А. Вышнеградскій.—Я приведу такой примѣръ: соль везется по желѣзной дорогѣ изъ даннаго мѣста въ такое мѣсто, куда она можетъ доставляться воднымъ путемъ гораздо дешевле, при чемъ можетъ случиться, что цѣна соли на мѣстѣ не покроетъ расходовъ по перевозкѣ. Можно представить еще худшій примѣръ, что соль изъ какого нибудь мѣста будутъ отправлять именно въ тотъ пунктъ, гдѣ она добывается. Изъ этого видно, до какой степени нужно быть осторожными съ этой регламентаціей, и если только будетъ такая регламентація, то ею воспользуются извѣстные аферисты въ ущербъ государству.

Л. И. Перль.—Предлагаю измѣненіе редакціи ст. 199-й въ такомъ видѣ. Между 2-мъ и 3-мъ пунктами прибавить: „во время нахожденія товара въ пути, желѣзная дорога исполняетъ всѣ таможенныя, акцизныя и полицейскія формальности; она вправѣ или взять на себя исполненіе этихъ обязанностей, или поручить это коммисіонеру. По прибытіи товара на мѣсто назначенія, получателю предоставляется право совершить самому таможенныя и другія обрядности, если противъ этого не имѣется никакой оговорки въ на-

кладной“ .—Затѣмъ, предлагаю: статью 200-ю помѣстить ниже статьи 201-й, такъ какъ предварительно опредѣленія: гдѣ и какъ оплачивается провозная плата, необходимо указать: по какимъ тарифамъ должна быть исчислена эта плата.

А. А. Александровъ.—Я не могу согласиться съ тѣмъ, чтобы кто нибудь взялъ трудъ отправлять товаръ по желѣзнымъ дорогамъ и не имѣлъ возможности подождать этотъ товаръ. Но допустимъ, что найдутся такіе любители составлять несообразныя затрудненія для желѣзной дороги. Положимъ, дороги будутъ заставлять платить по своему усмотрѣнію, при отправленіи или при полученіи, тогда я долженъ сказать, что если дорога найдетъ относительно какихъ нибудь продуктовъ невозможнымъ переводить платежъ на получателя, то не должна дѣлать этого и относительно другихъ; иначе у насъ разовьется то вредное коммисіонерство, о которомъ тутъ много было говорено.

Предсѣдатель.—Это невозможно запретить: въ комерческомъ предпріятіи довѣріе играетъ большую роль. Если стоимость товара покрываетъ перевозку съ остаткомъ, тогда желѣзная дорога возьметъ его; но такъ не будутъ относиться къ такому товару, котораго цѣнность не можетъ покрыть стоимости перевозки.

И. С. Бліохъ.—Можно сдѣлать поправку, что если отправителю выгоднѣе, чтобъ на мѣстѣ были уплочены деньги, то ему предоставляется право представить залогъ.

По ст. 201-й.

К. И. Рудницкій.—Здѣсь нѣтъ достаточнаго обезпеченія для хозяевъ. Тутъ сказано: провозная плата; не только провозная плата, но и всѣ дополнительные сборы.

М. Н. Анненковъ.—Это въ особой статьѣ есть.

По статьямъ 202, 203 и 204-й.

Л. И. Перль.—Предлагаю прибавить въ концѣ 203-й статьи: „Всѣ эти издержки должны быть обозначаемы въ накладной, къ которой прилагаются и оправдательные документы“. — Что касается статьи 204-й, то она неясна и неточна: говорится о соглашеніи отправителя съ желѣзною дорогою, т. е. съ правленіемъ, и затѣмъ объ отвѣтственности виновнаго агента. Предлагается установить нижеслѣдующую редакцію для этой статьи, которую слѣдовало бы притомъ помѣстить послѣ ст. 201-й. „Всякое частное соглашеніе, предоставляющее одному или нѣсколькимъ отправителямъ уменьшеніе провозной платы противъ дѣйствующихъ тарифовъ (ст. 201-я), безусловно воспрещается и считается неимѣющимъ законной силы. При этомъ допускается однако пониженіе провозной платы, опубликованной установленнымъ порядкомъ и доступной всѣмъ при одинаковыхъ условіяхъ“.

К. И. Рудницкій.—Статьѣ этой лучше бы придать ту редакцію, которая заключается въ Высочайше утвержденномъ уставѣ Главнаго Общества.... *(читаетъ)*.

Н. П. Анненковъ.—Въ прочтенномъ законоположеніи сказано, что оно тогда можетъ дѣйствовать, если предоставлено и другимъ право, съ тѣмъ только, если они, по отношенію къ дорогѣ, примутъ на себя тѣ же обязательства. Это невозможно. Теперь нѣкоторые заключаютъ условіе съ дорогой на поставку ей, напримѣръ, 12—т. вагоновъ хлѣба и поэтому имъ сбавляется тарифъ; если и другіе будутъ пользоваться пониженнымъ тарифомъ, это будетъ абсурдъ.

И. С. Бліохъ.—Этотъ вопросъ слѣдовало бы отложить, чтобы съ нимъ болѣе ознакомиться.

А. И. Закъ.—Слѣдуетъ оставить настоящую редакцію.

Можетъ быть такой случай, что условіе частное заключено между однимъ Обществомъ и агентомъ транспортнаго Общества или человѣкомъ, который, такъ сказать, соединяетъ въ своихъ рукахъ крупную часть извѣстнаго производства, направленнаго въ извѣстное мѣсто и заключаетъ условіе на одинъ годъ какъ разъ въ тотъ періодъ времени, когда транспортировка начинается. Разъ условіе заключено, нѣтъ опасности и публиковать такое условіе и сказать, что всѣ могутъ пользоваться, но только не придется пользоваться, потому что извѣстное лицо уже забрало весь товаръ за этотъ періодъ времени и никому ничего не предоставляетъ.

(Засѣданіе закрыто въ 12 ч. 20 м. ночи)

VII.

Засѣданіе 20-го января 1882-го года.

Продолженіе преній по отдѣлу законопроекта о пріемѣ и отправкѣ грузовъ.—Обсужденіе правилъ о выдачѣ груза получателю.

(Предсѣдательствовалъ генералъ-адъютантъ графъ Э. Т. Барановъ, присутствовало 53 члена, собраніе было открыто въ 1 часъ 30 мин. дня).

По ст. 204-й.

И. С. Бліохъ.—Я позволилъ себѣ еще во вчерашнемъ засѣданіи обратить вниманіе присутствующихъ на то, что необходимо дѣлать иногда измѣненія тарифа весьма быстро въ виду того, что случаются такія торговыя комбинаціи, которыхъ нельзя заранѣе предвидѣть. По этому устанавливать такія правила, что абсолютно нельзя дѣлать перемѣнъ тарифа безъ предварительнаго утвержденія, вообще будетъ трудно и необходимо предоставить желѣзнымъ дорогамъ нѣкоторую свободу дѣйствій. Но при этомъ, конечно, необходимо предусмотрѣть, чтобы не было такого порядка, который обращался бы въ пользу единичныхъ лицъ. Замѣчаніе, сдѣланное курскимъ представителемъ земства, что условія, которыя ставятся обыкновенно (что необходимо перевести значительное количество даннаго груза, чтобы получить условленную скидку), лишаетъ мелкихъ отправителей того преимущества, которое дано крупнымъ, дѣйствительно имѣетъ нѣкоторое основаніе. Я бы предложилъ среднюю мѣру, а именно: чтобы желѣзныя дороги имѣли

право допускать скидки, но только въ исключительныхъ случаяхъ, при внезапныхъ перемѣнахъ торговыхъ или иныхъ комбинацій, когда окажется, что для извѣстнаго груза, для котораго тарифъ въ данномъ направленіи слишкомъ обременителенъ, и не представится времени заинтересованной сторонѣ или желѣзной дорогѣ и спросить пониженія тарифа въ установленномъ порядкѣ. Я привожу примѣръ. Положимъ, что въ настоящее время мелясъ не отправляется совсѣмъ заграницу; очевидно, что тарифъ будетъ тогда нормальный высокій, но является вдругъ такая конюнктура, что имѣется возможность отправлять мелясъ заграницу, потому что тамъ былъ неурожай на картофель и, вслѣдствіе того, вдругъ окажется значительный спросъ на мелясъ для выдѣлки спирта. Тогда скидка до размѣра, необходимаго для достиженія возможности вывоза, была бы въ интересахъ желѣзной дороги и государства, потому что, вслѣдствіе своевременно сдѣланной скидки, можетъ быть вывезенъ предметъ, который иногда пропадаетъ у насъ.

*М. П. Козлянинов*ъ.—Для желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ, напримѣръ, къ рѣкамъ, было бы справедливо допустить право пониженія тарифовъ. Случалось на Царицынской дорогѣ, что подходили караваны съ грузомъ и хозяева предлагали перевозку грузовъ дорогѣ, но съ пониженіемъ. Въ короткое время отдыха каравана, приходилось входить въ соглашеніе съ тремя иногда желѣзными дорогами и иногда удавалось понизить тарифъ и пріобрѣсти грузъ. Въ этихъ случаяхъ должно быть только обязательно: сдѣлавъ скидку, заявить объ этомъ Высшему Совѣту и сдѣлать обязательнымъ провозъ такихъ же грузовъ, въ такомъ же количествѣ, по той же дорогѣ и для другихъ каравановъ, которые будутъ слѣдовать по тому же направленію.

По ст. 205-й.

Н. М. Полежаевъ.—Тутъ устанавливается слишкомъ малый срокъ для заявленій. Надо имѣть время, чтобы снестись съ желѣзными дорогами, да и сумма можетъ быть недостаточно велика, чтобы стоило сноситься изъ за нихъ.

И. С. Бліохъ.—Въ настоящее время, согласно конвенціи дорогъ III группы, существуетъ для востребованія переборовъ двухъ-мѣсячный срокъ. Позвольте прежде всего разобрать: въ чемъ собственно можетъ состоять переборъ. Примѣняется агентомъ извѣстный тарифъ, по его мнѣнію дѣйствующій въ данную минуту, но за симъ оказывается, что уже введенъ въ дѣйствіе новый тарифъ, а агентъ по ошибкѣ примѣнилъ тарифъ прежній. Далѣе, представляется возможность, что агентъ расчиталъ грузъ не по тому классу или разряду, или просто невѣрно высчиталъ плату. Не могу допустить, чтобы грузоотправитель не провѣрилъ сейчасъ, или въ теченіи одного, двухъ, трехъ, шести мѣсяцевъ, или, наконецъ, въ теченіи года расчетъ и не сдѣлалъ въ такой длинный періодъ заявленія. Для грузоотправителя всегда имѣется возможность это сдѣлать, а для желѣзныхъ дорогъ немыслимо провѣрять заявленія послѣ года, такъ какъ въ этомъ случаѣ онѣ должны были бы держать всѣ накладныя и всѣ вообще документы въ теченіи двухъ-трехъ лѣтъ. Въ настоящее время приходится уже нанимать громадныя помѣщенія для склада бумагъ, а тогда придется строить цѣлые магазины и разбираться въ этихъ массахъ документовъ не будетъ возможности. Послѣ извѣстнаго періода документы должны непремѣнно быть уничтожаемы и, дѣйствительно, уничтожаются.

Насколько опредѣленіе срока необходимо, докажу примѣромъ: въ настоящее время представляются иски къ од-

ному Обществу—бывшей Одесской дороги—въ полномъ сознаніи, что въ этомъ Обществѣ документы уничтожены и поэтому не существуетъ данныхъ для опроверженія исковъ. Въ особенности одно лицо, служившее на этой дорогѣ, а въ настоящее время состоящее въ одномъ изъ страховыхъ обществъ, зная какіе документы уничтожены, является главнымъ руководителемъ по предъявленію претензій къ Одесской дорогѣ...

И. А. Вышнеградскій.—Мнѣ кажется, что годичный срокъ для заявленія требованій о возвратѣ вполнѣ достаточенъ, потому что всякое торговое дѣло, если оно ведется солидно и серьезно, заканчиваетъ провѣрку своихъ счетовъ и документовъ къ концу гражданскаго года для баланса. Поэтому провѣрка всѣхъ счетовъ непремѣнно будетъ сдѣлана въ теченіи года со дня отправки и если при повѣркѣ окажется, что есть переборъ, то сдѣлаютъ заявленіе. А увеличеніе срока послужитъ никакъ не въ пользу торгующаго сословія, а скорѣе всего въ пользу такъ называемыхъ конторъ желѣзнодорожныхъ претензій, которыя скупаютъ квитанціи какъ макулатуру и предъявляютъ иски къ желѣзнымъ дорогамъ. Такіе иски считаются въ настоящее время тысячами. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что послѣ окончанія военныхъ дѣйствій, благодаря тѣмъ усиліямъ, которыя были сдѣланы коммисіей Вашего Сіятельства, а также естественному прогрессу желѣзныхъ дорогъ, улучшились и порядки на нихъ, позволяющіе расчитывать на бо́льшую правильность расчетовъ. Но если посмотрѣть, какое количество исковъ имѣется въ настоящее время сравнительно съ временемъ, которое предшествовало войнѣ, то надобно ужаснуться. Юго-Западныя дороги заплатили громадную сумму по искамъ, которые были предъявлены къ ней за время чрезвычайно отдаленное.

Поэтому, въ виду того, что можно требовать отъ каждой торговой фирмы, чтобы она въ теченіи года окончила свои счеты, я полагаю, что срокъ, въ § установляемый для заявленій, совершенно достаточенъ и это срокъ, который принятъ во всей Европѣ.

Н. П. Анненковъ.—Я не желаю возражать по отношенію продолжительности срока, который считаю достаточнымъ. Я желаю выразить мое мнѣніе по отношенію ко взгляду, что желѣзная дорога обязана выдавать перебоpы тогда только, когда поступитъ требованіе грузоотправителя. Я полагаю, что дорога обязана выдавать перебоpы всякій разъ, когда контроль по расчету убѣдится, что съ грузоотправителя получена излишняя плата. Дѣло въ томъ, что съ послѣдняго нельзя требовать знанія всей тонкости желѣзнодорожнаго счетоводства, а это незнаніе не даетъ права дорогамъ сознательно пользоваться моею собственностію. Когда дорога убѣдилась въ томъ, что есть недоборъ, тогда этотъ недоборъ тотчасъ же взыскивается съ грузоотправителя, когда на то есть возможность; иначе же недоборъ уплачиваетъ начальникъ станціи, а между тѣмъ переборъ можетъ оставаться собственностью желѣзной дороги—вотъ я и не могу понять: на какомъ это основаніи. Я думаю, что дорога обязана возвратить переборъ немедленно, а если поступило заявленіе—то съ штрафомъ, т. е. съ извѣстнымъ %, расчитаннымъ съ момента поступленія документа въ контрольномъ вѣдомствѣ желѣзной дороги.

Н. А. Неклюдовъ.—Такъ какъ тарифы будутъ опубликованы, то провѣрка накладныхъ не представитъ затрудненій и можетъ быть сдѣлана въ самое непродолжительное время. Поэтому годичный срокъ представится вполнѣ достаточнымъ. При этомъ нельзя не обратить вниманіе на

то обстоятельство, что желѣзнымъ дорогамъ для взысканія недоборовъ представляется лишь трехмѣсячный срокъ, т. е. срокъ въ четверо кратчайшій противу предоставляемаго для взысканія недоборовъ. Что касается до послѣдняго замѣчанія о томъ, чтобы переборы возвращались немедленно по обнаруженіи ошибки, то я вполнѣ присоединяюсь къ этому заявленію не потому, что я держался прежде того же мнѣнія, а потому, что нахожу это на самомъ дѣлѣ цѣлесообразнѣе. Въ нашей прежней редакціи такъ и было постановлено.

Л. И. Перль.—Когда отправленіе груза происходитъ на предъявителя, то желѣзной дорогѣ неизвѣстно: кому принадлежитъ грузъ и поэтому должно быть *требованіе* перебора, иначе дорога *не можетъ* перебора возвращать.

Н. П. Анненковъ.—Отправитель всегда извѣстенъ.

Л. И. Перль.—Отправитель только тогда имѣетъ значеніе, когда грузъ отправленъ съ уплатою провозныхъ денегъ при отправленіи.

Н А. Неклюдовъ.—Это замѣчаніе нисколько не измѣняетъ положенія вопроса потому, что проектъ обязываетъ желѣзную дорогу платежемъ % на переборъ лишь въ томъ случаѣ, когда ей будетъ заявлено требованіе о возвращеніи перебора.

И. А. Вышнеградскій.—Если будетъ сказано „немедленно“, то физическая будетъ невозможность исполнить требованіе закона, потому что желѣзной дорогѣ не извѣстно, кому платить, кто хозяинъ груза.

Предсѣдатель.—При полученіи товара слѣдовало бы дорогѣ брать адресъ отправителя или того, кто платитъ за провозъ.

Н. П. Анненковъ. — Когда окажется переборъ и неизвѣстно, кому онъ принадлежитъ, то можно вывѣсить на

станціи объявленіе о томъ, что по такимъ-то грузамъ, полученнымъ на предъявителя, тогда-то сдѣланы переборы, которые надлежитъ возвратить по требованію.

Предсѣдатель. — Зачѣмъ же это дѣлать, если вопросъ можетъ быть разрѣшенъ простымъ оставленіемъ адреса?

Н. П. Анненковъ. — Я дѣлаю это предложеніе на тотъ случай, если не оставлять адреса, а если его можно получить, то это проще.

М. П. Козляниновъ.—Переборы не израсходываются въ пользу желѣзныхъ дорогъ, а имъ ведутся отдѣльные счеты. Начальники станцій на благоустроенныхъ дорогахъ отвѣчаютъ какъ за недоборы, такъ и за переборы. Между тѣмъ избѣжать переборовъ невозможно уже вслѣдствіе сложности и измѣнчивости тарифовъ. Поэтому казалось бы не совсѣмъ справедливымъ утверждать такія правила и заботиться въ этомъ случаѣ болѣе объ интересахъ грузоотправителей и получателей, нежели сами они о себѣ заботятся. Самимъ имъ, конечно, легче было бы провѣрить расчеты. Я полагаю, что будетъ весьма затруднительно для желѣзныхъ дорогъ увѣдомлять получателей или отправителей и еще затруднительнѣе выставлять на станціи объявленія.

Д. І. Розенблюмъ.—Не подлежитъ сомнѣнію, что переборъ долженъ быть возвращенъ, но вопросъ дѣлится на двѣ части: на случаи, гдѣ переборъ не былъ замѣченъ контролемъ, и гдѣ онъ былъ замѣченъ. Въ первомъ случаѣ предоставляется грузоотправителю защищать свои права, явиться съ требованіемъ возврата перебраннаго излишка и съ момента этого требованія пользоваться процентами. Что же касается второго случая, то, въ виду того, что для заявленій назначается срокъ давности (годичный), и что переборы назначаются въ пользу спеціальнаго фон-

да, то нельзя допустить, чтобы контроль о переборахъ промолчалъ. Это было бы недобросовѣстно. Съ другой стороны, нельзя слишкомъ много затруднять управленія дорогъ требованіемъ, чтобы они извѣщали или грузоотправителя или получателя, тѣмъ болѣе, что во всякомъ случаѣ будетъ часто неизвѣстно: кто имѣетъ право на полученіе перебора. Поэтому я предлагаю, чтобы были вывѣшены таблицы съ обозначеніемъ переборовъ и тогда и отправитель, и получатель, отъ времени до времени, могутъ являться на станціи, просматривать таблицы и убѣждаться въ своемъ правѣ на полученіе перебора.

С. Ю. Витте. — Я совершенно раздѣляю мнѣніе о справедливости увѣдомленія о переборахъ и думаю, что по перевозкамъ грузовъ по внутреннему сообщенію въ этомъ не представится никакихъ затрудненій; но по перевозкамъ прямаго сообщенія порядокъ увѣдомленія будетъ очень сложенъ, а потому врядъ-ли практически осуществится. Положимъ, напримѣръ, что отправитель груза въ Москвѣ, получатель въ Одессѣ, а переборъ сдѣланъ на Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ; въ такомъ случаѣ какая желѣзная дорога будетъ обязана увѣдомлять о переборѣ и кого именно?

И. С. Бліохъ. — Самая главная причина переборовъ заключается въ томъ, что агенты, не умѣющіе обращаться съ дробями, при умноженіяхъ, ихъ принимаютъ за круглыя цифры и, вслѣдствіе этого, иногда увеличивается сумма на нѣсколько копѣекъ. Я утверждаю, на основаніи статистическихъ выводовъ, что 70%, если не больше, статей, именуемыхъ переборами, не превосходитъ 2, 4, 7 до 10 коп. Значительная часть этихъ переборовъ и остается не востребованною.

За симъ, являются болѣе значительные переборы, про-

исходящіе вслѣдствіе вышеуказанныхъ причинъ; они почти всегда и возвращаются тотчасъ же. Но всѣ переборы, происходящіе отъ невѣрныхъ вычисленій, однако составляютъ незначительную часть по суммѣ тѣхъ переборовъ, которые происходятъ отъ спорныхъ примѣненій тарифовъ. Такъ, напримѣръ, отправляется грузъ желѣза съ Юго-Западныхъ дорогъ на Варшавско-Тираспольскую дорогу; начальникъ станціи, не зная какъ наименовать желѣзо, чистой или грубой отдѣлки, примѣняетъ, конечно, въ огражденіе себя, тарифъ по статьѣ чистой отдѣлки. Контроль, провѣряя счеты иногда вслѣдствіе показанія дороги, принявшей грузъ, которая перетаксировала партію въ отдѣлѣ грубой отдѣлки, могъ бы сдѣлать возвратъ перебора, но этого безъ рекламаціи не сдѣлаетъ, ибо, при разности двухъ показаній, у него естественно является сомнѣніе. Если есть рекламація, то дѣлается провѣрка и, въ случаѣ справедливости оной, возвращается переборъ. Случаи, подобные приведенному, составляютъ самые крупные переборы. Я, въ принципѣ, не имѣю ничего противъ обязательнаго возврата съ опубликованіемъ переборовъ, происходящихъ по вопросамъ безспорнымъ, но это неисполнимо при переборахъ въ нѣсколько копѣекъ, потому что изъ-за нѣсколькихъ копѣекъ нельзя производить переписки, которая будетъ стоить дороже.

Я полагаю, что необходимо устранить переборы во всякомъ случаѣ до 20 коп. За симъ, остается второй вопросъ, это о переборахъ, которые происходятъ отъ примѣненія тарифа, и которые, какъ я имѣлъ честь доложить Вашему Сіятельству, представляютъ элементъ всегда спорный, который не такъ легко разрѣшить, такъ что тутъ практическихъ результатовъ достигнуть отъ предлагаемыхъ мѣръ невозможно. Противъ сдѣланнаго заявленія,

что желѣзныя дороги нарочно дѣлаютъ ошибки, чтобы пользоваться процентами и что поэтому необходимо съ нихъ взимать штрафъ, смѣло утверждаю (и никто, знающій настоящій на желѣзныхъ дорогахъ порядокъ, этого не станетъ отрицать) что никакое правленіе или управленіе не имѣетъ вліянія на увеличеніе переборовъ и что таковые происходятъ лишь только отъ недосмотра агентовъ. Но тѣ, кои такъ рѣзко порицаютъ переборы, ни однимъ словомъ не заикнулись о недоборахъ. А между тѣмъ нельзя не обратить вниманія на то, что изъ доходовъ желѣзныхъ дорогъ теряется громадная сумма въ недоборахъ. Дѣйствительно, мелкія суммы недоборовъ взыскиваются съ начальниковъ станцій, но болѣе значительныя суммы приходится просто списывать со счетовъ. Разсматривая вопросъ безпристрастно, убѣдимся, что есть нѣкоторые шансы и въ ту, и въ другую сторону, хотя справедливость требуетъ сказать, что сумма переборовъ превышаетъ, хотя чрезвычайно незначительно, сумму недобора. По мнѣнію спрошеннаго мною начальника контроля Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, между переборомъ и недоборомъ есть разница, ежегодно приблизительно въ 10.000 рублей, что̀ на оборотъ въ 80 мил.—доля ничтожная.

И. А. Вышнеградскій.—Я полагаю, что вывѣшиваніемъ объявленій на станціяхъ не будетъ принесена польза отправителямъ, которые, какъ люди торговые, занятые своими дѣлами, не будутъ ходить на станціи и не станутъ разбирать вывѣшенныхъ тамъ объявленій; этимъ только весьма значительно поспособствуютъ развитію извѣстнаго промысла. Тотчасъ же найдутся господа, которые будутъ слѣдить тщательнымъ образомъ за списками и будутъ стараться за дешевую цѣну скупить документы отъ отправителей. За симъ, вполнѣ присоединяюсь къ заявленію

Ивана Станиславовича, чтобы назначены были предѣлы требованій, какъ по отношенію къ переборамъ, такъ и по отношенію къ недоборамъ,—предѣлы, обозначенные извѣстнымъ размѣромъ суммы. А затѣмъ, мнѣ кажется вполнѣ правильнымъ то начало, что кто чувствуетъ себя обиженнымъ и считаетъ свои интересы нарушенными — можетъ явиться съ рекламаціею въ контроль сборовъ, безъ обозначенія суммы, но съ требованіемъ провѣрки накладныхъ и пр. Въ этомъ никогда не отказывается и, если угодно, то можно обязать желѣзныя дороги, чтобы въ этомъ не отказывали. Это не будетъ затруднительно.

К. И. Рудницкій.—Я нисколько не спорю противъ вопроса *принципіальнаго*, что слѣдуетъ возвращать излишне взятыя деньги, но полагаю, что слѣдуетъ возвращать ихъ тѣмъ, кому онѣ дѣйствительно слѣдуютъ. А этого желѣзныя дороги никогда не знаютъ, потому что когда отправитель и заплатилъ деньги, то это еще не значитъ, что онъ заплатилъ за *свой* товаръ. Желѣзная дорога не знаетъ ни Ивана, ни Федора, а только то лицо, которое распоряжается грузомъ и имѣетъ документы. А между тѣмъ толи это лицо, которое потеряло отъ перебора, дорогѣ не извѣстно.

П. І. Комаровъ.—Я ничего не имѣю противъ годичнаго срока, но полагаю, что желѣзная дорога должна оповѣщать лицъ, съ которыхъ взято лишнее. Само собою разумѣется, что желѣзная дорога не можетъ знать лица, кому товаръ принадлежитъ, но она обязана сдѣлать заявленіе о томъ, что по такимъ-то номерамъ квитанцій имѣются переборы и затѣмъ будетъ уже зависѣть отъ воли держателей каждой накладной явиться за полученіемъ перебора. Въ настоящее время существуетъ порядокъ публикаціи о всѣхъ найденныхъ вещахъ; отчего бы не завести такой

порядокъ относительно переборовъ? Я не говорю о размѣрахъ переборовъ, о которыхъ слѣдуетъ дѣлать публикаціи; пусть будетъ принятъ размѣръ выше 25 коп. или ниже, но вообще такимъ порядкомъ переборы сдѣлаются общеизвѣстными.

Предсѣдатель.—Вы слышали замѣчаніе, которое здѣсь было сдѣлано и имѣетъ большое основаніе, что есть лица, которыя воспользуются подобными свѣдѣніями, хотя эти лица отнюдь не тѣ, которыя теряютъ отъ переборовъ.

М. Н. Журавлевъ. — Мнѣ кажется, что очень многія изъ этихъ претензій можно было бы устранить простымъ установленіемъ правилъ, чтобы провозная плата взималась прямо по извѣстному количеству копѣекъ за пудъ отъ мѣста отправленія до мѣста назначенія, потому что для человѣка, который не знаетъ всѣхъ этихъ тонкостей исчисленія, чрезвычайно трудно расчитать стоимость провоза по различныхъ и разнообразнымъ тарифамъ. Для желѣзной же дороги это было бы чрезвычайно легко. Такой способъ въ настоящее время на многихъ дорогахъ и практикуется, вѣроятно вслѣдствіе того, чтобы не было такихъ претензій, на которыя указываютъ г.г. представители желѣзныхъ дорогъ. Такимъ способомъ, напримѣръ, хлѣбъ, хлопокъ и т. п. отъ Одессы перевозится въ Москву прямо по объявленной цѣнѣ по 30 коп. съ пуда. Тогда понятно не можетъ быть ни недоборовъ, ни переборовъ, ни споровъ.

К. И. Шестаковъ.—Если завести такой порядокъ, то, при наличности 2.000 станцій, которыя будутъ находиться въ прямыхъ сообщеніяхъ, потребуется 4 милліона подобныхъ таблицъ съ исчисленіемъ цѣнъ за провозъ прямаго сообщенія и я могу себѣ представить положеніе кассира,

который ищетъ въ этихъ 4-хъ милліонахъ нужныя ему таблицы для вычисленія провозной платы.

П. І. Комаровъ.—Мнѣ кажется, было бы гораздо легче расчитываться по подобному прямому расчету и кассиру не трудно будетъ по алфавиту розыскать станціи и товаръ и вывести плату. А это было бы въ интересахъ всѣхъ.

Предсѣдатель.—Это можетъ быть легко достижимо для главныхъ станцій. Но часто товары перевозятся съ одной промежуточной станціи на другую такую же промежуточную и тогда вычисленія станутъ гораздо труднѣе.

Я. И. Журавлевъ.—Мы бы просили хотя бы такъ установить, чтобы тарифъ былъ общій на такихъ дорогахъ, которыя имѣютъ прямое сообщеніе, или хотя бы былъ постояненъ. Желательно, по крайней мѣрѣ, чтобы такой общій тарифъ былъ между главными станціями установленъ.

С. Ю. Витте.—Я считаю, что нѣтъ никакой возможности обязать желѣзныя дороги имѣть прямые тарифы на всѣ грузы между всѣми станціями. Между главными же станціями русскихъ дорогъ на крупные грузы и теперь существуютъ прямые тарифы; по группамъ дорогъ имѣется масса прямыхъ тарифовъ даже между второстепенными станціями и на большинство грузовъ. Такъ, напримѣръ, всѣ дороги первой и второй группы имѣютъ между собою прямые тарифы, часть дорогъ 3-й группы и всѣ дороги Царства Польскаго имѣютъ между собою также прямой тарифъ (юго-западный союзъ) и, наконецъ, большинство русскихъ дорогъ имѣетъ прямые тарифы также съ заграничными дорогами.

Н. М. Полежаевъ.—Расчетъ легче будетъ произвести если будетъ объявлена прямая цѣна въ 30, 40, 50 копѣекъ

на пудъ. Вѣдь и лишняя полкопѣйка на большой грузъ составляетъ расчетъ и для торговца это было бы очень важно.

И. С. Познанскій.— Существуетъ сочиненіе, въ которомъ сдѣланы исчисленія всѣхъ тарифовъ въ томъ видѣ, въ которомъ желаетъ этого г. Журавлевъ. Сколько мнѣ извѣстно, нѣкоторыя желѣзныя дороги имѣютъ это сочиненіе и, мнѣ кажется, было бы полезно его пріобрѣсти всюду.

А. И. Вышнеградскій.— Къ исчисленію, которое здѣсь сдѣлано, я бы прибавилъ маленькую поправку: не 4,000,000 тарифовъ было бы, а слѣдовало бы помножить это число еще по крайней мѣрѣ на три, потому что грузъ почти между каждою парою станцій можетъ слѣдовать по разнымъ путямъ. Но предположимъ даже, что будетъ принятъ только одинъ путь слѣдованія, и, принимая въ основаніе поэтому цифру въ 4,000,000, полагая притомъ по одному листу для каждой пары станцій,—я нахожу, по среднему вѣсу порядочной бумаги, что желаемый г.г. представителями торговли тарифъ будетъ вѣсомъ свыше двухъ тысячъ пудовъ.

К. И. Рудницкій.—Первый шагъ въ этомъ направленіи былъ уже сдѣланъ въ 1870 году на дорогахъ, лежащихъ за Орломъ. Къ этому примкнули постепенно дороги первой группы и, въ 1875 году, оказалось возможнымъ составить не только тарифъ прямаго сообщенія, но и вычисленіе тарифовъ между всѣми станціями. Это было сдѣлано, когда не было такого расчета по прямому сообщенію даже въ Германіи. И эти тарифы существуютъ и понынѣ,—правда, съ нѣкоторыми измѣненіямн, но существуютъ. Несмотря на это, ошибки бываютъ постоянно, потому что приходится много перемножать, или же дѣлаются другаго рода

ошибки. Хотя и сказано, что въ этихъ случаяхъ расчетъ долженъ производить контроль, но дѣлается это не контролемъ, а второстепенными, третье-степенными агентами. Набрать столько людей, которые бы безпрестанно, цѣлый день, правильно могли бы дѣлать выкладки и расчеты, едвали возможно, т. е. людей съ болѣе или менѣе хорошею подготовкою,—вотъ почему ошибки неизбѣжны.

Мнѣ извѣстенъ случай, гдѣ одинъ отправитель досталъ экземпляръ такого расчетнаго тарифа,—экземпляръ, который былъ только для собственныхъ занятій въ правленіи дороги, и вотъ, по истеченіи 8-ми или 10-ти лѣтъ, основываясь на этомъ экземплярѣ, онъ представилъ въ судъ иски на десятки тысячъ рублей на томъ основаніи, что, какъ онъ говоритъ, отъ такой–то станціи до такой-то слѣдовало взять 15 к., а было взято 25. И вотъ тутъ я могу указать, между прочимъ, на то, насколько можно ожидать добросовѣстности отъ нѣкоторыхъ лицъ, предъявляющихъ претензіи на желѣзныя дороги,—не говоря уже о томъ, что здѣсь имѣется въ виду ссылка на тарифъ, вовсе еще и не введенный. Дѣло было такъ: господинъ, который возбудилъ искъ, явился ко мнѣ и просилъ меня, чтобы я, по совѣсти, сказалъ ему, правъ ли онъ, или нѣтъ, съ тѣмъ, что если я скажу, что онъ не правъ, то онъ отъ иска откажется. Это было сказано при его братѣ. Я разобралъ дѣло по всей строгости и долженъ былъ сказать, что онъ не правъ. Тѣмъ не менѣе, черезъ двѣ недѣли, когда пріѣзжала Риго-Царицынская подкоммисія, господинъ этотъ подалъ туда жалобу. Тамъ, безъ сомнѣнія, ему сказали, чтобы онъ обратился въ судъ и послѣдствіемъ этого было то, что возбужденъ былъ новый искъ, предъявленный къ одному изъ правленій, которое было причастно къ дѣлу.

А. А. Александровъ.—Пренія, которыя возникли по по-

воду возврата переборовъ, меня ставятъ въ недоумѣніе. Точно также я удивленъ содержаніемъ статьи, о которой здѣсь идетъ рѣчь, въ томъ отношеніи, какимъ образомъ уставъ опредѣляетъ, что желѣзная дорога имѣетъ право считать провозную плату исключительно только на основаніи тарифа, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, 205 статья вводитъ право желѣзной дороги пользоваться возможностью переборовъ. Это было бы неправильно въ томъ отношеніи, что агенты, взявшіе лишнія деньги, указывая на 205 ст., могутъ сказать: намъ самый законъ предоставляетъ право брать лишнія деньги. Дальше, я бы указалъ еще на одно важное обстоятельство: здѣсь переборъ назначается спеціально съ цѣлью увеличенія эмеритальной кассы.

Предсѣдатель.—Какъ же вы хотите распорядиться съ такими деньгами? Куда же ихъ отчислять прикажете?

А. А. Александровъ.—Уставъ даетъ годичный срокъ на возвратъ переборовъ. Намъ очень хорошо извѣстно, что въ теченіи года цѣлая масса людей не въ состояніи будетъ потребовать возврата излишне взятыхъ денегъ отъ желѣзныхъ дорогъ. Г.г. желѣзнодорожники заявляютъ, что тарифъ, который бы предоставилъ возможность правильныхъ расчетовъ, будетъ вѣсить 2,000 пуд., и что поэтому его отпечатать нельзя, но они не говорили: какимъ же образомъ масса отправителей будетъ провѣрять расчеты агентовъ и какимъ способомъ, въ теченіи года, они въ состояніи будутъ провѣрять расчеты.

Предсѣдатель. — Таблицъ, о которыхъ шла рѣчь, не будетъ, но отдѣльные тарифы будутъ напечатаны.

А. А. Александровъ.—Я укажу на положительную невозможность произвести провѣрку въ такой короткій періодъ, причемъ примѣромъ можетъ послужить одинъ случай, вытекающій изъ отправки, въ 1879 году, грузовъ

для продовольствія войскъ. Чиновникъ московскаго интендантства отправилъ разнаго рода продукты изъ Москвы по всѣмъ дорогамъ, которыя выходятъ изъ Москвы. Затѣмъ, документы поступили въ контрольную палату. Контрольная палата только въ декабрѣ 1881 года сдѣлала сообщеніе въ интендантское управленіе о томъ, что оказывается, по этимъ документамъ, переборовъ на 9,000 руб. Теперь интендантское управленіе ведетъ переписку съ контрольною палатою. Чѣмъ разрѣшится вопросъ—неизвѣстно, по всей вѣроятности тѣмъ, что задержутъ деньги съ чиновника. Но какимъ образомъ чиновникъ будетъ взыскивать съ желѣзныхъ дорогъ если право заявленія будетъ ограничено однимъ годомъ?.... Я укажу еще на одинъ характерный примѣръ. Въ Ставропольскомъ уѣздѣ нѣсколько крестьянскихъ обществъ, по приказанію начальства, выписали пожарныя трубы. На каждую трубу было сдѣлано перебору, по исчисленію, приблизительно, не менѣе 80 руб. Открылся этотъ переборъ тогда, когда производилась переписка относительно взятой крестьянами ссуды, и открылась тогда, когда переписка эта прошла всѣ инстанціи, т. е. ровно черезъ $2^1/_2$ года. Какимъ же образомъ будетъ возвращенъ этотъ переборъ крестьянамъ, если право заявленія ограничивается однимъ годомъ?

Предсѣдатель.—Вѣдь этотъ срокъ дается не для разрѣшенія дѣла, а для заявленій. Вы можете сдѣлать заявленіе на другой день по полученіи груза.

А. А. Александровъ.— Такимъ образомъ, ограниченный срокъ давности, для подачи заявленій, приводитъ къ тому, что будутъ дѣлать заявленія по всѣмъ отправкамъ, для того только, чтобы сохранить за собою право на возвратъ перебора.

Предсѣдатель.—Это будетъ отъ васъ зависѣть.

А. А. Александровъ.—Здѣсь указывалось на то, что если кто нибудь не подалъ заявленія, то онъ лишается права на искъ. Что касается до заявленія о томъ, что существуетъ масса конторъ, скупающихъ права на искъ съ желѣзныхъ дорогъ, то, разъ навсегда, позволю себѣ высказать слѣдующее: существованіе подобныхъ конторъ вызвано самими управленіями желѣзныхъ дорогъ. Я знаю случаи, когда возбудились претензіи, вполнѣ основательныя, и управленія посылали агентовъ покупать квитанціи за ничтожную сумму у лицъ, которыя не знали о существованіи переборовъ, и именно эти—то агенты, пользуясь тѣмъ, что ихъ такъ хорошо воспитали желѣзнодорожныя Общества, и создали эти конторы... Скажу еще, что, по моему мнѣнію, никто изъ отправителей не будетъ поддерживать подобнаго рода конторы, когда каждому будетъ дана возможность пользоваться свободно своимъ правомъ и не будетъ желѣзнымъ дорогамъ дана возможность пользоваться чужою собственностью.

Я хотѣлъ еще сказать относительно внесенія этихъ суммъ въ эмеритальную кассу. Въ этомъ случаѣ касса будетъ считать эти суммы своимъ капиталомъ, а затѣмъ товароотправители будутъ требовать эти деньги, да еще съ процентами. По моему мнѣнію, деньги эти не должны бы оставаться въ рукахъ желѣзныхъ дорогъ, а немедленно, по сдѣланному расчету, должны быть вносимы въ государственныя кредитныя учрежденія для приращенія процентовъ. Это отбило бы охоту у желѣзныхъ дорогъ брать лишнія деньги и пользоваться чужими капиталами. Многія правленія исключительно создаютъ систему переборовъ тѣмъ, что съ агентовъ, въ случаѣ недобора, взыскиваютъ деньги, а въ случаѣ переборовъ, хоть и не прямо, но косвеннымъ образомъ, заявляютъ этимъ агентамъ благо-

дарность. Вотъ отчего, я полагаю, переборы должны быть вносимы въ государственныя кредитныя учрежденія.

И. С. Бліохъ.—Мы здѣсь выслушали эксперта, который довольно близко знакомъ съ дѣломъ, о которомъ говоритъ. А. А. Александровъ знаетъ это дѣло очень хорошо, но только съ одной стороны и раскрылъ его, конечно, намъ только съ этой, его касающейся, стороны.

Предсѣдатель.—Если вы желаете входить въ личныя пререканія, то я-бы васъ попросилъ это устранить.

И. С. Бліохъ.—Я хотѣлъ обратить вниманіе только на то, что это крайне одностороннее представленіе дѣла. Совершенно невѣрно, чтобы которыя нибудь изъ желѣзнодорожныхъ Обществъ дѣлали переборы, желая пользоваться чужимъ капиталомъ. Объ этомъ не можетъ быть и рѣчи.

М. А. Горбовъ.—Будетъ-ли удобно именно теперь предрѣшать поступленіе невостребованныхъ переборочныхъ суммъ въ эмеритальныя кассы, которыя могутъ впослѣдствіи учреждаться на весьма разнообразныхъ основаніяхъ.

Предсѣдатель.—Почему же нѣтъ?

И. С. Бліохъ.—Пенсіонныя кассы не могутъ иначе существовать.

По ст. 206-й.

М. Н. Анненковъ. — Было бы необходимо обратить ваше вниманіе на то, что противъ этого параграфа выставлена другая редакція, поставленная по ошибкѣ въ 209 ст. Высшая Коммисія не могла придти къ соглашенію, почему и принято было: обѣ редакціи привести въ настоящемъ уставѣ.

С. Ю. Витте.—При предъидущихъ обсужденіяхъ этого параграфа, я стоялъ за первоначальную редакцію 206 ст. и вотъ на основаніи какихъ соображеній. Этотъ уставъ

проводитъ такого рода принципъ, что желѣзныя дороги могутъ только примѣнять законнодѣйствующіе тарифы, и далѣе, въ этомъ уставѣ говорится, что законнодѣйствующіе тарифы публикуются. Такимъ образомъ, этотъ уставъ не допускаетъ добровольныхъ сдѣлокъ, т. е. не допускаетъ опредѣленія провозныхъ цѣнъ на основаніи частныхъ соглашеній. Руководствуясь этимъ основаніемъ, естественно является понятіе о томъ, что такое переборы и недоборы, а также и то заключеніе что, если дорогою взятъ излишній платежъ противъ законнодѣйствующихъ тарифовъ, то этотъ платежъ долженъ быть возвращенъ обратно; если же дорога получила неполный платежъ, то значитъ, она не получила полной платы по силѣ законнодѣйствующаго тарифа и, слѣдовательно, она имѣетъ полное право на полученіе этихъ денегъ. Въ этомъ смыслѣ, я считаю совершенно правильнымъ и совершенно согласнымъ съ духомъ устава—признаніе переборовъ и недоборовъ и, съ другой стороны, обязанность желѣзной дороги возврата переборовъ и право взысканія недоборовъ. Если-бы предположить, что переборы не возвращаются и недоборы недовзыскиваются, то это повлечетъ за собою установленіе понятія о томъ, что провозная плата образовалась на основаніи добровольной сдѣлки, т. е., какъ будто-бы, отправитель, явившись на станцію, сторговался и за провозъ, вмѣсто, напримѣръ, 80 коп., вслѣдствіе частной сдѣлки, уплачиваетъ 60 коп. Въ этомъ случаѣ явилось бы понятіе о договорѣ и тогда бы явился принципъ неизмѣняемости расчета противъ цѣнъ по договору. Если въ этомъ уставѣ будетъ проведенъ принципъ опредѣленія провозныхъ цѣнъ по частнымъ сдѣлкамъ, то тогда я-бы считалъ весьма логичною вторую редакцію: что недоборъ не взыскивается. На основаніи-же вышесказаннаго, при принятіи

принципа законнодѣйствующихъ тарифовъ: кто взялъ лишнее противъ тарифа, долженъ излишекъ тотъ возвратить, кто же заплатилъ не въ полномъ размѣрѣ законнодѣйствующій тарифъ, тотъ долженъ доплатить,—поэтому я считаю, что вторая редакція не соотвѣтствуетъ духу этого устава.

Д. И. Розенблюмъ.—Я хотѣлъ обратить вниманіе на то, что тутъ затрогиваются весьма важные интересы. Я уже разъ имѣлъ честь заявить, что не считаю себя *принципіальнымъ* противникомъ желѣзныхъ дорогъ и что всѣ мои взгляды на желѣзнодорожное дѣло таковы, что желѣзныя дороги дѣйствуютъ добросовѣстно и что, вслѣдствіе множества служащихъ у нихъ агентовъ, которые могутъ дѣлать ошибки, происходятъ нѣкоторые безпорядки. „Злоупотребленія“ я считаю исключеніемъ. Но, тѣмъ не менѣе, я долженъ настаивать на второй редакціи, на томъ основаніи, что всѣ спеціальныя учрежденія должны отличаться широкимъ знаніемъ своихъ задачъ, и что если, при сношеніи съ третьими лицами, происходятъ ошибки, то таковыя не должны отзываться на третьихъ лицахъ и послѣдствія этихъ ошибокъ должны падать на учрежденія, которыя ихъ произвели.

Въ этомъ случаѣ является такого рода вопросъ: я продалъ сегодня кому-то товаръ. Покупатель не желаетъ входить въ расчеты съ желѣзной дорогою и предоставляетъ мнѣ назначеніе цѣны съ доставкою на мѣсто. По поводу доставки, я справляюсь у начальника станціи и, на основаніи полученныхъ справокъ, опредѣляю цѣну при продажѣ. Вдругъ, при доставкѣ товара, покупателю заявляютъ, что нужно приплатить. Покупатель, имѣя счета и фактуры, обращается къ грузоотправителю съ указаніемъ на то, что между ними счета покончены, а тотъ принужденъ отвѣчать, что, дѣлая расчетъ, онъ принялъ ту сумму, ко-

торая ему была назначена желѣзною дорогою. Другой примѣръ. Кто-то передалъ мнѣ багажъ, пересылая его изъ Парижа въ Варшаву на мое имя. Я заплатилъ за провозъ, и, затѣмъ, черезъ нѣсколько времени, пріѣхавъ изъ Парижа, та, неизвѣстная мнѣ, личность, уплатила мнѣ мои расходы и уѣхала не извѣстно куда. А поистеченіи трехъ мѣсяцевъ ко мнѣ являются отъ желѣзной дороги и требуютъ заплатить недоборы. Приходится терять мнѣ.

Третій примѣръ. Я купецъ и долженъ произвести свои калькуляціи, выписывая товары изъ заграницы. Товаръ пришелъ; я заплатилъ провозныя деньги. Дѣлаю расчеты и опредѣляю, что буду продавать аршинъ сукна по 5 руб. Такъ я и дѣлаю, а черезъ три мѣсяца расчетъ мой измѣняется вслѣдствіе приплаты недобора, и, значитъ, я и тутъ, ни въ какомъ случаѣ, не могу быть огражденъ отъ случайностей и потерь.

Другой принципіальный вопросъ заключается въ самыхъ привиллегіяхъ, которыми пользуются желѣзныя дороги при своихъ эксплоатаціонныхъ работахъ. Не нужно забывать объ одной задачѣ желѣзныхъ дорогъ,—задачѣ вести дѣла о провозѣ пассажировъ и товаровъ. Каждое дѣло имѣетъ свою ясную и свою темную, положительную и отрицательную сторону, и каждый дѣловой человѣкъ знаетъ, что являются въ дѣлѣ трудности, промахи и ошибки, за которыя именно онъ, а не кто другой, долженъ поплатиться. А если отъ производства дѣла должны до такой степени страдать интересы лицъ, съ этимъ дѣломъ приходящихъ въ необходимое соприкосновеніе, то каждый дѣловой и даже не дѣловой человѣкъ долженъ согласиться, что, въ этомъ случаѣ, послѣдствія должны непремѣнно относиться къ желѣзнымъ дорогамъ. Если даже относиться къ этому дѣлу съ нѣкоторымъ снисхожденіемъ, то можно

сдѣлать маленькое исключеніе въ такомъ смыслѣ; когда предоставлено привести уплату на мѣстѣ назначенія, тогда можно считать, что положительнаго исполненія договора съ двухъ сторонъ какъ бы не происходило и третье лицо какъ бы приняло на себя послѣдствія этого односторонняго договора. Другими словами говоря: въ подобныхъ случахъ договоръ какъ бы заключается не въ моментъ отправки, а въ моментъ выдачи товара. Поэтому правильно, справедливо и необходимо, въ виду общихъ интересовъ торговли и промышленности, по моему мнѣнію, будетъ принять вторую редакцію этой статьи, въ тѣхъ случаяхъ, когда грузъ былъ оплаченъ при отправленіи. Когда же грузъ не былъ оплаченъ при отправленіи, тогда, при выдачѣ товара, можетъ быть взысканъ, вмѣстѣ съ платежемъ, и могущій оказаться недоборъ.

И. А. Вышеградскій. — Я думаю, что нельзя лучше подтвердить слова Сергѣя Юльевича, чѣмъ было сдѣлано сейчасъ при ссылкѣ на договоръ, заключаемый грузоотправителемъ съ начальникомъ станціи, потому что еслибъ это былъ совершенно свободный договоръ, не на основаніи дѣйствующихъ тарифовъ, то пришлось бы сказать, что все это справедливо. Но дѣло въ томъ, что здѣсь другое положеніе, въ виду дѣйствія закономъ утвержденныхъ тарифовъ, потому что если признать, что желѣзная дорога должна сдѣлать извѣстное, по извѣстной цѣнѣ, то она должна получить и опредѣленное вмѣстѣ съ тѣмъ вознагражденіе. Совсѣмъ въ другомъ видѣ представляется дѣло если въ основаніе принимается договоръ. Изъ этого понятія, посредствомъ тѣхъ-же соображеній, которыя были противопоставлены Сергѣю Юльевичу, можно-бы вывести что переборы не слѣдуетъ возвращать грузоотправителямъ потому что, на основаніи этихъ соображеній, если

я заплатилъ деньги начальнику станціи, значитъ заключилъ съ нимъ договоръ и кончено дѣло: я долженъ исполнить договоръ. Вотъ какое послѣдствіе явилось-бы изъ подобнаго взгляда. Поэтому, совершенно присоединяясь къ мнѣнію Сергѣя Юльевича, я не стану возражать на вопросъ о привиллегіяхъ и исполненія обрядностей, потому что не совсѣмъ это понимаю. Но я долженъ указать еще на одно практическое послѣдствіе этого параграфа, ограничивающаго требованіе недоборовъ.—Если этотъ параграфъ будетъ принятъ съ указаннымъ ограниченіемъ, то дѣйствительно правленія желѣзныхъ дорогъ не будутъ дѣлать за переборы агентамъ такихъ выговоровъ, какъ дѣлаютъ въ настоящее время, потому что правильная плата, въ случаѣ переборовъ, все таки будетъ поступать, а переборы не будутъ возвращаться. Скажутъ, что почти тоже положеніе имѣется и теперь; но это несправедливо: теперь, имѣя право взыскивать недоборы, правленія сами хлопочутъ объ уменьшеніи переборовъ и причины, къ тому побуждающія, состоятъ въ томъ, что $^3/_4$ всѣхъ докладовъ въ правленіяхъ составляютъ преимущественно иски, возбуждаемые транспортными конторами и страховыми обществами; правленія наши являются какими-то юридическими бюро, и теперь уже мы чувствуемъ, что не хватаетъ времени для того, чтобы заниматься настоящимъ дѣломъ. Въ виду этихъ исковъ, мы постоянно хлопочемъ о томъ, чтобы не было переборовъ, такъ какъ чрезъ это надѣемся уменьшить число исковъ; но ежели право взысканія недоборовъ будетъ такъ ограничено, какъ предполагается, то дѣлать будетъ нечего: надо будетъ подчиниться необходимости вести тяжебныя дѣла въ огромномъ размѣрѣ, лишь бы на недоборахъ не потерять всего дохода.

А. И. Зак.— Я хотѣлъ остановиться только на при-

мѣрѣ, гдѣ собственно указывалось на тотъ случай, когда собственникъ товара сквитался съ посредникомъ. Мнѣ кажется, что больше всего и чаще всего переборы возникаютъ именно вслѣдствіе дѣятельности посредниковъ въ торговлѣ, и даже бываютъ такіе случаи, что посредники торговли входятъ въ стачку съ агентами желѣзныхъ дорогъ съ тѣмъ, чтобы начальникъ станціи, напримѣръ, обязанъ былъ брать переборы, а посредникъ, расквитавшись съ своимъ кліентомъ и взыскавъ съ него ту сумму, которую онъ первоначально заплатилъ, впослѣдствіи предъявляя свои претензіи къ желѣзной дорогѣ, могъ бы въ свою пользу вернуть переборъ. Такимъ образомъ тотъ, кто дѣйствительно пострадалъ, никогда не вознаграждается.

Теперь я хочу сказать нѣсколько словъ на счетъ характера привиллегіи въ пользу желѣзныхъ дорогъ, который Давидъ Іуліановичъ старается придать второй части статьи, предоставляющей желѣзнымъ дорогамъ вычесть съ суммъ, причитающихся къ возврату товароотправителю, какъ переборъ, такъ и оказывающійся на немъ же недоборъ. Я не усматриваю тутъ никакой привиллегіи и если считалось нужнымъ помѣстить это право желѣзныхъ дорогъ въ законъ, то это, вѣроятно, происходило отъ того, что желали избѣжать недоразумѣнія, а привиллегіи тутъ нѣтъ. Тутъ только происходитъ тоже, что въ обыкновенномъ взаимномъ счетѣ есть дебетъ и кредитъ.

Въ самомъ дѣлѣ: если съ товароотправителя былъ взятъ переборъ, то онъ, пока таковой ему еще не возвращенъ, находится въ отношеніи къ желѣзной дорогѣ въ положеніи кредитора. Въ тоже время, пока желѣзная дорога не взыскала съ него допущенный недоборъ, онъ состоитъ дебиторомъ ея. Я не вижу здѣсь привиллегирован-

ности и полагаю, что нѣтъ основанія принять вторую редакцію 206 статьи.

По ст. 207-й.

Д. І. Розенблюмъ. — Тутъ говорится о положеніи платежей, но въ другомъ мѣстѣ значится, что товаромъ можетъ распорядиться владѣлецъ дубликата или его держатель, и даже имѣетъ право перемѣнить окончательное назначеніе слѣдованія товара, т. е. что онъ можетъ его вернуть или отправить на другую станцію. Вотъ мнѣ-бы и казалось, что тутъ нужно непремѣнно оговорить, что, если отправитель наложилъ платежъ на грузъ, то получатель груза не имѣетъ права распоряженія грузомъ и вотъ на какомъ основаніи: были случаи, что фабрикантъ или купецъ, по желанію покупщика, отправляли товаръ на какую либо станцію и что получатель, предъявляя дубликатъ, денегъ не представлялъ, а, явившись къ начальнику станціи, просилъ, чтобы товаръ былъ отправленъ на другую станцію. Такъ какъ онъ не принималъ товара, то, съ его стороны, нѣтъ надобности произвести уплату наложенной суммы, а на перемѣненномъ мѣстѣ назначенія товаръ лежитъ мѣсяцъ и другой, никто не приходитъ его принимать, о чемъ отправитель и увѣдомляется съ требованіемъ распорядиться товаромъ, на которомъ имѣется наложенный платежъ, такъ какъ получатель не явился за его полученіемъ. Отправитель недоумѣваетъ, какимъ образомъ товаръ былъ отправленъ на другую станцію, требуетъ присылки его обратно. И что же оказывается? Ящикъ тотъ же, съ тою же маркою, но заключаетъ вмѣсто, скажемъ, холста или чего другаго, просто камень. Дѣло въ томъ, что пока получатель не видѣлъ товара, пока положительно не зналъ какая упаковка и проч.,

онъ ничего не можетъ сдѣлать съ этимъ товаромъ. Но, разъ увидѣвъ его на мѣстѣ назначенія и отправивъ въ другое мѣсто, онъ можетъ распорядиться какъ ему угодно и если онъ злоумышленникъ, то можетъ этимъ воспользоваться.

Я привожу это въ видѣ примѣра для подтвержденія того принципіальнаго начала, что, при наложенномъ платежѣ, получатель не только не можетъ получить груза безъ уплаты наложеннато платежа, но и никакъ не можетъ распорядиться имъ, пока наложенный платежъ не уплоченъ и ни въ какомъ случаѣ не можетъ отправить грузъ въ другое мѣсто.

Л. И. Перль.—Это совершенно вѣрно и здѣсь имѣется связь съ 209 ст., гдѣ сказано, что право распоряженія грузомъ принадлежитъ держателю дубликата. Относительно правила распоряженія грузомъ вообще, я буду имѣть честь передать Вашему Сіятельству редакцію, которую я составилъ и которая, вѣроятно, будетъ принята, но относительно наложенныхъ платежей былъ поднятъ вопросъ: обязаны-ли желѣзныя дороги принимать на себя такое правило? Хотя закона до сихъ поръ въ этомъ отношеніи не имѣлось, но это правило связано неразрывно съ интересами торговли и не должно быть отмѣнено. Но, спрашивается: какія могутъ явиться послѣдствія изъ такого правила и кто отвѣчаетъ въ случаѣ невыполненія желѣзными дорогами своихъ обязанностей?—На линіяхъ прямаго сообщенія это не представляетъ никакого затрудненія, но если грузъ изъ Варшавы отправленъ, напримѣръ, въ Оренбургъ, то можетъ случиться, что одна изъ промежуточныхъ линій не исполнить своихъ обязанностей. Имѣя въ виду, что въ нынѣшнемъ уставѣ устанавливается обязательный перевозъ по наложенному платежу, является во-

просъ: нужно-ли оградить отправителей и желѣзныя дороги закономъ, регулирующимъ обязательства въ отношеніи исполненія уплаты по наложеннымъ платежамъ и составить нѣкоторыя правила для регулированія отношеній желѣзныхъ дорогъ между собою. Не нужно ли будетъ дѣлать то, что сдѣлала бернская конвенція, т. е. ограничить наложенный платежъ извѣстною обязательною суммою.

Н. П. Анненковъ.—По поводу этого параграфа я считалъ бы не лишнимъ обязать, главнымъ образомъ, желѣзныя дороги, въ извѣстные сроки, уже непремѣнно расчитаться съ товароотправителями, напримѣръ, по прошествіи недѣли или мѣсяца по полученіи ими наложеннаго платежа, потому что товароотправитель, который отправилъ свой товаръ съ наложеннымъ платежемъ, можетъ быть самъ имѣетъ извѣстные расчеты, обязался уплатить деньги по сдачѣ товара въ извѣстные сроки и, однимъ словомъ, имѣетъ нѣкоторыя обязательства, которыя долженъ выполнить. Между тѣмъ здѣсь, въ этомъ §, нѣтъ прямаго указанія на то, когда желѣзныя дороги должны расчитаться съ товароотправителями и желѣзныя дороги, вслѣдствіе этого, быть можетъ, найдутъ болѣе удобнымъ для себя удерживать платежи и не торопиться ихъ возвратомъ. Это можетъ быть особенно неудобно для товароотправителей въ тѣхъ случаяхъ, когда, напримѣръ, купецъ долженъ внести въ извѣстный срокъ въ банкъ деньги, а желѣзная дорога ему не платитъ. Поэтому я считаю необходимымъ добавить къ этому §, что желѣзныя дороги обязаны всякій разъ расчитаться съ товароотправителемъ не позже мѣсяца со дня полученія отъ получателя товара наложеннаго платежа.

К. И. Рудницкій.—Правило это сдѣлать обязательнымъ

для желѣзныхъ дорогъ не слѣдуетъ, потому что послѣдствія его могутъ быть весьма тягостны для желѣзныхъ дорогъ. Весьма часто деньги, полученныя на промежуточныхъ линіяхъ не доходятъ до главныхъ станцій отправленія.

Здѣсь былъ приведенъ примѣръ объ отправленіи товара изъ Варшавы въ Оренбургъ. Это еще не совсѣмъ ясный примѣръ, но если обернуть и сказать, что товаръ былъ отправленъ изъ Оренбурга въ Варшаву, то это выставитъ случай рельефнѣе. Я называю Оренбургъ, потому что назвалъ его предшествующій ораторъ, а не потому, чтобы имѣлъ особенную цѣль указать эту дорогу. Въ Варшавѣ деньги были внесены, но до Оренбурга онѣ могутъ не дойти. Есть много промежуточныхъ дорогъ, которыя, можетъ быть, не состоятельны. Я указываю на это потому, что были примѣры, гдѣ дороги задолжали наложенные платежи до милліона. Такимъ образомъ дороги, собственными силами, безъ особыхъ узаконеній, которыхъ я не смѣю указывать, были бы безсильны исполнить такое правило.

Предсѣдатель.—Я бы просилъ, если можно, указать способъ, который въ этомъ отношеніи могъ бы привести къ результатамъ.

К. И. Рудницкій.—Были принимаемы временныя мѣры, но онѣ были уничтожаемы распоряженіемъ власти, стоящей надъ желѣзными дорогами. По отношенію дорогъ, которыя оказались не въ состояніи уплатить, было публикуемо, что порядокъ наложенныхъ платежей не будетъ временно на нихъ допускаться. Нужно имѣть въ виду, что трудно добывать деньги, когда ихъ добыть негдѣ. Здѣсь не присутствуетъ предсѣдатель Грязе-Царицынской желѣзной дороги, но я положительно знаю, что бывала, не

достача около милліона рублой потому, что другія дороги не платили.

М. Н. Анненковъ.—Въ такомъ случаѣ это просто несостоятельность.

М. А. Горбовъ. — Порядокъ пріема товаровъ съ наложенными платежами весьма значителенъ и въ высшей степени полезенъ въ торговыхъ сношеніяхъ. Выгодность его для торговли нѣтъ надобности разъяснить. Она приноситъ извѣстную пользу и желѣзнымъ дорогамъ, оживляя вообще движеніе товаровъ и, слѣдовательно, увеличивая въ общей сложности до нѣкоторой степени самое количество грузовъ. Въ этихъ соображеніяхъ желѣзныя дороги, какъ извѣстно Вашему Сіятельству, добровольно предложили эту мѣру и торговля, никѣмъ не принуждаемая, до нынѣ поддерживаетъ и расширяетъ подобныя отправки. Для правильнаго сужденія о разбираемомъ §, необходимо выяснить и имѣть въ виду этотъ неоспоримый фактъ добровольнаго введенія со стороны желѣзныхъ дорогъ того порядка, который теперь предполагается сдѣлать для нихъ обязательнымъ. Не можетъ быть ни малѣйшаго возраженія противъ того, что весьма желательно поддержать этотъ порядокъ. Но позволяю себѣ думать, что, при требованіи обязательнаго исполненія чего бы то ни было, необходимо прежде всего сдѣлать самое исполненіе возможнымъ. Въ настоящемъ же случаѣ представляется болѣе, чѣмъ сомнительнымъ: возможно ли будетъ для многихъ желѣзныхъ дорогъ и во многихъ случаяхъ исполненіе предполагаемаго закона. Рѣшаюсь сказать даже прямо, что наложеніе на желѣзныя дороги обязанности, не имѣющей непосредственной связи съ ихъ прямымъ назначеніемъ, можетъ, при неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, совершенно неожиданно и неотвратимо, привести не только къ затрудненію, но и

къ прекращенію даже и той дѣятельности, для которой онѣ сооружены,—привести къ этому въ видѣ доведенія иногда и самой доходной дороги до полнѣйшей несостоятельности. Не могу не повторить, что операція перевода денегъ (въ чемъ собственно и состоитъ услуга, оказываемая дорогами при наложенныхъ платежахъ) есть операція по существу своему банковая; къ перевозкѣ грузовъ операція эта непосредственнаго отношенія не имѣетъ и для производства ея никакихъ особыхъ капиталовъ у желѣзныхъ дорогъ не имѣется. Въ связи же съ этимъ прошу позволенія привести примѣръ Московско-Курской дороги,—примѣръ, который также извѣстенъ Вашему Сіятельству. Принадлежа къ числу дорогъ самыхъ богатыхъ по количеству грузовъ и, слѣдовательно, перевозя тѣмъ бо̀льшее количество ихъ съ наложенными платежами, Московско-Курская дорога, хотя и имѣетъ всѣ средства быть вполнѣ исправною въ своемъ собственномъ дѣлѣ, тѣмъ не менѣе, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, вынуждена была остаться въ недоимкѣ предъ Правительствомъ и едва—едва не сдѣлалась вполнѣ несостоятельною только впослѣдствіи того, что, выплачивая постоянно наложенные платежи отправителямъ, но не получая ихъ своевременно отъ дорогъ назначенія, она выдала постороннимъ лицамъ изъ собственныхъ средствъ болѣе милліона рублей. Когда къ этому присоединилось неполученіе такой же суммы отъ нѣкоторыхъ казенныхъ вѣдомствъ, то всего въ ея кассѣ оказалось въ неполученіи болѣе двухъ съ половиною милліоновъ изъ десяти милліоновъ годовой выручки. Болѣе двадцати пяти процентовъ! Оборотная касса была вполнѣ истощена и это положеніе тянулось болѣе двухъ лѣтъ. Нахожу излишнимъ доказывать, что такой недостатокъ въ кассѣ можетъ раззорить безповоротно каждое богатѣйшее коммерческое предпріятіе.

Общество Московско-Курской дороги предотвратило свою гибель только возможностью пріостановить на время отправки съ наложенными платежами, т. е. необязательностью ихъ.

Вся тяжесть разбора этаго вопроса лежитъ такимъ образомъ въ томъ: какъ обезпечить своевременное полученіе дорогою отправленія наложенныхъ платежей, которые будутъ взыскиваться на дорогахъ назначенія, а проектъ переноситъ тяжесть на обезпеченіе непремѣнной выдачи наложеннаго платежа отправителю въ кратчайшій срокъ, не принимая въ соображеніе дѣйствительное положеніе дѣла и средство платежей дороги. Позволяю себѣ видѣть въ этомъ крайне опасную перестановку сущности дѣла и притомъ во вредъ самому дѣлу. Штрафы и прочія строгости могутъ вознаграждать потерпѣвшихъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда противъ ихъ интересовъ совершено какое либо умышленное злоупотребленіе. Но я говорю не о злоупотребленіяхъ, а о фактической невозможности исполнить что либо. Упоминая о случаѣ съ Московско-Курскою дорогой, я отнюдь не думалъ обвинять ни одну изъ дорогъ, которыя не платили ей въ то время. На оборотъ: я знаю, что онѣ находились въ полной невозможности производить уплаты. Онѣ были виноваты съ формальной стороны, но съ практической ихъ обвинять невозможно.

Когда въ кассѣ находится извѣстная сумма, которую нѣтъ возможности раздѣлить и настаетъ пора платить рабочимъ, или жалованье служащимъ, или производить другіе эксплоатаціонные расходы,—администрація дороги естественно производитъ ихъ изъ общаго наличнаго остатка и, такимъ образомъ, дорога, силою непреодолимыхъ обстоятельствъ, вовлекается въ неправильныя дѣйствія. Но тутъ дѣло невъ тѣхъ дорогахъ, которыя остаются должными, а въ

томъ, что, при обязательности наложенныхъ платежей, дорога состоятельная, черезъ чужую вину, могла и всегда можетъ на будущее время пострадать и оказаться также несостоятельною именно только потому, что вынуждается входить въ обязательное товарищество и отвѣчать за другія дороги, быть можетъ, неисправныя и притомъ отвѣчать предъ третьими лицами, которымъ, съ другой стороны, предоставляется полная свобода предъявлять въ этомъ отношеніи къ желѣзнымъ дорогамъ всѣ требованія, какія только могутъ оказаться желательными съ исключительной точки зрѣнія ихъ собственныхъ интересовъ. Такой порядокъ былъ-бы равносиленъ искусственному приведенію желѣзныхъ дорогъ къ несостоятельности. Но будетъ-ли онъ въ такомъ случаѣ полезенъ и для самой торговли и, вообще, для общества?.. Вашему Сіятельству угодно было предложить вопросъ: какую-же придумать въ этомъ отношеніи мѣру. По важности и желательности разбираемаго дѣла, оно было обсуждено въ кругу, довольно многочисленномъ, лицъ заинтересованныхъ и ими были высказываемы нѣкоторыя предположенія. Если угодно будетъ Вашему Сіятельству, я ихъ повторю, но опять таки только какъ предположенія, которыя должны быть подвергнуты весьма подробному и всестороннему обсужденію. Главнѣйшимъ образомъ были предлагаемы: или оставленіе перевозокъ съ наложенными платежами въ теперешнемъ порядкѣ добровольнаго соглашенія, или принятіе самимъ Правительствомъ непосредственныхъ мѣръ къ своевременному полученію платящими дорогами всѣхъ имъ слѣдующихъ суммъ. Что касается до ограниченія налагаемыхъ платежей извѣстнымъ размѣромъ, то это можетъ, кажется, только отдалить опасность, но возможность ея не уничтожаетъ.

Предсѣдатель.—Такъ какъ этотъ вопросъ не прямо ка-

сается желѣзныхъ дорогъ и мѣра эта придумана только для пользы торговли и промышленности, но всѣ неудобства этой мѣры относятся прямо къ желѣзнымъ дорогамъ, то мы-бы хотѣли, чтобы вопросъ этотъ былъ обсужденъ возможно справедливѣе и была-бы составлена редакція которая желательна при введеніи этого закона.

М. А. Горбовъ.—Указываютъ, что правила о ликвидаціи желѣзнодорожныхъ Обществъ, признанныхъ по суду неисправными, могутъ, будто-бы, гарантировать учрежденія, которымъ эти Общества задолжали. Но вѣдь ликвидація по предлагаемому проектомъ порядку должна продолжаться не менѣе 4-хъ лѣтъ. Въ теченіе-же этого некороткаго времени, суммы наложенныхъ платежей должны продолжать накопляться и не будутъ поступать по принадлежности на дороги отправленія. Возможно-ли говорить о гарантіи такого рода? Несомнѣнно, что каждая дорога, имѣющая должниковъ, имѣетъ и право обратиться въ судъ и весьма вѣроятно, что и судъ довольно скоро удовлетворитъ жалобу. Но вѣдь суммы наложенныхъ платежей необходимы ежедневно и жалующаяся дорога все таки должна выплачивать ихъ изъ своей собственной кассы; весь вопросъ лишь въ томъ—откуда-же она должна брать на то средства и долго-ли она будетъ въ состояніи выдерживать такое положеніе?.. Въ заключеніе я остаюсь въ несомнѣнной увѣренности, что если пріемъ отправокъ съ наложенными платежами будетъ предоставленъ попрежнему добровольному соглашенію, то желѣзныя дороги будутъ поддерживать его въ своихъ собственныхъ интересахъ. Но при этомъ необходимо допустить возможность пріостановокъ его въ крайности. Дѣлать-же его обязательнымъ даже когда и крайность эта наступитъ,—по меньшей мѣрѣ, безполезно, потому что невозможно: когда касса окажется истощен-

ною на другія надобности, то, разумѣется платежи прекратятся.

Л. И. Перль.—Вопросъ весь въ томъ, что правительства всѣхъ государствъ имѣютъ право требовать отъ желѣзныхъ дорогъ исполненія извѣстныхъ правилъ, относящихся къ перевозкѣ грузовъ. Но какими мѣрами гарантируется для интересовъ желѣзныхъ дорогъ мѣра, которая требуетъ отъ нихъ, чтобы онѣ вошли въ соглашеніе съ довѣрителями, которымъ вѣрить не желаютъ, т. е. съ другими желѣзными дорогами, отъ которыхъ онѣ не ожидаютъ аккуратныхъ платежей. Поэтому тамъ, гдѣ есть предположеніе о мѣрахъ, въ которыхъ приходится сталкиваться интересамъ разныхъ дорогъ между собою, тамъ обязательныя правила могутъ быть затруднительны.

И. С. Бліохъ.—Если товаръ пересылается по наложенному платежу и желѣзная дорога, получившая платежъ, дѣлается несостоятельною, то является отвѣтственною дорога, принявшая грузъ и поэтому надо предоставить ей преимущество относительно взысканія.

М. А. Горбовъ.—Въ отношеніи наложенныхъ платежей нельзя не принять во вниманіе и того, мною прежде неупомянутаго, соображенія, что хотя переводъ денегъ есть операція въ сущности банковая, но обязательность ея для желѣзныхъ дорогъ предположено примѣнить и къ тѣмъ мѣстностямъ, гдѣ въ настоящее время не имѣется не только никакихъ банковъ, но часто нѣтъ и почтовыхъ конторъ для пересылки денегъ, и гдѣ, слѣдовательно, торговля не пользовалась до сихъ поръ въ этомъ отношеніи рѣшительно никакимъ удобствомъ. И вотъ теперь требуется, чтобы желѣзныя дороги, не имѣющія въ свой дѣятельности никакихъ банковыхъ условій, разомъ открыли для третьихъ лицъ всѣ эти удобства на свой страхъ, да еще на такихъ

основаніяхъ и подъ такою отвѣтственностію, которыя безъ ошибки во многихъ случаяхъ могутъ быть названы принудительнымъ приведеніемъ желѣзной дороги къ несостоятельности.

А. А. Александровъ.—Во избѣжаніе всякихъ недоразумѣній, порождаемыхъ тѣмъ обстоятельствомъ, что часто неизвѣстно, гдѣ должна быть произведена уплата за грузъ, по которому есть наложенный платежъ на станціи или въ управленіи, я попросилъ бы пояснить въ этомъ §, что принявшій грузъ обязанъ произвести уплату на станціи при пріемѣ товара.

По ст. 208-й.

М. Н. Анненковъ.—Эта статья введена вслѣдствіе особеннаго настоянія торговцевъ и промышленниковъ, въ виду того, что были значительные споры, относительно порядка, который существуетъ при выгрузкѣ, такъ какъ часто случается, что грузоотправители желаютъ выгружать товары собственными своими средствами. Но тутъ также составлена и другая редакція, которую позвольте прочесть.

Н. А. Неклюдовъ.—(читаетъ другую редакцію).

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.— Мнѣ кажется, что предлагаемая въ проектѣ редакція была безпристрастна, такъ какъ тутъ участвуетъ Мѣстный Желѣзнодорожный Совѣтъ, въ которомъ являются выборныя лица отъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ и отъ земствъ.

Ф. Е. Фельдманъ.—Мнѣ кажется, эту редакцію все-таки слѣдуетъ нѣсколько измѣнить. Тутъ сказано: „по постановленію Мѣстнаго Желѣзнодорожнаго Совѣта“ и можно предположить, какъ будто, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ будетъ требоваться постановленіе Совѣта. Мнѣ ка-

жется, слѣдуетъ сказать: „на основаніи правилъ, утвержденныхъ Мѣстнымъ Желѣзнодорожнымъ Совѣтомъ“.

К. А. Скальковскій.—Во всякомъ случаѣ слѣдуетъ добавить, что хотя нагрузка и производится собственными средствами, но извѣстный налогъ, согласно тарифу, долженъ оставаться для покрытія расходовъ.

По ст. 209-й.

Л. И. Перль.—По отношенію къ этому § я передамъ выработанную мною редакцію.

Г. А. Лангвиллъ.—Здѣсь сказано, что лицо, имѣющее право распоряжаться грузомъ, можетъ требовать, чтобы грузъ былъ возвращенъ ему обратно или задержанъ, но не сказано на счетъ того, что нужно ли ему платить полежалое, такъ какъ существуетъ правило о порядкѣ нагрузки товара и объ очереди, вслѣдствіе какого правила товаръ, при перемѣнѣ распоряженія, будетъ на извѣстное время задержанъ.

С. Ю. Витте. — Разсматриваемый § до заявляемаго г. Лангвиллъ не относится.

Предсѣдатель.—Этого въ уставѣ нѣтъ, а потому предложите намъ вашу редакцію.

По ст. 210-й.

К. И. Рудницкій.—Вывѣшиваніе на станціяхъ объявленій должно происходить только при такихъ грузахъ, о которыхъ не было послано на домъ извѣщенія, а то пришлось бы и реестръ выдать, и объявленія выслать, и объявленія вывѣшивать, что было бы слишкомъ затруднительно.

Предсѣдатель. — О тѣхъ грузахъ, о которыхъ было сдѣлано извѣщеніе, нечего и вывѣшивать объявленій.

С. Ю. Витте.— Но извѣщенія могли не дойти, могли затеряться.

*М. П. Козлянинов*ъ.— Здѣсь сказано: „увѣдомленіе должно быть сдѣлано не далѣе, какъ въ самый день прибытія груза, если грузъ прибылъ не позже 6-ти часовъ вечера. О грузахъ же, прибывшихъ послѣ сего срока, увѣдомленіе должно быть сдано на почту до 9-ти часовъ слѣдующаго утра“. Я бы просилъ, вмѣсто этого распредѣленія времени, ввести другое распредѣленіе, опредѣливъ срокъ 12-ю часами дня съ тѣмъ, чтобы о грузахъ, которые прибыли до 12-ти часовъ, было бы извѣщеніе въ тотъ же день, а послѣ 12-ти часовъ—на другой день.

*Н. А. Неклюдов*ъ.—Я взялъ это распредѣленіе изъ германскаго закона и, конечно, къ замѣнѣ его болѣе цѣлесообразными сроками не можетъ быть препятствій.

*К. И. Шестаков*ъ.—Я бы просилъ опредѣлить, что такое подразумѣвается подъ словами: „время прибытія грузовъ“, такъ какъ изъ дальнѣйшаго мнѣ кажется, что прибытіемъ груза считается время, когда грузъ приготовленъ для выдачи.

Предсѣдатель.—Т. е. вы желаете, чтобы съ того времени считать его прибывшимъ?

*К. И. Шестаков*ъ.—Это было бы желательно.

*Н. А. Неклюдов*ъ.—Грузъ можно считать прибывшимъ только съ того времени, когда онъ дѣйствительно прибылъ.

К. И. Шестаковъ. —Но это будетъ въ существенномъ противорѣчіи съ послѣдующимъ правиломъ: „о льготномъ срокѣ охраненія грузовъ со времени подачи вагона подъ выгрузку“.

*Н. А. Неклюдов*ъ. —Конечно, противорѣчія тутъ нѣтъ, ибо, для груза, прибывшаго, напримѣръ, въ пятницу по-

слѣ 6 часовъ вечера, срокъ будетъ считаться не съ пятницы, а съ субботы.

С. Ю. Витте.—Время прибытія груза должно считаться съ момента дѣйствительнаго его прибытія.

К. И. Шестаковъ.—Я противъ этого ничего не имѣю, а только просилъ разъясненія. Затѣмъ я думаю, что § 210-й регламентируетъ такія подробности, которыя наилучшимъ образомъ могутъ разрѣшиться только примѣняясь къ мѣстнымъ условіямъ, а потому не должны составлять предмета общаго для всѣхъ закона, и могли бы быть опредѣлены впослѣдствіи Высшимъ Совѣтомъ.

Правилами, изложенными въ разсматриваемомъ параграфѣ, узаконивается рядъ обрядностей, на которыя можно сдѣлать множество замѣчаній. Такъ, напримѣръ, есть мѣстности, въ которыхъ извѣщеніе по почтѣ, какъ то предположено закономъ, невозможно по отсутствію почтоваго сообщенія, а между тѣмъ, по мѣстнымъ условіямъ, дороги могли бы все таки дѣлать тамъ эти извѣщенія посредствомъ разсыльныхъ.

Здѣсь также говорится о вывѣшиваніи объявленій о прибывшихъ грузахъ. Я позволю себѣ усомниться въ полезности этой мѣры для получателей. Такъ, напримѣръ, на станціи Москва, Московско-Курской желѣзной дороги, ежедневно прибываетъ свыше 200 отправокъ. Я думаю, что найти отправку въ числѣ 200 отправокъ, помѣщенныхъ въ спискѣ, будетъ для получателя чрезвычайно трудно также, какъ будетъ трудно для станціоннаго начальства составленіе подобнаго рода афишъ. Затрудненія эти увеличатся если принять во вниманіе, что не всѣ грузы вывозятся получателями вслѣдъ за ихъ прибытіемъ, почему, кромѣ афишъ прибытія грузовъ текущаго времени, должны будутъ висѣть и тѣ изъ афишъ за прож-

ніе дни, въ которыхъ заключаются невостребованныя отправки, или же такія отправки должны будутъ переноситься въ новые списки, размѣръ которыхъ увеличится на столько, что приведетъ къ практическому затрудненію: найти, въ концѣ концовъ, достаточно мѣста для ихъ вывѣшиванія. Такого рода возраженія указываютъ на то, что законъ этотъ слишкомъ подробно разбираетъ практическіе вопросы, а въ уставѣ, конечно, долженъ быть законъ общій. Практическія же подробности впослѣдствіи будутъ опредѣлены, сообразуясь съ условіями мѣстности и примѣняясь къ каждой отдѣльной дорогѣ.

Н. П. Анненковъ.—Было-бы желательно, чтобъ этотъ законъ остался въ силѣ, потому что теперь весьма часто происходятъ недоразумѣнія, которыя ведутъ къ лишнимъ уплатамъ полежалаго и къ совершенно напраснымъ затрудненіямъ, потому что получатели не знаютъ и не могутъ добиться: прибылъ ли грузъ или нѣтъ. Поэтому правило, объ извѣщеніи и публикаціи на станціяхъ о прибывшихъ грузахъ необходимо должно быть установлено какъ коренной законъ.

В. А. Половцовъ.—Публикація въ настоящее время не дѣлается, хотя и есть циркуляръ, который обязываетъ къ тому. Но еще покойный директоръ Кёнигъ увидѣлъ невозможность проведенія этого правила, и Министерство не настаиваетъ на исполненіи его. Вслѣдствіе этого, директоромъ Кёнигомъ было введено тогда правило о наложеніи штемпеля (при представленіи документовъ со стороны грузополучателя), который удостовѣряетъ, что грузъ еще не прибылъ. Грузополучатель отправляется въ контору за справкою и тамъ накладывается штемпель.

К. И. Шестаковъ.—Этотъ порядокъ практикуется и

на Московско-Курской, и на другихъ дорогахъ. Здѣсь, какъ на подробность, вполнѣ излишнюю, я могу указать еще на выраженіе: „или же ведутся алфавитные справочные реестры“. Такого рода оговорка является крайне неопредѣлительною, такъ какъ остается непонятнымъ: чего собственно держаться при составленіи алфавитовъ,—именъ-ли получателей, №№ квитанцій или другихъ данныхъ? Затѣмъ, обращу вниманіе на замѣчаніе, что „желѣзная дорога отвѣтственна только за своевременную сдачу“. Но увѣдомленія, конечно, будутъ производиться открытыми посылками, являющимися самымъ удобнымъ средствомъ для такихъ квитанцій, при чемъ желѣзная дорога не будетъ имѣть доказательствъ тому, что она своевременно сдѣлала увѣдомленіе. Вотъ, въ виду массъ подобнаго рода замѣчаній, я-бы полагалъ за лучшее: всѣ эти подробности совершенно исключить.

Г. Ф. Симоненко.—Я-бы просилъ не исключать этого правила, потому что оно вполнѣ гарантируетъ грузополучателей противъ всевозможныхъ злоупотребленій станціоннаго начальства.

Н. М. Полежаевъ.—Я-бы просилъ, чтобы непремѣнно были введены алфавитные справочные реестры и чтобы, кромѣ того, непремѣнно въ нихъ обозначены были №№ квитанцій. Тогда легко обозрѣть не только сотни, но и тысячи прибывшихъ грузовъ, а это есть большое удобство.

Предсѣдатель.—Вы видите, что тутъ указываютъ на неудобства и затрудненія, въ которыя будутъ поставлены управленія дорогъ. Господа представители желѣзныхъ дорогъ сами говорятъ, что, при всемъ уваженіи къ распоряженіямъ Правительства, покойный директоръ Кёнигъ находился въ невозможности исполнить это правило и, дѣй-

ствительно, имѣя въ виду, что грузы не всѣ сейчасъ будутъ приняты и что, слѣдовательно, множество ихъ останется къ другому дню и къ послѣдующимъ, то можете разсудить, сколько въ нѣсколько дней наберется реестровъ этихъ. А если на Московско-Курской желѣзной дорогѣ въ Москвѣ ежедневно получается до 200 отправокъ, то на другихъ можно ихъ, конечно, насчитать и болѣе и, въ этомъ случаѣ, реестры размножатся до безконечности.

Н. М. Полежаевъ.—Если и тысяча, то, въ этомъ случаѣ, мы еще болѣе не обезпечены безъ этихъ реестровъ. Имѣйте, Ваше Сіятельство, въ виду наше положеніе. Идемъ мы въ канцелярію за справкою, народу много; хотимъ, чтобы клеймо наложили, а насъ жандармъ гонитъ. Это вѣрно. Вѣдь они теперь на всѣ условія согласны и мы теперь никакого препятствія не видимъ, но это надо установить въ законѣ. Если алфавиты будутъ неудобны, то само дѣло покажетъ, что они неудобны, что никакой пользы не приносятъ, но ввести ихъ надо. Они не затруднятся взять съ насъ штрафы, хоть и тысячи грузовъ прибыли, они все узнаютъ, все вывѣдаютъ, но почему же имъ не сдѣлать удобства и для насъ?

Предсѣдатель. — Никто не оспариваетъ, что для получателей это будетъ удобно, но для управленія это будетъ затруднительно, тѣмъ болѣе, если указывается на то, что эти списки должны быть вывѣшены и займутъ въ концѣ концовъ всѣ стѣны станціонныя.

Н. П. Анненковъ.—Это такъ важно, что я, Ваше Сіятельство, долженъ указать, что меня спеціально уполномочивали, не зная, что въ проектѣ было предположеніе на счетъ этого правила,—ходатайствовать о его введеніи, и поэтому я вновь осмѣливаюсь заявить покорнѣйшую прось-

бу, чтобы эта статья закона осталась такъ, какъ она проектирована.

А. *А. Александровъ*.—Очень часто случается, что грузъ прибылъ, а между тѣмъ письмо затерялось и въ накладной имѣется штемпель, что грузъ не прибылъ. Справляться-же вновь довольно затруднительно. Поэтому весьма важно постановленіе о вывѣшиваніи списковъ.

С. Ю. Витте.—Мнѣ кажется, что возраженія, которыя были сдѣланы противъ разсматриваемаго §, основываются на недоразумѣніи. Говорилось о томъ, что списки займутъ большое мѣсто, что введеніе ихъ затруднительно и т. д. Но на Юго-Западныхъ дорогахъ о прибывшихъ грузахъ публикуется въ газетахъ, ведутся списки о прибывшихъ грузахъ; въ Одессѣ, Кіевѣ и Бердичевѣ получатели увѣдомляются отдѣльно и затрудненій не встрѣчается, такъ какъ для этого нужно всего написать нѣсколько листовъ бумаги въ день. Поэтому полагаю, что возраженіе о затруднительности составленія афишъ—не имѣетъ значенія. Говорилось также о затруднительности сообщенія получателямъ о прибывшихъ грузахъ въ такихъ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ почты. Но если не будетъ возможности фактически исполнить этого правила, то не исполненіе его не будетъ противозаконнымъ, такъ какъ это имѣется въ виду и въ самомъ §. Что же касается до штемпеля, то я говорилъ и прежде, и теперь повторяю, что штемпель не обезпечиваетъ грузополучателя, а объявленіе обезпечиваетъ болѣе.

И. С. Бліохъ-—Будутъ-ли удобны списки алфавитные или нѣтъ—это вопросъ, который надо изучить на практикѣ и который можетъ быть предоставленъ рѣшенію Высшаго Совѣта. Въ принципѣ достаточно высказать, что должны быть увѣдомленія. Въ какой формѣ будутъ эти увѣдомле-

нія—это уже деталь, которую въ законѣ предусматривать нѣтъ надобности.

Т. И. Филипповъ.—Я такого-же мнѣнія: лишь бы были документальныя увѣдомленія.

По ст. 211-й.

Н. П. Анненковъ.—Къ этому параграфу я хотѣлъ бы прибавить, чтобы воскресные и праздничные дни не входили въ счетъ льготныхъ дней, т. е. чтобы, при исчисленіи льготныхъ дней, праздничные и воскресные дни не включались. Если грузъ пришелъ въ пятницу, то вторымъ льготнымъ днемъ было бы воскресенье; но въ воскресенье извощики не поѣдутъ, наконецъ и станціонная служба въ праздничные дни короче, слѣдовательно не будетъ возможности грузъ получить въ очередь, и поэтому по неволѣ просрочится пріемъ груза.

С. Ю. Витте.—Мнѣ кажется, рѣчь можетъ идти только о времени, когда станціи открыты; затѣмъ, если бы было сдѣлано въ этомъ отношеніи постановленіе, то логичнѣе сдѣлать таковое въ томъ смыслѣ, что желѣзныя дороги въ праздничные дни не имѣютъ права закрывать станціи.

И. С. Бліохъ.—Тутъ сказано: „постановленія о сокращеніи сроковъ и проч. приводятся въ дѣйствіе черезъ три дня послѣ объявленія....“ Это иногда можетъ быть слишкомъ длинный срокъ и будетъ представлять неудобства.

Н. М. Полежаевъ.—Отчего для грузовъ, хранимыхъ въ вагонахъ, срокъ считается льготный со времени подачи вагона подъ выгрузку?

М. П. Козляниновъ.—Праздничныхъ дней у насъ очень много; затѣмъ это постановленіе было бы не всюду примѣнимо, потому что, напримѣръ, для Риги православные праздники не имѣютъ значенія. Но тамъ за то значитель-

ное еврейское населеніе и пришлось бы, слѣдовательно включить въ это правило, кромѣ православныхъ, и еврейскіе праздники—а это было бы затруднительно.

И. С. Бліохъ.— Можно обозначить, что полежалое не считается въ извѣстные праздничные дни сообразно мѣстностямъ.

Н. М. Полежаевъ. — Это слѣдуетъ предоставить Мѣстнымъ Совѣтамъ, которые увидятъ: что нужно дѣлать въ данномъ случаѣ, или въ данной мѣстности.

По ст. 212-й.

К. И. Шестаковъ.—§ 212-й слѣдуетъ развить въ томъ смыслѣ, что если грузъ, ввезенный на станцію для отправленія, задержанъ отправкою по желанію получателя, то онъ переносится въ новую очередь и отъ времени ввоза такого груза на станцію до его отправленія взыскивается за храненіе груза. Затѣмъ, я еще имѣю замѣчаніе относительно конца 210 ст. Трехдневный срокъ отъ дня вывѣшиванія объявленій вполнѣ опредѣлимый срокъ, но опубликованіе въ мѣстныхъ вѣдомостяхъ дѣлаетъ этотъ срокъ неопредѣленнымъ, потому что мѣстныя вѣдомости могутъ быть такія, которыя выходятъ разъ въ недѣлю и постановленіе Распорядительнаго Комитета можетъ послѣдовать какъ разъ послѣ выхода номера вѣдомостей, такъ что тогда будетъ срокъ недѣльный съ прибавкою трехъ дней. Поэтому слѣдовало бы сказать, что постановленія приводятся въ дѣйствіе черезъ 3 дня послѣ объявленія о нихъ посредствомъ вывѣшанныхъ объявленій на станціяхъ, о чемъ должно быть опубликовано въ мѣстныхъ вѣдомостяхъ.

С. Ю. Витте. Что касается второго обстоятельства, то сдѣланное замѣчаніе я нахожу вполнѣ правильнымъ. Первое же замѣчаніе основано на недоразумѣніи, такъ какъ ст. 188-я, говорящая о порядкѣ перевозки, къ которой от-

носится это замѣчаніе, устанавливаетъ, что опредѣленіе порядка исполненія очереди будетъ составлять предметъ особыхъ правилъ, составляемыхъ Мѣстными Совѣтами.

М. И. Горбовъ.—Когда товаръ адресованъ на предъявителя, т. е. когда дорогѣ неизвѣстенъ получатель, то она, конечно, не можетъ послать къ нему увѣдомленія, такъ что лицо, извѣстное желѣзной дорогѣ, имѣетъ то преимущество уже относительно скорѣйшаго принятія своего груза, что будетъ извѣщено о прибытіи его, тогда какъ лицо неизвѣстное иногда можетъ и не знать о томъ. Между тѣмъ для перваго здѣсь устанавливается срокъ для пріема товара, а при неизвѣстности адреса никакого срока не полагается. Думаю, что тутъ вкралось недоразумѣніе или ошибка. Не слѣдуетъ ли слова: „ежели они адресованы до востребованія“ совершенно исключить и этотъ § выразить просто: „грузы, подверженные скорой порчѣ, должны быть взяты не позже 24 часовъ со времени прибытія ихъ“.

С. Ю. Витте.—Со времени посылки объявленія.

И. А. Вышнеградскій.—Это правило во всякомъ случаѣ относится только до грузовъ, подверженныхъ скорой порчѣ, которые могутъ испортить воздухъ.

М. А. Горбовъ.—Публичная продажа можетъ происходить, на основаніи этой статьи, въ отсутствіи какъ грузоотправителя, такъ и получателя; на этотъ случай слѣдовало бы къ концу добавить слова: „возвращаются владѣльцу по его требованію“, такъ какъ, при отсутствіи владѣльца, товаръ хотя и будетъ проданъ и, слѣдовательно, будутъ выручены деньги, но можетъ оставаться неизвѣстнымъ—кому слѣдуетъ ихъ возвратить.

По ст. 213-й.

Л. И. Перль.—Съ этой статьей тѣсно связана ст. 209-я, относительно права распоряженія грузомъ. Вотъ здѣсь и является возможнымъ случай, на который указывалъ Давидъ Іульяновичъ, что прежде, чѣмъ уплочено было за товаръ съ наложеннымъ платежемъ, дѣлается невозможнымъ предоставленіе этого товара въ распоряженіе держателя дубликата. Въ этомъ случаѣ и дубликатъ не долженъ быть отобранъ желѣзною дорогою, иначе она дѣлается отвѣтственною за всѣ потери, которыя могутъ произойти впослѣдствіи. Это дѣло редакціи этой статьи и ея развитія. Важнѣе этого еще вопросъ о томъ, когда дубликатъ на предъявителя потерянъ. Въ дубликатѣ именномъ назначается прямо получатель и кому выдавать товаръ—извѣстно; но если, въ дубликатѣ на предъявителя, получатель не обозначенъ и дубликатъ утерянъ, то на этотъ случай я предложилъ бы слѣдующую редакцію: „Въ случаѣ заявленія или на станціи отправленія, или на станціи назначенія, объ утратѣ дубликата накладной, желѣзная дорога дѣлаетъ о томъ, за счетъ заявителя, троекратную публикацію и, если въ теченіи трехъ мѣсяцевъ, грузъ не будетъ принятъ по подлинному дубликату, то станція назначенія выдаетъ грузъ заявителю безъ установленнаго дубликата.“

Д. І. Розенблюмъ. — Статью эту нужно будетъ разъяснить и пополнить. Тутъ сказано: „грузъ выдается держателю дубликата накладной“ — сказано безразлично, а между тѣмъ нужно опредѣлить, обязана-ли желѣзная дорога провѣрить личность того, который является съ дубликатомъ. Это весьма важно въ виду другаго вопроса, который тутъ встрѣчается въ одной изъ послѣдующихъ статей, гдѣ говорится, что ежели въ данный срокъ то-

вополучатель или же держатель дубликата не явится и не возьметъ груза, не смотря на то, что своевременно извѣщенъ, тогда о семъ извѣщается товароотправитель и за симъ дѣлается дальнѣйшее распоряженіе. Вопросъ можетъ быть такой: положимъ, что товароотправитель послалъ товаръ и, затѣмъ, послалъ покупателю и дубликатъ, но покупатель по какой нибудь причинѣ товара получать не желаетъ. Вслѣдствіе этого товароотправитель долженъ получить товаръ обратно. Но къ несчастію у него дубликата нѣтъ, а получившій дубликатъ не отвѣчаетъ на письменное требованіе и дубликата товароотправителю не возвращаетъ. Вотъ это нужно обдумать для согласованія этихъ двухъ статей въ совокупности. Притомъ тутъ рождается еще одинъ, для общихъ экономическихъ отношеній, важный вопросъ. Я уже прежде имѣлъ честь объясниться по вопросу о томъ, считать ли накладную какъ коносаментъ или не считать его таковымъ. Это принципіальный вопросъ. Въ Россіи гораздо было-бы лучше, для общихъ интересовъ торговли и промышленности, считать накладную какъ-бы коносаментомъ, какъ это принято въ странахъ, гдѣ эти сдѣлки гораздо скорѣе можно совершить въ отношеніи пространства и разстояній, т. е. чтобы накладная была именная, а не на предъявителя и до востребованія. Причина заключается въ томъ, что я не могу расчитывать на исправность почты; я опасаюсь, что дубликатъ, этотъ актъ собственности на данный предметъ, который иногда имѣетъ значительную цѣнность, можетъ попасть въ чужія руки. Поэтому я считалъ-бы полезнымъ и нужнымъ, чтобы былъ установленъ дубликатъ именной и чтобы желѣзная дорога обязана была выдавать грузъ тому лицу, которое имѣетъ право получить его, по удостовѣреніи въ его личности.

К. И. Рудницкій.—Я полагаю, что это будетъ крайне затруднительно для получателей груза. Надобно себя поставить въ ихъ положеніе, а также и въ положеніе начальниковъ станцій. Вѣдь придется отъ всякаго неизвѣстнаго, являющагося за грузомъ, требовать полицейское удостовѣреніе—паспортъ. Это будетъ крайне стѣснительно. Обращаясь къ самой статьѣ, я полагаю, что если-бы она осталась въ проектируемой формѣ, то послѣдній періодъ долженъ быть предпосланъ предпослѣднему. Это очевидно ошибка: нужно переставить.

И. А. Вышнеградскій. — Я совершенно согласенъ съ тѣмъ, что требованіе удостовѣренія личности отъ получателя было-бы стѣсненіемъ и опасаюсь, что введеніе такого правила уменьшитъ количество перевозки. И засимъ думаю, что если-бы у насъ еще удостовѣреніе личности было дѣйствительное, то можетъ быть такое правило имѣло-бы основаніе. Но, какъ извѣстно, до сихъ поръ у насъ еще не изобрѣтенъ дѣйствительный способъ удостовѣренія личности. Паспортъ?—Но, къ несчастію, кто желаетъ злоупотребить, тотъ имѣетъ не одинъ, а два, три паспорта. Затѣмъ, какъ извѣстно, владѣлецъ въ бо́льшей части случаевъ не идетъ самъ за грузомъ, а посылаетъ прислугу—артельщика. И вотъ уже оказывается необходимость въ довѣренности. Такимъ образомъ возникаетъ цѣлая процедура, затрудняющая полученіе грузовъ. Опять повторяю, что если желѣзныя дороги будутъ отвѣтственны за это удостовѣреніе, если можно будетъ искать съ дороги за то, что она выдала грузъ хотя держателю дубликата, но не той личности, которая въ таковомъ прописана, то въ этомъ случаѣ выдача груза по меньшей мѣрѣ будетъ на столько замедлена, что польза желѣзныхъ дорогъ значительно уменьшится, а необходимыя формально-

сти отвлекутъ отъ желѣзныхъ дорогъ всѣ грузы, которые перевозятся на короткомъ разстояніи.

С. Ю. Витте.—Во время проѣзда Петербургской подкоммисіи по Петербурго-Варшавской дорогѣ, на всѣхъ станціяхъ сами купцы жаловались на то, что тогда директорами дороги было сдѣлано распоряженіе, чтобы брать удостовѣреніе въ личности, почему полагаю, что дѣйствительно такая мѣра будетъ весьма не удобной.

І. С. Шознанскій.—Къ сожалѣнію, не могу согласиться съ мнѣніемъ моего сосѣда, а сочувствую высказанному Иваномъ Алексѣевичемъ. Невозможно, чтобы накладная была бы превращена въ коносаментъ съ послѣдствіемъ, какое неизбѣжно изъ этого вытекаетъ съ удостовѣреніемъ личности грузополучателя. Я на практикѣ знаю, какъ это затруднительно на Московской желѣзной дорогѣ. На мой адресъ пришелъ грузъ и я долженъ былъ, желая послать за нимъ артельщика, отправиться къ нотаріусу, затѣмъ опять ходить туда-же, чтобы росписаться въ книгѣ, затѣмъ еще пришлось дать ему довѣренность и вся эта процедура длилась 3—4 дня. Порядокъ такой не возможенъ.

И. С. Бліохъ.—Я думаю, что тогда дубликатъ накладной потеряетъ совершенно свою цѣнность, его никто не приметъ, потому что онъ не будетъ имѣть значенія обезпеченія, что дѣйствительно ему присланъ товаръ. Что касается до злоупотребленій, которыя могутъ произойти, если есть наложенный платежъ, то это дѣло довѣрія и его отсутствіе трудно возстановить.

М. П. Анненковъ.—Я попрошу позволенія: по поводу § 212-го два слова сказать. Я-бы находилъ, что въ дополненіе словъ „продать грузъ съ аукціона“ слѣдовало бы добавить „тогда, когда на это есть дѣйствительная необхо-

димость“. Срокъ назначенъ слишкомъ малый, а между тѣмъ зимою рыба, напримѣръ (которая, сколько мнѣ извѣстно принадлежитъ къ числу предметовъ, которые подлежатъ скорой порчѣ) въ теченіи 24 часовъ не испортится. Но на основаніи этого § станціонное начальство имѣетъ право ее продать. Я бы предложилъ имѣть въ виду мое дополненіе: „когда къ этому представится существенная необходимость вслѣдствіе климатическихъ обстоятельствъ—условій температуры“.

По ст. 214-й.

И. С. Бліохъ.—Кого можно понимать подъ „третьимъ лицомъ“?—Это вопросъ важный, потому что въ настоящее время, напримѣръ, таможня не признаетъ преимущественнаго права желѣзныхъ дорогъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Она можетъ возвратить желѣзной дорогѣ расходы.

И. С. Бліохъ.—Но допуская товаръ такой, который не можетъ вернуть при продажѣ всѣхъ расходовъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Тогда товаръ долженъ быть сданъ въ контору общества.

А. А. Александровъ.—Я полагаю, что залоговаго права нельзя распространить на тѣ платежи, которые будутъ причитаться по распоряженіямъ желѣзныхъ дорогъ сверхъ платы, означенной въ накладной. Я говорю о доборахъ сверхъ платы, означенной въ накладной. Желѣзныя дороги очень часто измѣняютъ расчеты, сдѣланные на станціяхъ отправленій, и когда грузъ прибылъ, то ими не выдаются до платы. Это представляетъ громадное неудобство особенно для тѣхъ лицъ, которыя живутъ въ дальнемъ разстояніи отъ станцій, въ отдаленныхъ мѣстахъ, внутри губерніи. Я знаю, напримѣръ, такой фактъ:

прибыла на станцію одна машина; за нею была послана подвода, привезено было столько денегъ, сколько значилось на дубликатѣ накладной. Говорятъ, что платить нужно больше,—подвода послана была назадъ. Когда подвода вернулась черезъ нѣсколько дней, то оказалось, что тутъ было недоразумѣніе. Таже самая исторія повторилась съ пожарными трубами, о которыхъ я уже имѣлъ честь однажды говорить. Я бы полагалъ, что въ этомъ § слѣдовало-бы упомянуть, что залоговое право не распространяется на платежи сверхъ указанныхъ въ имѣющихся въ рукахъ получателей дубликатахъ.

С. Ю. Витте.—Въ сущности, этого можно-бы желать въ томъ случаѣ, если будетъ признано, что платежъ провозныхъ денегъ производится по усмотрѣнію договаривающихся сторонъ. Но если примѣниться къ понятію о законно-дѣйствущемъ тарифѣ, то этого исключенія допустить невозможно.

К. И. Рудницкій.—Часто бываютъ платежи, которые не могли быть обозначены въ накладной, однако они не входятъ въ категорію доборовъ, по починкѣ тары, по таможеннымъ расходамъ и т. д.

А. А. Александровъ.—Я вовсе не противникъ доборовъ, я напротивъ того настаиваю на томъ же, чтобы предоставлено было безусловное право желѣзнымъ дорогамъ получать недоборы. Оспаривать это право—значило-бы возставать противъ справедливости. Я стою за то, чтобы это право не ограничивалось ни какимъ срокомъ. Я говорю, что нигдѣ ни въ чемъ не долженъ царствовать произволъ. Я знаю случаи, гдѣ товароотправитель вмѣсто 52 руб., которые слѣдовали по накладной, долженъ былъ заплатить 385 руб. и тотчасъ-же, изъ за того, что иначе ему то-

вара не выдавали, ему оставалось только одно: подчиниться, какъ подчинялся землевладѣлецъ, посылавшій подводу за машиной, какъ подчинялись крестьяне, ѣздившіе 5 разъ за пожарными трубами. Мое дополненіе не лишаетъ желѣзныхъ дорогъ права требовать дополнительныхъ платежей установленнымъ порядкомъ.

По ст. 215-й.

М. А. Горбовъ.—Во второмъ отдѣлѣ этой статьи сказано:„посылается о семъ увѣдомленіе товароотправителю“. Но увѣдомленіе, по одной изъ предъидущихъ статей, должно быть уже и прежде послано грузополучателю; если этотъ послѣдній въ свое время не призналъ удобнымъ принять грузъ, тогда должно вступать въ дѣйствіе правило, изложенное въ настоящемъ §, безъ новой переписки. Вторичную посылку увѣдомленія желательно было-бы отмѣнить, такъ какъ она безъ особой цѣли только отдаляетъ срокъ надлежащаго распоряженія дороги.

М. Н. Анненковъ.—Въ первоначальной редакціи этого не было.

Д. І. Розенблюмъ.—Непремѣнно нужно оставить. Все таки товароотправитель будетъ имѣть возможность взять товаръ обратно, если не взялъ товаръ въ опредѣленный срокъ грузополучатель. Въ этомъ случаѣ товаръ будетъ проданъ и я потеряю товаръ, и потеряю просто изъ за формальности, если отъ товароотправителя будутъ требовать представленія дубликата накладной.

Н. М. Полежаевъ.—Интереса никакого въ томъ нѣтъ. Деньги онъ получилъ, товаръ отправилъ и говорить не хочетъ. Дубликатъ потребуется отъ того, кто явится за товаромъ и деньги заплатитъ—тотъ и получитъ товаръ.

Д. І. Розенблюмъ.—Но если онъ не получилъ деньги.

Н. М. Полежаевъ.—Нѣтъ, вы говорите на счетъ того, когда ни какого извѣстія онъ не имѣетъ.

Д. І. Розенблюмъ.—Простите, не въ томъ рѣчь. Дѣйствительно: товаръ—мой и меня вызываютъ для того, чтобы я получилъ его обратно. Я имѣю весь интересъ, чтобы взять товаръ, чтобы онъ не былъ проданъ. А мнѣ отвѣчаютъ, что у меня нѣтъ дубликата.

І. С. Познанскій.—А въ этомъ случаѣ, если товароотправитель захочетъ злоупотребить, то онъ постарается, чтобы накладная не досталась товарополучателю, явится за тѣмъ по истеченіи срока и возьметъ обратно товаръ, за который уже получилъ деньги.

Д. І. Розенблюмъ.—Наши взгляды расходятся по бо̀льшей части въ томъ отношеніи, что я всегда стою на нормальной почвѣ, на той, что въ обществѣ нѣтъ мошенниковъ. На этой почвѣ стоитъ и законъ. Онъ наказываетъ за неправильность, но онъ обозначаетъ правильный ходъ жизни. Наша ежедневная жизнь выражается въ законѣ. Въ законѣ ничего не сказано, чего въ жизни не существуетъ. Вы говорите, что торговецъ можетъ дѣйствовать во вредъ получателю, который имѣетъ въ рукахъ дубликатъ. Отчего онъ не явился? Правило такое въ нашей коммерческой жизни: я послалъ товаръ, положимъ, сахаръ; цѣны на сахаръ поднялись на 24 коп.. Сегодня получателю выгодно принять товаръ, онъ можетъ нажить полкопѣйки. Но завтра, вслѣдствіе мѣръ Правительства противъ спекуляціи, цѣна упала. Тогда получатель уже нехочетъ принять товара. Послѣ того, когда товаръ пролежалъ 30 дней, желѣзнодорожное управленіе вызываетъ отправителя и владѣльца дубликата. Послѣдній, какъ неисправный должникъ, ничего ве говоритъ, а я хотя-бы

цѣна стояла и по 18 коп., возьму свой сахаръ. Но мнѣ говорятъ: получите, если представите дубликатъ. Какъ выйти изъ этого положенія? Вѣдь сказано, что тотъ или другой долженъ взять товаръ, иначе онъ будетъ проданъ. Вотъ почему этотъ вопросъ нужно поставить.

Предсѣдатель. — Этотъ вопросъ будетъ подвергнутъ особому обсужденію.

И. С. Бліохъ.—Я желалъ бы сдѣлать въ этой статьѣ только маленькое дополненіе. За симъ я ее считаю вполнѣ цѣлесообразною.

Совершенно правильно сказано, что товароотправитель увѣдомляется. Онъ можетъ явиться и есть предположеніе, что онъ укажетъ гдѣ есть дубликатъ, поможетъ отыскать держателя дубликата, напишетъ ему самъ или же взойдетъ съ желѣзною дорогою въ сдѣлку объ отсрочкѣ продажи. Поэтому и слѣдовало-бы на этотъ случай обобщить положеніе опредѣленіемъ и что приступается къ аукціонной продажѣ, если товароотправитель не представитъ уважительныхъ причинъ къ отмѣнѣ.

*М. П. Козлянинов*ъ.—Въ концѣ этой статьи значится, что „излишне полученныя деньги поступаютъ въ пенсіонную кассу желѣзнодорожныхъ служащихъ“. Въ одной изъ предшествующихъ статей касса называется „эмеритальною“. Слѣдовало-бы: или сравнить это названіе, или, какъ я уже прежде говорилъ, совершенно это исключить, потому что мнѣ, напримѣръ, извѣстно, что Риго-Динабургская и Динабурго-Витебская дороги имѣютъ эмеритальный капиталъ въ 600,000 руб., онѣ не нуждаются въ увеличеніи капитала эмеритальной кассы. Поэтому лучше всего предоставить распорядиться этимъ излишкомъ Высшему Желѣзнодорожному Совѣту.

И. С. Бліохъ.—Позвольте заступиться и за это поло-

женіе и покорнѣйше просить объ оставленіи статьи и въ этой части. Какъ бы ни называлась касса, эмеритальной или пенсіонной, но необходимо заботиться объ обезпеченіи будущности служащихъ. Предоставлять Высшему Совѣту назначеніе не слѣдуетъ Для того, чтобы этотъ законъ исполнялся правильно,—и особыхъ порядковъ не нужно будетъ изыскивать, если въ массѣ 160,000 служащихъ желѣзнодорожныхъ будетъ поднятъ общій уровень нравственности и образованія. А этого не достигните никогда, если не обезпечите ихъ будущности.

Предсѣдатель.—Но здѣсь говорятъ, что нѣкоторыя дороги имѣютъ избытокъ.

И. С. Бліохъ.—Я, Ваше Сіятельство, занимался этимъ вопросомъ долгое время и знаю основательно, что кассы необходимы и капиталовъ въ нихъ недостаточно.

М. П. Козлянинов.—Я говорю о случаѣ, гдѣ фактически доказано, что капиталъ обезпеченъ.

И. С. Бліохъ.—Этотъ случай ничего не доказываетъ.

І. С. Познанскій.—Я совершенно раздѣляю мнѣніе, высказанное Иваномъ Станиславовичемъ и полагаю, что въ данномъ случаѣ рѣчь идетъ о пенсіонной кассѣ и что раньше мы разсуждали объ уставѣ пенсіонной кассы, а не эмеритальной.

К. И. Рудницкій.—Здѣсь сказано: „въ мѣстныхъ городскихъ и губернскихъ вѣдомостяхъ“. Не сказать-ли: „городскихъ или губернскихъ“, потому что есть мѣста, гдѣ нѣтъ особыхъ городскихъ вѣдомостей.

Л. И. Перль.—Мнѣ кажется, надо предоставить Высшему Совѣту избрать органъ для публикацій.

По ст. 216-й.

В. В. Черняевъ.—При разсмотрѣніи § 197-го, касающаго-

ся разныхъ пререканій относительно опредѣленія качества тары и вообще упаковки и вопроса о составленіи акта освидѣтельствованія грузовъ, было указано на то, что эти вопросы должны быть разсмотрѣны совмѣстно съ § 216-мъ, такъ какъ и тотъ, и этотъ §§ желаютъ достигнуть однихъ и тѣхъ же результатовъ, т. е. разрѣшить недоразумѣнія, возникающія по указаннымъ мною вопросамъ. Между тѣмъ § 216-й предоставляетъ право составленія акта желѣзнодорожной полиціи въ присутствіи двухъ свидѣтелей, а если возможно, то и при бытности лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ; тогда какъ § 197-й устанавливаетъ совершенно противуположное, а именно: что пререканія по предмету упаковки разрѣшаются желѣзнодорожною коммисіею, а гдѣ таковой нѣтъ, двумя экспертами, спеціально для того назначенными Мѣстнымъ желѣзнодорожнымъ совѣтомъ. Мнѣ бы казалось, что § 216-й вполнѣ замѣняемъ § 197-мъ, но что слѣдуетъ начало его выразить такъ: въ случаѣ обнаруженія поломки въ упаковкѣ, утраты или поврежденія груза, желѣзная дорога приступаетъ немедленно къ повѣркѣ груза и опредѣленію убытковъ,—а затѣмъ желательно выяснить, кто имѣетъ право на приглашеніе двухъ свидѣтелей. Надо знать практику полученія и отправленія вещей на мелкихъ станціяхъ, чтобы понять, какъ трудно на нихъ составлять акты по отношенію къ приглашенію свидѣтелей. Пригласитъ двухъ свидѣтелей желѣзная дорога,—можетъ быть заявитъ получатель или отправитель, что эти свидѣтели ихъ не удовлетворяютъ, что они имѣютъ извѣстныя отношенія къ желѣзной дорогѣ. Точно также, самими сторонами приглашенные свидѣтели, можетъ быть, не будутъ удовлетворять требованіямъ желѣзной дороги. Желательно было бы выяснить: кто собственно можетъ гарантировать приглашеніе двухъ свидѣтелей окончательно.

М. А. Горбовъ.—Мнѣ кажется, слово: „экспертъ“ означаетъ лицо непремѣнно обладающее спеціальными свѣдѣніями по какому либо опредѣленному предмету или производству. Сужденіе же о недостаткахъ вѣса или наружномъ поврежденіи можетъ быть доступно каждому опытному или безпристрастному свидѣтелю. Да и вызовъ экспертовъ затруднителенъ. Полезно бы было ввести въ редакцію этого § ту же поправку, какая предложена для § 197-го.

И. А. Вышнеградскій.—Окончательное разрѣшеніе желѣзнодорожными коммисіями недоразумѣній касательно упаковки представляется мнѣ въ высшей степени вреднымъ. Я припоминаю изъ числа многихъ отправокъ, подававшихъ поводъ къ пререканіямъ, отправки табаку, которыя портились во время перевозки потому, что табакъ былъ сырой. Хотя это предположеніе о порчѣ товара не по винѣ желѣзной дороги подтверждалось тѣмъ, что товаръ этотъ шелъ въ томъ же вагонѣ, въ которомъ шелъ и другой товаръ, который не оказался подмоченнымъ, но однако же въ нѣкоторыхъ случаяхъ судъ присуждалъ въ пользу транспортныхъ обществъ вознагражденіе. Вслѣдствіе этого, вопросъ объ упаковкѣ табаку былъ обсуждаемъ и были выработаны такія правила объ упаковкѣ, которыя въ случаѣ, если порча табаку произошла отъ его сырости, позволяли доказать это совершенно очевиднымъ образомъ. Можно опасаться, что подобныя правила могутъ не понравиться мѣстной желѣзнодорожной коммисіи, и она признаетъ удовлетворительною обыкновенную упаковку табака, не позволяющую наглядно разрѣшить вопросъ о томъ, кто виноватъ въ порчѣ товара, а это нанесетъ несправедливый ущербъ желѣзной дорогѣ. Я указываю примѣръ, который мнѣ извѣстенъ изъ практики и первый, который мнѣ попалъ въ голову. Мнѣ кажется, Ваше Сія-

гельство, вопросъ объ упаковкѣ, въ которомъ желѣзныя дороги могутъ значительно страдать, не можетъ быть предоставленъ окончательному разрѣшенію желѣзнодорожной коммисіи. Его надо поручить разсмотрѣнію постороннихъ экспертовъ, которые могутъ быть вызваны въ равномъ числѣ обѣими сторонами въ числѣ однаго, или двухъ, или трехъ, и рѣшеніе этихъ постороннихъ лицъ, лицъ свѣдущихъ, только и можетъ быть обязательнымъ для желѣзныхъ дорогъ.

К. И. Рудницкій.—Здѣсь спрашивали: кто долженъ приглашать свидѣтелей; было также предложено, чтобы приглашались эксперты по взаимному соглашенію. Но это едва-ли возможно. У насъ, по крайней мѣрѣ, половина актовъ дѣлается не при отправителѣ и получателѣ, а при нагрузкѣ и выгрузкѣ. Это должно быть предоставлено станціонному начальству, которое призываетъ посторонних свидѣтелей.

Еще одно замѣчаніе. Въ другой части статьи говорится о „розысканіи грузовъ“. Я полагаю, что это выраженіе можетъ подать поводъ къ недоразумѣніямъ. Дѣло идетъ объ отысканіи груза; грузъ указанъ и отысканъ. „Розысканіе“ даетъ поводъ къ предположенію, что грузъ не отысканъ.

В. В. Черняевъ.—Врядъ ли актъ, составленный въ отсутствіи получателя или отправителя, можетъ имѣть силу и значеніе только благодаря тому, что желѣзная дорога пожелаетъ сдѣлать повѣрку груза. Затѣмъ, я нахожу, что § 197-й не можетъ имѣть значенія, потому что желѣзнодорожная коммисія не можетъ быть на всѣхъ станціяхъ, и, слѣдовательно, введеніе этого закона только свяжетъ по рукамъ лицъ, которыя пожелаютъ составить акты при освидѣтельствованіи тары.

К. И. Шестаковъ.—Я полагаю, что § 197-й говоритъ о нѣсколько иномъ, чѣмъ § 216-й, и смѣшивать эти двѣ статьи не совсѣмъ удобно.

И. А. Вышнеградскій.—Въ статьѣ 59-й, п. 2—въ отдѣлѣ „о желѣзнодорожныхъ коммисіяхъ"— говорится объ „участіи" желѣзнодорожныхъ коммисій въ освидѣтельствованіи тары товаровъ въ случаѣ пререканій. Засимъ, въ 197-й ст. это „участіе" разъясняется въ смыслѣ окончательнаго „разрѣшенія" тѣхъ пререканій. Я ничего не имѣю противъ экспертовъ, изъ числа лицъ Мѣстнымъ желѣзнодорожнымъ совѣтомъ назначенныхъ, но предоставлять желѣзнодорожнымъ коммисіямъ право окончательнаго, рѣшающаго голоса—я не могу.

(Перерывъ).

И. А. Вышнеградскій.—Позвольте доложить Вашему Сіятельству—мы, какъ вы, конечно, изволили замѣтить, ведемъ пренія довольно успѣшно, мы не повторяемъ доводы, уже представленные другими, и вообще съ своей стороны содѣйствуемъ на сколько возможно успѣху дѣла. Это происходитъ отъ того, что мы собираемся предварительно и совѣщаемся относительно предстоящихъ вопросовъ. При этомъ мы, не стѣсняя свободы каждаго, приходимъ къ извѣстнымъ заключеніямъ при чемъ тотъ, кто больше знаетъ по данному предмету, говоритъ. Такимъ способомъ наши дѣйствія усвоились въ значительной степени. Въ настоящее-же время имѣю честь доложить Вашему Сіятельству, что мы приготовились только до этого §—и потому просимъ покорнѣйше засѣданіе отложить.

(Засѣданіе закрыто въ 5 ч. 15 м. по полудни).

VIII.

Засѣданіе 21 января 1882-го года.

Обсужденіе отдѣла законопроекта объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ предъ лицами, имѣющими право распоряженія товаромъ.

(Предсѣдательствовалъ генералъ-адъютантъ графъ Э. Т. Барановъ, присутствовало 50 членовъ, собраніе было открыто въ 1 ч. 30 м. дня).

По ст. 217-й.

В. А. Половцовъ.—Въ первой части этой статьи можно исключить слово „отправителю не возбраняется“ и т. д., ибо слова эти находятся въ противорѣчіи съ началомъ этой статьи. Если признается необходимымъ вполнѣ точно опредѣлить размѣръ отвѣтственности желѣзной дороги, то нѣтъ, затѣмъ, надобности постановлять, что отправитель можетъ искать съ желѣзной дороги убытки и обыкновеннымъ порядкомъ. Поэтому, въ первой части статьи нѣтъ надобности указывать, что по этому предмету дѣйствуютъ общія узаконенія.

Н. А. Неклюдовъ.—Доказывать убытки почти невозможно.

А. А. Александровъ.—Заявленіе, что нѣтъ возможности доказывать убытки, повторяется здѣсь уже два раза. Прошлый разъ, я, къ сожалѣнію, не успѣлъ высказать свой взглядъ по этому вопросу. Въ данномъ случаѣ я остановлюсь на томъ, чтобы, помимо отвѣтственности, которая опредѣляется для желѣзныхъ дорогъ, независимо того, будутъ ли доказаны убытки или нѣтъ, товароотправителямъ предоставлено было право отыскивать убытки, которые произойдутъ. Что убытки могутъ быть—это несомнѣнно; несом-

нѣнно также, что въ числѣ такихъ убытковъ можетъ быть много причиненныхъ безъ умысла, но могутъ быть убытки, причиненные и съ умысломъ. Легко можетъ случиться, что причиненный мнѣ вредъ произойдетъ по уговору съ начальникомъ станціи третьихъ лицъ относительно того, чтобы грузъ, который слѣдовало отправить сегодня, былъ не принятъ и остался не отправленнымъ. Поэтому прежде всего я хотѣлъ бы, чтобы была оставлена редакція статьи— какъ она есть, но было бы правильнѣе сказать въ ней, что отравителю не возбраняется, помимо вышеуказанной платы, требовать убытки, какіе отъ сего послѣдуютъ. Затѣмъ, далѣе здѣсь говорится, что иски основанные.... (читаетъ). Такое ограниченіе давности является положительно невозможнымъ; невозможнымъ потому, что самъ отправитель не въ состояніи въ моментъ, когда ему отказываютъ въ пріемѣ груза, опредѣлить: какіе убытки понесетъ онъ отъ этого. По нашему гражданскому праву, всякій имѣетъ право отыскивать убытки въ теченіи 10 лѣтъ. Если я не исполнилъ, благодаря неправильнымъ дѣйствіямъ агентовъ дороги, договора по отношенію къ 3-му лицу, съ меня могутъ требовать возмѣщеніе происшедшихъ чрезъ это убытковъ въ теченіи 10 лѣтъ, но пока съ меня не потребуютъ ихъ, я лично не понесъ никакихъ убытковъ и не имѣю права требовать ихъ съ дороги до тѣхъ поръ, пока они для меня не обнаружатся. Кромѣ того, на основаніи 653 ст. уст. гражд. судопр., теперь я пользуюсь правомъ привлеченія къ дѣлу третьяго лица по всѣмъ убыткамъ, которые произошли по винѣ третьихъ лицъ и, на основаніи указанной статьи, привлекая это третье лицо къ отвѣтственности, могу надѣяться, что если судъ признаетъ, что это третье лицо дѣйствительно виновато, то возложитъ отвѣтственность уже на него, а меня освободитъ; но если

для желѣзной дороги давность будетъ сокращена, а для частныхъ лицъ останется таже, то привлеченіе дорогъ въ качествѣ третьихъ лицъ къ дѣлу сдѣлается не возможнымъ и отвѣтственность придется нести совершенно невиннымъ отправителямъ. Вотъ почему сокращеніе давности на 3 мѣсяца я нахожу нарушающимъ существенные интересы отправителей и противорѣчащимъ законамъ Россійской Имперіи.

Г. А. Лангвиллъ.—По вопросу объ очередяхъ казалось бы слѣдовало принять, что тотъ, кто пользуется *моей* очередью, тотъ и платить долженъ. Затѣмъ сказано: „въ половинномъ размѣрѣ платится“; это не ясно, потому что тамъ оговорено, что 10% провозной платы? Но какой же провозной платы? Если грузъ изъ Фастова, то будетъ ли мнѣ дорога платить 10% тарифа изъ Фастова въ Петербургъ? Я думаю нѣтъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Мы возлагаемъ отвѣтственность за храненіе товара на желѣзную дорогу, поэтому необходимо, чтобы храненіе было оплачиваемо.

С. Ю. Витте.—Когда опредѣляли, что желѣзная дорога обязана принимать грузъ, не только такой, который въ состояніи отправить, но также и на складъ, то при этомъ имѣли до извѣстной степени въ виду стѣсненіе дороги. Но такое положеніе будетъ временное, потому что за этотъ складъ будетъ взыскиваться извѣстная сумма денегъ и будетъ разрѣшаться строить магазины и крытыя помѣщенія. Если бы это послѣднее не было предвидѣно, тогда дѣйствительно положеніе дорогъ было бы неудобно.

И. С. Бліохъ.—Если явятся два отправителя груза и для одного изъ нихъ мѣсто еще будетъ достаточно, чтобы принять его грузъ на храненіе, а для другаго не будетъ, и если бы желѣзныя дороги безплатно помѣстили грузъ перваго и от-

казали бы въ пріемѣ груза пріѣхавшаго позже; справедлива ли будетъ такая разница? Затѣмъ, могутъ быть случаи, что отправитель, зная, что придется платить за храненіе, предпочтетъ грузъ сложить въ другомъ мѣстѣ.

Д. І. Розенблюмъ.—Я раздѣляю мнѣніе, что относительно уплаты полежалаго за товары, которые ожидаютъ очереди, должна быть допущена въ законѣ извѣстная плата потому, что это будетъ составлять средства для устройства помѣщеній. Я нѣсколько разъ слышалъ мнѣнія, что постановленіе этого проекта противорѣчитъ нынѣ существующимъ законамъ. Я считаю нужнымъ разъяснить этотъ вопросъ.

Желательно, чтобы во всѣхъ условіяхъ, затрогивающихъ интересы торговли, предоставлено было право искать убытки и назначать условленный штрафъ, чтобы прекращать всѣ нареканія, ибо то, что опредѣляютъ судьи, по бо́льшей части, не удовлетворяетъ интересамъ сторонъ. Тутъ нѣтъ рѣчи о какихъ нибудь административныхъ правилахъ, а о законѣ, который долженъ быть обнародованъ. Но я нахожу одно только слабое мѣсто въ этой статьѣ, именно—нѣкоторую непослѣдовательность въ постановленіи: въ первой части статьи говорится, что отправитель получаетъ вознагражденіе за противузаконный отказъ принять его грузъ и что ему предоставляется искать особымъ путемъ вознагражденіе убытковъ, а между тѣмъ, тутъ является въ бо́льшей степени вина желѣзнодорожныхъ агентовъ, именно тогда, когда, несмотря на обозначеніе въ книгѣ очереди, агентъ позволилъ себѣ нарушить эту очередь, и тогда онъ подвергается только половинному размѣру противъ того, что опредѣлено въ ст. 226-й. Это непослѣдовательно. Нужно сказать, что желѣзная дорога обязана платить отправителямъ, но это никакъ не должно стѣ-

снять товароотправителей относительно взысканія убытковъ обыкновеннымъ путемъ. Въ данный моментъ у меня не примутъ грузъ и это еще можно объяснить какими нибудь причинами. Но если въ данномъ случаѣ перейдутъ мою очередь, то такой поступокъ представляется уже злонамѣреннымъ. Затѣмъ, тутъ есть маленькая неясность; сказано: если желѣзная дорога нарушитъ.... *(читаетъ)*. Какого отправителя? того изъ отправителей, котораго очередь была нарушена? Но этого тутъ не значится.

Предсѣдатель.—Это само собой разумѣется.

П. І. Комаровъ.—Какое же доказательство можетъ быть представлено въ томъ, что дѣйствительно отправителю отказано? Можетъ случиться, что начальникъ станціи никакого удостовѣренія въ томъ не выдастъ. Что же касается до складочной платы, то взысканіе таковой посуточно относительно и несправедливо. Какъ извѣстно, этотъ вопросъ разсматривается въ Министерствѣ Путей Сообщенія, причемъ проведено было то начало, что единовременно взыскивается $^1/_5$ коп. съ пуда, но не посуточно.

Голоса.—За какой же срокъ?

П. І. Комаровъ.—До дня отправки.

Предсѣдатель. — Тогда станція можетъ обратиться въ складочное мѣсто.

П. І. Комаровъ.—Этотъ вопросъ разсматривался съ представителями желѣзныхъ дорогъ.

С. Ю. Витте.—Въ 1879 году Коммисія составила по этому вопросу правила, которыя и были переданы Министерству. Когда составляли эту статью, то было выяснено, что трудно согласовать всѣ мѣстныя условія дорогъ, поэтому составители этого законопроекта пришли къ заключенію, что удобнѣе составить подробныя правила сообразно мѣст-

нымъ условіямъ, а для сего и предоставить это дѣло Мѣстнымъ совѣтамъ.

Предсѣдатель.—Я помню, на Варшавской дорогѣ было сказано: „за недѣлю столько то взимается, за мѣсяцъ—взимается столько то и т. д.“.

И. С. Бліохъ.—Не мѣшаетъ сказать, что можно взимать за 10 сутокъ, за 3 сутокъ и т. д.

И. А. Вышнеградскій. — Такъ какъ подробности дѣла полагается опредѣлить въ послѣдствіи, то слово „посуточно“ вполнѣ можно выпустить, и написать въ замѣнъ: „дорога получаетъ складочную плату, начиная со дня, слѣдующаго за днемъ доставки“. При этой редакціи плата можетъ быть опредѣлена и посуточная, и понедѣльная, и помѣсячная,—какъ и гдѣ окажется болѣе удобнымъ.

Н. А. Анненковъ.—Я хотѣлъ сказать, что самый принципъ наложенія платы поденно или по недѣльно и т. д., для тѣхъ лицъ, которыя привезли товаръ часомъ позже другихъ лицъ, несправедливъ, почему желѣзныя дороги и должны устраивать помѣщенія для складовъ товара именно на средства тѣхъ—если такъ можно выразиться—несчастныхъ людей, которые въ данную минуту опоздали на полъ часа. Сосѣдъ мой привезъ товаръ, его приняли и отправляютъ сегодня же; затѣмъ, привожу я и долженъ платить. Всегда товаръ лежитъ одинъ, или два, или три дня до нагрузки его въ вагонъ, потому что въ данный моментъ онъ не можетъ поступить къ навалкѣ въ вагонъ. Слѣдовательно, всякій товаръ, прибывшій на станцію, будетъ подлежать этому дополнительному тарифу за полежалое, впредь до нагрузки его въ вагонъ. Если Коммисіи угодно было бы придти на помощь желѣзнымъ дорогамъ, чтобы онѣ имѣли бо̀льшія средства выстроить помѣщенія для товаровъ, то было бы справедливо назначить какую

нибудь общую плату за всѣ, привозимые на станцію, товары, равномѣрно для всѣхъ, несмотря на то, будетъ ли мой товаръ лежать на станціи до отправки, или не будетъ. Лучше включить въ тарифы за перевозки извѣстную часть на устройство помѣщеній для склада товаровъ на станціи. Но чтобы взыскивать все съ тѣхъ только лицъ, которыя и безъ того несутъ убытки отъ того, что товаръ не былъ отправленъ—я бы находилъ не совсѣмъ справедливымъ. Поэтому, я полагалъ бы измѣнить этотъ параграфъ и если нельзя совсѣмъ уничтожить этой платы, то назначить ее со всѣхъ грузоотправителей.

Г. А. Лангвиллъ.—Здѣсь сказано, если грузъ не можетъ быть отправленъ въ день его доставки; я бы сказалъ: если грузъ не можетъ быть отправленъ въ теченіи 10 дней послѣ его доставки, такъ какъ наши средства достаточны, чтобы возможно было отправить грузъ въ тотъ же день, за исключеніемъ, конечно, дней, когда будетъ большое скопленіе груза; въ послѣднемъ случаѣ, конечно, надо платить.

И. А. Вышнеградскій. — Здѣсь было выражено мнѣніе, что слѣдуетъ брать складочную плату одинаково со всѣхъ отправителей, будутъ ли отправлены ихъ грузы тотчасъ по доставкѣ, или будутъ лежать нѣкоторое время на складѣ. Это предложеніе на первый разъ кажется выгоднымъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ очевидно, включая въ тарифъ складочную плату, дороги, и при скопленіи грузовъ, и при ихъ скудости, будутъ брать складочное со всѣхъ отправителей. По истиннымъ интересамъ желѣзныхъ дорогъ и общимъ экономическимъ условіямъ всей страны это будетъ вредно такъ какъ увеличитъ стоимость перевозки, уменьшитъ количество отправокъ и составитъ тѣмъ самымъ тормазъ для развитія многихъ промысловъ, обуслов-

ливаемыхъ дешевизною перевозки; да къ тому же это и въ высшей степени несправедливо. Если человѣкъ не пользуется складомъ и помѣщеніемъ, то несправедливо съ него за это брать и при томъ одинаково съ тѣмъ, кто этимъ помѣщеніемъ пользуется... Я позволю себѣ еще замѣтить, что въ законѣ и въ томъ, что здѣсь говорилось, мнѣ кажется, есть нѣкоторое смѣшеніе между платой, которая взимается за храненіе въ закрытыхъ помѣщеніяхъ, гдѣ дорога отвѣтствуетъ за грузъ, и платою за товаръ, находящійся на открытыхъ мѣстахъ; мнѣ кажется, что о послѣдней платѣ въ законѣ не говорится ничего и не должно говориться. Это относится къ такъ называемому *проекту одной пятой*, коимъ предполагается, что самъ грузовладѣлецъ будетъ охранять грузъ въ тѣхъ мѣстахъ, которыя будутъ отведены для склада. Тамъ дорога не принимаетъ на храненіе, но даетъ только нѣкоторыя, необходимыя для того, средства; затѣмъ плату въ одну пятую копѣйки съ пуда и предполагается употребить на то, чтобы доставить средства развивать болѣе и болѣе эти складочныя мѣста.

Предсѣдатель.—Что касается одной пятой коп., то объ этомъ еще не говорилось.

И. А. Вышнеградскій. — Я указывалъ на то, что, кажется, является нѣкоторое смѣшеніе платы, которая здѣсь назначена, съ платой въ одну пятую коп., между тѣмъ намъ надобно строго отличать эти двѣ вещи; отвѣтственность и можетъ лежать на дорогѣ только подъ условіемъ платы за храненіе, пропорціональной времени храненія и притомъ лишь въ случаѣ помѣщенія груза въ закрытомъ и запертомъ зданіи. Если же принята будетъ за храненіе плата, независимая отъ времени храненія, то въ дѣйствительности наши станціи обратятся въ складочныя мѣста, которыя

будутъ захвачены нѣсколькими аферистами, и при этомъ публика, торговля и промышленность существеннымъ образомъ пострадаютъ. Позволю себѣ еще сказать два слова по поводу нѣсколько разъ повторявшагося замѣчанія о несправедливости того, чтобы человѣкъ, товаръ котораго не можетъ быть немедленно отправленъ, еще долженъ былъ платить деньги за его храненіе. Я полагаю напротивъ, что это вполнѣ справедливо. Отчего товаръ нельзя отправить немедленно?—Отъ того, что спросъ на отправку очень большой; а это отъ чего?—Отъ того, что *выгодно* отправлять именно въ это время; понятно, что при этой ожидаемой отъ отправки *выгодѣ*, совершенно правильно, чтобы и накладные по перевозкѣ расходы были нѣсколько больше. Затѣмъ, вслѣдствіе важности предмета, опять повторяю: какъ только будетъ уничтожена складочная плата, или введена будетъ для крытыхъ помѣщеній плата непропорціональная, въ ту-жъ минуту аферисты, скупщики займутъ всѣ складочныя мѣста и не пустятъ на станцію дѣйствительныхъ отправителей, а будутъ покупать у нихъ все за безцѣнокъ и отправители вынуждены будутъ уступать имъ свой товаръ почти даромъ, такъ какъ сами отправить его по желѣзной дорогѣ будутъ не въ состояніи; желѣзная же дорога не принесетъ имъ своей главной пользы—расширенія предѣловъ раіона для сбыта. Скупщики всѣмъ этимъ и воспользуются.

В. А. Половцовъ.—Изъ высказаннаго здѣсь я долженъ вывести заключеніе, что первая часть 217 статьи вполнѣ гарантируетъ отправителей грузовъ отъ тѣхъ убытковъ, кои они могутъ понести отъ несвоевременной ихъ доставки. Въ этомъ отношеніи статья эта представляетъ значительное сходство съ ст. 177-й, въ которой, какъ и въ ст. 217-й, сумма вознагражденія этихъ убытковъ опредѣлена съ точ-

ностью. Поэтому нѣтъ основанія оставлять конецъ первой части этой статьи, которая возвращаетъ этотъ спеціальный вопросъ въ область общихъ вопросовъ. Что касается до упоминаемаго въ этой статьѣ опредѣленія давности, то его слѣдуетъ отнести въ главу о давности, помѣщенную въ 3 раздѣлѣ сего устава.

Относительно 3-й части 217-й статьи я долженъ сказать, что упоминаемые въ ней предметы не имѣютъ отношенія къ вопросу объ отвѣтственности дорогъ, и потому эта 3-я часть должна составить окончаніе ст. 186-й. Затѣмъ, относительно послѣдней части этой статьи, я не вижу основанія включать ее въ уставъ, ибо она не предполагаетъ нанесенія какого нибудь вреда или убытка, а слѣдовательно нѣтъ и повода предоставлять искать что либо съ желѣзной дороги.

Если очередь и была нарушена, но товаръ, тѣмъ не менѣе, прибылъ въ срокъ, то товароотправитель не можетъ, лишь по поводу нарушенія очереди, отыскивать какихъ либо, на самомъ дѣлѣ не понесенныхъ имъ, убытковъ.

Предсѣдатель.—Но тогда остается безнаказаннымъ лицо, которое нарушило очередь.

В. А. Половцовъ. — Оно можетъ быть подвергнуто болѣе или менѣе строгому дисциплинарному взысканію.

Предсѣдатель. — Можетъ быть тутъ такой случай: есть поставщики срочныхъ предметовъ,—слѣдовательно, если очередь была отнята и срокъ нарушенъ, то тогда могутъ явиться большіе убытки.

К. И. Рудницкій. — Тутъ два наказанія будетъ, если грузъ опоздалъ; если же грузъ не опоздалъ, тогда никакого основанія нѣтъ взыскивать.

Предсѣдатель. — Онъ не опоздалъ, потому что срокъ доставки считается съ минуты нагрузки, но такъ какъ то-

варъ привезенъ раньше на станцію, то срокъ для поставщика не выполненъ.

К. И. Рудницкій. — Положимъ, что очередь была въ извѣстный день, напримѣръ, 10-го числа грузъ долженъ придти, но этотъ грузъ, по какой нибудь причинѣ, отправленъ позже днемъ.

Предсѣдатель.—Поэтому надо считать срокъ доставки съ первой правильной очереди.

М. Н. Журавлевъ.—Складочная плата не справедлива когда товары остались не отправлены за отказомъ желѣзной дороги. Товаръ долженъ поступить въ очередь, но чтобы этотъ товаръ былъ отправленъ въ очередь—это будетъ зависѣть отъ того: сколько накопляется очередныхъ грузовъ. Вѣдь я привожу на станцію товаръ чтобы записать въ очередь, если есть скопленіе. Слѣдовательно, во всѣхъ случаяхъ, когда товары лежатъ на станціи не по винѣ моей и не отправляются по винѣ желѣзной дороги, то за что же я буду подвергаться извѣстному штрафу? Если-же мнѣ разрѣшатъ записывать товаръ въ очередь, не доставляя на станцію, а только заявляя, что у меня товаръ готовъ, въ ожиданіи момента, а когда мнѣ скажутъ, „извольте доставить товаръ въ такой то день для отправки“—я противъ этого ничего не буду имѣть. Также точно, еслибъ по винѣ отправителя товаръ не попалъ въ очередь и остался на станціи—онъ виноватъ. За тѣмъ, я-бы желалъ, чтобы было сказано: „лицо, имѣющее свои помѣщенія для склада товара, будетъ имѣть право записать товаръ въ извѣстную очередь и доставить его въ такой-то день“.

Предсѣдатель.—Это было-бы удобно только въ томъ случаѣ, если-бы товары находились близь станціи: тогда

станція могла-бы убѣждаться, что заявленный къ отправкѣ грузъ дѣйствительно находится на лицо.

И. С. Бліохъ. — Высказанное по поводу этого § въ принципѣ можетъ быть и справедливо, но не исполнимо на практикѣ. Если очередь не будетъ соблюдена, то начальникъ станціи всегда скажетъ, что отправителя не было на лицо и онъ вынужденъ былъ взять грузъ другаго. Если же товароотправитель самъ присутствуетъ на станціи, то, конечно, не допуститъ измѣненія очереди и безъ того.

И. А. Вышнеградскій.—Я хотѣлъ-бы отвѣтить на слова М. Н. Журавлева. Онъ говоритъ: „за что съ меня берутъ штрафъ?“ Не штрафъ, а плату. Это огромная разница. Штрафъ брать не справедливо, но взять плату за услуги справедливо. Говорятъ, перевозка обходится дороже въ этомъ случаѣ;—конечно, дороже, и я уже прежде объяснилъ почему. По общему закону цѣна предмета, цѣна услуги всегда возвышается, когда возрастаетъ спросъ на этотъ предметъ, на эту услугу. Желѣзная дорога не возвышаетъ при этомъ тарифа, но, тѣмъ не менѣе, таково значеніе общаго экономическаго закона, что—несмотря на то—всё таки самая отправка обходится дороже, чѣмъ тогда, когда конкурренція отправителей слаба. Это-то вздорожаніе и выражается здѣсь въ видѣ складочной платы. Но откуда является въ данную минуту конкурренція отправителей?—Источникъ ея очевиденъ: она состоитъ въ томъ, что чрезвычайно выгодно въ извѣстный моментъ отправить товаръ потому, что въ это время на товарѣ наживается очень много. Если въ этомъ случаѣ дорога оказываетъ услугу, при томъ такую услугу, которая ей стоитъ денегъ, то необходимо, чтобы товароотправители за эту услугу заплатили. Здѣсь споръ кажется вертится на томъ, что замѣняютъ слово „плата за услу-

гу“—словомъ штрафъ. Конечно, штрафу подвергать никто не думаетъ.

Предсѣдатель.—Особенно въ зимнее время является выгода та, что возможно скоро доставить товаръ на станцію.

И. А. Вышнеградскій.—Да, но дорога не виновата въ климатическихъ условіяхъ: она устроена такъ, что имѣетъ возможность перевезти данное количество грузовъ и если это обходится ей дорого, то въ правѣ требовать, чтобъ отправители платили дороже. Часто приходилось мнѣ слышать такое возраженіе, что дорога не должна брать за эту услугу ничего, такъ какъ она *должна* имѣть средства отправить все, что ей предлагаютъ и при томъ безъ замедленія. Я, конечно, не рѣшился бы и говорить о такомъ возраженіи въ настоящемъ собраніи если-бы не слыхалъ его отъ лицъ—очень почтенныхъ. Если дорога *должна* немедленно перевозить грузы, которые ей доставляютъ, въ какомъ-бы количествѣ они не были,—то для этаго нужно-бы было почти всѣ наши дороги построить въ два пути, да количество подвижнаго состава увеличить втрое; отъ этаго капиталъ дорогъ столь сильно увеличился-бы, что, конечно, провозная плата, исчисленная по нынѣ дѣйствующему тарифу, была-бы недостаточна для покрытія процентовъ и пришлось-бы возвысить тарифъ. Спрашиваю: выиграли ли-бы отъ этаго отправители или нѣтъ? Да и возвышеніе тарифа ни къ чему-бы не повело, такъ какъ они съ своей стороны уменьшили-бы перевозки; пострадала-бы общая экономическая жизнь Россіи,—и пострадала-бы вдвойнѣ; во первыхъ, отъ остановки въ развитіи промысловъ,—и во вторыхъ, вслѣдствіе уменьшенія доходности дорогъ. Это, что-ли, есть желательный результатъ преобразованія?... Вообще я долженъ сказать, что къ желѣзнымъ дорогамъ

предъявляется нынѣ много совсѣмъ неразумныхъ требованій; если ихъ исполнять, то, конечно, желѣзныя дороги придутъ въ такое положеніе, что исчезнетъ вся польза, ими приносимая. Бѣда въ томъ, что каждый ставитъ свои маленькіе интересы, законные и незаконные, выше общихъ. Если принять такое начало, но конецъ будетъ состоять въ общемъ разрушеніи всего.

*М. П. Козлянинов*ъ.—Вообще, относительно нарушеній очередей, желательно, чтобы объ этомъ было немедленно же заявлено со стороны потерпѣвшаго, потому что можетъ произойти такой случай: очередь нарушена, а товароотправители объ этомъ молчатъ, тогда какъ отправкой телеграммы начальнику движенія или инспектору—его право было-бы возстановлено. Что касается очереди для товаровъ, лежащихъ въ складахъ, которые находятся на самой станціи, то я могу сказать, что на Царицынской дорогѣ эти склады устроены отправителями. У насъ складовъ очень ограниченное число и мы соблюдаемъ очередь для товаровъ, которые у насъ находятся въ складочныхъ мѣстахъ.

*Н. П. Анненков*ъ.—Позвольте мнѣ сказать по поводу дополнительной платы за „услуги дороги“, не отправляющей товаръ.

Я привожу товаръ; какимъ образомъ я могу узнать, что товаръ этотъ не можетъ быть отправленъ?—Очевидно, надо назначить предѣльную возможность или обязанность каждой станціи ежедневно вывозить извѣстное количество груза. Затѣмъ, я доставляю грузъ на промежуточную станцію; на промежуточныхъ станціяхъ никакихъ вагоновъ не существуетъ и для того, чтобы погрузить мой грузъ, требуется, чтобы начальникъ станціи сообщилъ начальнику движенія; начальникъ движенія дѣлаетъ распоряженіе о вы-

сылкѣ вагоновъ и тогда грузъ отправляется съ мѣста назначенія; но тутъ слѣдуетъ замѣтить, что если начальникъ благоволитъ ко мнѣ, то это сдѣлается скоро, а если нѣтъ, то грузъ пролежитъ нѣсколько дней. Спрашивается, почему грузъ пролежалъ?—потому что дорога не могла отправить, потому что у нея не было вагоновъ,—этотъ вопросъ запутанный и, конечно, будетъ вызывать множество пререканій. За что же я долженъ платить за то, что мой товаръ будетъ лежать на станціи?... Затѣмъ, тутъ было сказано, что платятъ за услуги, за то, что желѣзная дорога будетъ охранять товары. Но вамъ, я думаю, хорошо извѣстно, на сколькихъ станціяхъ есть крытыя помѣщенія, въ которыхъ могла бы сохраняться кладь безъ поврежденій. Пакгаузовъ закрытыхъ почти нѣтъ, а крыши, которыя сдѣланы на платформахъ, далеко не предохраняютъ кладь отъ порчи, потому что, напримѣръ, косой дождь, мятель, портитъ и въ этомъ случаѣ товаръ такъ же скоро, какъ и въ томъ случаѣ, еслибъ не было никакой покрышки. Даже брезенты гораздо лучше сохраняютъ эту кладь, чѣмъ подобные навѣсы. Затѣмъ пакгаузы, которые бы предохраняли кладь, на большихъ станціяхъ еще могутъ встрѣтиться въ маленькихъ размѣрахъ, но на промежуточныхъ станціяхъ я ихъ не видалъ. Теперь допустимъ, что кладь будетъ привозиться, но, вслѣдствіе какихъ нибудь измѣнившихся условій въ мѣстномъ производствѣ, или вслѣдствіе урожая и проч., приливъ товара можетъ обратиться на другую какую нибудь станцію, на которой никакихъ приспособленій нѣтъ и никакихъ услугъ дорога оказать не можетъ — за что же я буду ей платить? За сохраненіе, за услугу? Но я не вижу этой услуги. Затѣмъ, какимъ образомъ и кто будетъ опредѣлять то, что мой товаръ не вошелъ въ очередь, что онъ сегодня не могъ быть отправленъ. Наконецъ, если бу-

детъ назначена плата поденная или недѣльная, то мой товаръ можетъ пролежать недѣлю, двѣ, мѣсяцъ и болѣе, такимъ образомъ плата дойдетъ до того, что самъ товаръ того не будетъ стоитъ. Торговцы, отправляя свой товаръ на весьма большія разстоянія, пользуются (по крайней мѣрѣ за послѣднее время) весьма небольшимъ барышомъ съ этого товара, напримѣръ, по копѣйкѣ съ пуда. Слѣдовательно, весь этотъ барышъ будетъ поглощенъ платой желѣзной дорогѣ за храненіе товара, то есть: всѣми выгодами будетъ пользоваться дорога, а я буду имѣть только одни убытки.

Н. А. Неклюдовъ. — Если смотрѣть на желѣзную дорогу, какъ на приказчика отправителя, тогда не подлежитъ сомнѣнію, что отъ дорогъ могутъ требовать все, что угодно; но требуя, должно дать и средства для исполненія требованія; между тѣмъ отправители, требуя услугъ, средствъ для исполненія ихъ дать не желаютъ. Государство имѣетъ полное право оберегать дороги, какъ общеполезныя учрежденія отъ упадка и требовать, чтобы отправители несли и съ своей стороны расходы, вызываемые оказываемыми имъ же услугами. Говорятъ, что дорога обязана отправить товаръ немедленно по его прибытіи, но вѣдь не надо забывать, что каждое предпріятіе (почта, телеграфъ, параходство и т. п.) имѣетъ опредѣленный объемъ, опредѣленную силу, посредствомъ которой оно можетъ поднять только опредѣленное же количество груза или людей; въ предѣлахъ этой силы мы обязываемъ его поднимать безотговорочно; идти же далѣе—значитъ требовать невозможнаго. Я не могу и не имѣю права заставить везти мой грузъ перваго попавшагося мнѣ извозчика. Я могу только нанять его, т. е. вступить съ нимъ въ договоръ или соглашеніе; вслѣдствіе чего онъ можетъ отказаться

везти *когда* и *что* ему везти не желательно. Напротивъ того, желѣзную дорогу мы *обязываемъ* перевозкою и потому возбраняемъ ей отказываться отъ таковой, запрещаемъ ей даже вступать въ особыя соглашенія и сдѣлки съ отправителями, поэтому мы не вправѣ и не должны требовать отъ нее того, что превосходитъ ея силы, или заставлять ее оказывать даромъ такія услуги, которыя она сама оплачиваетъ. Заказъ долженъ быть безпристрастенъ и необходимо смотрѣть съ точки зрѣнія не только товароотправителей, но и интересовъ всего государства. Къ тому же взиманіе платы за храненіе вполнѣ справедливо и съ экономической точки зрѣнія. Строго говоря, невозможность немедленно отправить товаръ даетъ желѣзной дорогѣ право отказать въ немедленной его пріемкѣ съ объявленіемъ отправителю, что очередь его груза наступитъ не ранѣе 2-хъ, 3-хъ недѣль. Предположимъ даже, что грузъ былъ привезенъ крестьяниномъ за нѣсколько десятковъ верстъ Въ такомъ случаѣ ему оставалось бы или везти товаръ обратно, или же нанять на сторонѣ временное для него помѣщеніе, т. е. и въ томъ, и въ другомъ случаѣ нести такіе расходы, которые будутъ превышать въ нѣсколько разъ взимаемую дорогою плату за храненіе.

Г. Ф. Симоненко.—Мнѣ кажется, что ст. 217-я основательна. Въ область изслѣдованій Варшавской подкоммисіи входили какъ дороги, на которыхъ существуетъ такая плата, такъ и тѣ дороги, на которыхъ эта плата не существуетъ. Но подкоммисіи не приходилось слышать жалобъ, чтобъ взималась плата за грузы, которые не отправляются. На нѣкоторыя дороги грузы доставлялись съ заявленіемъ, что грузоотправители съ удовольствіемъ готовы платить, лишь бы ихъ грузы принимались. Затѣмъ, возраженія, которыя сдѣланы противъ такого права взи-

мать плату за сохраненіе грузовъ, основываются на смѣшеніи существующаго порядка вещей съ тѣмъ порядкомъ, который будто бы будетъ послѣ принятія проектированнаго устава. Дѣйствительно, на нѣкоторыхъ дорогахъ склады и помѣщенія устроены такимъ образомъ, что дождь ихъ заливаетъ со всѣхъ сторонъ. Самыя помѣщенія чрезвычайно малы. Но всѣ эти неудобства исчезнутъ, если будетъ принятъ проектируемый уставъ, потому что въ ст. 195 и 196-й высказывается обязанность выдавать росписки въ принятіи груза и существуетъ обязанность дорогъ охранять товары отъ порчи. Поэтому, съ принятіемъ устава, дорога, взимая извѣстное вознагражденіе за сохраненіе груза, этимъ самымъ будетъ поставлена въ необходимость расширить крытыя помѣщенія и принять всевозможныя мѣры къ сохраненію груза. Такимъ образомъ ст. 217-я должна вызвать только признательность товароотправителей.

В. В. Черняевъ. — Я примыкаю къ тому мнѣнію, что дѣйствительно требовать дополнительной платы за сохраненіе клади, со дня поступленія на станцію, крайне несправедливо именно потому, что желѣзныя дороги тутъ не дѣлаютъ никакой услуги. Я приведу примѣръ: если я стѣсняю какимъ нибудь требованіемъ желѣзную дорогу, т. е. чтобы мой грузъ былъ отправленъ въ очередь, и если для этого онъ долженъ пролежать мѣсяцъ цѣлый на станціи, то я, можетъ быть, предпочту, на разстояніи какихъ нибудь 200 верстъ, нанять для этого простыхъ возчиковъ. Затѣмъ, я сдаю товаръ возчикамъ прямо со своего двора; они его нагружаютъ и доставляютъ непосредственно на мѣсто назначенія. Такимъ образомъ, я не несу никакихъ хлопотъ и лишнихъ расходовъ. Въ настоящее же время, при нынѣшнемъ положеніи дѣла, на южныхъ

дорогахъ вопросъ этотъ является въ самой печальной обстановкѣ, какую нарисовалъ намъ одинъ изъ говорившихъ. Я понимаю еще брать за *сохраненіе* товара, который *можетъ быть сохраненъ въ закрытомъ помѣщеніи*, защищающемъ товаръ отъ различныхъ непогодъ.

Между тѣмъ послѣднее изслѣдованіе подкоммисій указываетъ, что многіе товары какъ, напримѣръ, пшено постоянно подвергаются порчѣ. Вотъ почему въ обсуждаемыхъ параграфахъ слѣдовало-бы отдѣлить храненіе товара въ *закрытыхъ* помѣщеніяхъ отъ храненія на *открытыхъ* платформахъ. Платформы съ навѣсомъ я считаю *открытыми*, потому что онѣ охраняютъ товаръ отъ порчи въ самой ничтожной долѣ. Поэтому за сохраненіе въ *закрытыхъ* помѣщеніяхъ можно взимать деньги, но взимать плату за содержаніе товара въ *открытыхъ* помѣщеніяхъ, на платформахъ, ни чѣмъ не прикрытыхъ — это напоминаетъ ту услугу, которая приводитъ къ печальнымъ послѣдствіямъ, но не сохраняетъ мой товаръ отъ порчи.

С. Ю. Витте.—Всякія сооруженія на желѣзныхъ дорогахъ устраиваются не иначе, какъ съ разрѣшенія Правительства. О томъ, что пакгаузовъ мало, точно также какъ и платформъ, объ этомъ всѣмъ извѣстно, и правленія нѣкоторыхъ дорогъ, въ теченіе многихъ лѣтъ, постоянно обращали на это вниманіе. Такъ какъ на устройство пакгаузовъ и платформъ не давалось средствъ изъ облигаціоннаго капитала, то онѣ удѣляли средства изъ эксплоатаціи; но затѣмъ Правительствомъ было сдѣлано распоряженіе, чтобы на новыя постройки никакихъ расходовъ изъ эксплоатаціонныхъ средствъ не производить. Поэтому я не вижу основанія обвинять общества желѣзныхъ дорогъ въ неимѣніи пакгаузовъ и платформъ.

Предсѣдатель. — Правительство дало очень много въ теченіе 80---81 годовъ.

С. Ю. Витте.—И всѣ эти деньги, вѣроятно, употреблены по назначенію. Я хотѣлъ указать только на то, что вопросъ объ устройствѣ новыхъ пакгаузовъ и платформъ зависитъ почти исключительно отъ Правительства.

Предсѣдатель.—Тутъ жалобы, главнымъ образомъ, на то, что недостаточно складочныхъ мѣстъ; но желѣзныя дороги являются не складочнымъ учрежденіемъ, а перевозочнымъ. Слѣдовательно тамъ, гдѣ администрація ведетъ дѣло разумно, энергично, тамъ складочныхъ мѣстъ почти не нужно; тамъ же—гдѣ порядки эксплоатаціи неудовлетворительны—тамъ всегда нужны склады. Бывали, напримѣръ, случаи, когда *пустые* вагоны проходили мимо станцій, *заваленныхъ* товаромъ и не брали этихъ товаровъ, хотя эти вагоны и шли по тому же направленію, по которому товары должны быть отправлены. Во всякомъ случаѣ, необходимо срокъ постановить. Необходимо помнить, что если товаръ въ значительномъ количествѣ приходитъ на станцію для отправленія, то каждая станція расчитываетъ приблизительно время, чтобы потребовать высылку вагоновъ.

Голосъ.—Можно сказать двое сутокъ.

Н. М. Полежаевъ.—Двухъ сутокъ мало, по крайней мѣрѣ нужно четыре дня.

По статьямъ 218 и 219-й.

І. С. Познанскій.—219-ю статью слѣдуетъ перенести въ отдѣлъ о подсудности, такъ какъ она имѣетъ спеціальнымъ предметомъ опредѣленіе этого вопроса, но собственно отвѣтственности не касается.

По ст. 220-й.

И. А. Вышнеградскій.—Я представилъ уже по этой статьѣ замѣчанія, когда рѣчь шла о ст. 179-й, поэтому позволяю себѣ только просить, чтобы они были приняты во вниманіе и при окончательной редакціи статьи 220-й.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—При обсужденіи ст. 179-й проекта, И. А. Вышнеградскій представилъ много соображеній, на значительную часть которыхъ еще не довелось отвѣчать тогда, именно въ виду предстоявшаго обсужденія статьи 220 проекта. Главная цѣль, которой домогался И. А. Вышнеградскій, заключается въ томъ, чтобъ желѣзныя дороги были поставлены въ привиллегированное положеніе и были-бы освобождены отъ обязанности платить за потери, порчу и прочія неисправности, происшедшія по винѣ желѣзныхъ дорогъ по тѣмъ кладямъ и отправкамъ, которыя будутъ застрахованы въ другихъ учрежденіяхъ.

Въ этомъ смыслѣ И. А. Вышнеградскій предлагаетъ сдѣлать добавлепіе и въ ст. 220 проекта, подобно тому, какъ имъ было предложено такое же добавленіе къ ст. 179-й проекта Коммисіи. По поводу этого предложенія И. А. Вышнеградскій прочелъ цѣлую лекцію о теоріи страхованія, разбиралъ дѣйствіе страховыхъ транспортныхъ обществъ и вошелъ въ обсужденіе многихъ предметовъ, не стѣсняясь предѣлами разбираемаго вопроса. Я не буду входить въ разсмотрѣніе собственно вопроса о правѣ страховыхъ обществъ, на тѣ дѣйствія, противъ которыхъ возстаетъ И. А. Вышнеградскій, такъ какъ въ настоящемъ собраніи не идетъ рѣчь о пересмотрѣ самыхъ уставовъ, по которымъ страховыя общества дѣйствуютъ, а разбирается лишь вопросъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за перевозимыя ими клади. Такъ какъ почтенный ораторъ, по поводу этого вопроса, желаетъ добиться для

желѣзныхъ дорогъ положенія исключительнаго, внѣзаконнаго и представилъ о страхованіи соображенія невѣрныя, основанныя, какъ мнѣ кажется, на заблужденіи, то я попрошу позволенія войти въ нѣкоторыя по этому предмету подробности, необходимыя для разъясненія вопроса спеціальнаго—собственно о страхованіи перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ кладей. Все, что я буду имѣть честь представить по этому предмету, будетъ не однимъ гадательнымъ предположеніемъ, но дѣйствительнымъ фактомъ, дознаннымъ на опытѣ, такъ какъ въ настоящемъ собраніи я являюсь представителемъ спеціальнаго страховаго учрежденія, въ которомъ участвую съ самаго его основанія въ 1844 году. Вопросъ о страхованіи кладей, со времени устройства у насъ желѣзныхъ дорогъ, получилъ особое развитіе. Всѣ дѣйствія по страхованію вообще устанавливаются на началахъ правильнаго расчета, основаннаго на теоріи вѣроятности, на выводахъ изъ многолѣтнихъ наблюденій о числѣ, характерѣ и размѣрѣ случающихся потерь. Точно такъ и страхованіе по желѣзнымъ дорогамъ началось съ отвѣтственности за потери, происходящія отъ непреодолимой силы — за волю Божію,—ибо по этому предмету существовали уже необходимыя данныя, по которымъ можно было съ надлежащею вѣроятностію расчитать объемъ риска и условливаемый имъ расчетъ страховой преміи. Далѣе этого страховыя учрежденія опасались принимать на себя отвѣтственность при началѣ дѣла, когда еще не выяснились факты: въ какомъ размѣрѣ проявляются потери и поврежденія кладей на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Подобное опасеніе весьма понятно со стороны страховыхъ учрежденій; ибо весьма трудно было расчитать впередъ: какую соразмѣрную премію нужно взимать за рискъ, про-

исходящій не по однимъ неотвратимымъ случайностямъ, встрѣчающимся по волѣ Божіей, но и по винѣ желѣзныхъ дорогъ—отъ злаго умысла, небрежности и прочихъ безпорядковъ. Что же выяснилъ дальнѣйшій опытъ?—Онъ показалъ, что самая бо́льшая часть потерь и убытковъ по перевозкѣ кладей—чуть не $^{9}/_{10}$ всего числа рисковъ — происходитъ по винѣ желѣзныхъ дорогъ, что большинство претерпѣваемыхъ отправителями убытковъ происходитъ отъ тѣхъ безпорядковъ, которые водворились на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, и которые, постоянно увеличиваясь, дошли до размѣровъ громадныхъ. Публика такимъ образомъ увидала, что, при отвѣтственности страховыхъ обществъ только за потери и убытки, отъ воли Божіей происходящіе, интересы ея не вполнѣ обезпечены; отправители стали требовать отъ страховыхъ обществъ, чтобы они отвѣчали за всѣ безъ исключенія потери, случающіяся съ перевозимыми кладями, отъ чего бы таковыя не происходили. Страховыя учрежденія, какъ оказалось, силою обстоятельствъ, нашлись въ необходимости идти навстрѣчу проявляющейся потребности, должны были содѣйствовать отправителямъ, и постепенно стали расширять объемъ своей отвѣтственности по перевозимымъ на желѣзныхъ дорогахъ кладямъ. Къ тому времени практика жизни нѣсколько выяснила данныя, на основаніи которыхъ могъ быть исчисленъ правильный размѣръ страховой преміи, сообразно принимаемымъ обществами рискамъ. Вся эта операція по страхованію кладей совершается на основаніи правилъ, указанныхъ закономъ и принятыхъ торговыми обычаями. Произвольнаго и принудительнаго тутъ нѣтъ ничего. Дѣло страхованія, какъ общеполезное, у насъ открыто для всѣхъ, даже иностранныя учрежденія могутъ заниматься у насъ страхованіемъ, если представятъ надлежащія обезпеченія,

дабы интересы страхователей были дѣйствительно обезпечены и публика не была бы вводима въ заблужденіе. Размѣръ этого обезпеченія опредѣленъ закономъ и Министерствомъ Финансовъ принято за правило, что желающій заниматься страхованіемъ, обязанъ представить въ обезпеченіе капиталъ не менѣе 500 тыс. рублей. Въ настоящее время у насъ существуютъ 6 или 7 страховыхъ обществъ, которыя принимаютъ риски по перевозкѣ кладей. Такимъ образомъ публика имѣетъ возможность, по своему личному усмотрѣнію, дѣлать выборъ между страховыми учрежденіями и обращаться къ тому изъ нихъ, которое въ данномъ случаѣ представляетъ для отправителя болѣе выгоды и возбуждаетъ болѣе довѣрія. Точно такимъ же образомъ, если бы которое либо изъ существующихъ въ Россіи желѣзнодорожныхъ Обществъ успѣло настолько правильно устроить свою нынѣшнюю спеціальность по перевозкѣ кладей, настолько было бы обезпечено въ денежныхъ средствахъ, что нашло бы возможность присоединить къ объему своихъ дѣйствій еще особое спеціальное учрежденіе по страхованію кладей, то отъ него зависитъ составить особый страховой капиталъ въ требуемомъ закономъ размѣрѣ и испросить установленнымъ порядкомъ разрѣшеніе на открытіе такой новой для желѣзныхъ дорогъ отрасли и, надо думать, что не встрѣтилось бы препятствій дозволить такой счастливой, по своему положенію, желѣзной дорогѣ заниматься, сверхъ прямой своей спеціальности, и особымъ дѣломъ страхованія. Такая, вполнѣ благоустроенная желѣзная дорога, этою новою стороною своей дѣятельности, вошла бы въ общій уровень полезныхъ для публики страховыхъ учрежденій и для кладеотправителей была бы отрыта еще бо́льшая возможность дѣлать выборъ между страховыми обществами, сообразуясь съ своими расчетами и вы-

годами. Но И. А. Вышнеградскій не этого желаетъ: онъ домогается, чтобы желѣзнымъ дорогамъ, въ нынѣшнемъ ихъ, далеко неудовлетворительномъ, почти *хаотическомъ* состояніи, было дозволено, въ изъятіе изъ закона, принимать риски по страхованію безъ представленія требуемаго закономъ обезпеченія и взимать особую за это премію, а публика чтобы была обязана принудительно застраховать свои клади въ желѣзной дорогѣ. Такое желаніе свое И. А. Вышнеградскій старается провести подъ благовиднымъ предлогомъ содѣйствія къ охраненію выгодъ грузоотправителей отъ несправедливыхъ будто-бы дѣйствій страховыхъ обществъ, т. е. дѣлаетъ предложеніе какъ-бы въ интересахъ торговли и промышленности. Въ подтвержденіе сего ораторъ высказываетъ предположеніе, что страховыя общества, принимая на себя отвѣтственность за потери и поврежденіе кладей, происходящія по винѣ желѣзныхъ дорогъ, не несутъ въ сущности никакого риска, ибо, продолжаетъ ораторъ, получая деньги изъ сбора премій, страховыя общества ничего будто-бы не платятъ за потери и убытки изъ собственнаго кармана, а вынимаютъ эту плату изъ кармана желѣзныхъ дорогъ, сохраняя всецѣло полученныя страховыя приміи. На это обязываюсь заявить, что означенный выводъ невѣренъ, противорѣчитъ дѣйствительности и основанъ на заблужденіи. Если нельзя отказать желѣзнодорожнымъ дѣятелямъ въ умѣніи соблюдать свои интересы, то справедливость требуетъ признать хотя нѣкоторую долю *благоразумія и въ публикѣ*—въ отправителяхъ кладей и товаровъ. Если они рѣшаются вносить особую плату страховымъ обществамъ въ видѣ преміи за риски, то очевидно, что есть къ тому серьезный побудительный поводъ. Трудно допустить, чтобы кто нибудь согласился добровольно вносить напрасную особую

плату, при томъ вносить постоянно, чуть не каждый день, если-бы такая плата не вызывалась дѣйствительною потребностію. Практическая жизнь, напротивъ того, показываетъ: что желѣзныя дороги вовсе не отвѣчаютъ за потери, происходящія отъ неодолимой силы, отъ воли Божіей, т. е. въ этихъ случаяхъ за потери платятъ отправителямъ всецѣло страховыя общества; что за потери и убытки, происходящіе отъ порчи товара въ пути, отъ подмочки его, расхищенія и др. причинъ, въ коихъ виновны служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, по закону хотя и должны бы отвѣчать всегда желѣзныя дороги, но въ дѣйствительности такія взысканія съ желѣзныхъ дорогъ возможны въ весьма рѣдкихъ случаяхъ. Въ этомъ отношеніи можно успокоить Ивана Алексѣевича, что даже изъ всѣхъ предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ исковъ за потери, происшедшія по ихъ винѣ, удовлетвореніе получается по весьма малой части исковъ, по той весьма простой причинѣ, что весьма трудно доказать въ каждомъ данномъ случаѣ вину желѣзной дороги съ такою очевидностію, чтобы судъ могъ прямо постановить рѣшеніе о взысканіи подлежащей суммы. Судъ можетъ признать въ принципѣ и вину желѣзной дороги, и ея обязанность отвѣчать за причиненный вредъ или убытокъ, но когда дойдетъ дѣло до опредѣленія самой цифры взысканія, то для суда безусловно необходимо, чтобы было доказано несомнѣнно, что слѣдуетъ взыскать ту, а не другую сумму. Тутъ-то и является все затрудненіе и даже—въ большинствѣ случаевъ—совершенная невозможность доказать несомнѣнно самую цифру взысканія; такимъ образомъ, силою вещей, большинство исковъ, вполнѣ справедливыхъ, не достигаетъ дѣйствительнаго удовлетворенія и желѣзныя дороги, такъ сказать, ускользаютъ отъ дѣйствительной отвѣтственности,

которая опять всецѣло упадаетъ на страховыя общества. Кромѣ того, цѣлая масса исковъ, къ желѣзнымъ дорогамъ вовсе не предъявляется по той простой причинѣ, что поврежденія кладей остаются незамѣченными при самомъ пріемѣ клади отъ желѣзной дороги и обнаруживаются только тогда, когда срокъ для предъявленія претензіи уже пропущенъ. Чтобы предъявить претензію къ желѣзной дорогѣ, для этого нужно соблюсти много условій: нужно во первыхъ, чтобы поврежденіе въ доставленной клади было замѣтно по наружному виду. Надо отдать справедливость, что встрѣчающіеся на желѣзныхъ дорогахъ случаи подмѣна, расхищеній, подлога и прочихъ прискорбныхъ дѣйствій съ перевозимыми кладями дѣлаются съ такимъ искусствомъ, что даже и опытному пріемщику все-таки не легко замѣтить кроющагося подъ наружною оболочкою подлога... Такимъ образомъ, товаръ принимается съ желѣзной дороги повидимому благополучно, привозится къ получателю и когда затѣмъ начинаютъ товаръ разбирать, то внутри его обнаруживается подмѣнъ или похищеніе; оказывается, что вмѣсто мануфактурнаго товара доставлены камни, песокъ, дрова, или что вмѣсто 20-ти кусковъ товара доставлены только 10-ть, а вмѣсто остальныхъ десяти кусковъ, доставленъ картонъ, рогожи или другой мусоръ... Кромѣ наружнаго видимаго поврежденія въ товарномъ мѣстѣ, для предъявленія иска необходимо констатировать самый фактъ подлога товара настолько очевидно, чтобы для суда не встрѣтилось никакого сомнѣнія ни въ самомъ фактѣ, ни въ количествѣ, въ качествѣ и стоимости похищеннаго или утраченнаго товара. Но здѣсь надо принять во вниманіе, что акты о подобныхъ случаяхъ составляются самою администраціею желѣзной дороги, ея служащими, которыми прежде всего могутъ быть замѣчены всѣ подобныя случающіяся съ пе-

ревозимыми кладями катастрофы и что доступъ до этихъ фактовъ для отправителей кладей почти не возможенъ, а если онъ и дѣлается потомъ возможенъ, то въ большинствѣ случаевъ бываетъ упущенъ первый важнѣйшій моментъ, когда преслѣдованіе по горячимъ слѣдамъ могло обнаружить полную виновность въ подлогѣ или похищеніи. При объясненіи означенныхъ прискорбныхъ случаевъ, встрѣчающихся съ перевозимыми кладями, представители желѣзныхъ дорогъ ссылались, какъ мы слышали и въ настоящемъ собраніи, преимущественно на недобросовѣстность отправителей, дѣлающихъ разные подлоги въ отправляемыхъ ими товарахъ, подкупающихъ нисшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, дѣлающихъ подмѣнъ въ наклейкѣ ярлыковъ и т. д... Само собою разумѣется, что никто не будетъ защищать подобныхъ недобросовѣстныхъ отправителей, изъ числа которыхъ, преимущественно евреевъ, образовались цѣлыя шайки похитителей товара, при посредствѣ всякаго рода обмановъ. Но невозможно отвергать одного весьма существеннаго факта, именно того, что если не всѣ подобныя дѣйствія, то самая бо́льшая ихъ часть совершается не иначе, какъ при томъ или другомъ участіи желѣзнодорожныхъ служащихъ (конечно нисшихъ), при активномъ или пассивномъ съ ихъ стороны содѣйствіи, что безъ ихъ прямаго или косвеннаго пособія не могутъ совершаться подобныя кражи, подлоги и расхищенія товаровъ. Часто всё участіе желѣзнодорожнаго служителя ограничивается однимъ отрицательнымъ дѣйствіемъ: достаточно, чтобы желѣзнодорожный сторожъ, во время перегрузки товара (иногда ночью), въ продолженіи нѣсколькихъ только минутъ смотрѣлъ въ ту, а не въ другую сторону для того, чтобы въ эти нѣсколько минутъ былъ сдѣланъ весьма ловкій подмѣнъ заранѣе приготовленнаго

товарнаго мѣста и, такимъ образомъ, вмѣсто мануфактурнаго товара, привозился, въ совершенной по наружному виду цѣлости, песокъ и мусоръ. И вѣсъ товарнаго мѣста, и наружный его видъ не могутъ возбудить никакого подозрѣнія и товаръ сдается совершенно благополучно злополучному его принимателю. Здѣсь вполнѣ подтверждается правдивость народной поговорки, что отъ своего вора не обережёшься.... Желѣзнодорожные дѣятели ссылаются также на трудность найти надёжныхъ нисшихъ служащихъ, но это обстоятельство существуетъ для всѣхъ сферъ дѣятельности: вездѣ не легко отыскать хорошихъ служащихъ и, тѣмъ не менѣе, всегда и вездѣ признаётся несомнѣннымъ, что всякій довѣритель отвѣчаетъ за своего довѣреннаго, всякій хозяинъ—за своего работника. Притомъ едва ли можно оспаривать, что отъ желѣзнодорожной администраціи всецѣло зависитъ улучшить бытъ мелкихъ своихъ служителей настолько, чтобы для нихъ менѣе представлялось поводовъ покушаться на разнаго рода незаконныя пріобрѣтенія и пользоваться для этого легкою возможностію дѣлать похищенія изъ кладей, ввѣряемыхъ желѣзнымъ дорогамъ и находящихся подъ ихъ надзоромъ. Послѣ указанія всѣхъ означенныхъ случаевъ, гдѣ взысканіе убытковъ и потерь съ желѣзныхъ дорогъ или весьма трудно, или даже вовсе невозможно, надѣюсь дѣлается понятнымъ, почему отправители застраховываютъ свои клади въ страховыхъ обществахъ. Такимъ образомъ предположеніе И. А. Вышнеградскаго, что отправители кладей будто-бы напрасно обращаются къ страховымъ обществамъ, а эти послѣднія совершенно будто-бы даромъ взимаютъ съ нихъ страховыя преміи, ничего сами не платя, а получая съ желѣзныхъ дорогъ,—такое предположеніе оказывается невѣрнымъ. Если-бы когда нибудь желѣзныя

дороги достигли того блестящаго состоянія, что стали-бы дѣйствительно уплачивать отправителямъ за всѣ убытки и потери, причиняемыя по винѣ дорогъ, то отъ этого несомнѣнно выиграли-бы обѣ стороны: и страхователи т. е. отправители, и страховщики т. е. страховыя общества. Тогда отправители кладей во очію убѣдились-бы, что для нихъ нѣтъ надобности тратить деньги напрасно на уплату страховой преміи за такія порчи, которыя уже не встрѣчаются на желѣзныхъ дорогахъ, а если иногда и встрѣчаются, то оплачиваются желѣзными дорогами и скоро, и вѣрно. Страховыя общества, въ виду уменьшившихся опасностей риска за вину желѣзныхъ дорогъ, уменьшили бы размѣръ страховой преміи. Тогда и для отправителей, и для страховыхъ обществъ было бы менѣе потерь и менѣе платы. Но допустить то, чего домогается И. А. Вышнеградскій—именно: принудить отправителей кладей вносить желѣзнымъ дорогамъ, сверхъ общей провозной платы и прочихъ расходовъ, еще особую премію за обязанность сохранять поручаемыя имъ клади и товары и освободить дороги вовсе отъ отвѣтственности за клади, застрахованныя въ страховыхъ обществахъ было бы по меньшей мѣрѣ и несправедливо,—и чтобы не сказать болѣе—совершенно невозможно. Сами желѣзнодорожные дѣятели не разъ здѣсь заявляли, что многія желѣзныя дороги не имѣютъ возможности даже выплачивать подтоварныя деньги, т. е. тѣ деньги, которыя они получили уже съ отправителей и обязаны передать получателямъ товара, не могутъ даже возвратить отправителямъ излишне взятыя провозныя деньги, т. е. желѣзныя дороги не могутъ даже возвратить чужія деньги. Также извѣстно, что большинство дорогъ не оправдываетъ своихъ расходовъ и за нихъ приплачиваетъ казна. Посему заставлять публику или отправителей кладей отдавать на

страхъ ихъ имущество исключительно желѣзнымъ дорогамъ, не имѣющимъ законнаго фонда для обезпеченія рисковъ, значило бы не только поощрять, но даже вводить азартную игру, не только вводить публику въ заблужденіе, но, выражаясь словами И. А. Вышнеградскаго, значило бы „дозволить обыгрывать публику навѣрняка“. Такимъ образомъ почтенный ораторъ, усиливаясь тщетно обвиненія свои „въ обыгрываніи публики“ взвести на страховыя общества, которыя дѣйствуютъ на основаніи Высочайше утвержденныхъ ихъ уставовъ, невольно, самъ того не замѣчая, возводитъ это обвиненіе на желѣзныя дороги, домогаясь невозможныхъ и незаконныхъ для нихъ привилегій.

Трудно даже вообразить: въ какомъ положеніи очутилось бы наше желѣзнодорожное дѣло, когда за потерю однѣхъ кладей, какъ предлагаетъ И. А. Вышнеградскій, желѣзныя дороги обязаны были бы уплачивать, а утрата и расхищеніе другихъ кладей были бы, такъ сказать, дозволены самимъ закономъ. Допустить такое состояніе дѣла не мыслимо.

Нельзя также пройти молчаніемъ еще особаго довода, на который ораторъ ссылался — въ подтвержденіе своего домогательства—именно: охраненіе интересовъ казны. Всякое взысканіе, говорилъ онъ, съ желѣзныхъ дорогъ за потери и за переборы, упадаетъ, въ концѣ концовъ, на государственное казначейство, увеличивая приплаты изъ казны не желѣзнымъ дорогамъ и потому слѣдуетъ положить преграду этимъ взысканіямъ. Но спрашивается: отъ кого прежде всего и болѣе всего зависитъ уменьшить число и размѣры подобныхъ взысканій?—Конечно, отъ самихъ желѣзнодорожныхъ правленій и управленій. Отъ нихъ вполнѣ зависитъ, если не вовсе прекратить, то значительно умень-

шить число хищеній, подлоговъ и т. п. дѣйствій, которыя вызываютъ справедливые иски и судебныя рѣшенія. Если взысканіе съ желѣзной дороги производится на основаніи состоявшагося судебнаго рѣшенія, т. е. дѣлается въ интересахъ правосудія, то едва-ли умѣстно ссылаться на приводимый ораторомъ доводъ объ охраненіи интересовъ казначейства: Правительство не можетъ относиться равнодушно къ такимъ нарушеніямъ со стороны желѣзныхъ дорогъ интересовъ отправителей, которыя вызываютъ участіе судебной власти и имѣютъ послѣдствіемъ судебныя рѣшенія, признавшія справедливымъ взысканіе съ желѣзной дороги за причиненные отправителямъ убытки. Напротивъ того: и въ интересахъ правосудія, и въ интересахъ благоустройства всего желѣзнодорожнаго дѣла надобно желать, чтобы чаще имѣли мѣсто строгія судебныя рѣшенія; это можетъ значительно побудить желѣзнодорожную администрацію относиться къ своему дѣлу строже, дабы положить возможный предѣлъ тѣмъ хищеніямъ и подлогамъ, которымъ подвергаются перевозимыя по желѣзнымъ дорогамъ клади.

Въ подтвержденіе своего домогательства, И. А. Вышнеградскій сослался еще на особое обстоятельство, собственно постороннее, именно, на выдаваемые страховыми обществами дивиденды; ораторъ позавидовалъ въ этомъ отношеніи страховымъ обществамъ, сказавъ, что они оттого будто бы и выдаютъ хорошіе дивиденды, что собираемыя преміи сохраняютъ всецѣло, а за потери отправителямъ платятъ изъ кармана желѣзныхъ дорогъ. Выше я приводилъ разъясненіе: почему такое предположеніе оратора ошибочно и основано на заблужденіи. Поэтому, въ отвѣтъ на означенное указаніе на дивиденды, я позволю себѣ сослаться на другой фактъ, хотя тоже не относящійся прямо къ разсматриваемому предмету, но, тѣмъ не менѣе, отвѣ-

чающій сдѣланному И. А. Вышнеградскимъ указанію, и близко знакомый самому оратору. Именно, я сошлюсь на общество С.-Петербургскихъ водопроводовъ, въ администраціи котораго Иванъ Алексѣевичъ участвуетъ. Это общество, отпуская обывателямъ Петербурга воду чуть не стаканами *), взимаетъ за это такую плату, что имѣетъ возможность, сверхъ расходовъ какъ на сооруженіе и поддержаніе разныхъ техническихъ приспособленій, такъ и на всю администрацію, выдавать дивиденды на свои акціи свыше 12%. Такимъ образомъ, если учрежденіе монопольное за предметы первѣйшей необходимости, какъ вода, безъ которой нельзя жить, взимаетъ такую плату, что можетъ давать дивиденды въ такомъ размѣрѣ, то едва-ли можно завидовать, что страховыя общества, не пользующіяся никакими привиллегіями и не имѣющія монополіи, а дѣйствующія при свободной конкурренціи, выдаютъ дивиденды, близко подходящіе или даже превышающіе дивиденды водопроводнаго общества.

Конечно, обстоятельство это не идетъ прямо къ разбираемому вопросу и я на него указалъ только потому, что И. А. Вышнеградскій сослался на обстоятельство также постороннее — на дивиденды страховыхъ обществъ. Эти учрежденія не домогаются для себя никакихъ исключеній, не пользуются никакими привиллегіями, а дѣйствуютъ на общемъ основаніи. Поэтому даже не понятно, почему ораторъ, по поводу вопроса объ отвѣтственности за перевозимыя клади и грузы, говоритъ почти исключительно о транспортныхъ обществахъ и ссылается только на нихъ, тогда какъ, при посредствѣ этихъ учрежденій, перевозится

---

*) За каждыя сто ведеръ общество водопроводовъ взимаетъ 7 или 8 коп.—плата огромная.

самая незначительная часть кладей, главная масса которыхъ (грузы хлѣба, желѣзо и т. п.) отдается къ перевозкѣ непосредственно хозяевами грузовъ. При томъ, что такое въ сущности представляютъ собою транспортныя общества?—Они суть тоже отправители, т. е. та же публика, въ качествѣ коллективныхъ отправителей, и желѣзныя дороги, какъ возчикъ, обязаны отвѣчать за цѣлость поручаемыхъ имъ къ перевозкѣ кладей, безразлично отъ кого бы эти клади не отдавались—отъ единичныхъ-ли отправителей, или же отъ коллективныхъ единицъ—транспортныхъ обществъ. Правда, тутъ нельзя не указать на одинъ совершившійся фактъ: транспортныя страховыя общества одни изъ первыхъ открыто возстали противъ угнѣздившихся на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ безпорядковъ—они были піонерами этого дѣла и первыя стали прибѣгать къ покровительству закона противъ беззаконій желѣзнодорожныхъ правленій и управленій. Введенные къ тому времени новые суды оказали грузохозяевамъ законную защиту. Когда такимъ образомъ былъ указанъ законный путь для борьбы съ такимъ сильнымъ врагомъ, какъ наши желѣзныя дороги, то по этому пути начали идти и единичные отправители и въ настоящее время большинство претензій къ желѣзнымъ дорогамъ, особенно по цѣнѣ исковъ, касается уже не страховыхъ обществъ, а отдѣльныхъ грузо и кладе-отправителей.

Изъ всего мною сказаннаго можно вывести заключеніе, что предлагаемое И. А. Вышнеградскимъ добавленіе къ ст. 220-й, подобное его предложенію о добавленіи къ ст. 179-й проекта,—и незаконно, ибо требуетъ насилія надъ публикою, и несправедливо, ибо ограничиваетъ для каждаго свободу выбора учрежденія для обезпеченія сохранности своего имущества и даже было бы несогласно съ дѣйстви-

тельными интересами самихъ желѣзныхъ дорогъ, ибо къ существующимъ нынѣ на желѣзныхъ дорогахъ безпорядкамъ прибавился бы новый—существенный, который, вводя дѣленіе кладей на подлежащія охранѣ, оплачиваемыя и лишенныя вовсе таковой охраны, т. е. неоплачиваемыя, могъ бы привести все дѣло чуть ли не къ хаотическому состоянію.

По всѣмъ этимъ основаніямъ, я считаю, что въ интересахъ самаго дѣла, слѣдуетъ статьи 179 и 220 проекта оставить безъ измѣненія.

И. А. Вышнеградскій.—Дмитрій Павловичъ нѣсколько разъ въ своей рѣчи объявилъ, что все, что я говорилъ, основано на заблужденіи, что основанія у меня невѣрныя и т. п., но доказательствъ этому не представилъ никакихъ; я же считаю доказательствомъ его заявленіе, что страхованіе основано на математическомъ расчетѣ, выводимомъ изъ теоріи вѣроятностей... больше ничего не сказалъ Дмитрій Павловичъ о теоріи страхованія, полагая, вѣроятно, что этотъ ученый терминъ послужитъ для собранія достаточнымъ доказательствомъ. Между тѣмъ для того, чтобы судить о правильности основаній страхованія, нѣтъ нужды въ ученыхъ терминахъ. Терминологія наукъ важна для ихъ развитія, но прикладныя ихъ основанія необыкновенно просты и въ ученой терминологіи не нуждаются: эта терминологія даже вредитъ въ этомъ случаѣ дѣлу, запутывая понятія; поэтому я удержался, когда говорилъ о страхованіи, отъ упоминанія и объ началѣ равенства математическихъ ожиданій, и объ теоремѣ Якова Бернуллія, и о вѣроятностяхъ a posteriori. Весь этотъ аппаратъ учености не нуженъ для того, чтобы судить: правильно или неправильно производится страхованіе въ разсматриваемомъ случаѣ. Простой примѣръ, мною тогда приведенный о томъ,

что долговременнымъ, положимъ, наблюденіемъ найдено, что изъ тысячи стоющихъ сто рублей посылокъ, отправленныхъ изъ Петербурга въ Рыбинскъ, пропадаетъ одна; этотъ примѣръ заключаетъ въ себѣ все, что нужно для сужденія о дѣйствіяхъ транспортныхъ и страховыхъ обществъ въ интересующихъ собраніе случаяхъ.

Всѣ мои выводы были основаны на простыхъ идеяхъ, лежащихъ въ этомъ примѣрѣ; тогда какъ Платонъ Іосифовичъ, а также Дмитрій Павловичъ, отрицаютъ мои заключенія, но ни словомъ не опровергаютъ моихъ доводовъ, моихъ умозаключеній. Поэтому я полагаю, что они ничего не находятъ возразить противъ нихъ, да и трудно найти возраженія противъ столь элементарныхъ истинъ. Такимъ образомъ, все, что мною сказано объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ передъ страховыми учрежденіями, остается нисколько неопровергнутымъ. Обращаюсь къ другимъ заявленіямъ Дмитрія Павловича. Онъ особенно настаивалъ, что нуженъ капиталъ для страхованія. Но почему нужно и какую роль играетъ въ страховой операціи капиталъ страховыхъ обществъ?—Онъ есть резервуаръ, въ который вливаются страховыя преміи съ одной стороны и изъ котораго вытекаютъ съ другой стороны страховые убытки; если этотъ резервуаръ малъ и если случится въ данный моментъ, что для покрытія страховыхъ убытковъ не хватитъ премій, то изъ капитала долженъ пополниться недостатокъ. Другой роли страховой капиталъ не имѣетъ. Примѣнимъ же это понятіе къ желѣзнымъ дорогамъ и сначала устранимъ разсмотръ случаевъ, зависящихъ „отъ воли Божіей“. Нуженъ ли желѣзнымъ дорогамъ особый капиталъ для страхованія отъ прочихъ случайностей?—Позволяю себѣ утверждать—что нѣтъ. Вѣдь и теперь за всѣ эти случайности желѣзныя дороги должны платить, а если *должны*,

если законъ возлагаетъ на нихъ эту обязанность, то значитъ законодатель убѣжденъ, что онѣ *могутъ* платить; для чего же при этомъ еще особый капиталъ въ случаѣ, если дороги будутъ принимать тѣ же случайности на страхъ? Въ настоящее время онѣ платятъ, также и тогда будутъ платить; разница та только что тогда онѣ будутъ взимать страховыя преміи и получать такимъ образомъ новый источникъ для уплаты, а теперь они ихъ не взимаютъ: Другое будетъ дѣло, если желѣзныя дороги будутъ страховать и отъ неодолимой силы,—и я, говоря по поводу ст. 179-й, указалъ, что для сихъ случаевъ особый капиталъ въ 500 тысячъ руб. можетъ быть собранъ безъ затрудненія. Дмитрій Павловичъ справедливо сказалъ, что страховыя общества съ самаго начала принимали на страхъ только случаи неодолимой сили, а потомъ распространили свои дѣйствія и на прочія случайности, приписываемыя винѣ дорогъ и за которыя дороги несутъ полную отвѣтственность; въ этомъ-то послѣднемъ и заключается ихъ грѣхъ; далѣе страхованій отъ неодолимой силы страховыя общества не должны бы были идти и противъ *этихъ* страхованій, въ виду неотвѣтственности за нихъ желѣзныхъ дорогъ, никто не возражаетъ. Мнѣ кажется, что, при составленіи настоящаго правила устава, Высшая желѣзнодорожная Коммисія полагала, что страховыя общества соблюдаютъ это начало; она и изъяла изъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ случаи неодолимой силы, но бѣда въ томъ, что страховыя учрежденія, какъ говорятъ они сами, отказались отъ этаго правильнаго начала и теперь застраховываютъ отъ всего. Въ этомъ-то и зло, и его необходимо пресѣчь, Страховыя общества говорятъ, что они были къ тому вынуждены публикою. Я этаго не

думаю и убѣжденъ, что главнымъ поводомъ къ тому, что страховыя общества вышли изъ своей роли, заключается въ той привлекательности, которую имѣетъ страхованіе безъ риска, дозволяющее всю страховую премію полностію, безъ всякихъ вычетовъ, обращать въ чистую прибыль. Любопытны тоже цифры, которыя привелъ въ прошломъ засѣданіи Платонъ Іосифовичъ о размѣрахъ страховыхъ претензій къ желѣзнымъ дорогамъ; любопытно и заявленіе Дмитрія Павловича о томъ, что $^{9}/_{10}$ уплатъ ихъ за пропажи относится къ винѣ желѣзныхъ дорогъ. Я не сомнѣваюсь въ справедливости приводимыхъ цифръ но интересно разобрать, что онѣ означаютъ. Выходитъ, что вся операція по выплатѣ страховыхъ убытковъ раздѣляется на двѣ очень неравныя части: $^{1}/_{10}$ происходитъ отъ случаевъ неодолимой силы и $^{9}/_{10}$—отъ случаевъ, приписываемыхъ винѣ желѣзныхъ дорогъ. Допустимъ, что страховыя общества дѣйствуютъ правильно, на основаніи математической теоріи вѣроятностей, на которую ссылался Дмитрій Павловичъ; тогда и страховыя преміи въ общей суммѣ своей должны раздѣлиться на такія же двѣ доли: $^{1}/_{10}$ общей суммы премій получается вслѣдствіе случайностей неодолимой силы и $^{9}/_{10}$ вслѣдствіе случайностей, приписываемыхъ винѣ дорогъ. Но эти послѣднія, относящіяся къ страхованію безъ риска, взимаются очевидно неправильно, поэтому выходитъ, что валовой сборъ страховыхъ обществъ состоитъ изъ двухъ частей: $^{1}/_{10}$, которая взимается правильно, и $^{9}/_{10}$, въ которой страховыя общества дѣйствуютъ неправильно, потому что, взимая страховыя преміи, они, для составленія этихъ $^{9}/_{10}$ своего сбора, сами никакой отвѣтственности не несутъ и никакому риску не подвергаются. Какъ видно, налогъ на перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, учрежденный страховыми и транспортными конто-

рами, очень большой по заявленіямъ самихъ страховыхъ обществъ. Зло, слѣдовательно, приняло гигантскіе размѣры, и мѣры къ пресѣченію его должны быть приняты безотлагательно... Далѣе, Дмитрій Павловичъ, обвиняя желѣзныя дороги, говорилъ о товарныхъ мѣстахъ, въ которыхъ, безъ всякихъ видимыхъ поврежденій упаковки, вмѣсто отправленнаго товара, оказывались песокъ, кирпичъ, дрова, сѣно, солома и т. п.—Я знаю такіе примѣры, но могу сказать, что тутъ нѣтъ ничего артистическаго, какъ сказалъ Дмитрій Павловичъ, а происходитъ это необыкновенно просто. Изъ Петербурга, для отправки въ Шавли, привозятъ на Варшавскую станцію два товарыхъ мѣста, во всемъ похожихъ одно на другое. Одинъ ящикъ заявляется съ мануфактурнымъ товаромъ, а о другомъ ящикѣ прямо говорятъ, что его содержаніе никакой цѣнности не имѣетъ; объявятъ, напр., что онъ стоитъ 15, 50, 70 к. пудъ. Начальникъ станціи считаетъ нужнымъ освидѣтельствовать первый ящикъ, и находитъ тамъ дѣйствительно мануфактурный товаръ, а второй ему освидѣтельствовать положительно некогда, да онъ и не считаетъ этаго нужнымъ въ виду малоцѣнности товара, тѣмъ болѣе, что отправитель торопитъ, проситъ: „примите пожалуйста поскорѣй, мнѣ некогда, да и поѣздъ ужъ скоро отходитъ“. Начальникъ станціи соглашается, а если и не согласится, и станетъ свидѣтельствовать малоцѣнный ящикъ, результатъ выйдетъ тотъ же; ящики принимаются, выдаются ярлыки для наклейки и тутъ-то отправитель подкупаетъ наклейщика сдѣлать ошибку, перепутать ярлыки. Затѣмъ, оба эти товара доставляются на станцію назначенія. Приходитъ одинъ получатель, который имѣетъ квитанцію на мѣсто съ объявленіемъ низкой цѣнности и, не требуя свидѣтельства содержанія, получаетъ ящикъ съ мануфактурнымъ товаромъ и увозитъ

его съ собою. Затѣмъ приходитъ другой получатель съ квитанціею на мануфактурный товаръ, требуетъ свидѣтельства и въ полученномъ ящикѣ находитъ малоцѣнныя вещи. Вотъ весь фокусъ этаго чудеснаго превращенія ситца въ дрова, смѣшанныя съ сѣномъ. Есть много другихъ фокусовъ того же рода, которые мнѣ извѣстны и, конечно, еще больше такихъ, которыхъ я не знаю. Но во всѣхъ ихъ дѣло заключается не въ артистическомъ мошенничествѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ, а въ простомъ *подкупѣ* одного изъ нисшихъ агентовъ, подкупѣ—совершенномъ отправителемъ (или его повѣреннымъ, приказчикомъ, артельщикомъ); очевидно, что здѣсь виновнымъ является отправитель, произведшій *подкупъ*, но, очевидно, этаго доказать нельзя и, суды, не задумываясь, приговариваютъ желѣзныя дороги, т. е. государственное казначейство къ уплатѣ отправителю. Неужели это правильно?... Впрочемъ, все это мало относится къ разбираемому вопросу, и я коснулся объясненной подмѣны только потому, что Дмитрій Павловичъ и ее хотѣлъ взвалить всецѣло на плечи желѣзныхъ дорогъ. Далѣе, Дмитрій Павловичъ упомянулъ тоже о предметѣ, сюда не относящемся, а именно: о водопроводномъ обществѣ города Петербурга, продающемъ воду стаканами. Очевидно, это сказано въ видѣ личности собственно мнѣ, такъ какъ Дмитрію Павловичу хорошо извѣстно, что я имѣю нѣкоторое участіе въ администраціи здѣшнихъ водопроводовъ, поэтому, нисколько не пускаясь въ личности, считаю нужнымъ только сказать, что заявленіе Дмитрія Павловича совсѣмъ невѣрно. У насъ стаканъ не принимается за единицу мѣры воды; наименьшее количество, за которое мы взимаемъ плату, есть *сто ведеръ* и за нихъ мы имѣемъ право брать 8 и 7 коп., въ дѣйствительности же беремъ гораздо меньше: по отчету за 1881 годъ мы,

среднимъ числомъ, получили по $4^{15}/_{100}$ коп. за сто ведеръ. Это нападеніе Дмитрія Павловича на водопроводное общество, и притомъ нападеніе, какъ видно несправедливое и направленное здѣсь лично противъ меня, заставляетъ меня опасаться, не приняты ли въ видѣ личности къ представителямъ страховыхъ обществъ мои слова объ дѣйствіяхъ сихъ обществъ; спѣшу поэтому попросить, чтобы никто лично къ себѣ не принималъ моихъ словъ. Дѣйствія обществъ я имѣю полное право называть неправильными, такъ какъ никто моихъ доказательствъ этой неправильности не опровергъ, но я убѣжденъ, что дѣятели сихъ обществъ совершаютъ сіи неправильныя дѣйствія въ увѣренности, что они правильны. Посылая подставныхъ акціонеровъ, многіе думаютъ, что они возстановляютъ тѣмъ, нарушенную закономъ, относительно ихъ справедливость, не разсуждая, что въ тоже время совершаютъ подлогъ. Въ подобномъ же положеніи мнѣ представляются и лица, которыя, желая развить свое дѣло, берутся за страхованія отъ такихъ случайностей, которыя страхованію не подлежатъ, ибо эти случайности по закону, безъ всякаго риска, должны быть вознаграждены желѣзными дорогами, при чемъ не подозрѣваютъ, что они совершаютъ этимъ *обманъ*, за который платитъ *государство*.

Г. Ф. Симоненко.—Мнѣ кажется, что если въ настоящее время страхованіе такъ сильно развито, то, главнымъ образомъ, потому, что кражи часто совершаются, и что вознагражденіе выдается желѣзными дорогами самое ничтожное, всего по 5 руб. за пудъ.

Голосъ. — Но мы полную отвѣтственность установили.

Г. Ф. Симоненко.—Если устанавливается *полная* отвѣтственность, по *дѣйствительной* стоимости груза, то тогда не будетъ надобности страховать грузы въ конторахъ, а

слѣдовательно и исчезнетъ необходимость статьи, которую вы предлагаете.

Э. И. Тилло.—Въ подтвержденіе высказаннаго здѣсь, я долженъ замѣтить, что г. Шубинъ-Поздѣевъ исторію страхованія не довелъ до конца. Все, что онъ говорилъ, касалось времени, когда выдавалось ограниченное вознагражденіе, но теперь, когда установилась и судебной практикой, и новыми уставами полная отвѣтственность, то страховыя общества будутъ стоять въ иномъ положеніи. Въ каждомъ страховомъ дѣлѣ есть тотъ принципъ, что владѣлецъ предмета, который застрахованъ въ двухъ трехъ обществахъ, тѣмъ самымъ теряетъ право на вознагражденіе въ случаѣ пожара. Это правило есть во всѣхъ уставахъ страховыхъ обществъ и оно имѣетъ то основаніе, что если бы можно было застраховывать одинъ и тотъ же предметъ въ нѣсколькихъ обществахъ въ полной стоимости, то было бы много покушеній, чтобы предметъ этотъ уничтожить и получить вознагражденіе въ два, въ три раза больше. Коль скоро дорога обязана принять на себя отвѣтственность, то всякое двойное страхованіе должно будетъ уничтожиться.

М. Н. Журавлевъ.—Въ 4-й части 220 ст. говорится... *(читаетъ)*. Тутъ слѣдовало бы исключить слово „всякое“, потому что, напримѣръ, есть претензіи, гдѣ за просрочку могутъ быть взыскиваемы деньги.

Д. І. Розенблюмъ. — По настоящему вопросу было высказано мнѣніе, такъ сказать, о достоинствѣ поведенія страховыхъ обществъ. Но это, по моему мнѣнію, къ дѣлу не относится. Тутъ вопросъ заключается въ томъ: можетъ ли и должна ли желѣзная дорога, въ виду основнаго постановленія этого устава, отказываться отъ платы вознагражденія за предметъ, который былъ гдѣ нибудь застра-

хованъ. Говорятъ, что въ такомъ случаѣ можетъ кто нибудь получить двойное вознагражденіе, но этого не можетъ быть. Если сказано, что дорога отвѣчаетъ за *этотъ* грузъ, то ей все равно: *передъ кѣмъ* она отвѣчаетъ. Публика, являясь въ транспортное общество, дѣлаетъ это потому, что ей это удобнѣе и что она скорѣе получитъ вознагражденіе отъ страховыхъ обществъ, чѣмъ отъ дороги; страховое же общество сносится съ желѣзнодорожнымъ управленіемъ; поэтому слѣдуетъ держаться настоящей редакціи.

С. В. Пахманъ. — Я не раздѣляю мнѣнія Ивана Алексѣевича, что дороги освобождаются отъ отвѣтственности въ случаѣ, когда грузъ будетъ доставленъ на желѣзную дорогу отъ транспортной конторы, на томъ основаніи, что дорогѣ нѣтъ дѣла, кто отправитель товара: частное-ли лицо или транспортная контора. Во всѣхъ этихъ случаяхъ ея отвѣтственность совершенно тождественна и, мнѣ кажется, останавливаться здѣсь на вопросѣ объ отношеніяхъ дорогъ къ транспортнымъ конторамъ не слѣдуетъ.

В. В. Черняевъ. — Ваше Сіятельство, въ одномъ изъ прошлыхъ засѣданій, было сказано, что ст. 198-я, объ отвѣтственности дорогъ, будетъ перенесена для обсужденія въ послѣдующее засѣданіе. Слѣдовательно, 198-я ст. должна быть разсмотрѣна въ связи съ статьей 220-й и 221-й. Я коснусь 4-хъ пунктовъ, указывающихъ: въ какихъ случаяхъ дороги не отвѣчаютъ за поврежденіе товара и, затѣмъ, коснусь также вопроса относительно срока, въ который можетъ быть представлено заявленіе о порчѣ товара, если нѣтъ видимыхъ признаковъ при наружномъ осмотрѣ. Изъ ст. 198-й, 220-й, 221-й я усматриваю, что какъ ни старалась коммисія оградить интересы отправителей отъ порчи грузовъ, она не вполнѣ достигла цѣли потому, что обусловленное въ этихъ статьяхъ даетъ обширный про-

сторъ дорогѣ подводить, подъ одинъ или подъ другой пункты, свои возраженія относительно порчи товаровъ. Здѣсь говорится объ упаковкѣ и проч., между тѣмъ часто порча происходитъ въ такихъ грузахъ, которые представляются отправителями совершенно неупакованные. Я говорю о земледѣльческихъ орудіяхъ, которыя посылаются безъ участія транспортныхъ конторъ. Обыкновенно порча, случающаяся при перевозкѣ этихъ машинъ, происходитъ только отъ небрежности дорожной прислуги при нагрузкѣ, при перегрузкѣ и при сдачѣ товара съ одной дороги на другую. Эти явленія повторялись и въ сельско-хозяйственномъ обществѣ. Дѣйствительно, если на станціи нѣтъ достаточно прислуги, чтобы нагрузить машину, вѣсящую иногда до 200 пуд., то результатомъ нагрузки можетъ быть поврежденіе этой машины. Между тѣмъ, въ статьѣ 198-й говорится, что несоблюденіе мѣръ... (читаетъ) По этому нельзя ли оговорить этотъ пунктъ какимъ нибудь способомъ. Затѣмъ, я укажу также и на тѣ товары, для которыхъ опредѣленъ срокъ въ 24 часа, по выгрузкѣ изъ вагоновъ. Представьте себѣ такой товаръ, который не выдерживаетъ перемѣны температуры, напримѣръ, товаръ, который долженъ быть *въ теплѣ*, а между тѣмъ, по небрежности дороги, сохраняется въ теченіи сутокъ въ *холодномъ* помѣщеніи. Поэтому моя просьба заключается въ томъ, чтобы въ этой статьѣ помѣстить надлежащую оговорку вмѣсто тѣхъ трехъ буквъ которыя значатся „*и. т. п.*“ и которыя даютъ полную власть дорогамъ подводить подъ эти буквы то, что имъ вздумается. Послѣднее мое заявленіе будетъ заключаться въ слѣдующемъ: въ ст. 220-й сказано... *(читаетъ)*. Представьте себѣ теперь такое обстоятельство: я отправляю машину, упакованную въ ящикъ, причемъ упаковка не плотная, а рѣшетчетая; въ этой упа-

ковкѣ машина приходитъ на станцію; упаковка цѣла и по наружному виду грузъ исправенъ. Я, какъ землевладѣлецъ, посылаю человѣка получить грузъ. Онъ отправляется на станцію, видитъ, что ящикъ цѣлъ, беретъ машину и увозитъ домой. Я знаю, что человѣкъ, котораго я посылалъ за машиной, совершенно трезвый, что въ дорогѣ съ машиной ничего не случилось, т. е. ее не опрокинули и проч. Раскупориваю и оказывается машина поломанною, вслѣдствіе опять таки небрежности дорожной прислуги. Здѣсь дается срока три дня на заявленіе, между тѣмъ я на разстояніи 70 или ста верстъ привезъ эту машину къ себѣ домой. Сколько же мнѣ остается времени для заявленія и затѣмъ, можетъ ли мое заявленіе имѣть значеніе?— Въ данномъ случаѣ я бы желалъ: 1) чтобы срокъ этотъ былъ увеличенъ, имѣя въ виду дальность разстоянія и 2) чтобы это заявленіе сопровождалось актомъ освидѣтельствованія.

И. С. Бліохъ.—Предлагаютъ, чтобы, при перегрузкѣ земледѣльческихъ машинъ, дорога отвѣчала за порчу; но это немыслимо: результатомъ было бы то, что совершенно устранена была бы перевозка машинъ, потому что желѣзныя дороги, по необходимости, должны были бы требовать, чтобы каждая машина, раньше отправки, была освидѣтельствована на станціи, что она можетъ выдержать перевозку. Но за симъ порча отъ перевозки много зависитъ и отъ качества матеріала. Согласитесь, что имѣть на каждой станціи эксперта, который бы постоянно тамъ же находился, въ виду того, что могутъ предъявить для перевозки машину, не мыслимо. Затѣмъ, за нагрузку желѣзная дорога не можетъ также принять отвѣтственность; она предоставляетъ впрочемъ нагрузку самому отправителю. На маленькихъ станціяхъ нѣтъ возможности держать

такихъ людей, которые умѣли бы обращаться съ земледѣльческими машинами, если же опасаются того, что придетъ машина не въ цѣлости, то пусть не посылаютъ ее въ цѣломъ видѣ, а разбираютъ и пересылаютъ по частямъ. Что же касается увеличенія срока, то я долженъ сказать, что пока машина находится на станціи, дорога отвѣчать можетъ за машину, но разъ она вышла со станціи, разъ пріемщикъ удостовѣрился въ ея состояніи, то невозможно давать еще сроки болѣе длинные.

Предсѣдатель. — Тутъ было сказано, что разстояніе отъ станціи полученія слишкомъ большое и что на это разстояніе надо положить увеличенный срокъ.

И. С. Бліохъ. — Тѣмъ болѣе въ этомъ случаѣ надо, чтобы на мѣстѣ удостовѣрялись. Какъ же дорогѣ посылать на такое большое разстояніе агентовъ для удостовѣренія?

В. В. Черняевъ.—Вопросъ не такъ представляется: не сухость и не прочность матерьяла тутъ играетъ роль; наши машины, особенно иностранныя, устраиваются на столько прочно, что вамъ не пошлютъ машину изъ *гнилого* дерева. Разъ я даю машину, я прошу: будьте такъ добры, удостовѣрьтесь, что моя машина цѣла.

Предсѣдатель. — Они могутъ удостовѣрить это только на станціи.

В. В. Черняевъ. — На мѣстѣ отправленія. Я могу отправлять товаръ упакованный и отправляю неупакованный. Если я упакованный отправляю, то коммисія удостовѣряетъ, что тара хороша, если неупакованный, то удостовѣряется, что машина совершенно цѣла.

Предсѣдатель.—Вы сказали, что тара хороша, но оказывается ея порча во время перевозки къ владѣльцу.

В. В. Черняевъ. — Я противъ этого не возражаю, но долженъ упомянуть, что, вслѣдствіе неправильной нагрузки

вагоновъ, также весьма часто происходитъ поломка машинъ, а именно: въ слѣдствіе неправильнаго распредѣленія груза, т. е. вслѣдствіе того, что тяжелыя вещи кладутся вверхъ, а внизу помѣщаются другія, болѣе мелкія вещи.

Предсѣдатель. — Было бы желательно обязать получателя присутствовать при выгрузкѣ вещей изъ вагона: тогда всѣ недоразумѣнія отстраняются.

В. В. Чернявъ. — А если случится, что мнѣ нельзя самому быть. Представьте, я получилъ грузъ на станціи и оставляю его на станціи, говоря, что не могу принять, потому что есть поломка.

И. С. Бліохъ.—Имѣете право актъ составить.

Н. М. Полежаевъ.—Въ 220 й ст. сказано: „пріемомъ груза держателямъ дубликата... *(читаетъ)*. Гдѣ же переборъ?

А. А. Александровъ.—Я обращаю вниманіе на послѣдній пунктъ статьи: съ пріемомъ груза прекращается.. . *(читаетъ)*. Дѣло въ томъ, что, послѣ передачи груза въ склады, можетъ обнаружиться поврежденіе клади наружное или внутреннее и это можетъ обнаружиться черезъ три мѣсяца, черезъ годъ и т. д. Неужели и тогда лишается права хозяинъ товара заявить претензію къ дорогѣ, въ виду положенія устава, что незаявленная въ теченіи трехъ дней претензія не удовлетворяется? При такихъ условіяхъ мало назначить трехдневный срокъ для заявленія.

Предсѣдатель.—Какой же срокъ вы полагаете?

А. А. Александровъ.—Я не могу опредѣлить срока, его невозможно опредѣлить, потому что грузы у насъ лежатъ въ таможняхъ по два и по три года.

Н. А. Неклюдовъ.—Иностранные уставы назначаютъ болѣе краткій срокъ—24 часа.

А. А. Александровъ.—Я-бы полагалъ: первый пунктъ просто выключить и оставить слова: во всякомъ случаѣ желѣзная дорога отвѣтствуетъ и т. д. При такихъ условіяхъ на обязанности товароотправителя будетъ лежать озаботиться скорѣе предъявить требованіе, чтобы легче доказать убытки.

Предсѣдатель.—Нельзя дорогѣ отвѣчать, не зная количества дней.

А. А. Александровъ.—Въ послѣднемъ пунктѣ сказано: иски, на настоящемъ положеніи основанные... *(читаетъ)*. Это положительно невозможная вещь и чтобы пояснить, насколько это невозможно, я приведу примѣръ. Въ данномъ примѣрѣ участвуетъ не транспортное общество и не страховое. Отправляетъ простой торговецъ товаръ изъ Москвы въ Оренбургъ; по прибытіи поѣзда въ Оренбургъ, вскрываютъ багажъ и тамъ оказываются дрова, кирпичь, въ томъ числѣ была пачка квитанцій съ роспис憂 разныхъ служащихъ на желѣзной дорогѣ. Слѣдовательно, ясно было видно, что все это было сдѣлано на желѣзной дорогѣ. Человѣкъ, получившій этотъ товаръ, имѣлъ въ своихъ рукахъ счетъ отправителя товара и въ этомъ счетѣ было написано, что деньги получилъ сполна и товаръ обязуется выслать съ первымъ поѣздомъ. Получившій этотъ товаръ составилъ актъ въ присутствіи полиціи, за тѣмъ черезъ два года предъявляетъ искъ въ Москвѣ къ тому, который отправилъ товаръ, и говоритъ: „позвольте получить товаръ“; отправитель говоритъ: „я отправилъ товаръ по такой-то квитанціи“; получатель отвѣчаетъ, что онъ получилъ не товаръ, а мусоръ; начинается дѣло въ судѣ, предъявляется искъ....

Предсѣдатель.—Что же вы хотите сдѣлать въ огражденіе торговцевъ?

А. А. Александровъ.—Исключить послѣднюю часть этой статьи, гдѣ давность для предъявленія иска ограничивается трехмѣсячной давностью. Я полагалъ бы установить общій срокъ, существующій въ Россійской Имперіи, именно десятилѣтній.

И. С. Бліохъ. — Трехмѣсячный срокъ и безъ того уже далекъ. Затѣмъ, если постановить десятилѣтнюю давность, то какое же средство будетъ имѣть дорога провѣрить то, что произошло за 10 лѣтъ тому назадъ? Это значило бы дать возможность по всему русскому государству составлять акты и, въ какомъ угодно мѣстѣ, въ теченіи 10-ти лѣтъ заявлять иски.

П. І. Комаровъ.—Я прошу обратить вниманіе на слѣдующее: можно бы допустить прекращеніе отвѣтственности дороги со времени доставки груза въ таможню; но я не могу согласиться съ возможностью прекращенія и даже только уменьшенія отвѣтственности дороги съ момента передачи груза въ частные склады на храненіе. Подобная передача груза въ частные склады будетъ производиться по личному усмотрѣнію дороги и потому только, что нѣтъ мѣста для груза въ предѣлахъ станціи. Въ ст. 214 го́ворится, что грузъ отдается за счетъ дороги, а въ ст. 211— за счетъ хозяина товара. Нужно же пояснить, за чей счетъ отдается?... Также неизвѣстно: прекращается ли претензія и въ томъ случаѣ, если составленъ актъ объ утратѣ. Наконецъ, что касается до того права, которое законопроектъ предоставляетъ грузохозяевамъ, т. е. предъявленіе претензіи къ дорогѣ послѣ выдачи оною товара, то я присоединяюсь къ тому мнѣнію, что, при существующей редакціи, нѣтъ возможности доказать потерю. Можно было бы доказать только въ единственномъ случаѣ, когда въ похи-

щеніи товара участвовалъ кто нибудь изъ служащихъ на желѣзной дорогѣ.

В. А. Половцовъ.—Я просилъ бы конецъ 220 ст., начиная со словъ: „за исключеніемъ претензіи....“, вовсе исключить и ограничиться редакціей, которая предложена г.г. Журавлевымъ и Полежаевымъ. Объ этомъ я прошу потому, что изъ преній здѣсь выяснилось, что если дороги, съ своей стороны, предоставятъ отправителямъ полную возможность и всѣ нужныя средства къ тому, чтобы при пріемѣ товара убѣждаться въ наличности и сохранности его, то предъявленіе какихъ либо по сему предмету претензій, по пріемѣ товара получателемъ, должно отпасть и права грузохозяевъ будутъ въ семъ отношеніи вполнѣ гарантированы.

Голосъ.—Я нахожу редакцію пункта 1 ст. 221-ой слишкомъ неопредѣленной и непримѣнимой въ отношеніи перевозки минеральнаго торфа. Здѣсь сказано: дороги не отвѣчаютъ за поврежденіе груза, который“ и т. д. Какъ извѣстно, минеральный торфъ перевозится бо́льшею частію въ открытыхъ вагонахъ и *поврежденіе* случается рѣдко; оно бываетъ или при выгрузкѣ, или при нагрузкѣ. Но большею частію торфъ *расхищается* на дорогахъ. Пока еще минеральный торфъ находится въ складахъ, то крупные отправители ставятъ, большею частію, своихъ людей, но какъ только уголь нагруженъ, то, конечно, отвѣтственность за него уже лежитъ на дорогѣ. Если допустить предлагаемую редакцію, то отправитель подвергается опасности потому, что желѣзныя дороги всегда скажутъ, что растрата произошла отъ означеннаго способа перевозки.

Я прошу позволенія говорить въ одно время и о *поврежденіи* и объ *утратѣ*. Поврежденія бываютъ не значительныя, но потери очень значительныя. Потеря, какъ за-

мѣчено, происходитъ большею частію по винѣ нисшихъ чиновъ на дорогахъ и это понятно, потому что кочегары получаютъ извѣстную премію за сохраненіе торфа въ пути, а потому они берутъ торфъ, не принадлежащій желѣзнымъ дорогамъ.

Предсѣдатель. — Мнѣ кажется, что такіе предметы, какъ торфъ, грузить въ открытые вагоны зависитъ отъ отправителя и если онъ согласенъ везти въ открытыхъ вагонахъ, то не иначе, какъ обязанъ закрыть эти предметы.

Н. П. Анненковъ. — Я бы находилъ полезнымъ выкинуть слова: „по особому соглашенію“, потому что эти соглашенія въ сущности бываютъ совершенно вынужденныя: другому отправителю предлагаютъ отправить товаръ именно въ открытомъ подвижномъ составѣ и при этомъ заявляютъ, что если онъ не согласится, то будетъ ждать безъ конца, потому что крытыхъ вагоновъ очень мало, особенно если принять во вниманіе тѣ полежалыя, которыя онъ будетъ платить. Чтобы избавиться отъ этого, конечно, всякій отправитель согласится на рискъ отправить товаръ въ открытомъ вагонѣ и, слѣдовательно, не будетъ гарантированъ, что товаръ не испортится.

Н. А. Неклюдовъ.—Представители торговли настаивали сами, чтобъ имъ было предоставлено право входить въ соглашенія о перевозкѣ въ открытыхъ вагонахъ. Настоящимъ постановленіемъ только удовлетворено ихъ желаніе.

Н. П. Анненковъ. — Можно, конечно, *заставить* человѣка согласиться на разныя сдѣлки, но вопросъ объ отвѣтственности дорогъ весьма серьезенъ по отношенію къ публикѣ и необходимо установить дѣйствительныя мѣры, которыя удовлетворяли бы потребностямъ нормальной поревозки. Я обращаюсь къ параграфу 198, касающемуся качества тары. Въ § 198 сказано: „на соблюденіе мѣръ

предосторожности“ и т. д. Я не ясно понимаю статью,— о какихъ это наружныхъ и внутреннихъ поврежденіяхъ говорится? Но въ особенности важенъ 2-й пунктъ: „если она докажетъ“ и т. д. Ко внутреннимъ недостаткамъ упаковки нужно отнести недоброкачественность матеріала, изъ котораго сдѣлана самая упаковка. У насъ масса упаковокъ, для которыхъ тарою служитъ мѣшокъ, а для того, чтобы опредѣлить доброкачественность или недоброкачественность матеріала, изъ котораго сдѣланъ мѣшокъ, для этого надо спеціальное учрежденіе, или опытная станція, которая бы опредѣляла, насколько крѣпка нитка: гнилая или нѣтъ нитка, изъ которой сдѣланъ мѣшокъ. Иду далѣе. Мѣшокъ, по видимому, цѣлъ, въ него насыпанъ хлѣбъ, который отправляютъ, затѣмъ приходитъ этотъ товаръ на мѣсто и мѣшокъ оказывается изорваннымъ и въ немъ не достаетъ хлѣба; говорятъ, мѣшокъ гнилой—онъ прорвался. Но начать съ того, что всякій мѣшокъ прорвется: если его задѣнутъ крюкомъ и потащатъ, понятно, что будетъ сдѣлано отверстіе, изъ котораго и будетъ сыпаться хлѣбъ. Я бы полагалъ, что дорога отвѣтственна за цѣлость матеріала въ такомъ случаѣ, если при пріемѣ мѣшокъ или тара оказались цѣлы, не касаясь подробности и не вдаваясь въ качество матеріала, изъ котораго тара сдѣлана.

Предсѣдатель. — Мнѣ самому приходилось на станціи видѣть мѣшки совершенно цѣлые, но они такъ ветхи, что зерно не могло не высыпаться изъ нихъ.

И. С. Бліохъ.—Иногда везутъ товаръ, который не былъ просушенъ. Напримѣръ, перевозится сахаръ, который имѣетъ порокъ, извѣстный подъ наименованіемъ Traubenzúcker; сахаръ выходитъ тогда изъ сушильни совершенно сухой, а затѣмъ, на воздухѣ, принимаетъ влагу, такъ что

при сдачѣ является совершенно сырымъ,—нельзя же вину за это возложить на желѣзную дорогу.

Д. І. Розенблюмъ. — Я полагаю, что это относится къ такимъ случаямъ: ящикъ въ порядкѣ, забитъ гвоздями, при чемъ гвоздь попалъ въ матерію. Конечно, въ этомъ случаѣ желѣзная дорога не можетъ *отвѣчать*,—нельзя же въ самомъ дѣлѣ слишкомъ стѣснять дороги. Мы говорили объ исключительныхъ случаяхъ и эти случаи лучше всего разъясняются на практикѣ, т. е. *что* нуждается въ особой упаковкѣ и *что*—нѣтъ. Если мы будемъ относиться слишкомъ строго къ желѣзнымъ дорогамъ, то дѣло можетъ окончиться тѣмъ, что существующія дороги упадутъ, а новыхъ не захотятъ строить.

По ст. 221-й.

Г. Ф. Симоненко.—Въ п. 5 ст. 221-й сказано, что «желѣзная дорога не отвѣчаетъ за вредъ отъ перевозки„ и т. д. Я бы просилъ слово „*особенныя*“ замѣнить словами „*нормальныя*“ условія, потому что часто случается, что дорога не дѣлаетъ, напримѣръ, никакихъ приспособленій для правильной перевозки скота: часто не даютъ открытыхъ вагоновъ, вслѣдствіе чего скотъ въ пути можетъ задохнуться и были случаи, что приходили цѣлые вагоны съ дохлыми гусями потому, что воздуха не хватало. Затѣмъ нѣтъ водопоенъ, такъ что скотъ остается по нѣсколько дней безъ питья. Понятно, при такихъ условіяхъ, убытки оказываются громадные.

Н. А. Неклюдовъ.—У насъ предположены особыя правила для перевозки скота.

Г. Ф. Симоненко. — Во всякомъ случаѣ, вмѣсто слова „особенныхъ“, слѣдуетъ сказать „нормальныхъ“.

В. А. Половцовъ.—Я полагалъ бы послѣ 6 п. поставить

еще 7 п., въ которомъ сказать: „за вредъ грузу, сложенному на станціяхъ или въ пакгаузахъ, если истцемъ не будетъ доказана такая вина желѣзнодорожныхъ агентовъ, которая была причиною пожара или содѣйствовала распространенію возникшаго пожара“. Основываю эту просьбу на томъ, что храненіе грузовъ внѣ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ часто представляетъ опасность отъ случайности, внѣ власти дороги находящейся. Затѣмъ, я прошу еще послѣднюю часть этой статьи изложить слѣдующимъ образомъ: „Во всѣхъ вышеозначенныхъ случаяхъ желѣзная дорога однако не освобождается отъ отвѣтственности ежели лицо, имѣющее право распоряженія грузомъ, докажетъ и т. д.“. Прошу объ этомъ потому, что статья эта, въ томъ видѣ, какъ она изложена въ проектѣ, находится въ противорѣчіи съ основными началами гражданскаго судопроизводства, по которымъ вся тяжесть доказательствъ лежитъ на истцѣ; на основаніи же этой статьи, тяжесть доказательствъ ложится на отвѣтчика, т. е. на дорогу, а не на истца.

По статьямъ 222, 223 и 224-й.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Въ ст. 224 сказано: „Таможенные расходы, провозная плата и вообще всѣ расходы, которые отправитель долженъ принять въ расчетѣ“ и т. д. Мнѣ кажется справедливѣе: вмѣсто слова „отправки“ сказать „мѣсто доставки“. Этимъ предупреждались бы многіе споры, тяжбы, недоумѣнія, которые въ настоящее время являются. Напримѣръ, рыба идетъ изъ Астрахани въ Москву или Петербургъ; размѣръ вознагражденія опредѣляется въ Петербургѣ,— неужели же справедливо опредѣлить размѣръ по стоимости этого товара въ Астрахани и посылать для этого коммиссіонера въ Астрахань?— Поэтому

было бы справедливо принять, что вознагражденіе опредѣляется по цѣнности товара на мѣстѣ доставки. Кромѣ первой части статьи, гдѣ сказано: „размѣръ вознагражденія за утрату или поврежденіе исчисляется на основаніи торговой биржевой или рыночной цѣны„ надо бы сказать: «сообразно дѣйствительной стоимости по фактурѣ.

Н. А. Неклюдовъ. — Составленная мною редакція была иная: (читаетъ).

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ. — Это совершенно справедливо.

К. И. Рудницкій. — Относительно замѣчанія по какой цѣнѣ должно быть производимо вознагражденіе, я могу указать такой случай. Если товаръ былъ отправленъ изъ Астрахани въ Петербургъ и поврежденіе съ нимъ произошло на второй станціи,— что же, тогда точно также должно платить по цѣнѣ *Петербурга*?... Теперь позвольте сказать по существу статьи.

Отвѣтственность на желѣзныя дороги мы возлагаемъ весьма тяжкую, но дороги будутъ недостаточно обезпечены въ томъ, что къ нимъ постоянно будутъ предъявлять разныя притязанія. Дѣло въ томъ, что дорогѣ не объявляется цѣнность товара и можетъ быть такое мѣсто, которое она полагаетъ въ обыкновенномъ объемѣ какихъ нибудь 10 руб. цѣнности, а потомъ вдругъ окажется, что въ этомъ мѣстѣ было на 10 тысячъ руб. цѣнности. У насъ уже было говорено, что нельзя удовольствоваться вознагражденіемъ въ рубль или въ три за фунтъ, потому что иногда въ багажѣ бываетъ такой фунтъ, который стоитъ десятки тысячъ. Такое заявленіе заслуживаетъ уваженія; оно указываетъ на отношенія дороги къ товароотправителямъ. Я не буду говорить о нѣмецкихъ правилахъ, но обращусь къ законодательству Англіи. Тамъ парламентъ

опредѣляетъ отношенія пассажировъ къ перевозчикамъ. Въ правилахъ тамошнихъ положительно сказано, что перевозчикъ отвѣчаетъ *только* въ такомъ случаѣ за товаръ безъ заявленія цѣнности, если мѣсто груза не дороже 10-ти фунтовъ, причемъ сказано, что такіе предметы, какъ, напримѣръ, цѣнности, всякія бумаги, монеты, металлы и издѣлія изъ нихъ, дорогія шелковыя матеріи, мѣха, кружева и проч., все это отправляется не иначе, какъ съ заявленіемъ.

Предсѣдатель. — Что-же, этотъ законъ примѣненъ къ желѣзнымъ дорогамъ?

К. И. Рудницкій.— Да, и въ п. 11 высказаны мотивы, что для того должно заявлять цѣнность, чтобы возчикъ могъ обращать особое вниманіе на эти мѣста.

Н. А. Неклюдовъ.—Это общій вопросъ и къ настоящему § не относится.

И. С. Бліохъ.—Относительно статьи 224-й была прочитана тутъ другая редакція, въ которой сказано:... (читаетъ). Я самъ положительно стою за редакцію въ настоящемъ ея видѣ и нахожу ее цѣлесообразною и практичною по слѣдующимъ соображеніямъ: въ томъ мѣстѣ, гдѣ выходитъ товаръ, всегда легче опредѣлить дѣйствительную его цѣнность. Возьму примѣромъ ту же рыбу. Въ Астрахани рыба имѣетъ цѣнность положительную, между тѣмъ въ Москвѣ эта цѣнность мѣняется не по днямъ, а по часамъ. Вообще, рыночная цѣна не даетъ масштаба: такъ, напримѣръ, въ магазинахъ на Невскомъ одна цѣна, въ Гостинномъ дворѣ другая цѣна, въ Толкучемъ также другая на тотъ же самый товаръ.

И. А. Вышнеградскій.—Я хотѣлъ указать на то общее правило, по которому изъ какого нибудь несчастія никто не долженъ изыскивать себѣ выгодъ, а между тѣмъ если

рыбу, отправленную изъ Астрахани, будемъ цѣнить по петербургскимъ цѣнамъ, то ко всѣмъ расходамъ купца прибавится еще чистый барышъ, который и побудилъ его отправлять рыбу изъ Астрахани въ Петербургъ. По этой редакціи прямо сказано, что всѣ другіе расходы должны быть приняты въ расчетъ при опредѣленіи вознагражденія и она лучше редакціи 1-го ноября; но такъ какъ вы мнѣ поручили представить проектъ по страхованію, то, разумѣется, моя редакція будетъ отличаться и отъ редакціи 1 декабря, такъ какъ тамъ будетъ уже другое начало.

Д. І. Розенблюмъ.—Я считаю своею обязанностію защищать тотъ взглядъ, который назначаетъ вознагражденіе на мѣстѣ назначенія, такъ какъ придется исчислять стоимость товара, въ общихъ чертахъ указанную; въ данномъ случаѣ можетъ быть еще опредѣленіе экспертами и другими способами.

А. Ф. Кони.—Изъ практики окажется, что необходимо вычислять стоимость товара по цѣнамъ той мѣстности, куда товаръ доставленъ, но вычисленіе это сдѣлать весьма трудно и суды бываютъ поставлены въ большое затрудненіе при разрѣшеніи подобныхъ дѣлъ. Обыкновенно, что̀ берется для опредѣленія цѣны?—Берутся справочныя цѣны. Я приведу такой случай: привезены дрова, барка разбита и дрова разсѣяны по Невѣ. Количество дровъ было довольно вѣрно опредѣлено, но, чтобы опредѣлить ихъ цѣнность, здѣсь придется собирать свѣдѣнія отъ продавцевъ дровъ. Между тѣмъ купцы заявляли, что эту цѣну далеко не такъ слѣдовало-бы опредѣлить, если-бы причислить издержки провоза и проч.

Г. Ф. Симоненко.—Вы преслѣдуете какую-то идеальную точность, а цѣны постоянно колеблятся—то повышаются, то понижаются—а потому было бы, кажется, до-

статочно взять среднюю цѣну, которая бы соотвѣтствовала присланному товару.

Н. А. Неклюдовъ.—Рѣчь идетъ не о томъ, по какой фактурѣ удобнѣе вычислять, а по какой фактурѣ справедливѣе вычислять. Справедливѣе-же, конечно, исчислять по цѣнамъ мѣста назначенія, такъ какъ этими цѣнами покрываются всѣ накладные расходы и труды, которые несетъ отправитель: привозъ товара на станцію, хлопоты по отправкѣ, издержки по упаковкѣ и т. п. Да и по закону, вслучаѣ аваріи, стоимость груза опредѣляется не по цѣнамъ мѣста нагрузки, а по цѣнамъ мѣста назначенія.

И. А. Вышнеградскій.—Всѣ затрудненія, которыя на каждомъ шагу, какъ видно, встрѣчаются въ примѣненіи полной отвѣтственности, доказываютъ только справедливость взгляда, который я защищалъ относительно того, что отвѣтственность должна быть ограниченная такъ, чтобы каждаго класса тарифа была извѣстная предѣльная цѣна, далѣе которой дороги не отвѣтствуютъ и, затѣмъ, все, что выше этой цѣны, должно быть застраховано при желѣзныхъ-ли дорогахъ, или при другихъ страховыхъ учрежденіяхъ,—это для меня безразлично. Это, по моему глубочайшему убѣжденію, не только самое простое и естественное разрѣшеніе всѣхъ затрудненій, которыя вытекаютъ изъ вопроса объ отвѣтственности дорогъ, но даже единственный выходъ изъ лабиринта, въ который мы попали, благодаря этой пресловутой полной отвѣтственности, которая ни къ чему, кромѣ неправильной наживы на счетъ государственнаго казначейства, вести не можетъ.

По ст. 225 й.

Л. И. Перль.—Этотъ § находится въ тѣсной связи съ тѣмъ, что говорилъ Иванъ Алексѣевичъ. Въ этомъ § есть

типографская ошибка, потому что этотъ параграфъ совершенно не нуженъ; онъ подходитъ къ ст. 281-й, здѣсь сказано: „ желѣзнымъ дорогамъ предоставляется вводить спеціальные тарифы, но съ уменьшенною отвѣтственностію“.

Въ виду того, что желѣзная дорога, согласно ст. 201-й, можетъ дѣйствовать лишь на основаніи законнодѣйствующихъ тарифовъ, подъ которыми разумѣются и спеціальные тарифы, и что эти послѣдніе тарифы могутъ быть устанавливаемы лишь на извѣстныхъ исключительныхъ условіяхъ, то подъ статьею 225-й, безъ сомнѣнія, подразумѣвалось уменьшеніе отвѣтственности за товары, перевозимые по спеціальнымъ тарифамъ и при исключительныхъ условіяхъ; поэтому статью эту слѣдовало-бы изложить такъ:

„Желѣзнымъ дорогамъ предоставляется право предложить публикѣ спеціальные тарифы съ особыми для нихъ условіями перевозки, которыми будетъ установленъ высшій предѣльный размѣръ вознагражденія въ случаѣ утраты или порчи товара, съ тѣмъ однако, чтобы эти спеціальные тарифы соотвѣтствовали уменьшенію общей провозной платы, исчисленной по обыкновеннымъ тарифамъ каждой дороги, и чтобы одинъ и тотъ же высшій предѣльный размѣръ вознагражденія былъ примѣняемъ на всемъ протяженіи перевозки“.

Затѣмъ, въ виду установленія правила о перевозкѣ по спеціальнымъ тарифамъ съ уменьшенною отвѣтственностью, необходимо указать на то, что и размѣръ вознагражденія за порчу и потерю такого груза будетъ иной, противъ указаннаго въ статьѣ 224-й; въ виду этого предлагается включить ниже статьи 225-й слѣдующую новую статью: „За полную или частную утрату товара перевозимаго, на основаніи статьи 225–й, съ уменьшенною отвѣтственно-

стью, а также за порчу подобнаго товара, вознагражденіе выдается въ размѣрѣ, опредѣленномъ для такихъ перевозокъ".

Н. А. Неклюдовъ.—Первоначально у насъ были подобныя постановленія (231, 232, 233 и даже 234 ст. Въ 232 ст. говорилось о просрочкѣ и неустойкѣ), но онѣ не приняты.

И. А. Вышнеградскій.—225-ю ст. мы не можемъ толковать иначе, какъ такимъ образомъ, что предоставляется дорогамъ вводить спеціальные тарифы и въ томъ случаѣ уменьшается также и отвѣтственность, но засимъ отправителямъ можетъ быть предложено на выборъ: если имъ угодно перевозить по меньшимъ цѣнамъ, то и отвѣтственность соотвѣтственно тому уменьшается; если же не желаютъ уменьшенія отвѣтственности, то должны платить болѣе высокій тарифъ.

Г. А. Лангвиллъ.—Всякое частное соглашеніе съ дорогою, направленное къ уменьшенію платы, можетъ быть допущено исключительно съ разрѣшенія Мѣстныхъ Совѣтовъ; о соглашеніяхъ же должно быть опубликовано въ мѣстныхъ газетахъ.

И. А. Вышнеградскій. — Если мы возложимъ полную отвѣтственность на дороги и въ томъ случаѣ, когда онѣ будутъ возить по низкимъ тарифамъ, то, конечно, онѣ будутъ устанавливать тарифъ по преимуществу предѣльный, между тѣмъ чрезвычайно важно для публики, чтобы тарифы были по возможности низки и весьма часто публика будетъ желать уменьшенія отвѣтственности, лишь-бы провозная цѣна была ниже. Редакцію этой ст. я доставлю.

По ст. 226-й.

В. А. Половцовъ.—Въ 226 ст. сказано: „въ случаѣ просрочки въ доставкѣ желѣзная дорога выдаетъ . . . .

за каждыя просроченныя сутки“. Тутъ слѣдовало-бы прибавить, „но однако не свыше провозной платы“.

Н. М. Полежаевъ.—Здѣсь заявленіе есть, что болѣе провозной суммы по накладной не смѣй требовать; я бы желалъ, чтобы за каждый день за просрочки заплатили по 10%.

Л. И Перль.—Если не будетъ этого предѣла, то за просрочку придется платить иногда гораздо болѣе, чѣмъ стоитъ самый товаръ.

А. А. Александровъ.—§ этотъ слѣдуетъ дополнить тѣмъ, что опредѣляемое имъ вознагражденіе, не свыше 10% за каждыя сутки, не лишаетъ права требовать убытки установленнымъ порядкомъ, такъ какъ убытки отъ просрочки въ доставкѣ бываютъ иногда слишкомъ велики.

По статьямъ 227 и 228-й.

В. А. Половцевъ.—§ этотъ слѣдуетъ отнести въ главу о подсудности, такъ какъ отвѣтственности онъ не касается, а указываетъ лишь—куда надо обратиться.

По ст. 229-й.

П. І. Комаровъ.—По силѣ этой статьи предоставляется преимущество накладной въ томъ случаѣ, если дубликатъ говоритъ въ пользу желѣзной дороги. Это совершенно правильное положеніе, потому что накладная подписана грузоотправителемъ; но затѣмъ въ другомъ случаѣ отдается преимущество дубликату. Такимъ образомъ здѣсь два различныя положенія: съ строгой юридической точки зрѣнія должно отдавать преимущество накладной, т. е. тому документу, который подписанъ грузоотправителемъ, но съ практической точки зрѣнія это крайне неудобно. Приведу примѣръ: я отправилъ товаръ, поручилъ человѣку

своему заплатить деньги. Въ дубликатѣ будетъ написано, что деньги получены, а въ послѣдствіи окажется, что, согласно накладной, деньги слѣдуетъ уплатить на станціи назначенія. Теперь, имѣя дубликатъ квитанціи, если-бы онъ даже оказался не согласнымъ съ квитанціею, я все таки имѣю время провѣрить и заявить кому слѣдуетъ. Съ другой стороны, на дубликатѣ накладной основываются всѣ торговыя сдѣлки, поэтому я полагалъ бы предоставить преимущество дубликату накладной, который остается въ рукахъ грузоотправителя.

И. С. Бліохъ.—229-ю статью я нахожу вполнѣ разъясненною и отвѣчающею духу дѣла. Тутъ сказано: „въ случаѣ противорѣчія“; но это не относится къ количеству и къ самой суммѣ, а только къ свѣдѣніямъ, которыя даются о товарахъ.

Ст. 230-я.

(Принята).

IX.

Засѣданіе 22 января 1882-го года.

Обсужденіе отдѣла законопроекта. объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ прямого сообщенія между собою.—О подсудности и давности исковъ и о порядкѣ взысканія долговъ. — О способахъ удовлетворенія долговъ желѣзныхъ дорогъ.

(Предсѣдательствовалъ генералъ-адъютантъ графъ Э. Т. Барановъ, присутствовало 46 членовъ. Собраніе было открыто въ 8½ часовъ вечера).

По статьямъ 231, 232, 233 и 234-й.

Я. П. Горелинъ.— Всѣ статьи, говорящія о „солидарности“, могли бы быть замѣнены 237-ю статьею, въ которой сказано о частныхъ соглашеніяхъ относительно условія регресса, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ. Коль скоро все предъидущее можетъ быть измѣнено въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ и основаніемъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ во взаимныхъ ихъ отношеніяхъ можетъ послужить соглашеніе, то можно прямо такъ и постановить.

Н. А. Неклюдовъ. — Но такъ какъ соглашеніе можетъ не послѣдовать, то и оказывается необходимымъ постановить нѣкоторыя общія правила, коими должны будутъ руководствоваться въ семъ случаѣ, не только сами дороги, но и судебныя установленія.

Я. П. Горелинъ.—Я вполнѣ съ этимъ согласенъ и потому полагалъ бы, что можно было бы начать съ 237 статьи съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ, если взаимнаго согла-

шенія не состоится, то на этотъ случай устанавливаются извѣстныя регламентаціи.

По статьямъ 235, 236, 237 и 238.

Ф. Е. Фельдманъ. — Я позволилъ бы себѣ сдѣлать еще заявленіе относительно того отдѣла, въ которомъ заключается весьма подробное дѣленіе относительно мѣстъ, къ которымъ можетъ быть предъявляемъ искъ о вредѣ личномъ и имущественномъ. Представлялось бы удобнѣйшимъ болѣе краткое опредѣленіе въ томъ смыслѣ, что иски противъ владѣльцевъ желѣзныхъ дорогъ, будь это Общество или казна, но истекающіе изъ условій перевозки, подлежатъ вѣдѣнію вообще коммерческихъ судовъ. Вторая, сюда относящаяся, статья была бы 239, о которой было уже раньше заявлено, что она по роду своему принадлежитъ къ кругу компетенціи коммерческихъ судовъ. Затѣмъ слѣдуетъ изложить, что отвѣчать по такимъ искамъ правленіе желѣзнодорожныхъ Обществъ можетъ безъ особенныхъ уполномочій; отвѣтитъ могутъ и управленія дороги, и управляющіе, но ни въ какомъ случаѣ другіе агенты.

В. А. Половцовъ. — На основаніи статьи 238 и послѣдующихъ статей, желѣзныя дороги обязаны будутъ отвѣчать по всѣмъ искамъ, какіе будутъ предъявляемы къ нимъ на всѣхъ станціяхъ, на которыхъ можетъ произойти утрата или поврежденіе. Но кто, спрашивается, можетъ отвѣчать по этимъ искамъ на этихъ станціяхъ и вести дѣла, которыя возникнутъ по подобнымъ искамъ? Какъ извѣстно Вашему Сіятельству, станціонный персоналъ ограниченъ лишь небольшимъ числомъ необходимыхъ служащихъ: это есть начальникъ станціи, его помощникъ, кассиръ, пріемщикъ багажа и нѣсколько лицъ прислуги. Лица эти имѣютъ прямыя, по бо̀льшей части весьма трудныя

обязанности, требующія отъ нихъ много времени, много труда и большого вниманія. Возложить на всѣхъ ихъ или на кого нибудь изъ нихъ веденіе судебныхъ дѣлъ желѣзнодорожныхъ Обществъ очевидно представляется невозможнымъ. Если бы люди эти и располагали нужнымъ для того количествомъ времени, то и тогда это представлялось бы невозможнымъ, потому что для веденія въ настоящее время судебныхъ дѣлъ, нужно имѣть извѣстныя спеціальныя познанія, извѣстный навыкъ, извѣстное умѣнье излагать на бумагѣ просьбы, возраженія и объясненія, а главное умѣнье защищаться на судѣ, возражать противнику и т. д. Всѣмъ этимъ условіямъ, очевидно, не можетъ соотвѣтствовать станціонный персоналъ и обязать ихъ къ выполненію такого рода условій невозможно. Нужно, слѣдовательно, будетъ, допуская примѣненіе указанныхъ статей, позаботиться о томъ, чтобы на каждой желѣзнодорожной станціи находились лица, спеціально знакомыя съ судебнымъ дѣлопроизводствомъ, которыя могли бы вести всѣ тѣ иски, которые будутъ предъявляемы къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ; необходимо будетъ озаботиться, чтобы каждая станція имѣла своего особаго повѣреннаго, ходатая, защитника. Кто же будутъ эти лица?—Очевидно, это не будутъ присяжные повѣренные, не будутъ также молодые помощники присяжныхъ повѣренныхъ, начинающіе свое поприще по окончаніи курса юридическихъ наукъ. Такихъ лицъ для всѣхъ станцій найдтись не можетъ. Поэтому, для большинства станцій, адвокатовъ нужно будетъ искать въ сословіи, такъ называемыхъ, частныхъ повѣренныхъ. А между тѣмъ требованія, которыя придется предъявить къ этимъ лицамъ, будутъ значительны. Нужно будетъ имѣть убѣжденіе въ томъ, что лица эти хорошо знакомы съ желѣзнодорожною практикою и спеціальными по этой части уза-

коненіями, обладаютъ достаточными познаніями и опытностью, что они будутъ въ состояніи успѣшно вести дѣла безъ чьихъ либо совѣтовъ и указаній. Наконецъ, отъ нихъ потребуются извѣстныя нравственныя качества, ибо, предоставленные самимъ себѣ, безъ всякаго непосредственнаго наблюденія и контроля, они будутъ нести большую отвѣтственность. Очевидно, что исполнить все это весьма трудно, и для того, чтобы всѣ условія, мною указанныя, были удовлетворительно выполнены и чтобы можно было привлечь на станціи такихъ лицъ, которыя соотвѣтствуютъ указаннымъ условіямъ, имъ придется назначить довольно значительное содержаніе. Поэтому, я думаю, что выводъ, который я сдѣлаю изъ всего сказаннаго по этому предмету, будетъ отнюдь не преувеличенъ если признать, что каждый изъ этихъ повѣренныхъ долженъ будетъ получать отъ 2 до $2^1/_2$ тысячъ рублей; такимъ образомъ, Главному Обществу, которое имѣетъ до 200 станцій, придется ежегодно платить своимъ повѣреннымъ до $^1/_2$ милліона рублей; для всѣхъ же 2400 станцій, которыя существуютъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, настоящій расходъ составитъ до 6 милліоновъ рублей серебромъ въ годъ. Независимо отъ сего, дѣятельность этихъ лицъ не можетъ привести ни къ какимъ практическимъ послѣдствіямъ по условіямъ, въ которыя они будутъ поставлены вслѣдствіе особыхъ условій желѣзнодорожнаго дѣла. Вашему Сіятельству лучше другихъ извѣстны тѣ правила станціоннаго счетоводства, которыми руководствуются всѣ русскія желѣзныя дороги. На основаніи сихъ правилъ, вслѣдъ за выдачею груза или багажа, вслѣдъ за его отправленіемъ, все относящееся до этой операціи, всѣ бумаги на станціи не остаются, но, вмѣстѣ со всею дневною отчетностью, отправляются въ тотъ же или на слѣдующій день въ центральное управле-

ніе желѣзной дороги. Такимъ образомъ, во всякое данное время, желѣзнодорожное Общество, при предъявленіи къ нему иска на какой либо станціи, будетъ лишено всякихъ средствъ защиты по этимъ искамъ и, чтобы получить все нужное для этого, придется всякій разъ обращаться въ центральное управленіе; повѣренный Общества долженъ будетъ писать въ центральное управленіе и просить о высылкѣ необходимыхъ для защиты правъ Общества документовъ и затѣмъ ожидать полученія таковыхъ. Весьма вѣроятно, что, по полученіи таковыхъ документовъ, они могутъ оказываться недостаточными, чрезъ что придется требовать новыхъ данныхъ и снова ждать высылки ихъ. Очевидно, что, при такомъ порядкѣ, произойдетъ крайняя проволочка и медленность въ производствѣ дѣлъ, послѣдуютъ заочныя рѣшенія противъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, переносъ ими дѣлъ въ высшія инстанціи и т. д. Тѣ же затрудненія возникнутъ и при исполненіи судебныхъ рѣшеній, наложеніи арестовъ и принятіи мѣръ къ обезпеченію исковъ. Вашему Сіятельству извѣстно, что всякія денежныя выдачи производятся въ желѣзнодорожныхъ Обществахъ подобно тому, какъ таковыя дѣлаются въ каждомъ благоустроенномъ торговомъ или банкирскомъ домѣ, а именно: не иначе, какъ на точномъ основаніи извѣстныхъ правилъ счетоводства, не иначе какъ по документамъ, составленнымъ по этимъ правиламъ, записаннымъ въ извѣстныхъ книгахъ, подвергнутыхъ тщательной провѣркѣ и т. д. Поэтому, производство платежей по судебнымъ рѣшеніямъ на станціяхъ необходимо вызоветъ производство особой сложной переписки съ центральнымъ управленіемъ и неизбѣжно, въ значительной степени, усложнитъ и замедлитъ исполненіе желѣзными дорогами относящихся до нихъ судебныхъ рѣшеній. Все это составляетъ такія за-

трудненія, на которыя, по моему мнѣнію, достаточно указать для того, чтобы убѣдить каждаго въ ихъ значеніи, такъ какъ затрудненія эти не случайныя, не временныя, не такія, которыя можно было бы уничтожить тѣмъ или другимъ распоряженіемъ; онѣ составляютъ, такъ сказать, органическое свойство сложнаго механизма желѣзнодорожнаго дѣла, которыя не могутъ быть измѣнены извѣстными частными мѣропріятіями, ибо онѣ тѣсно связаны съ существеннѣйшими условіями дѣла, почему нарушеніе ихъ будетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, нарушеніемъ самаго существа желѣзнодорожнаго дѣла. Но, независимо отъ изложенныхъ мною практическихъ затрудненій къ выполненію предписаній 238 и слѣдующихъ статей сего устава, я имѣю представить по нимъ гораздо болѣе важныя возраженія юридическаго свойства. Существуетъ убѣжденіе о недостаточности дѣйствующихъ законовъ о желѣзныхъ дорогахъ и настоящій уставъ имѣетъ цѣлью пополнить эту недостаточность. Мысль эта совершенно вѣрна, и я не стану оспаривать ее, но прошу обратить вниманіе на то, что рѣчь здѣсь идетъ лишь о нашихъ гражданскихъ законахъ, о томъ гражданскомъ матеріальномъ правѣ, которое заключается въ первой части X-го тома по отношенію его къ желѣзнымъ дорогамъ. Это законодательство, дѣйствительно, оказывается въ настоящее время неудовлетворительнымъ, ибо, при начертаніи его, существовали только двѣ дороги: Царскосельская и Николаевская; съ тѣхъ поръ устроена сѣть желѣзныхъ дорогъ слишкомъ въ 20000 верстъ и, въ настоящее время, дѣйствительно ощущается надобность въ измѣненіи сего законодательства. Но въ настоящей главѣ разсматриваемаго нами устава рѣчь идетъ не объ общихъ гражданскихъ законахъ, а о подсудности, т. е. о такомъ предметѣ, который вошелъ въ наши судебные уставы. Судебные уста-

вы, написанные въ позднѣйшее время, являются плодомъ глубокаго и всесторонняго изученія. Къ составленію ихъ были приглашены наши лучшіе юристы и осуществленіе дѣла, по справедливости, считается однимъ изъ величайшихъ дѣяній нашей эпохи. Въ этихъ уставахъ, а именно: въ уставѣ гражданскаго судопроизводства, въ той главѣ, которая относится къ подсудности исковъ, начертаны весьма точныя и опредѣленныя по сему предмету правила. Этими правилами имѣлось въ виду устранить затрудненія, происходившія отъ неудовлетворительности, недостаточности прежняго, отмѣненнаго уставами, законодательства. При начертаніи новыхъ о семъ правилъ, руководствовались и примѣрами лучшихъ иностранныхъ законодательствъ и, какъ кажется, предположенная цѣль была достигнута вполнѣ удовлетворительно. Въ отношеніи желѣзнодорожныхъ Обществъ, 220-я статья Устава Гражданскаго Судопроизводства опредѣляетъ, что иски, къ этимъ Обществамъ предъявляемые, должны быть предъявляемы къ правленіямъ сихъ Обществъ по мѣсту ихъ нахожденія. Это правило столь само по себѣ ясно и опредѣленно, что примѣненіе его не возбуждало донынѣ никакихъ недоразумѣній. Принципъ, имъ установляемый, не подвергался донынѣ никакимъ колебаніямъ; напротивъ того, онъ положительно и категорически подтвержденъ Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, коимъ установленъ порядокъ взысканія частными лицами съ желѣзныхъ дорогъ за причиненные имъ убытки. Этотъ законъ, изданный лишь три года тому назадъ, не былъ разсматриваемъ при участіи желѣзнодорожныхъ представителей, и заключаетъ въ себѣ точныя правила въ отношеніи отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, сами по себѣ вполнѣ справедливыя и на основаніи которыхъ частнымъ лицамъ

предоставлена полная возможность взыскивать убытки, причиненные дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ. Замѣтимъ, что этотъ законъ о подсудности желѣзнодорожныхъ исковъ ни въ чемъ не измѣненъ и предъявляемые вслѣдствіе его иски по прежнему предъявляются къ правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Мнѣ кажется, что статья, о которой я говорю, а именно: 220-я Устава Гражданскаго Судопроизводства, не можетъ подлежать никакому оспариванію съ юридической точки зрѣнія. Она ничто иное, какъ естественный, логическій, необходимый выводъ изъ понятія объ Обществѣ, какъ объ юридическомъ лицѣ. Каждое Общество, какъ юридическое лицо, представляется правленіемъ, дѣйствуетъ только чрезъ свое правленіе, т. е. чрезъ извѣстную совокупность физическихъ лицъ, облеченную извѣстными правами и полномочіями. Только эти лица, эта совокупность лицъ, является выразителемъ всего Общества. Она отчуждаетъ его имущества, входитъ въ обязательства, заключаетъ договоры, представляетъ отчеты, ищетъ и отвѣчаетъ на судѣ. Если, на основаніи 20-й статьи Устава Гражданскаго Судопроизводства, Общества являются на судъ въ лицѣ своихъ уполномоченныхъ, то мнѣ кажется, что эта статья отнюдь не противорѣчитъ 220-й статьѣ, а лишь указываетъ тотъ практическій способъ, ту необходимую внѣшнюю форму, помощью коей Общества отыскиваютъ свои права. При дѣйствіи изъясненныхъ законовъ, дѣла Общества ведетъ лицо, или лица, извѣстныя правленію, лица, за дѣятельностью которыхъ оно можетъ слѣдить и слѣдовательно отвѣчать. Совершенно иное произойдетъ, если Общества будутъ вынуждены поручать свои интересы нѣсколькимъ сотнямъ лицъ, совершенно неизвѣстныхъ, съ которыми нельзя имѣть и поддерживать непрерывныхъ сношеній, коихъ дѣятельность будетъ

поставлена внѣ всякаго контроля и чрезъ то не предста-витъ никакихъ гарантій. Мнѣ кажется, что установленіе сего будетъ равносильно лишенію Обществъ права судеб-ной защиты, т. е. такого достоянія, которое состав-ляетъ одно изъ неотъемлемыхъ и самыхъ драгоцѣнныхъ достояній всѣхъ и каждаго изъ насъ.

Д. І. Розенблюмъ.—Я долженъ присоединиться къ мнѣ-нію оратора на счетъ подсудности желѣзныхъ дорогъ, въ качествѣ представителя торговли. Въ самомъ дѣлѣ, вы-сказанное въ этомъ отношеніи заслуживаетъ особеннаго уваженія. Нельзя допустить, чтобы всѣ повѣстки, которыя явятся по дѣламъ, возбужденнымъ противъ желѣзныхъ до-рогъ, по которымъ могутъ быть присуждены болѣе или менѣе значительныя суммы, были доставляемы лишь въ руки болѣе или менѣе незначительныхъ агентовъ и орга-новъ желѣзныхъ дорогъ. Я бы полагалъ отнести подсуд-ность желѣзныхъ дорогъ къ судебнымъ учрежденіямъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ произошелъ споръ: на мѣстѣ отправки груза или его полученія на которой нибудь станціи; тѣмъ не менѣе должно быть сказано, что всѣ заявленія по возбуж-деннымъ сторонами вопросамъ должны быть доставляемы въ правленія или въ управленія, такъ какъ только прав-леніе или управленіе *можетъ* и *должно* защищать инте-ресы Обществъ, съ которыми сопряжены интересы публи-ки и коммерческаго міра.

Я. А. Померанскій. — Я покорнѣйше бы просилъ отъ имени общества, то-есть публики, сохранить проектирован-ныя въ уставѣ статьи потому, что всѣ тѣ затрудненія, которыя здѣсь высказаны были, можно примѣнить ко всему обществу вообще. Здѣсь сказано было, что желѣзныя до-роги будутъ затруднены тѣмъ, чтобы имѣть достаточное число агентовъ. Но публика еще болѣе будетъ затрудне-

на, если иски придется отправлять въ Петербургъ. Тамъ желѣзныя дороги будутъ имѣть даровыхъ адвокатовъ, защитниковъ своихъ правъ и это тѣмъ хуже для общества. Говорятъ, что желѣзнодорожниковъ будетъ затруднять полученіе справокъ изъ правленія. Коль скоро это будетъ затруднять *ихъ*, то еще болѣе полученіе справокъ будетъ затруднять лицъ, которыя съ желѣзнодорожниковъ ищутъ. Мы знаемъ изъ практики, что посылаемъ въ правленія прошенія, прикладываемъ къ нимъ документы и разныя доказательства, а правленія намъ не отвѣчаютъ и документовъ не возвращаютъ. Желѣзныя дороги имѣютъ въ своихъ рукахъ болѣе возможности, чтобы посылать агентовъ на мѣста, гдѣ предъявлены иски. Частнымъ лицамъ отправляться съ исками въ Петербургъ неимовѣрно трудно, тѣмъ -болѣе, что часто интересы затронуты весьма незначительные, но для заинтересованнаго важные; вся посылка можетъ быть стоила 100 р., гдѣ же изъ за нее поѣхать въ Петербургъ, когда на мѣстѣ можетъ быть ничего бы не стоило вести дѣло?.. Въ Петербургъ проѣздъ стоилъ бы 100 р., составляющіе, можетъ быть, цѣлое состояніе для бѣднаго человѣка.

Н. А. Неклюдовъ. — Господинъ представитель совѣта управленія Главнаго Общества представилъ такія соображенія по вопросу о подсудности, которыя не могутъ быть оставлены безъ отвѣта со стороны представителей Высшей Коммисіи.

Главнѣйшій упрекъ проекту заключается въ томъ, что постановленія его о подсудности не практичны потому, что на мѣстахъ, гдѣ придется производить дѣла, не имѣется присяжныхъ повѣренныхъ, и что, если даже желѣзнодорожныя управленія будутъ имѣть достаточное число адвокатовъ, то, по сдѣланному расчету, придется ис-

тратить на нихъ до 6-ти мил. руб. въ годъ. Далѣе указывается: на несоотвѣтствіе проекта судебнымъ уставамъ, на противорѣчіе его Высочайше утвержденному мнѣнію Государственнаго Совѣта 1878 г., на неминуемость затрудненій, съ принятіемъ системы проекта, при исполненіи судебныхъ рѣшеній и, наконецъ, что проектъ, въ концѣ концовъ, лишаетъ желѣзнодорожныя Общества даже права судебной защиты. Возраженія эти такъ существенны и серьезны, что если согласиться даже только съ послѣднимъ изъ нихъ, то очевидно придется выбросить за бортъ, какъ негодный, и самый проектъ. Я думаю, однако, что всѣ эти возраженія ничѣмъ не доказаны. Ничѣмъ не доказано, чтобы Общества лишались права судебной защиты, чтобы проектированныя постановленія были въ противорѣчіи съ судебными уставами, или чтобы ими предоставлялись какія нибудь особыя выгоды, сравнительно съ желѣзными дорогами, отправителямъ и вообще противной сторонѣ. 238 статья настоящаго устава устанавливаетъ 4 мѣста пребыванія желѣзныхъ дорогъ: 1) мѣсто нахожденія правленія какъ высшаго органа желѣзнодорожнаго Общества, 2) мѣсто нахожденія управленія, какъ мѣстнаго органа желѣзнодорожнаго Общества, 3) станцію отправленія, какъ мѣсто заключенія договора съ отправителемъ и 4) станцію назначенія, какъ мѣсто исполненія договора. Во всѣхъ этихъ 4-хъ мѣстахъ желѣзная дорога дѣйствительно слѣдитъ, пребываетъ, имѣетъ мѣсто жительства и поэтому ни одно изъ нихъ не фиктивно, не создано искусственно. Противъ опредѣленія подсудности двумя первыми мѣстопребываніями—мѣстомъ нахожденія правленія и управленія — не возражаетъ и представитель желѣзныхъ дорогъ, стало быть его разногласіе съ нами касается только двухъ послѣднихъ: станціи отправленія и станціи назначенія. Я по-

стараюсь доказать, что и оба эти послѣднія мѣста могутъ быть съ полнымъ правомъ разсматриваемы, какъ законныя мѣста для предъявленія исковъ. Станція отправленія есть та именно станція, на которой заключается самый договоръ перевозки и которая первая приступаетъ къ его исполненію. Въ общемъ правилѣ, мѣсто совершенія договора есть мѣсто дѣйствительнаго жительства по крайней мѣрѣ одной изъ сторонъ. Это правило въ особенности вѣрно въ примѣненіи къ договорамъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, ибо отправители обыкновенно мѣстные жители раіона станціи отправленія, а станція отправленія—ничто иное, какъ контора желѣзнодорожнаго Общества, дѣйствующая отъ его имени и за его счетъ. Законъ же не только не возбраняетъ предъявленія исковъ, но даже и самъ опредѣляетъ подсудность мѣстомъ нахожденія конторы или агентовъ—ежели искъ истекаетъ отъ договора, заключеннаго съ мѣстными конторами или агентами компаніи или Общества (ст. 221 уст. гражд. суд.) или же взаимнымъ соглашеніемъ сторонъ (ст. 227—228 уст. гражд. суд.). Что же касается до станціи назначенія, то она есть безспорно мѣсто исполненія договора, и поэтому иски, вытекающіе изъ договора, въ которомъ условлено мѣсто его исполненія, или же изъ договора, исполненіе котораго, по свойству обязательства, можетъ послѣдовать только въ опредѣленномъ мѣстѣ, предъявляется мѣстному, по исполненію договора, суду (ст. 209 уст. гражд. суд.). Наконецъ, въ уставѣ гражданскаго судопроизводства выражено опредѣлительно: 1) что постояннымъ мѣстомъ жительства отвѣтчика считается то мѣсто, гдѣ онъ, по своимъ занятіямъ, промысламъ или по своему имуществу, имѣетъ осѣдлость или домашнее обзаведеніе (ст. 205) и 2) что если отвѣтчикъ, по роду своихъ занятій или промысловъ, не живетъ посто-

янно въ одномъ мѣстѣ, но имѣетъ обзаведеніе или осѣдлость въ разныхъ мѣстахъ, то истцу предоставляется избрать изъ числа сихъ мѣстъ то, гдѣ онъ можетъ застигнуть отвѣтчика (ст. 205). Едва ли можно сомнѣваться, что, по смыслу и духу этихъ законоположеній, станціи желѣзныхъ дорогъ составляютъ именно то постоянное мѣстожительство дороги, гдѣ она фактически отправляетъ свое предпріятіе, имѣетъ имущество и осѣдлыхъ (постоянныхъ) агентовъ.

Стало быть, всѣ указанныя въ проектѣ четыре мѣстопребыванія суть дѣйствительныя и законныя мѣстопребыванія дороги, ничего противнаго судебнымъ уставамъ или иному закону не заключающія. Да и самые интересы правосудія въ дѣлѣ подсудности совершенно особаго свойства. Они заключаются единственно и исключительно въ принципѣ *удобства* разбирательства и въ предоставленіи истцу возможности привлечь къ отвѣту уклоняющееся отъ него лицо (срав. ст. 205—206, 208 и др. уст. гражд. суд.). Этому принципу постановленія проекта не только не противорѣчатъ, но и вполнѣ соотвѣтствуютъ, и отступленіе отъ нихъ повело бы непремѣнно къ тому результату, что всѣ малоцѣнные иски оставались бы безъ серьезной защиты, потому что отдаленность суда неминуемо повлекла бы за собою такіе расходы по веденію дѣла, которые никогда не могли бы окупиться даже выиграшемъ процесса. По сему, я считаю себя вправѣ сказать, что ограниченіе подсудности исковъ мѣстомъ нахожденія правленія или управленія дороги было бы непрактично, несправедливо и несогласно съ требованіями правосудія, долженствующаго обезпечить каждому не только право договора, но и возможность его осуществленія. Не надо забывать, что проектъ ставитъ желѣзнодорожныя Общества въ то же самое по-

ложеніе, въ которомъ находится сама казна. Несмотря на то, что казна есть ничто иное, какъ юридическое лицо, представляемое самимъ государствомъ, центральные органы котораго (правленіе) находится въ столицѣ,—иски къ казнѣ предъявляются (ст. 1288 уст. гражд. суд.) на общемъ основаніи, т. е. или по мѣсту нахожденія спорнаго имущества, или по мѣсту причиненія убытковъ, или же по мѣсту нахожденія того присутственнаго мѣста или должностнаго лица, которое представляетъ на судѣ казенное управленіе (управленія и его агенты). А какъ приведенный въ проектѣ принципъ есть тотъ самый, который проведенъ въ законѣ по отношенію къ самой казнѣ, то, конечно, онъ можетъ быть примѣненъ и по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ. Далѣе указываютъ на практическое неудобство, заключающееся въ отсутствіи на мелкихъ станціяхъ повѣренныхъ и на связанную съ этимъ отсутствіемъ дороговизну найма ихъ. Обращаясь къ вопросу о повѣренныхъ, не могу не замѣтить, что судебные процессы, сами по себѣ взятые, не предполагаютъ необходимости непремѣннаго присутствія на судѣ повѣреннаго, а тѣмъ болѣе присяжнаго повѣреннаго или его помощника. Изъ 80-ти милліоннаго населенія Россіи только весьма незначительная часть пользуется на судѣ услугами присяжныхъ повѣренныхъ. Извѣстно, что крестьянину приходится часто: защищать свое дѣло въ судѣ своимъ собственнымъ умомъ, какъ бы онъ малъ ни былъ и состязаться иногда и съ присяжными повѣренными. Почему же не могутъ сдѣлать этого болѣе развитые агенты желѣзной дороги?—Нельзя забывать, что судъ не сторона; его цѣль оказать правосудіе, оградить праваго, а не рѣшать дѣло въ пользу стороны болѣе сильной или обладающей бо̀льшими юридическими свѣдѣніями и бо̀льшимъ умѣньемъ въ веденіи дѣла. Судъ ищетъ

разрѣшенія дѣла въ самомъ дѣлѣ, въ самой претензіи, въ правильности или неправильности ея, причемъ вопросъ о повѣренныхъ — болѣе чѣмъ второстепенный. Моя личная практика даетъ мнѣ право утверждать, что въ тѣхъ случаяхъ, когда къ разбору дѣла у мироваго судьи является само участвующее въ дѣлѣ лицо причемъ по душѣ и по чистой совѣсти разсказываетъ дѣло, тамъ дѣло скорѣе можетъ быть выяснено въ пользу правой стороны и такому лицу судъ по совѣсти всегда дастъ больше вѣры, нежели его повѣренному, которому, какъ человѣку чужому въ дѣлѣ, заинтересованному не по его существу, а по началамъ совершенно побочнымъ, къ существу дѣла не относящимся, судья повѣрить не можетъ. Онъ не можетъ ему повѣрить даже и въ томъ случаѣ, когда убѣжденъ въ его правдивости, ибо повѣренный не участвовалъ ни въ заключеніи, ни въ исполненіи договора и потому не можетъ не только удостовѣрить, но даже и знать всѣхъ обстоятельствъ. Стало быть, личное участіе на судѣ стороны гораздо больше ограждаетъ ее отъ неправильности рѣшенія, нежели веденіе дѣла черезъ повѣреннаго. Затѣмъ, указывая на массу нужныхъ повѣренныхъ, вычисляютъ, что они обойдутся желѣзнодорожнымъ Обществамъ въ 6 мил. руб. Я позволю себѣ усомниться въ этой цифрѣ; я позволю себѣ замѣтить, что судебное вѣдомство Россійской Имперіи обходится Государственному Казначейству не болѣе 8 мил. руб. и что, стало быть, невозможно допустить, чтобы одинъ только расходъ на повѣренныхъ и при томъ исключительно для веденія желѣзнодорожныхъ дѣлъ могъ бы достигать подобной колоссальной цифры. Можно, конечно, проиграть въ карты сотни тысячъ и даже милліоны, можно израсходовать на повѣренныхъ и болѣе упомянутой суммы, но дѣло въ томъ: дѣйствительно ли необходима такая расточитель-

ность. Отвѣтить на это можно только отрицательно, ибо во 1-хъ надо надѣяться, что съ новымъ закономъ, точно опредѣляющимъ право и отвѣтственность отправителей и желѣзныхъ дорогъ, число судебныхъ исковъ значительно уменьшится, а во 2-хъ не предстоитъ никакой надобности посылать на судъ повѣренныхъ, ни по тѣмъ искамъ, по которымъ безспорно должно быть произведено удовлетвореніе, ни по тѣмъ, которые явно неосновательны. Принципъ разумной экономіи допускаетъ обращаться къ повѣреннымъ лишь только въ тѣхъ случаяхъ, когда лицо само не въ состояніи справиться съ временемъ или съ сложностью и трудностью дѣла. Наконецъ, заявленіе, что на станціяхъ желѣзная дорога останется безъ повѣренныхъ, положительно упускаетъ изъ виду, что въ такомъ же положеніи будутъ находиться на станціяхъ и отправители или получатели; такъ что ежели желѣзная дорога останется въ этихъ мѣстностяхъ безъ повѣренныхъ, то на томъ же основаніи и противная сторона останется точно также безъ присяжныхъ повѣренныхъ, безъ помощниковъ повѣренныхъ или даже и вовсе безъ ходатая. Съ другой стороны, желѣзныя дороги все таки находятся въ болѣе выгодномъ положеніи, нежели публика, которой придется отправляться на мѣсто судьбища или пѣшкомъ, или нанявъ извозчика, или заплативъ за проѣздъ желѣзной дорогѣ; между тѣмъ, какъ желѣзная дорога, имѣя въ своемъ распоряженіи дорогу, можетъ держать одного или нѣсколькихъ повѣренныхъ, которые могутъ разъѣзжать по всей ея линіи и даже вести дѣла другихъ желѣзныхъ дорогъ. И я думаю, что ежели желѣзныя дороги заведутъ разъ этихъ повѣренныхъ, подобно тому какъ существуютъ въ Англіи разъѣзжіе судьи, а у насъ выѣзды для сессій, то

можно будетъ свободно откинуть не одинъ нуль изъ указанныхъ 6-ти милліоновъ расхода.

Говорятъ, что постановленія проекта о подсудности создадутъ крайнія затрудненія по исполненію судебныхъ рѣшеній. Откровенно признаюсь, что не могу усвоить себѣ значенія этого довода. Самое главное затрудненіе къ исполненію рѣшенія—когда нечѣмъ заплатить по судебному рѣшенію; — этому случаю тою или или другою подсудностію не поможешь... Когда же средства платежа имѣются, то заплатить не трудно. Распоряженіе же о платежѣ можетъ быть сдѣлано правленіемъ или управленіемъ даже по телеграфу, судебное же дѣло не оканчивается въ одни сутки. Сначала предъявится искъ; пошлется вызывная повѣстка съ назначеніемъ срока для явки; послѣдуетъ обмѣнъ состязательныхъ бумагъ (ежели дѣло разбирается въ общихъ судебныхъ мѣстахъ); отвѣтчикъ можетъ не явиться ко дню разбора; постановится заочное рѣшеніе; на это рѣшеніе онъ можетъ подать отзывъ и просить о новомъ разсмотрѣніи дѣла и т. д. Времени вполнѣ достаточно для того, чтобы добрымъ хозяиномъ были приняты всѣ мѣры, необходимыя для приведенія въ исполненіе судебнаго рѣшенія. Далѣе указывается, что проектъ противорѣчитъ судебнымъ уставамъ и закону 1878 г. Относительно ссылки на судебные уставы, я имѣлъ уже честь выразить, что никакого противорѣчія истинному разуму и духу судебныхъ уставовъ въ проектѣ не содержится такъ какъ цѣль ихъ—установить такую подсудность, которая обезпечивала бы интересы сторонъ и возможность осуществленія своего права понудительнымъ образомъ. Что же касается до закона 1878 г., составленіе котораго было мнѣ не вполнѣ чуждо, то я могу безошибочно сказать, что, при составленіи его, вопросъ о подсудности не былъ вовсе затронутъ,

да и не могъ быть затронутъ, такъ какъ это законъ матеріальнаго права, а не судопроизводственный. Г. представитель Совѣта Управленія Главнаго Общества видитъ нарушеніе правъ желѣзнодорожныхъ Обществъ въ устраненіи отъ отвѣта на судѣ правленія. Между тѣмъ подобнаго постановленія въ проектѣ не содержится; даже болѣе, проектъ, указывая судей, которымъ могутъ быть предъявляемы иски, ни слова не упоминаетъ о лицахъ, кои будутъ защищать тамъ интересы желѣзныхъ дорогъ; вслѣдствіе сего проектъ не возбраняетъ явиться на судъ всему правленію въ цѣломъ его составѣ, ежели только это не противно уставу судопроизводства. Наконецъ, что касается до укоренія проекта въ лишеніи желѣзнодорожныхъ Обществъ права судебной защиты, то на это можно замѣтить, что подсудность исковъ желѣзныхъ дорогъ къ частнымъ лицамъ остается тою же самою, что и прежде, а включеніе въ проектъ существующихъ въ немъ постановленій о подсудности исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ объясняется именно желаніемъ дать возможность воспользоваться судебною защитою отправителямъ и получателямъ, ибо не-требуется доказательствъ, что никто изъ нихъ не поѣдетъ тягаться съ желѣзною дорогою за сотни верстъ по спору о нѣсколькихъ рубляхъ перебора и т. п. Вотъ почему я настаиваю на сохраненіи безъ измѣненія проектированныхъ тамъ постановленій о подсудности.

А. А. Александровъ. — Въ качествѣ представителя промышленности и торговли я не могу не отнестись съ полнымъ сочувствіемъ къ заявленію Николая Андреяновича. Это заявленіе безусловно правильно и безусловно желательно введеніе предлагаемыхъ правилъ съ точки зрѣнія всѣхъ товароотправителей... Оно должно быть также желательно и съ точки зрѣнія всѣхъ желѣзнодорожныхъ пред-

ставителей на томъ основаніи, что съ ихъ стороны мы не разъ слышали заявленія о томъ, что развилась цѣлая масса спекулянтовъ, которые скупаютъ за безцѣнокъ иски и ихъ предъявляютъ на громадныя суммы желѣзнодорожнымъ Обществамъ. Одна изъ существенныхъ причинъ подобной скупки заключается въ томъ, что отдѣльные товароотправители, имѣющіе претензіи къ желѣзнымъ дорогамъ, не въ состояніи ѣхать въ Петербургъ и предъявить свои иски. Съ другой стороны, желаніе товароотправителей придерживаться положеній, которыя установлены въ 238-й статьѣ, относительно подсудности, заключаются въ томъ, что иски могутъ быть предъявляемы по мѣсту нахожденія правленія или управленія и по мѣсту заключенія договора и исполненія договора и еще въ одномъ мѣстѣ, о которомъ въ этомъ параграфѣ не упоминается,— это по мѣсту обнаруженія того случая, къ которому относится искъ. Не упоминаніе этого мѣста является уступкою въ пользу желѣзныхъ дорогъ и не согласіе съ этимъ положеніемъ является безусловно ни на чемъ не основаннымъ.

Н. П. Анненковъ. — Послѣ блестящаго возраженія, которое сдѣлано представителемъ Министерства Юстиціи на заявленіе, сдѣланное представителемъ желѣзныхъ дорогъ, будетъ лишнимъ представлять еще возраженія, но я хочу только сказать лишь одно,—что, еслибы этихъ проектированныхъ статей не принять, то это было бы равносильно лишенію всѣхъ грузоотправителей и всего мѣстнаго населенія возможности добиться суда и какого нибудь удовлетворенія. Нѣтъ физической возможности, — и объ этомъ было заявлено множество разъ, — съ незначительнымъ искомъ отправляться за 500 верстъ для предъявленія иска. Слишкомъ много времени и денегъ стоило бы осу-

ществленіе подобнаго предпріятія. Я понимаю, что желѣзнымъ дорогамъ было бы очень пріятно подобнаго рода правило, потому что оно гарантировало бы ихъ отъ предъявленія массы исковъ. По крайней мѣрѣ $^{9}/_{10}$ исковъ не предъявлялись бы и желѣзнодорожникамъ не пришлось бы платить ничего. Прямой интересъ — чисто финансовый— заставляетъ ихъ говорить о непригодности этихъ статей и вотъ я, съ своей стороны, какъ представитель земства и торговыхъ интересовъ Курской губерніи, просилъ бы оставить эту статью въ томъ видѣ, въ какомъ она проектирована.

В. А. Половцовъ. — Я хочу сказать только нѣсколько словъ въ отвѣтъ Николаю Андреяновичу. Въ отношеніи того, что станціи отправленія и назначенія суть мѣста исполненія договора — я долженъ сказать, что я этого не отвергаю, но относительно мѣста исполненія договора въ судебныхъ уставахъ въ отношеніи Обществъ говорится, что иски къ нимъ предъявляются къ тѣмъ конторамъ или отдѣленіямъ Обществъ, коими заключены договоры въ качествѣ представителей по уполномочію Обществъ. Очевидно, что подъ понятіе представителей или уполномоченныхъ Обществъ не можетъ быть подведена вся та масса станціонныхъ служащихъ, которая принимаетъ или выдаетъ грузы. Затѣмъ, Николай Андреяновичъ сказалъ, что хотя казна и юридическое лицо, но что иски противъ нея возбуждаются въ мѣстахъ ихъ возникновенія. Я также съ этимъ согласенъ, но долженъ къ тому, что было сказано, добавить, что казна пользуется преимуществомъ не быть подсудною мировымъ судьямъ и ведетъ свои дѣла только въ общихъ судебныхъ установленіяхъ, что даетъ дѣлу совершенно иной оборотъ. Затѣмъ, я отнюдь не упоминалъ, что необходимо всѣ многочисленныя дѣла же-

лѣзныхъ дорогъ возложить на присяжныхъ повѣренныхъ или ихъ помощниковъ, а сказалъ, что, по условіямъ веденія дѣлъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, они не могутъ быть поручены присяжнымъ повѣреннымъ и ихъ помощникамъ, а потому должны быть по необходимости поручены другимъ лицамъ и именно сказалъ это съ цѣлью объяснить, что въ тѣхъ условіяхъ, въ коихъ будутъ находиться эти повѣренные, ихъ необходимо будетъ привлечь на службу болѣе или менѣе значительнымъ содержаніемъ, потому что иначе лица эти не будутъ соотвѣтствовать требованіямъ, кои будутъ къ нимъ предъявлены. Опредѣленное мною жалованье, которое будетъ на нихъ израсходовано, не преувеличено; даже, скорѣе, въ извѣстной степени уменьшено, потому что, какъ ни громадна цифра, которую я назвалъ, но вывесть ее слѣдуетъ на основаніи простыхъ ариѳметическихъ выкладокъ, кои могутъ быть всегда и всякимъ провѣрены, и потому не подлежатъ оспариванію. Затѣмъ я долженъ категорически возразить на то, что нѣтъ надобности непремѣнно по каждому дѣлу имѣть повѣреннаго. Условія настоящаго судопроизводства таковы, что всякій свои дѣла долженъ вести лично или черезъ повѣреннаго. Для успѣшнаго веденія дѣлъ необходимо соблюденіе извѣстныхъ сроковъ, подача извѣстныхъ бумагъ, представленіе словесныхъ объясненій и т. д., однимъ словомъ такая совокупность дѣйствій, совершеніе коихъ необходимо требуетъ наличности тяжущихся или ихъ повѣренныхъ. Наконецъ, Николай Андреяновичъ говоритъ, что никто не лишается настоящимъ уставомъ права иска и отвѣта на судѣ и что право это остается за правленіями, которыя могутъ пріѣзжать для того на станціи, если желаютъ и въ полномъ составѣ. Но если правленіе является отвѣтчикомъ, то оно должно пользоваться и тѣми правами,

которыя законъ предоставляетъ всѣмъ отвѣтчикамъ, а именно: чтобы обращенные къ нимъ иски были предъявляемы по мѣсту ихъ постояннаго или временнаго пребыванія, т. е. въ томъ мѣстѣ, гдѣ они находятся. Требовать же, чтобы они одновременно находились на многихъ станціяхъ—невозможно.

Предсѣдатель. — Я просилъ бы васъ высказать свой взглядъ въ томъ отношеніи: сознаютъ ли желѣзныя дороги, что товароотправители находились до сихъ поръ въ весьма трудномъ положеніи? Имъ нѣтъ никакой возможности, въ большинствѣ случаевъ, отыскивать свои права, поэтому есть необходимость, и необходимость крайняя, приступить къ измѣненію этого положенія. Можетъ быть, съ обѣихъ сторонъ будутъ сдѣланы нѣкоторыя уступки и вотъ я прошу васъ обдумать и представить соображенія объ этихъ уступкахъ.

И. С. Бліохъ. — Позвольте представить нѣкоторыя соображенія. Николай Андреяновичъ только что весьма вѣрно сказалъ, что если какое нибудь законодательство неудовлетворяетъ интересамъ сторонъ, то какимъ бы отвлеченнымъ принципамъ и теоріямъ оно не отвѣчало, оно будетъ неправильно, потому что каждое законодательство должно имѣть цѣли чисто практическія. Съ этой-то именно практической точки зрѣнія, а не съ теоретической принциповъ закона, позвольте мнѣ разсмотрѣть вопросъ. Обращаясь къ сравненію, которое было сдѣлано Николаемъ Андреяновичемъ, желѣзныхъ дорогъ съ каждымъ частнымъ дѣломъ и къ выводу, что заключеніе договора въ данной мѣстности даетъ право юридическое на искъ въ этомъ мѣстѣ, нельзя не замѣтить, что это сравненіе къ желѣзнымъ дорогамъ не подходитъ, ибо положенія разныя: желѣзныя дороги лишены права при заключеніи договора выговаривать себѣ

мѣсто, гдѣ долженъ твориться судъ. Между тѣмъ каждое частное лицо можетъ заранѣе опредѣлить, что, въ случаѣ спора, вопросъ будетъ разбираться въ избранномъ имъ судѣ. Но Николай Андреяновичъ сдѣлалъ здѣсь указаніе, изъ котораго можно извлечь весьма практическое положеніе, а именно: что для желѣзныхъ дорогъ защита, когда могутъ пользоваться ими для передвиженія своихъ агентовъ, нетрудна. Совершенно вѣрно Николай Андреяновичъ сказалъ, что въ такомъ случаѣ дороги будутъ въ болѣе привиллигированномъ положеніи, чѣмъ частныя лица, которыя должны отправляться пѣшкомъ или на наемныхъ подводахъ. Но при настоящей редакціи дѣло вовсе не такъ поставлено: искъ можетъ быть предъявленъ и на станціи отправленія, и прибытія. Это было бы хорошо если бы на каждой станціи былъ судъ — между тѣмъ таковой можетъ быть и въ 150 верстахъ разстоянія отъ станціи и иногда именно представителю желѣзныхъ дорогъ придется проѣзжать 150 верстъ на подводахъ, чтобы дѣлать возраженія. Но если бы, по крайней мѣрѣ, это судебное мѣсто было вблизи отъ отправителей, то можно бы выразить еще согласіе, но и отправитель обыкновенно будетъ въ такомъ же невыгодномъ положеніи. Дѣла его преимущественно на линіи или вблизи желѣзной дороги и ему значитъ точно также придется проѣзжать можетъ быть сотни верстъ и болѣе, чтобы искать суда. На практикѣ произойдетъ то, что гораздо удобнѣе будетъ обращаться и грузоотправителю, и грузопринимателю со своими исками по мѣсту нахожденія правленія или управленія, которое во всякомъ случаѣ находится по линіи желѣзной дороги. Но право это можно бы расширить такимъ образомъ, чтобы опредѣлить мѣста судопроизводствъ для каждой станціи въ ближайшемъ судѣ, лежащемъ на линіи желѣзной доро-

ги даннаго или другаго Общества. На каждой станціи слѣдовало бы вывѣсить объявленіе съ обозначеніемъ подсудности.

Предсѣдатель.—Если удобнѣе будетъ для истца обратиться въ мѣсто нахожденія правленія или управленія, то онъ туда и обратится.

И. С. Бліохъ.—Это другой вопросъ. Онъ можетъ обращаться или не обращаться въ это мѣсто, но дѣло въ томъ, что, въ противномъ случаѣ, иски предъявлять будетъ не истецъ дѣйствительный, а скупщикъ претензій, и это еще болѣе размножитъ этотъ родъ спекуляціи. Мелкіе, если позволите такъ выразиться, аблокаты, которые проживаютъ въ маленькихъ городишкахъ и мѣстечкахъ, гдѣ находятся мировые суды, будутъ пользоваться преимущественно проектируемымъ правомъ и это увеличитъ тѣ злоупотребленія, къ искорененію которыхъ мы стремимся всѣми силами.

Предсѣдатель. — Но мнѣ кажется, напротивъ того, что если подсудность будетъ перенесена въ то мѣсто, гдѣ произошло недоразумѣніе или пререканіе, то этимъ самымъ упоминаемая спекуляція мало по малу уничтожится.

И. С. Бліохъ.—Нѣтъ, Ваше Сіятельство, дѣло въ томъ, что спекулянтъ будетъ имѣть выборъ для предъявленія иска. Если-бы право возбужденія иска относилось только къ единому мѣсту, къ мѣсту отправленія или прибытія товара, тогда-бы это было такъ, но мы не можемъ опредѣлить: гдѣ будетъ предъявленъ искъ и по какимъ формамъ судопроизводства будетъ дѣло вестись. Примѣромъ можетъ служить С.-Петербурго-Варшавская дорога. Здѣсь можно будетъ возбуждать дѣла и у окружныхъ, а также мировыхъ судей, и по старымъ судебнымъ учреж-

деніямъ и по французскому Code Napoléon, еще дѣйствующему въ Царствѣ Польскомъ, и по курляндскимъ законамъ. Конечно, это будетъ тяжестью для желѣзныхъ дорогъ, но съ другой стороны и для частныхъ лицъ, по отношенію къ предъявленію исковъ, не будетъ представлять также особыхъ выгодъ. Поэтому я предлагаю, чтобы было предоставлено закономъ Высшему Совѣту опредѣлить тѣ станціи на желѣзныхъ дорогахъ, которыя причисляются къ данному судебному мѣсту, лежащему на желѣзнодорожной линіи, куда и могутъ быть предъявляемы иски.

Предсѣдатель.—Мною уже было выражено желаніе, чтобы были сдѣланы предложенія, которыя бы облегчили и ваше положеніе, и положеніе торговцевъ и промышленниковъ и поэтому не угодно-ли вамъ составить редакцію въ смыслѣ вашего предложенія.

Г. Ф. Симоненко.—Мы выслушали мнѣнія двухъ сторонъ. Эти мнѣнія радикально расходятся между собою. Представители интересовъ желѣзныхъ дорогъ желаютъ отстоять прежнее освобожденіе послѣднихъ отъ судебной отвѣтственности предъ товароотправителями за убытки, наносимые неисправною доставкою грузовъ. Иначе, по крайней мѣрѣ, трудно понять все то, что говорилось здѣсь противъ 238-й статьи устава, потому что до настоящаго времени большинство товароотправителей было фактически лишено почти всякой возможности защищать свои интересы судебнымъ порядкомъ, вслѣдствіе отдаленности мѣстъ нахожденія правленій отъ линій ихъ желѣзныхъ дорогъ. Статьей 238-й и слѣдующими за нею уставъ впервые даетъ грузохозяевамъ законное обезпеченіе въ этомъ отношеніи. Желаніе устранить эту статью и такимъ образомъ освободить себя фактически отъ судебной отвѣтственности со стороны представителей желѣзныхъ

дорогъ меня нисколько не удивляетъ. Въ 1-мъ засѣданіи, когда обсуждался вопросъ о мѣстныхъ наблюдательныхъ коммисіяхъ, они хотѣли подобнымъ-же образомъ освободить себя и отъ общественнаго контроля въ лицѣ этихъ выборныхъ Коммисій и Мѣстныхъ Совѣтовъ. Мало того, при обсужденіи вопроса о мѣстопребываніи правленій желѣзныхъ дорогъ, т. е. статьи 96 устава, они хотѣли освободить желѣзныя дороги даже отъ своего собственнаго контроля въ лицѣ правленій этихъ дорогъ.

Предсѣдатель.—Не угодно-ли вамъ подойти прямо къ цѣли и сдѣлать ваши предложенія.

Г. Ф. Симоненко.—Я только хотѣлъ сказать, что какъ прежде представители желѣзныхъ дорогъ горячо отстаивали свою безконтрольность, такъ точно также и сегодня они продолжаютъ протестовать противъ всякой попытки подчиненія ихъ дѣйствій какому либо контролю. Между тѣмъ, обсужденіе именно сегодняшняго вопроса, о правѣ возбужденія исковъ противъ желѣзныхъ дорогъ по мѣсту нахожденія станцій отправки или выдачи грузовъ, лучше всего показало всю настоятельность необходимости перенесенія правленій изъ столицъ, въ которыхъ они теперь бо̀льшею частью находятся, въ пункты линій ихъ желѣзныхъ дорогъ, согласно статьи 96 устава. Полезность такого перенесенія, хотя и косвенно, но была признана сегодня главнымъ, наиболѣе талантливымъ среди насъ защитникомъ правъ желѣзныхъ дорогъ, Валеріаномъ Александровичемъ Половцовымъ. Кромѣ того, что во многихъ случаяхъ, при веденіи судебныхъ исковъ противъ желѣзныхъ дорогъ, придется документы вытребовать изъ правленій, находящихся вдали отъ своихъ линій, но главное имъ было заявлено, что для того, чтобы поручать судебную защиту интересовъ желѣзныхъ дорогъ станціоннымъ

начальникамъ или другимъ желѣзнодорожнымъ агентамъ, необходима увѣренность въ извѣстныхъ нравственныхъ качествахъ ихъ, а потому необходимъ для правленій постоянный непосредственный контроль и наблюденіе за этими лицами. Валеріанъ Александровичъ заявилъ, что правленія желѣзныхъ дорогъ не могутъ въ настоящее время поручать своимъ административнымъ агентамъ веденіе судебныхъ дѣлъ, потому что большинство этихъ лицъ теперь имъ неизвѣстно, стоитъ внѣ всякаго контроля, такъ какъ правленія не могутъ поддерживать съ ними непрерывныхъ сношеній. Правленіе, выразился Валеріанъ Александровичъ, можетъ отвѣчать только за тѣхъ лицъ, за дѣятельностью которыхъ оно можетъ слѣдить. Изъ этихъ словъ прямо вытекаетъ, что, чтобы получить эту возможность слѣдить за дѣйствіями агентовъ своихъ желѣзныхъ дорогъ, поддерживать съ ними непрерывныя сношенія и подчинить ихъ своему контролю, для правленій не остается никакаго другаго средства, какъ имѣть свое мѣстопребываніе въ пунктахъ своихъ желѣзныхъ дорогъ. Только тогда правленія получатъ возможность знать и вѣдать обстоятельно все то, что дѣлается у нихъ на желѣзныхъ дорогахъ и ознакомиться съ тѣми лицами, при посредствѣ которыхъ совершается все управленіе этими дорогами. Если, при неувѣренности въ нравственныхъ качествахъ желѣзнодорожныхъ агентовъ и отсутствіи почти всякаго контроля надъ ними, могутъ страдать интересы правленій по судебнымъ искамъ, вчинаемымъ по статьѣ 238 устава, то во сколько разъ болѣе должны страдать и дѣйствительно страдаютъ интересы грузоотправителей, интересы торговли и промышленности вообще, интересы самихъ акціонеровъ этихъ желѣзныхъ дорогъ и, наконецъ, интересы казны, дѣлающей ежегодно милліонныя приплаты по га-

рантіямъ!.. Правленія желѣзныхъ дорогъ могутъ не вмѣшиваться непосредственно во всѣ подробности управленія своими дорогами, если боятся стѣснять успѣшность дѣятельности своихъ административныхъ агентовъ, но они должны непремѣнно знать и постоянно наблюдать за тѣмъ, что у нихъ дѣлается на желѣзныхъ дорогахъ, ибо они главные хозяева этихъ дорогъ. Живя въ Петербургѣ или Москвѣ за тысячи верстъ отъ большинства пунктовъ своихъ желѣзнодорожныхъ линій, они очевидно не въ силахъ выполнять какъ слѣдуетъ своихъ обязанностей ни въ отношеніи публики, пользующейся желѣзными дорогами, ни въ отношеніи своихъ акціонеровъ, получающихъ доходъ съ этихъ дорогъ, ни въ отношеніи Правительства, платящаго ежегодно десятки милліоновъ рублей по гарантіямъ. Указаніе на необходимость перенесенія правленій желѣзныхъ дорогъ въ пункты ихъ линій хотя и сдѣлано Валеріаномъ Александровичемъ косвенно, тѣмъ не менѣе оно гораздо убѣдительнѣе цѣлаго ряда прежнихъ доводовъ, приводившихся здѣсь въ подкрѣпленіе противоположнаго мнѣнія при обсужденіи 96-й статьи устава,—доводовъ на столько слабыхъ, что они не заслуживали никакихъ опроверженій. Одни доказывали, что членамъ правленій жить удобнѣе въ столицахъ потому, что легче и скорѣе можно вести сношенія съ центральными государственными учрежденіями, съ которыми нерѣдко приходится имѣть дѣло правленіямъ—какъ будто поддержаніе постоянныхъ и быстрыхъ сношеній съ мѣстами и агентами управленія своихъ желѣзныхъ дорогъ не въ тысячу разъ болѣе обусловливаетъ дѣйствительную успѣшность желѣзнодорожнаго дѣла, чѣмъ удобство и быстрота сношеній съ центральными государственными учрежденіями и лицами, стоящими во главѣ ихъ! Другіе указывали на трудность найти доста-

точный выборъ интеллигентныхъ людей въ провинціяхъ, куда пришлось бы перенести большинство правленій желѣзныхъ дорогъ, какъ будто не тѣ-же провинціи доставляютъ весь контингентъ этихъ людей. На тѣ громадные оклады содержанія, которые получаютъ члены правленій желѣзныхъ дорогъ, охотно пойдутъ наиболѣе интеллигентные люди не только изъ провинцій, но и изъ самаго Петербурга... Третьи утверждалн, что близость правленій желѣзныхъ дорогъ къ управленіямъ ихъ поведетъ къ вредному вмѣшательству первыхъ въ дѣла послѣднихъ—какъ будто не отъ самихъ правленій зависитъ не дозволять себѣ такого вмѣшательства и ограничиваться наблюдательной, контролирующей только ролью, которая, во многихъ случаяхъ, въ нѣсколько разъ полезнѣе для интересовъ дороги и всего Общества, чѣмъ непосредственное ихъ участіе въ управленіи. Наконецъ, были и такіе даже доводы, что членамъ правленія жить гораздо удобнѣе въ столицахъ, чѣмъ въ провинціяхъ, потому что въ послѣднихъ нѣтъ возможности избѣжать всегда присущихъ имъ сплетень и вторженія чужихъ взоровъ въ домашнюю жизнь каждаго изъ членовъ правленій. Эти и имъ подобныя доказательства до такой степени сильно говорятъ сами противъ себя, что на разборѣ ихъ не приходилось и останавливаться. Несмотря на всю односторонность такого рода защиты интересовъ г-дъ желѣзнодорожниковъ —это вполнѣ понятно съ ихъ стороны и нисколько меня не удивляетъ. Но меня удивляетъ мнѣніе, только-что высказанное здѣсь однимъ изъ представителей интересовъ торговли и промышленности противъ статьи 238 устава, если не ошибаюсь г. Розенблюмомъ, который заявилъ, что съ точки зрѣнія интересовъ торговли и промышленности онъ находитъ необходимымъ не возлагать обязанности на же-

лѣзныя дороги отвѣчать по суду предъ товароотправителями по станціямъ отправленія или назначенія. Это мнѣніе со стороны представителя интересовъ торговли меня просто поражаетъ.... Я не могу понять, чѣмъ можетъ г. Розенблюмъ оправдать подобнаго рода мнѣніе. Въ качествѣ члена варшавской желѣзнодорожной подкоммисіи, мнѣ пришлось объѣхать семь желѣзныхъ дорогъ и на 7-ми желѣзныхъ дорогахъ нашей подкоммисіи довелось слышать почти единогласный, единодушный вопль товароотправителей, что они лишены фактически возможности защищать свои интересы. Только въ настоящемъ засѣданіи въ первый разъ изъ устъ представителя торговли я слышу, что для интересовъ торговли право, предоставляемое купечеству, вчинять судебные иски противъ желѣзныхъ дорогъ за пропавшіе или поврежденные грузы въ мѣстныхъ судахъ, по станціи отправленія или назначенія, можетъ оказаться вреднымъ и что потому статья 238 устава должна быть устранена.

Д. І. Розенблюмъ. — Мнѣ кажется, что здѣсь происходитъ недоразумѣніе и я полагаю, что Николай Андреяновичъ съ моимъ взглядомъ согласится. Я нахожу, что не подлежитъ сомнѣнію, что желѣзныя дороги подсудны тамъ, гдѣ ими заключенъ договоръ или исполнялся, но подсудность не имѣетъ ничего общаго съ мѣстомъ пребыванія подсудимаго—отвѣтчика или истца. Если я, проживая обыкновенно въ Варшавѣ, могу заключить договоръ, который будетъ исполняться въ Петербургѣ, и въ такомъ случаѣ буду подлежать петербургскому суду, то гдѣ мнѣ должна быть доставлена повѣстка? Если я случайно былъ въ Петербургѣ 8 дней, то нельзя же послать повѣстку въ бывшую мою квартиру, гдѣ я постоянно не проживаю, и поэтому я нахожу, что главная задача закона должна быть въ томъ,

чтобы привлекать желѣзныя дороги къ тому суду, гдѣ произошелъ фактъ. Но нельзя сказать, что такой то помощникъ начальника станціи будетъ представителемъ желѣзной дороги тамъ, гдѣ могутъ быть затронуты весьма значительные финансовые интересы желѣзныхъ дорогъ. Недобросовѣстное или неправильное веденіе защиты такихъ дѣлъ можетъ повлечь за собою потерю не только для желѣзныхъ дорогъ и не только для грузоотправителей, но и для всѣхъ другихъ лицъ, которыя находятся въ отношеніяхъ съ желѣзными дорогами. Согласитесь, господа, что если я буду находиться въ ежедневныхъ коммерческихъ отношеніяхъ съ человѣкомъ, который въ отношеніи подсудности будетъ изъятъ изъ общихъ правилъ защиты, то этотъ человѣкъ для меня не представляетъ гарантій и тѣмъ болѣе важно, что желѣзныя дороги находятся въ такомъ финансовомъ положеніи, что прямо затрогиваютъ интересы капитала вообще. Тутъ можетъ быть такого рода фактъ, что подъ какимъ нибудь предлогомъ начальникъ станціи можетъ войти въ стачку съ спекулянтомъ, вслѣдствіе чего будетъ предъявляемъ искъ къ Варшавской желѣзной *дорогѣ*, а повѣстка будетъ вручена *начальнику станціи*, который не явится на судъ. Заочнымъ рѣшеніемъ желѣзнодорожныя Общества будутъ присуждаемы къ уплатѣ громадной суммы и когда на другой день явятся кредиторы, поставщики или кто бы то ни былъ для того, чтобы требовать причитающихся имъ денегъ, то такого рода извѣстіе, что мы молъ платить не можемъ, потому что насъ присудили къ уплатѣ 300,000 руб., можетъ повлечь къ весьма серьезнымъ послѣдствіямъ. Купечество и промышленники въ своихъ интересахъ находятся въ тѣсной связи съ желѣзными дорогами, и я по этому съ крайнимъ сожалѣніемъ нахожусь въ оппозиціи съ другими представителями торговли и про-

мышленности. Нужно установить такъ, чтобы правленія знали: когда противъ желѣзныхъ дорогъ затѣянъ искъ. Мой дворникъ не можетъ считаться моимъ повѣреннымъ по столь важнымъ дѣламъ, гдѣ предѣловъ отвѣтственности никто указать не можетъ.

И. А. Вышнеградскій.—Г ,ываніе правленій на линіи желѣзныхъ дорогъ съ эт вопросомъ вообще ничего общаго не имѣетъ; на про яженіи линіи, при значительномъ разстояніи станцій между собою, если правленіе будетъ въ одномъ какомъ нибудь пунктѣ, то предъявленіе исковъ на одной изъ станцій все таки представитъ тоже самое неудобство. Но за симъ, съ нашей стороны, со стороны представителей желѣзныхъ дорогъ, если намъ вообще можно такъ называться, мнѣ кажется, дѣйствительно слѣдуетъ обратить вниманіе на то, чтобы грузоотправителямъ доставить удобство въ отношеніи предъявленія исковъ и я полагаю, что интересы желѣзной дороги, въ этомъ случаѣ, совершенно совпадаютъ съ интересами отправителей, если только правильно понимать эти интересы. Наши интересы заключаются въ томъ, чтобы какъ можно болѣе развить отправки товаровъ; интересъ отправителей заключается въ томъ, чтобы желѣзная дорога пользовалась какъ можно лучше своимъ доходомъ. Слѣдовательно, надобно предоставить отправителямъ всѣ возможныя удобства и, за симъ, я долженъ сказать, что дѣйствительно меня не только не удивило, но, напротивъ того, я совершенно понялъ замѣчаніе г. Розенблюма, что у насъ должна быть полная солидарность, а не противоположность интересовъ.

М. Н. Журавлевъ.—Въ настоящее время остается только прибавить одно, что, по моему мнѣнію, въ интересахъ торговли, промышленности и сельскаго хозяйства, нужно сохранить проектированную статью. Что же касается до

того, что можно было бы установить предъявленіе исковъ на станціяхъ, которыя лежатъ въ извѣстныхъ судебныхъ районахъ, и которыя могли бы рѣшать претензію грузоотправителей, то мнѣ кажется возможнымъ предоставить опредѣленіе такихъ станцій Высшему Желѣзнодорожному Совѣту.

И. С. Бліохъ.—Что касается до тѣхъ нападокъ, которыя мы только что слышали здѣсь со стороны одного изъ представителей подкоммисіи, то я таковыя могу объяснить себѣ словами Тэна въ сочиненіи о французской революціи, когда онъ говоритъ объ увлеченіяхъ: „les masses pensent par le coeur et non par la tête“. Иначе подобныя заявленія со стороны лицъ ученаго міра не понятны. Григорій Федоровичъ находилъ, что желѣзныя дороги желаютъ освободиться отъ судебной отвѣтственности. Но это не вѣрно. Въ томъ, что было высказано Валеріаномъ Александровичемъ Половцовымъ, мною и Иваномъ Алексѣевичемъ Вышнеградскимъ, есть только одно желаніе оградить желѣзныя дороги отъ тѣхъ, создаваемыхъ злонамѣренно, случайныхъ упущеній сроковъ и формъ, а также посторонних вліяній, которыя могутъ происходить отъ предъявленія исковъ вдали и внѣ круга возможнаго контроля правленій. Забота объ этомъ есть прямая обязанность всѣхъ представителей желѣзныхъ дорогъ. Засимъ почтенный профессоръ желалъ получить объясненіе мотивовъ, заставившихъ г. Розенблюма защищать предложеніе желѣзнодорожныхъ дѣятелей.

Предсѣдатель.—Тутъ, насколько я понялъ, не было высказано обвиненіе противъ желѣзныхъ дорогъ, а только выражено желаніе, чтобы дороги были хорошо администрированы, чтобы не было причинъ на нихъ жаловаться.

И. С. Бліохъ. — Если дѣйствительно безпорядки разве-

лись на желѣзныхъ дорогахъ, то несомнѣнно ихъ всѣми силами слѣдуетъ стремиться устранить. Не подлежитъ сомнѣнію, что не только желѣзнодорожныя управленія, которыя въ этомъ болѣе всѣхъ заинтересованы, но и государство, которое заинтересовано въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, будутъ въ состояніи принять также мѣры къ ихъ устраненію и для сей же цѣли въ настоящее время обсуждается новый законъ, по которому государство пріобрѣтетъ болѣе сильныя средства вліять на правильность администраціи вообще и на контролированіе тарифовъ. Но, съ другой же стороны, тѣ люди, которые разумно понимаютъ желѣзнодорожное дѣло, должны пособлять стремленію желѣзнодорожныхъ администрацій предохранить желѣзныя дороги отъ потерь, происходившихъ отъ неправильнаго веденія исковъ, какъ выражались здѣсь нѣкоторые члены, отъ постояннаго хищничества. Только при полномъ соблюденіи въ этомъ отношеніи интересовъ желѣзныхъ дорогъ можно достичь пониженія тарифовъ, къ чему стремится торговля. Чѣмъ потери по этой части будутъ значительнѣе, тѣмъ дороги сильнѣе будутъ стараться повышать провозную плату, чтобы покрыть рискъ. Между тѣмъ всѣ отросли торговли и промышленности заинтересованы въ противномъ, и въ этомъ отношеніи, защищая интересы желѣзныхъ дорогъ, г. Розенблюмъ, смотря съ нѣсколько бо́лѣе широкой точки зрѣнія на дѣло, защищалъ интересы торговли и промышленности.

Г. Ф. Симоненко.—Иванъ Станиславовичъ, отвѣчая на мой вопросъ, предложенный собственно г. Розенблюму, счелъ почему-то необходимымъ коснуться и французской революціи, и преобладанія сердца надъ холоднымъ мышленіемъ въ народныхъ массахъ и значенія ученаго міра вообще. Позвольте мнѣ, Ваше Сіятельство, нѣсколько выяснить слова почтеннаго Ивана Станиславовича и не оста-

вить безъ отвѣта его замѣчаніе. Онъ принявъ изъ сочиненія Тэна о французской революціи мнѣніе, что массы руководятся больше сердцемъ, чѣмъ головой. Я позволяю себѣ пополнить мнѣніе Тэна указаніемъ на опытъ изъ вседневной жизни, изъ котораго видно, что въ дѣлѣ увлеченій даютъ верхъ сердцу надъ холодной мыслительной способностью не однѣ только народныя массы въ эпохи, описываемыя Тэномъ, но и отдѣльныя лица въ самое обыкновенное время даже изъ среды практическихъ дѣльцовъ когда они, руководясь только чувствомъ собственной выгоды, стараются во что бы то ни стало отстоять эти выгоды, хотя бы во вредъ интересамъ общаго блага и справедливости. Въ этомъ случаѣ разумъ у нихъ не причемъ, а говоритъ одно только сердце, ибо требованія разума не могутъ расходиться съ справедливостью и общимъ благомъ. Людямъ ученаго міра вообще, о которыхъ упомянулъ Иванъ Станиславовичъ, напротивъ, болѣе свойственно руководиться холоднымъ разумомъ и избѣгать увлеченія всякой односторонней точкою зрѣнія именно потому, что имъ приходится постоянно имѣть дѣло съ общими теоріями, а не съ практическими, конкретными интересами жизни, иногда слишкомъ сильно затрогивающими человѣка и напрягающими черезъ чуръ всѣ струны его сердца. Трудно допустить, чтобы Иванъ Станиславовичъ избѣжалъ увлеченія подобной односторонней точкою зрѣнія, если защиту интересовъ товароотправителей онъ могъ назвать защитой интересовъ сердца. Чтобы защищать товароотправителей для посторонняго лица нѣтъ никакихъ основаній впадать въ сантиментализмъ и руководиться однимъ сердцемъ. Защита ихъ интересовъ столь же законна и разумна, какъ вообще защита чисто матеріальной неприкосновенности частной собственности. Здѣсь ни о чемъ другомъ не идетъ

рѣчи, какъ только о томъ: какъ гарантировать товароотправителей противъ безпрерывно повторяющихся расхищеній ихъ собственности, ввѣряемой желѣзнымъ дорогамъ для перевозки. Несомнѣнно, что и интересы желѣзныхъ дорогъ имѣютъ тоже первостепенную важность и потому защита ихъ столь же законна и разумна, какъ и интересовъ торговли и промышленности, если только она не односторонна. Но избѣжать этой односторонности людямъ практики, лично заинтересованнымъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, не всегда легко и потому неудивительно, что, во имя огражденія желѣзныхъ дорогъ отъ несправедливыхъ исковъ товароотправителей, здѣсь только что отстаивалась въ рѣчахъ, на которыя сослался Иванъ Станиславовичъ, необходимость лишенія товароотправителей фактической возможности, въ большинствѣ случаевъ, защищать судебнымъ порядкомъ неприкосновенность своей собственности, довѣряемой желѣзнымъ дорогамъ. Односторонняя защита интересовъ желѣзныхъ дорогъ со стороны представителей ихъ вполнѣ понятна; но она непонятна со стороны представителей торговли. А что г. Розенблюмъ въ защитѣ интересовъ желѣзныхъ дорогъ сталъ на слишкомъ узкую, одностороннюю точку зрѣнія ихъ представителей—это не подлежитъ сомнѣнію, если онъ могъ сказать, напримѣръ, что поручить станціонному начальнику вести судебныя дѣла желѣзныхъ дорогъ по искамъ товароотправителей все равно, что поручить веденіе ихъ дворнику. Это сравненіе мнѣ кажется вполнѣ неудачнымъ. Кому же лучше знать всѣ правила и порядки желѣзныхъ дорогъ, какъ не станціонному начальнику и во всякомъ случаѣ все это ему болѣе извѣстно, чѣмъ большинству изъ товароотправителей. Въ большинствѣ случаевъ, станціонный смотритель досконально изучилъ всѣ параграфы и всѣ пункты уставовъ и

инструкцій, чтобы, опираясь на нихъ, съумѣть на судѣ оправдать свои дѣйствія, противъ жалобъ тоароотправителя или получателя и тѣмъ самымъ отстоять интересы и свои собственные, и своей желѣзной дороги. Поэтому нѣтъ необходимости требовать, чтобы давали отвѣты у мировыхъ судей по претензіямъ, предъявляемымъ къ желѣзнымъ дорогамъ, непремѣнно люди, получившіе юридическое образованіе, какъ это доказывалось здѣсь однимъ изъ представителей желѣзныхъ дорогъ.

Н. А. Неклюдовъ. — Неудобно предоставить Высшему желѣзнодорожному совѣту указаніе тѣхъ станцій, къ коимъ могутъ быть предъявляемы иски, ибо вопросъ о подсудности—вопросъ закона, а не административныхъ распоряженій.

Затѣмъ я не безъ намѣренія обращалъ вниманіе на то обстоятельство, что уставъ ни однимъ словомъ не говоритъ о томъ: кто долженъ будетъ давать отвѣтъ на судѣ—правленіе или управленіе; говоря это, я именно имѣлъ въ виду, что уставъ опредѣляетъ только *мѣсто* предъявленія исковъ, *а не лица*, обязанныя отвѣчать на судѣ. Вопроса о томъ, кому слѣдуетъ посылать повѣстки, я не касался. Это вопросъ совершенно особый и мнѣ кажется, что разрѣшеніе его не представляетъ никакого труда потому что управленіе можетъ быть избрано какъ мѣсто, куда должны быть посылаемы судебныя повѣстки. Нашъ вопросъ заключается только въ томъ—гдѣ судиться и вся суть его сводится къ тому, чтобы грузоотправители имѣли возможность предъявлять иски тамъ, гдѣ товаръ отправленъ или полученъ.

М. Н. Анненковъ.—Почти вездѣ тоароотправители заявляютъ одинаковыя жалобы относительно невозможности предъявлять иски по мѣсту пребыванія правленій, такъ

какъ это неудобно и дорого стоитъ; поэтому, соглашаясь съ возможностью предъявленія исковъ на станціяхъ отправленія и назначенія и, измѣняя прежній порядокъ предъявленія исковъ, уставъ никоимъ образомъ не измѣняетъ права правленій отвѣчать по таковымъ искамъ.

И. С. Бліохъ. — Относительно предъявленія исковъ, справедливо предоставить предъявлять таковые въ правленія или управленія.

Д. І. Розенблюмъ.—Я очень счастливъ, что г. Неклюдовъ согласился съ высказаннымъ мною мнѣніемъ на счетъ посылки повѣстокъ, и мнѣ кажется, что всѣ споры окончатся, если будетъ сказано, что эти четыре мѣста хотя и считаются мѣстомъ пребыванія желѣзной дороги, но что подсудность остается по прежнему въ смыслѣ пребыванія правленія или управленія.

Предсѣдатель. — Предлагаю представить мнѣ редакціи въ смыслѣ вашихъ предложеній.

По статьямъ 239, 240, 241 и 242-й.

В. А. Шоловцовъ.—Вторая часть этой статьи, какъ заключающая въ себѣ лишь одно общее опредѣленіе, содержащееся въ уставѣ гражданскаго судопроизводства, можетъ быть исключена.

По ст. 243-й.

А. А. Александровъ. — Относительно этого параграфа я долженъ сказать, что многія правленія и управленія дорогъ находятся на разстояніи 500 верстъ и болѣе отъ истцовъ и въ этомъ случаѣ какому нибудь нищему служащему пришлось бы отказаться отъ иска въ виду отдаленности мѣстъ предъявленія исковъ; поэтому, слѣдовало бы здѣсь установить правила, что иски со стороны лицъ,

находящихся въ услуженіи, могутъ быть предъявляемы непосредственно къ начальникамъ, ихъ нанимавшимъ.

И. А. Вышнеградскій.—Это не будетъ предъявленіемъ исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ.

По ст. 244-й.

Голосъ. — Вмѣсто „солидарной“ я бы предложилъ выраженіе „общей“.

Н. А. Неклюдовъ. — Это не будетъ точно выражать мысль.

В. А. Половцовъ.—Можно сказать «взаимной».

Н. А. Неклюдовъ. — Слово „солидарной“ вообще употребляется и въ данномъ случаѣ наиболѣе умѣстно.

По ст. 245-й.

В. А. Половцовъ.—Мнѣ кажется, что слово „не“ здѣсь является лишнимъ; это вѣроятно опечатка.

Н. А. Неклюдовъ.—Нѣтъ, напротивъ, „не допускается“. Объ этомъ весьма подробно дебатировали и мы пришли къ заключенію, согласному и съ Бернской конференціей, что соединенія такихъ дѣлъ допускать не слѣдуетъ.

В. А. Половцовъ.—Мнѣ кажется, что еслибы это было допущено, то дѣла разсматривались бы скорѣе.

Н. А. Неклюдовъ.—Вотъ въ этихъ то видахъ и устранено это соединеніе, потому что оно поведетъ къ страшному затягиванію дѣла.

По ст. 246 и 247-й.

А. А. Александровъ.—Я полагалъ бы исключить вторую половину этой статьи, такъ какъ въ ней дѣлается ссылка на 239 параграфъ. Между тѣмъ можетъ случиться, что, получивъ вредъ, я по ошибкѣ предъявилъ искъ не къ над-

лежащей дорогѣ и затѣмъ, эта вторая половина 247-й статьи меня лишаетъ права прекратить этотъ искъ и предъявить къ той дорогѣ, къ которой онъ, дѣйствительно, относится. Я ничего не говорю вообще противъ того, чтобы истецъ не имѣлъ права на предъявленіе того же иска въ другомъ судѣ, но когда искъ былъ предъявленъ по ошибкѣ не къ той дорогѣ, къ которой относится, то на этотъ случай истецъ долженъ имѣть право возбужденія иска вторично.

Н. А. Неклюдовъ.—Эта поправка не относится къ настоящему случаю, потому что здѣсь имѣется въ виду только дорога прямого сообщенія, участвовавшая въ перевозкѣ; Разъ вы выбрали одну изъ отвѣтственныхъ по закону дорогъ, то мѣнять ее не можете, иначе вы каждый мѣсяцъ будете предъявлять искъ къ другой дорогѣ, смотря по личнымъ соображеніямъ.

А. А. Александровъ.—Тогда и нужно упомянуть о дорогѣ прямого сообщенія отвѣтственной по закону.

Н. А. Неклюдовъ.—Къ измѣненію редакціи я не встрѣчаю препятствія.

По ст. 248-й.

И. А. Вышнеградскій.—Пользуясь статьею о предъявленіи исковъ, сообразно подсудности по цѣнѣ каждаго иска въ отдѣльности, нѣкоторыя лица взыскиваютъ съ желѣзныхъ дорогъ по 300,000 рублей у мировыхъ судей. Производится это такимъ образомъ:—берется извѣстное количество накладныхъ, представляющихъ однородный предметъ иска, и соединяется въ такомъ количествѣ, чтобы исковая претензія по нимъ составила сумму, не выходящую изъ предѣловъ подсудности мирового судьи; такимъ образомъ фабрикуется масса отдѣльныхъ исковъ, которые всѣ сразу и предъявляют-

ся къ мировому судьѣ. Подобнаго рода иски, которые ведутся одновременно, составляютъ въ дѣйствительности только по формѣ различіе между собою, по существу же составляютъ собственно одинъ искъ, который по суммѣ подлежитъ вѣдѣнію общихъ судебныхъ установленій. Мнѣ казалось бы весьма важнымъ установленіе правила, что если такого рода иски предъявлены въ одно и то же время и въ одномъ и томъ же судѣ противъ одной и той же дороги, по однороднымъ документамъ, то желѣзная дорога имѣетъ право требовать соединенія всѣхъ этихъ исковъ и предъявленія по подсудности въ общія судебныя установленія. Такимъ способомъ былъ бы, дѣйствительно, возстановлены смыслъ, и цѣль закона, опредѣляющаго иска по его цѣнѣ подсудность.

Н. А. Неклюдовъ.—По этому поводу я долженъ обратить вниманіе на то, что это не всегда будетъ согласно съ требованіями 258-й статьи устава гражданскаго судопроизводства, запрещающей соединять въ одно и то же дѣло иски, истекающіе изъ разныхъ основаній. И дѣйствительно, нельзя считать всѣ иски къ желѣзнымъ дорогамъ вполнѣ однородными такъ какъ одни могутъ истекать изъ договора прямого сообщенія, другіе—изъ перебора, порчи и т. п., причиненныхъ дорогою не прямого сообщенія. Кромѣ того, требовать такого рода соединеніе исковъ не возможно еще и потому, что каждая росписка или обязательство имѣетъ свою собственную давность, при чемъ однѣ изъ претензій могутъ быть уже отклонены дорогою, другія же—еще находиться въ ея разсмотрѣніи и потому нельзя требовать, чтобы они были предъявлены всѣ вмѣстѣ. Затѣмъ, я думаю, что теперь иски не будутъ такъ часты, какъ были ранѣе если правила этого устава будутъ только соблюдаться.

Предсѣдатель. — Замѣчаніе, здѣсь сдѣланное, весьма серьезно, такъ-какъ тутъ принимаетъ участіе казна.

Н. А. Неклюдовъ.—Въ настоящее время мы стремимся къ тому, чтобы удовлетворить желанію товароотправителей и представить имъ возможность не переуступать свои претензіи третьимъ лицамъ--что неминуемо будетъ имѣть мѣсто при воспрещеніи предъявленія отдѣльныхъ претензій ибо каждый отправитель предпочтетъ разбираться у мирового судьи, а не въ окружномъ судѣ.

М. Н. Анненковъ.—Правила и устанавливаются къ тому, чтобы измѣнить порядокъ о предъявленіи массы исковъ однороднаго свойства, не принадлежащихъ одному лицу, а скупленныхъ отъ многихъ.

И. А. Вышнеградскій.—Вѣроятно я выразился неясно, или меня дурно поняли. Я говорю лишь о случаѣ, когда одно и то-же лицо предъявляетъ къ одной и той-же желѣзной дорогѣ однородные иски, раздробленные сообразно подсудности мировыхъ учрежденій; несмотря на сдѣланныя возраженія я позволю себѣ думать, что мое предложеніе имѣетъ весьма серьезное основаніе, такъ какъ дробленіе большихъ исковъ съ цѣлію сдѣлать ихъ подсудными мировымъ учрежденіемъ есть прямой обходъ закона, обходъ крайне вредный и заявившій уже себя на практикѣ, а потому какъ кажется своевременно принять мѣры, чтобы ему воспрепятствовать развиваться еще далѣе. Возраженія, которыя были представлены противъ моего мнѣнія, не представляются мнѣ существенными. Прежде всего было сказано, что документы могутъ имѣть разную давность; я и не вижу неудобство въ томъ, чтобы по этимъ документамъ предъявлялись у мироваго судьи разные иски, я прошу только, чтобы желѣзной дорогѣ предоставлялось требовать ихъ соединенія,—причемъ можно опредѣлить,

что предъявленіе каждаго документа у мироваго судьи прерываетъ теченіе давности. Далѣе говорилось объ удобствахъ мелкихъ отправителей, что не нужно имъ мѣшать предъявлять иски у мировыхъ судей, но мое предложеніе этому и не помѣшаетъ: у мелкихъ отправителей будутъ и мелкіе иски по общей суммѣ, и слѣдовательно иски эти будутъ подсудны мировымъ учрежденіемъ. Мое предложеніе идетъ только противъ скупщиковъ документовъ, которые развиваютъ свой промыселъ въ ужасающихъ размѣрахъ; такимъ людямъ будетъ менѣе удобно заниматься ихъ профессіею, но развѣ это будетъ худо? Скажутъ пожалуй, что мое предложеніе будетъ безполезно и для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ тогда будутъ предъявлять иски тѣмъ же мировымъ учрежденіямъ только не сразу, а одинъ за другимъ. Я имѣю основаніе думать, что и это предположеніе ошибочно. Дѣйствительно, самое короткое время разбирательства каждаго дѣла у мироваго судьи есть двѣ недѣли; слѣдовательно, если кто нибудь имѣетъ 800 подобныхъ исковъ и не хочетъ ихъ соединить, а предъявляетъ въ отдѣльности каждый послѣ рѣшенія предъидущаго, тогда ему придется судиться 30 лѣтъ. Ясно, что онъ предпочтетъ исполнить общій законъ, и, соединивъ иски, предъявитъ. Здѣсь указывается на существованіе двухъ судебныхъ инстанцій. Между тѣмъ это слѣдовало-бы изъяснить въ смыслѣ предъявленія подобныхъ исковъ, исключительно, въ коммерческихъ судахъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Это нежелательно, ибо коммерческіе суды существуютъ не всюду, и самая долговѣчность ихъ сомнительна.

Голосъ.—По крайней мѣрѣ тамъ, гдѣ есть коммерческій судъ.

Д. І. Розенблюмъ.—Всѣ акціонерныя общества и това-

рищества подлежатъ вѣдѣнію коммерческихъ судовъ. Въ Царствѣ Польскомъ коммерческій судъ имѣетъ большое значеніе.

Н. М. Полежаевъ..—Я съ г. представителемъ варшавскихъ торговцевъ, ни въ какомъ случаѣ, соединиться не могу; его интересы совершенно противоположны нашимъ русскимъ интересамъ. Онъ говоритъ въ интересахъ большихъ отправителей и не имѣетъ въ виду мелкихъ претензій въ 5, въ 10 рублей.

И. С. Бліохъ.—Въ Царствѣ Польскомъ коммерческіе суды для такого рода дѣлъ удобнѣе окружныхъ судовъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Для Царства Польскаго можно сдѣлать это исключеніе.

По статьямъ 249 и 250.

А. А. Александровъ.—По поводу этой статьи приходится коснуться вообще вопроса о давности. Вопросъ этотъ самъ по себѣ существенно важенъ во всѣхъ отношеніяхъ.

Предсѣдатель.—Что вы хотите, чтобы здѣсь было измѣнено въ этой редакціи?

А. А. Александровъ.—Я хочу заявить одно только, что если оставить законъ, какъ онъ здѣсь выраженъ, т. е. сократить давность, не сдѣлавши исключеніе ни для малолѣтнихъ, ни для другихъ лицъ, которыя почему либо не могли бы пользоваться своими правами при этомъ сокращеніи давности,—это значило бы создавать законъ, который лишаетъ правъ цѣлую массу людей, которые не будутъ въ состояніи предъявить иски своевременно и которые отъ этого будутъ страдать въ своихъ интересахъ.

Такъ, напримѣръ, я могу привести одинъ случай, который, по всей вѣроятности, вамъ извѣстенъ:—на станціи Каменской случилось несчастье, гдѣ ополченцы были раз-

биты въ составѣ цѣлаго поѣзда. Убиты были 70 человѣкъ. Вслѣдствіе закона 1878 г., изъ числа 70 семей получили вознагражденіе лишь только двѣ и эти двѣ получили вознагражденіе лишь благодаря случайной встрѣчи съ адвокатомъ, который объяснилъ имъ, что теченіе давности для нихъ прекратится въ теченіи года. Нужно предположить, что управленіе желѣзной дороги несомнѣнно, вслѣдствіе такого сокращенія давности, получаетъ возможность затянуть требованіе къ нему предъявленія до тѣхъ поръ, пока истечетъ годичный срокъ, а тогда, вслѣдствіе истеченія давности, требованіе не разрѣшается. Съ другой стороны, у насъ нельзя примѣнить законъ, который существуетъ въ Германіи, во Франціи и въ другихъ странахъ Запада, уже вслѣдствіе того, что у насъ слишкомъ велики разстоянія и слишкомъ необразованъ народъ, чтобы знать въ болѣе или менѣе короткіе промежутки времени объ измѣненіи того или другого закона. Изъ Вологодской губерніи идутъ рабочіе на Кавказскую желѣзную дорогу. Когда о такихъ рабочихъ получаютъ извѣстія семьи втеченіе года одинъ разъ, то говорятъ, что имъ часто пишутъ; если они не получаютъ извѣстій въ 2 года, то говорятъ, что „Богъ милостивъ онъ еще живъ“. Между тѣмъ, его давно убили и вотъ семьи уже потеряли всякое право на искъ.

Предсѣдатель.—Какой срокъ вы полагаете для предъявленія такихъ исковъ?

А. А. Александровъ.—По справедливости говоря, я согласенъ былъ бы не протестовать противъ закона о давности, хотя бы 3-хъ мѣсячной, какъ во Франціи, или годичной, или какой угодно, но только, во всякомъ случаѣ, если законъ этотъ будетъ одинаковъ для всѣхъ. Нельзя создавать для желѣзныхъ дорогъ ограниченіе закона о

давности; если существуетъ 10—лѣтняя давность, то ея отмѣненіе необходимо въ одинаковомъ отношеніи ко всѣмъ перевозочнымъ предпріятіямъ, а не только къ желѣзнымъ дорогамъ. Если же этотъ срокъ нельзя отмѣнить въ отношеніи остальныхъ транспортныхъ предпріятій, то 10-ти лѣтній срокъ долженъ оставаться и для желѣзныхъ дорогъ... Желѣзныя дороги, главнымъ образомъ, страшаетъ то обстоятельство, что, втеченіе 10 лѣтъ, къ нимъ предъявится цѣлая масса исковъ и что онѣ не въ состояніи будутъ на таковые отвѣчать. Но такого ничего не будетъ и быть не должно, если мы на желѣзныхъ дорогахъ встрѣтимъ нормальный порядокъ. Это обремененіе исками можетъ быть только тогда, когда мы на желѣзныхъ дорогахъ будемъ признавать нормальнымъ порядкомъ—безпорядокъ.

Предсѣдатель.—Вы полагаете, что всѣ эти документы должны храниться въ теченіе 10 лѣтъ?

А. А. Александровъ.—Я полагаю, что о всѣхъ несчастныхъ случаяхъ необходимо сохранять документы довольно долгое время. Документы, относящіеся до имущественнаго вреда, останутся въ незначительномъ количествѣ и, гдѣ это требуется, они также должны быть сохраняемы. Говорятъ, что нельзя сдѣлать этого потому, что явится цѣлая масса исковъ. Какимъ же образомъ каждый извозчикъ управляется съ подобнымъ дѣломъ? Для фабрикантовъ, имѣющихъ по 200 и до 1000 рабочихъ, не сокращается же срокъ давности. Каждый обязанъ справляться съ дѣломъ въ теченіе 10 лѣтъ и ждать, что въ это время ко мнѣ предъявятъ требованія и иски, а для желѣзныхъ дорогъ это почему-то считается не возможнымъ. Я полагалъ-бы, что, въ видахъ справедливости, слѣдуетъ оставить общій срокъ давности неприкосновеннымъ и, если

необходимо хлопотать о сокращеніи срока давности, то ходатайствовать о томъ, чтобы былъ сокращенъ въ одинаковой мѣрѣ срокъ давности *для всѣхъ*, но чтобы это не составляло исключенія для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ это составитъ вредъ для людей, которые не въ состояніи, при сокращенномъ срокѣ давности, прибѣгать къ защитѣ закона для малолѣтнихъ, несовершеннолѣтнихъ и малограмотныхъ.

И. А. Вышнеградскій.—Я долженъ сказать, что возбужденный снова вопросъ о давности въ широкой степени затрогиваетъ интересы желѣзной дороги при безконечномъ количествѣ возбуждаемыхъ дѣлъ, требующихъ громадныхъ хранилищъ всѣхъ документовъ, накопляющихся въ теченіи 10 лѣтъ. Говорили, что нѣтъ нужды ихъ всѣ хранить такъ долго, что достаточно, если желѣзныя дороги только по открытымъ въ свое время переборамъ и несчастнымъ случаямъ будутъ хранить документы, а остальные документы могутъ уничтожать; я же отказываюсь понять, какъ это возможно при десятилѣтней давности. Если бы желѣзныя дороги рѣшились на подобную несообразность, то какой широкій бы открылся просторъ для скупщиковъ квитанцій, о которыхъ здѣсь очень часто и очень много говорилось, и которыхъ здѣсь очень много, а въ Москвѣ еще болѣе. Тогда оказалось бы, что, когда по отправкамъ, по которымъ обнаружены переборы, документы сохраняются, а по другимъ нѣтъ,—желѣзныя дороги будутъ лишены документовъ, чтобы отвѣчать по каждой другой отправкѣ, по которой не преминутъ скупщики послѣ долгаго срока предъявлять свои претензіи и желѣзныя дороги, очевидно, тогда будутъ принуждены къ тому, чтобы уплачивать деньги скупщикамъ. Указывали на то, что существуетъ же десятилѣтняя давность и для другихъ торговыхъ предпрі-

ятій, которыя не затрудняются сохранять документы въ теченіи 10 лѣтъ. Но при этомъ, какъ будто, не хотятъ обратить вниманіе, что, по размѣрамъ своимъ, желѣзнодорожное дѣло въ нѣсколько десятковъ разъ превосходитъ всякое другое, что это такое дѣло, въ которомъ каждый день получается тысячи полторы—двѣ тысячи грузовъ, а, можетъ быть, и того гораздо больше. Какимъ же способомъ при массѣ документовъ, такимъ образомъ получаемыхъ, желѣзныя дороги могутъ исполнить эту обязанность, которую, по мнѣнію предшествовавшаго оратора, должно возложить на желѣзныя дороги, не справляясь о томъ: могутъ или не могутъ онѣ это исполнить.

Г. Ф. Симоненко. — Я полагаю, что отвѣтственность эту можно ограничить предлагаемымъ срокомъ давности, но только допустить то исключеніе, что если потерпѣвшее лицо понесло столь значительныя поврежденія здоровья, что не выздоровѣло въ теченіи этого года, то ему предоставляется право возбужденія дѣла и позже этого срока, — въ теченіи двухъ, трехъ лѣтъ, однимъ словомъ тогда, когда оно придетъ въ надлежащее состояніе, когда у него окажется физическая возможность начать искъ.

Н. А. Неклюдовъ.—Оставляя въ сторонѣ малолѣтнихъ, интересы коихъ ограждены законами объ искахъ т. X ч. 1-я, я немогу не замѣтить, что у насъ существуетъ и болѣе краткосрочная давность, нежели 10-ти лѣтняя.—Искъ прикащика къ хозяину погашается годовою давностью. Недостатки 10-ти лѣтней давности по отношенію къ мелкимъ бытовымъ спорамъ давно уже сознаны всѣми и эти недостатки въ особенности ощутительны въ примѣненіи къ желѣзнымъ дорогамъ, *ежегодно* распредѣляющимъ свои прибыли между акціонерами и притомъ безвозвратно. Что же касается до вреда личнаго, то отно-

сительно его, мнѣ кажется, § 251 даетъ достаточно гарантій и потерпѣвшій личный вредъ имѣетъ довольно времени для возбужденія иска, такъ какъ по всякому случаю, имѣвшему послѣдствіемъ личный вредъ, должно быть возбуждено уголовное дѣло, которое, на основаніи указаннаго §, прерываетъ давность и въ этомъ случаѣ для предъявленія гражданскаго иска теченіе давности начинается со дня прекращенія преслѣдованія или вступленія въ законную силу судебнаго приговора.

Г. Ф. Симоненко.—А если человѣкъ потерялъ обѣ руки или ноги и лежитъ въ больницѣ 2, 3 года? Уголовное преслѣдованіе начнется и окончится въ теченіи перваго полугода, а пострадавшій, по выздоровленіи, уже не будетъ имѣть права вчинать иски.

Н. А. Неклюдовъ.—Предусмотрѣть всѣ исключительные случаи невозможно.

Г. Ф. Симоненко. —Значитъ, вы лишаете возможности человѣка, который не въ силахъ самъ возбуждать иска, получить возмездіе и помощь.

Н. А. Неклюдовъ. — Надо заявлять претензію своевременно; она можетъ быть заявлена и больнымъ.

Г. Ф. Симоненко.—Я полагаю необходимымъ сдѣлать добавленіе: „за исключеніемъ особыхъ обстоятельствъ, когда, вслѣдствіе слишкомъ большихъ поврежденій здоровья, пострадавшее лицо было лишено всякой возможности начать искъ“.

М. П. Козляниновъ. — На Царицынской дорогѣ случилось несчастіе, вслѣдствіе котораго было повреждено 7 человѣкъ. Они лежали въ Борисоглѣбскѣ въ больницѣ. На третій день послѣ этого происшествія, въ Борисоглѣбскъ пріѣхалъ неизвѣстный, оказавшійся лицомъ, занимающимся тѣмъ, что онъ слѣдитъ по газетнымъ извѣстіямъ за вся-

кими несчастными случаями на желѣзныхъ дорогахъ, имѣетъ своихъ представителей въ разныхъ мѣстностяхъ и тотчасъ же отправляется на мѣсто происшествія. Пріѣхавъ, онъ тотчасъ отправился въ правленіе; ему не было возможности отказать въ свиданіи съ больными и онъ заключилъ съ ними условіе на веденіе дѣла противъ желѣзной дороги, и въ этомъ условіи выговорилъ себѣ половину всего того, что будетъ уплачено дорогою.

Г. Ф. Симоненко. — Но не всегда и вездѣ могутъ найтись такіе благодѣтельные люди и, въ такомъ случаѣ, лишенному рукъ или ногъ прійдется остаться безъ защиты.

По ст. 251-й.

Голосъ.—Конецъ этой статьи не совсѣмъ ясенъ. Если было „миролюбивое соглашеніе“, то о срокѣ давности не можетъ быть рѣчи, потому что вопросъ о судебномъ искѣ только и возникаетъ въ томъ случаѣ, коль скоро миролюбиваго соглашенія не воспослѣдовало.

Н. А. Неклюдовъ.—Мировое соглашеніе не всегда оканчивается немедленнымъ расчетомъ: желѣзная дорога можетъ выдать обязательство, росписку. Въ виду сего въ 251-й статьѣ и указано, что иски по подобнымъ документамъ погашаются общею земскою давностью, наравнѣ съ исками по обязательствамъ вообще. Такимъ образомъ статья эта устраняетъ возможность недоразумѣній.

Предсѣдатель.—Если нѣтъ замѣчаній, мы перейдемъ къ обсужденію послѣдующей статьи.

По ст. 252-й.

П. І. Комаровъ.—Тутъ сказано: “если желѣзная дорога возвратитъ заявителю доказательства“. Но если она на

требованіе не отзовется ничѣмъ и не возвратитъ документовъ?

А. А. Александровъ.— Способъ заявленія существуетъ различный: черезъ нотаріуса, черезъ посредство суда и т. п. Можетъ быть и простая посылка заявленія по почтѣ, и передача заявленія агенту желѣзной дороги. Послѣдніе два способа обыкновенно влекутъ за собою слѣдующее: если письменное заявленіе посылается въ правленіе по почтѣ, то правленіе отзывается неполученіемъ таковаго; если заявленіе подается агенту, то онъ или выдаетъ ничего не значущую записку, или и въ этомъ отказываетъ. Если устанавливается подача заявленія управленію или правленію, имѣющая значеніе по отношенію опредѣленія срока давности, то я полагаю необходимымъ опредѣлить форму подачи заявленія и форму росписки въ принятіи таковаго, каковое опредѣленіе возложится на Высшій Совѣтъ, потому что при иныхъ условіяхъ росписки будутъ выдаваться такія, съ которыми нельзя будетъ ни потребовать обратно документовъ, ни предъявлять къ желѣзнымъ дорогамъ исковъ.

(Перерывъ).

По ст. 253-й.

В. А. Половцовъ.—Здѣсь сказано, что движимымъ имуществомъ дорогъ почитаются принадлежащіе имъ доходы, наличныя суммы и долговыя претензіи, „разумѣя въ томъ числѣ и неоплаченныя суммы по акціямъ“, а затѣмъ присовокуплено въ примѣчаніи, что суммы, приплачиваемыя правительствомъ въ видѣ гарантіи по акціямъ, считаются личною собственностью владѣльцевъ акцій. Какъ это понять?

Н. А. Неклюдовъ. — Долговыми претензіями считается

то, что человѣкъ имѣетъ на другомъ, а такъ какъ суммы, слѣдующія къ полученію по акціямъ, не сполна оплаченнымъ, составляютъ долгъ Общества самому себѣ, то поэтому и было необходимо оговорить о нихъ особо, дабы они не исключались изъ числа долговыхъ претензій или актива.

М. А. Горбовъ.—На нѣкоторыхъ дорогахъ, вслѣдств іе отмѣны извѣстныхъ техническихъ требованій и уменьшенія расходовъ, акціи не оплачиваются нормальною ихъ стоимостью; стоимость ихъ является уменьшенною въ дѣйствительности, но тѣмъ не менѣе онѣ остаются какъ бы неоплаченными.

Предсѣдатель.—Но здѣсь имѣется въ виду нормальный порядокъ въ опредѣленіи стоимости акцій.

Н. А. Неклюдовъ. — Объ этомъ здѣсь ни слова не говорится. Здѣсь вообще рѣчь идетъ только о томъ: что считать движимымъ и что—недвижимымъ имуществомъ.

Г. Ф. Симоненко.—Сколько мнѣ помнится, въ прежней редакціи статьи 253-й второй половины примѣчанія къ этой статьѣ не было, т. е. не существовало такого правила, вслѣдствіе котораго гарантія считалась бы собственностью владѣльцевъ акцій. Я предлагалъ бы въ этомъ отношеніи или оставить первую редакцію статьи 253-й безъ всякихъ измѣненій и дополненій ея, или же сдѣлать такія измѣненія въ теперешней редакціи, которыя не допускали бы отдѣленія понятія о владѣніи акціями отъ понятія объ участіи въ предпріятіи, на которое онѣ выпущены. Послѣднія слова примѣчанія въ новой редакціи, допускающія такое отдѣленіе этихъ понятій, противорѣчатъ сущности акціонернаго предпріятія. Акціонеръ есть ничто иное, какъ пайщикъ въ извѣстномъ предпріятіи, который вложилъ въ это предпріятіе свой капиталъ и за этотъ капи-

талъ получаетъ какъ извѣстную прибыль, такъ равно несетъ и убытки, если предпріятіе ведется неудачно. Если въ данный моментъ предпріятіе не можетъ идти дальше безъ вложенія въ него новыхъ капиталовъ, — на обязанности акціонеровъ лежитъ доставить эти капиталы приплатою соотвѣтственныхъ ихъ паямъ суммъ.

Голосъ.—Это не вѣрно—никакихъ приплатъ акціонеры не дѣлаютъ!...

Г. Ф. Симоненко.—А развѣ выпускъ облигацій не есть своего рода приплаты и вложеніе въ предпріятіе новыхъ капиталовъ, кромѣ собранныхъ по акціямъ? Хотя капиталъ, получаемый выпускомъ облигацій, и есть въ большинствѣ случаевъ чужой капиталъ, занятый у посторонних лицъ, тѣмъ не менѣе за исправное возвращеніе его акціонеры отвѣчаютъ всѣмъ своимъ складочнымъ, акціонернымъ капиталомъ въ случаѣ ликвидаціи! И такъ, владѣнія акціями нельзя ни въ какомъ случаѣ отдѣлять отъ владѣнія самымъ предпріятіемъ, на которое онѣ выпущены. Единственными хозяевами акціонернаго предпріятія являются акціонеры, владѣльцы акцій. Если предпріятіе ликвидируется, перестаетъ существовать, или переходитъ за долги Общества въ чужія руки, то eo ipso прекращаются и всякія права акціонеровъ, держателей акцій, на какой либо доходъ съ него, гарантированный или негарантированный. При ликвидаціи приводится въ извѣстность стоимость всего наличнаго имущества акціонернаго общества, которая, затѣмъ, реализируется продажею съ публичнаго торга или инымъ какимъ либо образомъ, а вырученная сумма идетъ на удовлетвореніе кредиторовъ общества и владѣльцевъ облигацій, а если останется еще какая либо сумма, то разверстывается между владѣльцами акцій. Этимъ путемъ погашаются облигаціи и акціи и акціонерное общество пе-

рестаетъ существовать. Акціи такого акціонернаго общества, которое ликвидировало свои дѣла, слѣдовательно, безъ существованія предпріятія, на которое онѣ выпущены, или безъ принадлежности его акціонерамъ, не могутъ приносить никакого дохода, ибо изъ ничего—ничего нельзя и создать безъ особаго развѣ чуда какого. Между тѣмъ здѣсь предполагается такая мысль, что акціонерное предпріятіе можетъ исчезнуть, а правительственныя приплаты гарантіи должны все-таки продолжаться по несуществующему уже предпріятію. Это противорѣчитъ основной сущности понятія объ акціонерной дѣятельности и акціонерныхъ предпріятіяхъ. Оно несогласно въ тоже время и съ понятіемъ о государственной гарантіи. Въ какихъ случаяхъ дается правительственная гарантія?—Въ тѣхъ случаяхъ, когда Правительство признаетъ предпріятіе общеполезнымъ, но въ то же время не настолько доходнымъ, чтобы оно могло въ данное время привлекать къ себѣ частные капиталы. Для того, чтобы такое предпріятіе могло существовать, Правительство обѣщаетъ доплачивать акціонерамъ ежегодно извѣстную сумму, если доходъ предпріятія будетъ ниже извѣстныхъ размѣровъ. Правительство выдаетъ такимъ образомъ гарантію исключительно въ видахъ существованія того предпріятія, которое оно считаетъ полезнымъ для страны. Но если это предпріятіе перестаетъ существовать, то за что и про что Правительство будетъ продолжать дѣлать какія либо уплаты изъ государственнаго бюджета тѣмъ прежнимъ собственникамъ его, которые не хотѣли или не съумѣли вести его надлежащимъ образомъ и довели дѣло до ликвидаціи? Во все время существованія предпріятія акціонеры были полными хозяевами его, а потому они одни должны нести и отвѣтственность за исходъ его. Оправдывать акціонеровъ тѣмъ, что не каждый изъ нихъ могъ

принимать непосредственное участіе въ управленіи предпріятіемъ, нѣтъ основанія. При подпискѣ на акціи каждый изъ нихъ зналъ про это и если тѣмъ не менѣе подписался, то потому же, почему каждый подписываются и на акціи предпріятій, не гарантированныхъ Правительствомъ—въ надеждѣ на успѣхъ предпріятія нерѣдко очень призрачный, но въ виду, главнымъ образомъ, того, что рискъ его потерять свой капиталъ въ этомъ случаѣ ограничивается только тою суммою, которую онъ затратилъ на покупку акцій. Ограниченная отвѣтственность участниковъ въ акціонерныхъ предпріятіяхъ служитъ главнымъ обстоятельствомъ, привлекающимъ въ настоящее время столь громадные капиталы къ нимъ. И такъ, несомнѣнно, что съ исчезновеніемъ акціонернаго предпріятія, хотя бы и гарантированнаго, исчезаетъ всякая возможность полученія отъ него какого либо дохода. Если же оно не исчезло, а только перешло за долги въ чужія руки, то тутъ еще можетъ быть основаніе дѣлать правительственныя приплаты гарантіи новымъ его собственникамъ, но никакъ не прежнимъ. Говорятъ, что правительственныя гарантіи выдавались не на доходъ отъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, а на денежный капиталъ, представляемый номинальной цѣной акцій безъ всякаго отношенія къ предпріятію, на которое онѣ выпущены. Но еслибы Правительство нуждалось въ денежныхъ капиталахъ, а не въ предпріятіяхъ, то оно совершало бы обыкновенные государственные займы и на занятыя этимъ путемъ суммы могло бы строить тѣ же самыя желѣзныя дороги и эксплоатировать ихъ на свой собственный счетъ и рискъ. Въ такомъ случаѣ оно платило бы на занятые для постройки и эксплоатаціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ капиталы опредѣленный неизмѣнный процентъ, но никакъ не тѣ измѣнчивыя, колеблющіяся съ каждымъ ежегоднымъ

увеличеніемъ или уменьшеніемъ доходности акціонерныхъ желѣзныхъ дорогъ, суммы, которыя оно выплачиваетъ теперь акціонерамъ въ видѣ дивиденда, хотя и подъ условіемъ не превышенія этихъ суммъ извѣстной максимальной величины. Правительство выдало гарантіи дохода не отъ капиталовъ, существующихъ въ видѣ денегъ, а отъ капиталовъ, вложенныхъ въ предпріятія, существующихъ и приносящихъ пользу странѣ въ видѣ желѣзнодорожныхъ предпріятій, выполняющихъ въ отношеніи его извѣстныя, выговоренныя договоромъ, обязательства. Если капиталъ въ этой его формѣ пересталъ существовать, если желѣзнодорожное предпріятіе исчезло, перестало функціонировать или перешло въ чужія руки, то вслѣдствіе этого и всѣ обязательства государства, въ отношеніи прежнихъ собственниковъ его по приплатѣ гарантій, исчезаютъ само собою. Это освобожденіе государства отъ его обязательствъ по гарантіямъ при подобныхъ обстоятельствахъ вытекаетъ также и изъ того, что приплаты по гарантіямъ даются подъ обязательствомъ возвращенія ихъ государству впослѣдствіи Обществами желѣзныхъ дорогъ. Изъ какого же источника могутъ быть возвращены государству уплачиваемыя имъ держателямъ акцій по гарантіи суммы, если эти уплаты будутъ продолжаться и тогда, когда акціонерное предпріятіе перестало существовать? Очевидно, что въ такомъ случаѣ такія платы по гарантіямъ сдѣлались бы уже безвозвратными,—что противорѣчило бы уставамъ гарантированныхъ нашимъ Правительствомъ желѣзныхъ дорогъ. Конечно, ликвидація дѣлъ желѣзнодорожнаго Общества не освобождаетъ Правительство отъ обязательствъ платить по гарантіямъ облигацій, выпущенныхъ на нужды того же Общества, если вырученнаго капитала отъ продажи всего наличнаго имущества дороги не хватило на погашеніе ихъ. Гарантія облигацій есть тоже, что ручательство по

долговому обязательству. Но отсюда вытекаетъ тѣмъ бо́льшая необходимость не допускать большой задолжаемости Обществъ желѣзныхъ дорогъ Правительству и слишкомъ большаго увеличенія облигаціоннаго капитала этихъ Обществъ въ сравненіи съ ихъ акціонернымъ капиталомъ.

Теперь посмотримъ: какія практическія послѣдствія будутъ отъ признанія за акціонерами такихъ ненормальныхъ, противорѣчащихъ и сущности понятія объ акціонерныхъ предпріятіяхъ и сущности понятія о государственныхъ гарантіяхъ правъ. Послѣдствія эти будутъ несомнѣнно крайне печальными. Убѣдившись въ томъ, что (какъ бы безалаберно ни велось желѣзнодорожное дѣло и какъ бы велика ни была задолженность акціонерныхъ обществъ Правительству) въ случаѣ ликвидаціи дѣлъ, все таки акціонеры будутъ продолжать получать тотъ же самый гарантированный доходъ, на основаніи конца примѣчанія къ статьѣ 253 устава въ новой ея редакціи,—эти акціонерныя общества начнутъ вести свои дѣла еще хуже прежняго и должать Правительству возможно болѣе. Обязательство продолжать уплату гарантіи акціонерамъ нашихъ прежнихъ желѣзныхъ дорогъ даже и послѣ ликвидаціи дѣлъ, возлагая на казну большое бремя, въ тоже время неизбѣжно будетъ служить какъ бы поощреніемъ для обществъ гарантированныхъ желѣзныхъ дорогъ вести свои дѣла возможно хуже, чтобы довести дѣло до ликвидаціи и затѣмъ предоставить держателямъ акцій получать гарантированный доходъ, снявъ съ себя всякую заботу объ управленіи этими дорогами.

Продолженіе уплатъ гарантированнаго дохода и послѣ ликвидаціи дѣлъ желѣзнодорожнымъ Обществомъ не можетъ имѣть никакого другаго значенія, какъ *подарка* господамъ акціонерамъ на счетъ казны, неизвѣстно за какія заслуги съ ихъ стороны—развѣ за неумѣлое и небрежное

веденіе ими принадлежавшаго имъ предпріятія. Съ такими подарками можно было бы еще хоть сколько нибудь примириться, если бы они дѣлались изъ какого либо особаго желѣзнодорожнаго фонда, образованнаго изъ податныхъ взносовъ тѣхъ классовъ общества, которые извлекаютъ изъ желѣзныхъ дорогъ особыя выгоды, доходы которыхъ особенно возрастаютъ отъ проведенія этихъ дорогъ.

Но мы знаемъ, что приплаты, произведенныя желѣзнымъ дорогамъ въ видѣ гарантіи, ложатся всей своей тяжестью не на тѣ классы общества, которые получаютъ наиболѣе выгоды отъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Приплаты падаютъ на весь государственный бюджетъ. Кому приноситъ наиболѣе выгоды проведеніе желѣзныхъ дорогъ?— Главные наши плательщики податей, крестьяне, мелкіе землевладѣльцы, извлекаютъ сравнительно немного пользы изъ желѣзныхъ дорогъ. Большую часть того, что они производятъ на своихъ участкахъ, находящихся вблизи этихъ дорогъ, они сами же и потребляютъ. Главныя выгоды отъ проведенія желѣзныхъ дорогъ приходятся не только на долю купцовъ и промышленниковъ, но и на долю крупныхъ землевладѣльцевъ, производящихъ сельскохозяйственные продукты преимущественно на вывозъ. Желѣзныя дороги открываютъ для нихъ легкій сбытъ ихъ произведеній въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ на эти произведенія стоятъ высшія цѣны. Желѣзныя дороги въ такой сильной степени возвышаютъ не только доходность, но и цѣнность земель крупныхъ землевладѣльцевъ, что эта цѣнность ихъ въ короткое время, послѣ проведенія желѣзныхъ дорогъ, удвояется и утрояется. Мало того, не только проведеніе рельсовыхъ путей, но даже выдача концессій на постройку этихъ путей тотчасъ же подымаетъ цѣну земли въ мѣстностяхъ, ближайшихъ къ направленію проектированной дороги. Такъ, въ настоящее

время едва только успѣли выдать концессію на постройку Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги, какъ уже въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, вблизи проектированнаго направленія полотна ея, цѣны на землю чуть не удвоились. Вполнѣ было бы справедливо, если бы крупные землевладѣльцы, извлекая наиболѣе пользы изъ проведенія желѣзныхъ дорогъ, получая громадныя выгоды изъ одного только факта прохожденія желѣзнодорожной линіи вблизи ихъ имѣній, привлекались бы главнымъ образомъ и къ платежамъ на образованіе особаго желѣзнодорожнаго фонда для поддержки желѣзныхъ дорогъ. Дѣлаемые изъ такого фонда хотя бы и подарки господамъ акціонерамъ за ликвидируемыя ими желѣзнодорожныя предпріятія не были бы въ полномъ противорѣчіи съ чувствомъ справедливости и общественной пользой, въ какомъ они находятся теперь, когда ихъ приходится дѣлать изъ средствъ общегосударственнаго бюджета. При образованіи такого фонда, я полагаю, что въ дѣйствительности даже и не пришлось бы дѣлать такихъ подарковъ. Крупные землевладѣльцы, фабриканты и заводчики, пользующіеся главнымъ образомъ желѣзными дорогами, сознали бы, наконецъ, въ такомъ случаѣ солидарность своихъ интересовъ съ интересами желѣзнодорожными и приняли бы всѣ зависящія отъ нихъ мѣры къ улучшенію условій теперешняго желѣзнодорожнаго хозяйства у насъ въ Россіи, тѣмъ болѣе, что новый, обсуждаемый здѣсь уставъ даетъ имъ къ тому средства, организуя мѣстные избирательные желѣзнодорожные Совѣты. Эти Совѣты позаботятся не только о томъ, чтобы грузы не отталкивались отъ желѣзныхъ дорогъ различнаго рода безчисленными придирками желѣзнодорожной администраціи къ товароотправителямъ, но также примутъ мѣры къ привлеченію новыхъ грузовъ къ желѣзнымъ дорогамъ съ гораздо большаго противъ

теперешняго разстоянія своими заботами объ устройствѣ подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. Тогда не встрѣтятся болѣе такіе поразительные случаи, попадающіеся къ сожалѣнію теперь нерѣдко, что возлѣ желѣзнодорожной станціи проходитъ одно и даже два шоссе въ разстояніи не далѣе пяти—восьми верстъ и тѣмъ не менѣе эти шоссе, въ теченіи 20—лѣтняго періода эксплоатаціи желѣзной дороги, остаются несоединенными шоссированными подъѣздными путями со станціей, вслѣдствіе чего грузы, идущіе по обоимъ шоссе, минуютъ станцію, такъ какъ въ весеннее и осеннее время это пяти и восьмиверстное разстояніе не проѣздно. Проведеніе хорошо устроенныхъ, шоссированныхъ подъѣздныхъ путей къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ значительно расширитъ районъ, съ котораго подвозятся грузы къ станціямъ, вдвое и втрое противъ его теперешней величины, въ настоящее время въ большинствѣ случаевъ крайне незначительной вслѣдствіе неприспособленія всѣхъ остальныхъ путей сообщенія и ихъ направленія къ нуждамъ желѣзныхъ дорогъ. Расширеніе района, съ котораго подвозятся теперь грузы къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, удвоитъ и утроитъ количество грузовъ, поступающихъ на желѣзныя дороги, а слѣдовательно увеличитъ въ соотвѣтственной степени и доходность этихъ дорогъ. Расширеніемъ желѣзнодорожнаго района проведеніемъ шоссированныхъ и подъѣздныхъ путей къ станціямъ до сихъ поръ, къ сожалѣнію, почему то мало были заинтересованы крупные землевладѣльцы, фабриканты и заводчики. Еще менѣе были заинтересованы въ этомъ Общества гарантированныхъ желѣзныхъ дорогъ. Если они не надѣялись въ короткое время значительно увеличить размѣры своего дохода свыше гарантированнаго, то имъ въ сущности нечего было и хлопотать объ увеличеніи количества подвозимыхъ

къ станціямъ грузовъ, а слѣдовательно и объ увеличеніи доходности своихъ дорогъ, такъ какъ такое возрастаніе грузовъ, увеличивая только занятія служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, хотя и могло уменьшать размѣры государственныхъ приплатъ по гарантіямъ, но не увеличивать прибыли самыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ въ ближайшее время. До тѣхъ поръ, пока не будетъ существовать большаго интереса къ желѣзнодорожному дѣлу со стороны какъ акціонеровъ, такъ и промышленниковъ и крупныхъ землевладѣльцевъ— до тѣхъ поръ, я говорю, придется всѣ эти гарантіи, всѣ эти милліонныя приплаты, возрастающія ежегодно, уплачивать на счетъ казны государственной. Но казна есть достояніе общее всѣхъ насъ, всего населенія, всѣхъ плательщиковъ податей. Казенныя деньги—святыя деньги. Res publica—res sacra, говорили Римляне. Такими онѣ признаются и въ настоящее время у всѣхъ народовъ. У насъ же казенныя деньги должны считаться дважды святыми деньгами, ибо въ то время, какъ заграницей, въ западной Европѣ, государственныя подати уплачиваются главнымъ образомъ имущими классами общества, соотвѣтственно доходу ихъ,—у насъ эти подати ложатся преимущественно на бѣднѣйшіе классы общества. Такъ, у насъ до сихъ поръ остается подушная подать, не имѣющая ничего общаго съ платежными средствами населенія. Подушная подать это есть лепта евангельской вдовицы, которая вносится не отъ богатства, а отъ скудости. Понятно, что такія по истинѣ святыя деньги можно издерживать только на предметы крайней государственной необходимости, но никакъ не на подарки господамъ акціонерамъ обанкрутившихся желѣзнодорожныхъ Обществъ. Я полагаю, что существующіе нынѣ уставы желѣзныхъ дорогъ и не допускаютъ возможности подобнаго рода подарковъ, на которые претендуютъ акці-

онеры. Изъ этихъ уставовъ не видно, чтобы акціонерамъ было выговорено въ нихъ право получать уплату гарантированнаго государствомъ дохода даже въ такомъ случаѣ, если предпріятіе желѣзнодорожное ликвидируется. Просматривая „Сводъ дѣйствующихъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ“, изданный въ прошломъ году Министерствомъ Путей Сообщенія, мы видимъ, что даже въ уставахъ желѣзныхъ дорогъ съ такъ называемой безъусловной гарантіей предусматривается три различныхъ образа дѣйствій Правительства въ случаѣ неисполненія Обществомъ желѣзной дороги принятыхъ на себя обязательствъ въ отношеніи Правительства: Во 1-хъ Правительство имѣетъ право привести въ исполненіе *на счетъ Общества* нѣкоторыя изъ своихъ требованій, которыя желѣзныя дороги были обязаны выполнить сами, но не выполнили своевременно; во 2-хъ Правительству предоставляется право взять дорогу въ свое управленіе и распоряженіе и вести дѣло *на счетъ Общества*; или, наконецъ, въ 3-хъ оно можетъ взять дорогу въ свое *владѣніе*. Въ какихъ изъ трехъ случаевъ акціонеры удерживаютъ свои права на полученіе гарантированнаго имъ по акціямъ дохода и въ какомъ теряютъ эти права—въ уставахъ этихъ дорогъ прямо указано. Такъ, въ уставѣ Оренбургской желѣзной дороги эти три случая перечисляются въ § 70. Въ томъ же параграфѣ устава этой дороги прямо говорится, что въ первыхъ двухъ случаяхъ акціонеры удерживаютъ свои права на гарантированный доходъ. „При дѣйствіи Правительства *на счетъ Общества*, гласитъ этотъ параграфъ устава Оренбургской желѣзной дороги, отнюдь не могутъ быть нарушены права держателей акцій на полученіе полностію гарантированнаго по нимъ дохода“. Но какъ поступать въ третьемъ случаѣ, упоминаемомъ въ томъ же § 70, когда Правительство не только управляетъ

и распоряжается дорогою *за счетъ Общества*, но и вступаетъ *во владѣніе ею?* Какая разница между понятіями *управлять и распоряжаться* дорогою и понятіемъ *владѣть* дорогою?—Разница та, что понятіе о законномъ владѣніи вытекаетъ изъ понятія *собственности*, есть его прямое послѣдствіе; владѣть предметомъ нельзя на чужой счетъ, а только на свой собственный счетъ, между тѣмъ какъ управлять и распоряжаться предметомъ можно и на чужой счетъ. Объемъ власти, фактическая возможность для Правительства расцоряжаться дорогою по своему усмотрѣнію одинаковы какъ въ томъ случаѣ, когда оно „*управляетъ и распоряжается*“ дорогою, такъ и въ томъ случаѣ, когда оно *владѣетъ* ею и для обезпеченія выполненія обязательствъ Общества предъ Правительствомъ въ отношеніи исправной эксплоатаціи дороги достаточно вполнѣ одного только перехода въ руки послѣдняго управленія и распоряженія ею безъ владѣнія. Если тѣмъ не менѣе уставъ Оренбургской желѣзной дороги поставляетъ третьею альтернативою вступленіе Правительства *во владѣніе* дорогою, то потому, что предусматриваетъ возможность такого случая, когда управлять и распоряжаться дорогою *на счетъ Общества* окажется фактически невозможнымъ, т. е. когда Общество задолжало Правительству сумму, равную всему капиталу, внесенному по акціямъ. Если случится такая вещь, или что задолженность Общества Правительству даже превысила акціонерный капиталъ, который былъ вложенъ въ акціонерное предпріятіе, *то* развѣ государство будетъ управлять предпріятіемъ на счетъ Общества? Я полагаю, что въ такихъ случаяхъ оно можетъ только владѣть и управлять дорогою на свой собственный счетъ, а не на счетъ Общества, т. е. покрывать издержки по эксплоатаціи только своимъ собственнымъ капиталомъ, а не капиталомъ

Общества, такъ какъ у послѣдняго никакого капитала не остается за удовлетвореніемъ долговъ. Если наступитъ такая третья альтернатива, что Правительство предъявитъ къ Обществу желѣзной дороги свои права собственника и вступитъ въ дѣйствительное „*владѣніе*“ желѣзною дорогою, а не въ одно только „управленіе и распоряженіе ею *на счетъ Общества*“, то могутъ—ли акціонеры сохранять свои права на полученіе гарантированнаго имъ дохода?—Въ параграфѣ 70-мъ устава Оренбургской дороги ничего объ этомъ не говорится. Тамъ говорится только, что, при дѣйствіи Правительства *на счетъ* Общества, права владѣльцевъ акцій на полученіе полностію приплатъ не нарушаются и подъ это никакимъ образомъ нельзя подвести 3-го случая, когда Правительство вступаетъ *во владѣніе* дорогою и всѣ издержки по управленію показываетъ уже *на свой собственный счетъ*, изъ своихъ собственныхъ средствъ. Прямой отвѣтъ на вопросъ „удерживаютъ ли акціонеры свои права на полученіе гарантированнаго дохода даже и въ 3-мъ случаѣ, т. е. въ случаѣ перехода желѣзныхъ дорогъ *во владѣніе* Правительства“ находится не въ § 70, какъ въ первыхъ двухъ случаяхъ, а въ § 73 устава Оренбургской желѣзной дороги. Въ этомъ 73-мъ параграфѣ говорится: „Одновременно со вступленіемъ Правительства *во владѣніе* дорогою, Общество приступаетъ къ ликвидаціи всѣхъ своихъ дѣлъ на общемъ законномъ основаніи, при чемъ однако-же *требованія Общества* (а подъ Обществомъ, очевидно, никто другой не можетъ быть понимаемъ кромѣ держателей акцій, т. е. акціонеровъ) *и его кредиторовъ не могутъ быть распространены на ежегодныя уплаты, производимыя Правительствомъ держателямъ акцій по гарантированному по*

онымъ доходу“, т. е. что ни акціонерное общество, ни его кредиторы не имѣютъ права требовать продолженія уплаты гарантированнаго дохода, ибо съ момента ликвидаціи своихъ дѣлъ Общество прекратило свое существованіе. Таковъ буквальный смыслъ § 73, а всѣ договоры должны быть выполняемы по точному смыслу ихъ. Полагать, что акціонеры могутъ сохранять свои права и послѣ ликвидаціи дѣлъ, послѣ того какъ основанное ими предпріятіе перестало существовать или перешло въ чужія руки—это противорѣчило бы сущности понятія объ акціонерныхъ обществахъ и цѣли выдачи правительственныхъ гарантій, какъ уже было доказано мною. Не выполнивъ принятыхъ на себя обязательствъ въ отношеніи Правительства, акціонерное общество нарушило этимъ самымъ свой договоръ съ нимъ и потому сдѣлало его не обязательнымъ и для другой стороны. Поэтому я предлагаю вторую половину примѣчанія къ статьѣ 253 редактировать такимъ образомъ: „Правило это не распространяется на желѣзныя дороги, получившія правительственную гарантію по акціямъ до введенія этого устава, если уставы этихъ дорогъ противорѣчатъ указанному правилу“,—а противорѣчатъ они ему или нѣтъ, это дѣло суда разобрать, когда на судъ поступитъ дѣло о ликвидаціи желѣзной дороги.

А. Й. Вышнеградскій.—Предъидущій ораторъ весьма вѣрно опредѣлилъ, что гарантія состоитъ въ обѣщаніи, которое государствомъ дано приплачивать изъ другихъ средствъ въ такомъ случаѣ, когда желѣзнодорожное предпріятіе не будетъ давать ожидаемаго дохода. Но изъ этого непонятнымъ для меня образомъ Григорій Федоровичъ выводитъ, что если исчезнетъ капиталъ акціонеровъ, вслѣдствіе бездоходности дороги, то приплата должна исчезнуть. Мнѣ кажется, что такое заключеніе совершено фальшивое. Дѣйствительно, до-

пустимъ, что акціонерный капиталъ гарантированнаго Правительствомъ предпріятія дѣйствительно уничтожился. Это возможно или вслѣдствіе злоупотребленій и преступной небрежности людей, коимъ было поручено завѣдываніе дѣломъ, или вслѣдствіе того, что гарантированное предпріятіе, несмотря на самое добросовѣстное и честное исполненіе обязанностей добраго хозяина людьми, поставленными во главѣ его, оказалось столь бездоходнымъ, что постоянно даетъ убытокъ, который въ теченіе нѣкотораго болѣе или менѣе продолжительнаго времени и поглощаетъ весь капиталъ. Можетъ ли та и другая причина сложить съ государства принятую имъ на себя обязанность, состоящую въ гарантіи участникамъ предпріятія извѣстнаго дохода?—Мнѣ кажется—нимало. Въ первомъ случаѣ очевидно нужно преслѣдовать лицъ, виновныхъ въ злоупотребленіяхъ и небрежности, и преслѣдовать ихъ безъ какого либо послабленія,—а кромѣ того необходимо ввести дѣйствительный контроль за дѣйствіями тѣхъ, кому ввѣряется управленіе гарантированными предпріятіями, контроль, котораго границу и вижу лишь въ томъ, что онъ не долженъ мѣшать развитію и правильному теченію дѣла. Но во всякомъ случаѣ виновные въ злоупотребленіяхъ должны быть наказаны и я не знаю хорошенько, но думаю, что кромѣ общей отвѣтственности, едва ли Правительство не вправѣ искать съ виновныхъ ущербъ, нанесенный ему бездоходностью гарантированнаго предпріятія, если только будетъ доказано, что ихъ злоупотребленія или небрежность причинили эту бездоходность. Но что касается до участниковъ предпріятія однимъ капиталомъ, которымъ для привлеченія ихъ Правительство сказало: „смѣло кладите ваши деньги въ предпріятіе, которое я желаю осуществить; *я вамъ ручаюсь*, что деньги ваши не пропадутъ, и что

онѣ будутъ приносить не менѣе такого то дохода, а можетъ быть, и значительно больше»,—то я не понимаю какимъ образомъ государство можетъ нарушить такое обѣщаніе даже тогда, когда предпріятіе по бездоходности ликвидировано. Такое дѣйствіе мнѣ представилось бы въ видѣ *злоупотребленія довѣріемъ*, прикрывающагося лишь какъ предлогомъ виновностью нѣкоторыхъ лицъ съ цѣлію избѣжать исполненія своихъ обязанностей предъ массою лицъ, ни въ чемъ невиновныхъ...Что́ же сказать въ томъ случаѣ, когда бездоходность предпріятія является какъ результатъ дѣйствія неодолимыхъ силъ, противъ которыхъ безпомощнымъ осталось самое способное, энергичное и добросовѣстное веденіе дѣла?—Здѣсь при отказѣ въ уплатѣ гарантіи очевидно получилось бы тоже самое злоупотребленіе довѣріемъ, только не прикрытое и тою прозрачною тканью, которая въ предъидущемъ случаѣ состояла въ виновности управителей дѣла.

Вотъ почему я считаю положеніе, выставленное Григоріемъ Федоровичемъ, что *нельзя платить гарантіи на исчезнувшій капиталъ*, невѣрнымъ и крайне вреднымъ. Далѣе Григорій Федоровичъ говоритъ, что если бы существовалъ желѣзнодорожный фондъ, то съ этимъ можно было бы помириться, но фонда нѣтъ и нѣтъ возможности выплачивать гарантій въ случаѣ ликвидаціи дѣла. Я долженъ сказать, что не понимаю этого отношенія между желѣзнодорожнымъ фондомъ и исполненіемъ обязательствъ, принятыхъ на себя Правительствомъ. Очень можетъ быть, что государству легче было бы исполнить эти обязательства, еслибы существовалъ для сего спеціальный источникъ (особенно, еслибы онъ владѣлъ свойствомъ неистощимости), но самая сущность обязательства черезъ то не перемѣняется.

За тѣмъ Григорій Федоровичъ указываетъ, что деньги, идущія на уплату гарантіи, у насъ должны быть считаемы за святыя, такъ какъ онѣ собираются изъ податей съ бѣднаго класса. Я полагаю, что всякія чужія деньги, какъ бы онѣ не получались, суть святыя, а вопросъ, на кого падаетъ бремя уплаты гарантій, до настоящаго предмета занятій вовсе не относится. Если бы Высшей желѣзнодорожной коммисіи поручено было пересмотрѣть систему нашихъ податей и опредѣлить, кто долженъ платить больше, кто меньше,—то разсужденія Григорія Федоровича имѣли бы значеніе. Но, въ настоящемъ случаѣ, мнѣ кажется, дѣло идетъ о желѣзнодорожномъ законѣ, а не о преобразованіи податей.

За симъ, Григорій Федоровичъ утверждалъ будто бы отъ желѣзныхъ дорогъ выигрываютъ только достаточные классы. Это утвержденіе совершенно противорѣчитъ истинѣ. Въ дѣйствительности дѣло народнаго хозяйства не пойдетъ и не можетъ идти такимъ образомъ, чтобы изъ дѣла общеполезнаго, каковы желѣзныя дороги, могъ извлекать выгоды только одинъ классъ. Этого никогда не было. Григорій Федоровичъ утверждалъ, что отъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ выгоду только крупный землевладѣлецъ, потому что отправляетъ въ большомъ количествѣ по желѣзнымъ дорогамъ свои произведенія. Но если съ одной стороны землевладѣльцы находятъ, при помощи желѣзныхъ дорогъ, сбытъ своимъ продуктамъ, то съ другой стороны они обработываютъ и бо́льшее количество земли, а вслѣдствіе этого получаютъ бо̀льшій заработокъ крестьяне, которые живутъ возлѣ нихъ. Притомъ, вслѣдствіе большаго требованія на ихъ услуги, каждая единица работы получаетъ бо́льшую плату. Мнѣ сейчасъ вспоминается, что одинъ землевладѣлецъ, изъ числа здѣсь присутствующихъ, сообщилъ, что вслѣдствіе близо-

сти желѣзной дороги къ его имѣнію поденная плата съ 20 к. увеличилась до 50 к. Это простое и естественное слѣдствіе, которое необходимо является каждый разъ: когда одинъ классъ извлекаетъ изъ чего либо свои выгоды и пріобрѣтаетъ благоденствіе не безчестнымъ и не безнравственнымъ способомъ, то въ большей части случаевъ еще болѣе значительныя выгоды изъ того же обстоятельства извлекаетъ другой классъ.

Послѣ сего, Григорій Федоровичъ утверждалъ, что въ случаѣ исполненія государствомъ своихъ обязательствъ по уплатѣ гарантіи, несмотря на ликвидацію, никто не будетъ обращать вниманіе на существованіе подъѣздныхъ путей—по тому что крупные землевладѣльцы въ этомъ не заинтересованы. Я этого не понимаю. Какъ? крупные землевладѣльцы—прямо и даже единственно, какъ сказано было, извлекающіе выгоды изъ желѣзныхъ дорогъ—не заинтересованы въ удобныхъ подъѣздныхъ къ нимъ путяхъ! А сами желѣзныя дороги не будутъ развѣ въ этомъ заинтересованы? Я полагаю, что положеніе, выставленное Григоріемъ Федоровичемъ, чисто гипотетическое и прямо противорѣчитъ дѣйствительности. Мы всѣ—я могу указать какъ на примѣръ на Югозападныя дороги—всѣми возможными средствами поддерживали развитіе подъѣздныхъ путей и они дѣйствительно развиваются на самомъ дѣлѣ, несмотря на гарантіи, выплачиваемыя Правительствомъ.

За симъ, я ничего не могу возразить противъ тѣхъ истинъ, въ которыхъ всѣ убѣждены и которыя относятся къ тому, что такое казенныя деньги и что надобно съ ними обращаться бережливо. Противъ этого возражать никто не станетъ. Но во всемъ этомъ умозаключеніи я не вижу рѣшительно ни одного возраженія противъ того положенія, что государство, разъ давши слово, что „человѣкъ, вло-

живший свои деньги въ предпріятіе, можетъ быть спокоенъ, что эти деньги будутъ обратно уплочены, а пока этого не будетъ, онъ получитъ по крайней мѣрѣ свои проценты— держитъ это слово на самомъ дѣлѣ.

Во всемъ предъидущемъ я старался только устранить возраженія, которыя были выставлены противъ нынѣшней редакціи (примѣчаніе къ ст. 253) и не считаю нужнымъ повторить въ пользу ея тѣ доводы, которые были высказаны въ особомъ совѣщаніи, собранномъ Вашимъ Сіятельствомъ спеціально по поводу этой статьи, и которые вѣроятно послужили основаніемъ теперешней редакціи примѣчанія.

Г. Ф. Симоненко.—Вопросъ этотъ первостепенной важности и выяснить его важно столь же въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ, какъ и въ интересахъ государственныхъ. Вы изволили сказать, что Правительство обязалось платить гарантію въ такомъ случаѣ, если дорога не будетъ на столько доходна, чтобы существовать. Я съ этимъ согласенъ и не спорю, но Правительство свыше опредѣленной приплаты ничего не обязалось давать и болѣе ничего не обѣщало, и оно по этому можетъ не хотѣть и не обязано знать: хватитъ ли капитала у Общества для дальнѣйшаго веденія дѣла или нѣтъ. Оно не обязано давать желѣзнымъ дорогамъ ссуды. Мы знаемъ, что нѣкоторыя желѣзныя дороги позадолжались такъ, что скоро долгъ ихъ будетъ равняться акціонерному капиталу. Что же: вы хотите, чтобы Правительство платило, выдавало ссуды до безконечности? Если желѣзнодорожнымъ Обществамъ не хватитъ собственныхъ средствъ для продолженія исправной эксплоатаціи дорогъ, которою они обязались предъ Правительствомъ и если Правительство впредь не будетъ такъ великодушно въ отношеніи ихъ, какъ было до сихъ поръ, т. е. перестанетъ ссужать ихъ собствен-

ными, казенными средствами, или выдавать гарантію на исправный взносъ процентовъ по выпускаемымъ для нуждъ Обществъ облигаціямъ, безъ которой Обществамъ не удастся занять необходимыхъ имъ средствъ для продолженія веденія желѣзнодорожнаго предпріятія,—что имъ въ такомъ случаѣ останется сдѣлать?—Ничего не останется какъ прекратить продолженіе эксплоатаціи своихъ дорогъ. Прекративъ же ее, желѣзнодорожныя Общества окажутся невыполнившими своихъ обязательствъ, выговоренныхъ въ договорѣ съ Правительствомъ и въ такомъ случаѣ могутъ ли они требовать продолженія уплаты гарантированнаго по акціямъ дохода отъ ихъ предпріятій? Великодушіемъ Правительства можно пользоваться, но его нельзя требовать и вносить въ общій желѣзнодорожный уставъ, какъ обязательное, связывая свободу дѣйствій Правительства въ отношеніи тѣхъ желѣзнодорожныхъ акціонерныхъ обществъ, которыя не умѣютъ или не хотятъ вести своихъ предпріятій, какъ слѣдуетъ. Акціонеры,—это единственные хозяева предпріятія и имъ принадлежатъ поэтому всѣ какъ выгоды отъ него, такъ и убытки. Между тѣмъ Иванъ Алексѣевичъ хочетъ присвоить г-дамъ акціонерамъ однѣ только выгоды, а убытки всецѣло возложить на Правительство, предоставивъ ему въ утѣшеніе искать возмѣщенія этихъ убытковъ впослѣдствіи съ тѣхъ членовъ правленій и управленій желѣзныхъ дорогъ, которыя непосредственно завѣдывали дѣломъ. Но Правительство заключило договоръ о выдачѣ гарантіи и исправномъ веденіи желѣзнодорожнаго дѣла не съ этими отдѣльными членами, а со всѣмъ акціонернымъ обществомъ какъ юридической личностью, состоящею изъ совокупности всѣхъ акціонеровъ, почему на всѣхъ послѣднихъ и должны распредѣляться всѣ убытки отъ невыполненія своихъ обязательствъ этимъ обществомъ, отъ какихъ бы при

чинъ это невыполненіе не зависѣло. Акціонеры, а не Правительство, могутъ искать возмѣщенія своихъ убытковъ съ отдѣльныхъ членовъ, непосредственно завѣдывающихъ дѣломъ, ибо самый выборъ этихъ членовъ зависѣлъ отъ нихъ, а не отъ Правительства. Иванъ Алексѣевичъ затронулъ даже вопросъ о злоупотребленіи довѣріемъ г-дъ акціонеровъ. Я не понимаю, какимъ образомъ можно даже и упоминать о немъ въ данномъ случаѣ. Правительство дало обѣщаніе платить гарантію подъ условіемъ выполненія Обществомъ извѣстныхъ, выговоренныхъ въ договорѣ обязательствъ со стороны Общества въ исправномъ и безостановочномъ движеніи по желѣзной дорогѣ. До тѣхъ поръ, пока Общество выполняетъ эти обязательства—Правительство свято выполняетъ и свое обязательство доплачивать ежегодно обѣщанную гарантію. Но если Общество за неимѣніемъ у себя средствъ или по какой либо другой причинѣ прекратило исправное движеніе по желѣзной дорогѣ, затѣмъ ликвидировало свои дѣла и тѣмъ не менѣе все таки предъявляетъ права на полученіе гарантированнаго дохода, то очевидно, что оно претендуетъ на право злоупотреблять даже не довѣріемъ, а уже великодушіемъ Правительства и самыми неприкосновенными интересами казны и общаго блага, на стражѣ которыхъ должно стоять государство. Во имя неприкосновенности казенной собственности, образуемой изъ податныхъ взносовъ всего населенія, Правительство не можетъ и не должно допускать непроизводительныхъ, безполезныхъ для страны растратъ ея. Это его святая обязанность. Не повѣрю я, чтобы государственный кредитъ могъ быть колебленъ точнымъ выполненіемъ Правительствомъ своихъ обязательствъ, выговоренныхъ въ договорахъ съ желѣзнодорожными Обществами и требованіемъ уваженія къ неприкосновенности казенной собственности.

Государственный кредитъ, напротивъ, гораздо болѣе можетъ быть подрываемъ допущеніемъ неуваженія къ ней, ничѣмъ неоправдываемыми щедротами на счетъ ея, хотя бы и въ пользу г-дъ акціонеровъ, государственной расточительностью, небережливостью результатовъ народнаго труда и экономіи. Иванъ Алексѣевичъ говоритъ, что онъ не видитъ никакой связи между существованіемъ желѣзнодорожнаго фонда и возможностью примириться съ уплатою гарантій по акціямъ дорогъ, ликвидировавшихъ свои дѣла. Но если эти дороги содѣйствовали удвоенію и утроенію цѣнности и доходности земель, входящихъ въ районъ тяготѣнія ихъ, то полагаю, ничего несправедливаго не будетъ, если за это приращеніе цѣны своей собственности будутъ удѣлять изъ нея нѣкоторый процентъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ тѣ, которые получили такое приращеніе. Это будетъ во всякомъ случаѣ гораздо справедливѣе, чѣмъ требовать покрытія дефицитовъ въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ изъ средствъ бѣднѣйшихъ классовъ общества. Я не утверждалъ, чтобы эти классы совсѣмъ не извлекали никакой пользы изъ желѣзныхъ дорогъ; но несомнѣнно, что эта польза въ нѣсколько разъ менѣе значительна, а потому и менѣе заслуживаетъ обложенія въ пользу желѣзныхъ дорогъ. Точно также я не утверждалъ, чтобы крупные землевладѣльцы совсѣмъ не были заинтересованы въ проведеніи подъѣздныхъ путей къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, а замѣтилъ, что до сихъ поръ они мало были заинтересованы въ этомъ и еще менѣе—большинство нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Доказательство этому на лицо—слишкомъ незначительный районъ, съ котораго подвозятся грузы къ желѣзнымъ дорогамъ вслѣдствіе отсутствія въ большинствѣ случаевъ шоссированныхъ подъѣздныхъ путей, а вслѣдствіе незначительности разстоянія, съ котораго подвозятся грузы

—недостаточное количество этихъ грузовъ, неокупающее, какъ слѣдуетъ, издержекъ по постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, малодоходность этихъ дорогъ и потому громадныя суммы, ежегодно уплачиваемыя Правительствомъ по гарантіямъ.

Предсѣдатель.—Позвольте вамъ предложить сообщить мнѣ вашу редакцію, заключающую то, что вы желаете прибавить въ разъясненіе или въ отмѣну проектированной статьи.

И. С. Бліохъ.—Возражать на то, что сказано было профессоромъ Симоненко, къ сожалѣнію, нѣтъ возможности потому, что въ его заявленіи, по моему мнѣнію, фактическая сторона подлежитъ оспариванію.

По ст. 254-й.

Д. І. Розенблюмъ.—Всѣ эти вопросы имѣютъ громадную важность по отношенію къ государственному кредиту и по отношенію общихъ торговыхъ интересовъ и по этому прежде, чѣмъ высказать мнѣніе свое на счетъ этой статьи, я долженъ выяснить точку, на которую я становлюсь, какъ представитель интересовъ торговли и промышленности. Я въ этомъ случаѣ долженъ принять на себя роль защиты только одного лишь торговаго мира, но болѣе широкихъ интересовъ. Кромѣ интересовъ грузоотправителей, есть еще общіе финансовые интересы, которые требуютъ, до извѣстной степени, защиты желѣзнодорожныхъ Обществъ для того, чтобы они могли существовать для блага и благоустройства государства и затѣмъ для блага тѣхъ капиталовъ, которые были затрачены или государствомъ, или частными капиталистами и, наконецъ, для блага тѣхъ лицъ, которыя имѣютъ ежедневныя отношенія къ желѣзнымъ дорогамъ. Я нарочно высказалъ это для того, чтобы охранить себя отъ упрека, будто я сталъ на узкую точку. Въ

связи съ обсуждаемою статьею есть другая, которая говоритъ, что ежели въ теченіи двухъ лѣтъ обращенное на желѣзную дорогу взысканіе она не будетъ въ состояніи покрыть, тогда такія то идутъ послѣдствія. Первая статья въ этомъ раздѣлѣ говоритъ, что все, что составляетъ собственность желѣзной дороги, считается недвижимостію, и это справедливо на тотъ конецъ, чтобы тотъ-ли или другой кредиторъ не вздумалъ задержать поѣзда для полученія своего долга. Но когда я нахожу наличныя деньги—то согласитесь, что установленное правило въ ст. 254-й невозможно и невозможно будетъ такимъ образомъ исполнить рѣшенія суда. Поэтому я бы полагалъ, что въ этой редакціи слова „за исключеніемъ однакоже“ и прочее до конца должно быть непремѣнно выкинуто. Потому что иначе тѣ, которые имѣютъ судомъ признанное право требовать уплаты долга, напримѣръ, въ 200 руб., будутъ поставлены въ невозможность взыскать его, потому что въ каждомъ подобномъ случаѣ прежде всего придется дожидаться составленія дорогою балланса и исполненія другихъ стѣснительныхъ формальностей.

И. С. Бліохъ.—Здѣсь надо имѣть въ виду два случая: или взысканіе относится къ желѣзной дорогѣ, которая гарантирована и такихъ дорогъ громадное большинство, и въ такомъ случаѣ уплата судомъ присужденныхъ долговъ, такъ какъ по характеру ихъ они относятся къ эксплоатаціи, будучи вызваны или покрытіемъ расходовъ оной, или же послѣдствіемъ перевозки грузовъ, или же послѣдствіемъ несчастныхъ случаевъ, будетъ падать на бюджетъ эксплоатаціи, т. е. на гарантію. Или же взысканіе будетъ относиться до одной изъ не многихъ не гарантированныхъ дорогъ, у которыхъ, если нѣтъ дохода, чтобы по-

крыть расходы, то онѣ въ сущности несостоятельны и безъ того.

По ст. 255-й

Д. І. Розенблюмъ.—Тутъ является опять казна со своими требованіями. Казна, на основаніи этой статьи, можетъ требовать признанія желѣзной дороги несостоятельною, а затѣмъ, въ другомъ мѣстѣ, гдѣ говорится о распредѣленіи суммъ, полученныхъ отъ продажи желѣзной дороги, тамъ сказано, что казна будетъ имѣть преимущество передъ частными кредиторами въ видѣ первоначальнаго покрытія облигаціоннаго долга. Вотъ тутъ выходитъ, по моему купеческому взгляду, ужасная путаница. Отчего?— Отъ того, что въ другомъ мѣстѣ гарантія является доходомъ Общества, составляющимъ его имущество на случай несостоятельности, а тутъ гарантія эта будетъ прекращена. Тутъ заключается громаднѣйшая опасность для насъ: 1) для капиталистовъ акціонеровъ, 2) для случайныхъ кредиторовъ въ 3) является ужасный подрывъ народнаго кредита. Дѣло въ томъ, что казна можетъ потребовать объявленія несостоятельности дороги въ тѣхъ видахъ, чтобы скорѣе отдѣлаться отъ невыгодной гарантіи и на основаніи суммъ, выданныхъ ею желѣзнымъ дорогамъ. И что изъ этого выйдетъ?—Высшій Желѣзнодорожный Совѣтъ разумѣется, въ виду естественнаго положенія несостоятельности желѣзной дороги, не можетъ отказать въ своемъ заключеніи суду, который спроситъ: состоятельна ли дорога или нѣтъ. Онъ скажетъ то, что есть. Затѣмъ, Правительство потребуетъ продажу дороги съ публичнаго торга и упразднитъ вмѣстѣ съ тѣмъ свою гарантію. Впослѣдствіи выйдетъ, что всѣ деньги, которыя останутся послѣ удовлетворенія владѣльцевъ облигацій, пойдутъ въ первой линіи на

удовлетвореніе правительства, а затѣмъ акціонеры и проч. кредиторы, которые всѣ считали себя гарантированными, ничего не получатъ въ виду того только, что Правительство больше не захочетъ платить гарантій.

И. А. Вышнеградскій.—Мнѣ кажется, что возраженіе г. Розенблюма основывается на недоразумѣніи: этотъ параграфъ не представляетъ никакой опасности и удовлетворяетъ всѣмъ требованія справедливости, разъ что сумма правительственныхъ приплатъ по гарантіи считается личною собственностію владѣльцевъ акцій,—какъ это и положено примѣчаніемъ къ ст. 253. Правительство такимъ образомъ гарантіи не отнимаетъ, но понятно, что оно желаетъ быть на равнѣ со всѣми кредиторами; на это оно имѣетъ полное право и нѣтъ возможности сколько нибудь разумно требовать отъ государства обязанности свои требованія ставить ниже другихъ. Мнѣ кажется, что отрицать у Правительства это право было бы и невѣрно, и вредно во всѣхъ отношеніяхъ.

Д. І. Розенблюмъ.— Но тутъ Правительство будетъ имѣть особыя права.

По ст. 256. 257. 258.

И. С. Бліохъ.—Позвольте мнѣ добавить къ этому параграфу слѣдующія слова: „и собранія кредитовъ Общества.„

По ст. 259.

И. А. Вышнеградскій—Мнѣ кажется, во второмъ абзацѣ выраженіе „съ сей послѣдней цѣны„ есть опечатка и нужно читать „въ сей послѣдней цѣнѣ“?

По ст. 260. 261.

А. И. Закъ. Я позволю себѣ спросить: какія это ссуды, по какимъ казна можетъ имѣть претензію къ желѣзнымъ

дорогамъ? Обыкновенно подъ словомъ ссуда желѣзной дорогѣ подразумѣваются приплаты по гарантіямъ.

Предсѣдатель.—Нѣтъ, это не то.

А. И. Закъ.—Въ нѣкоторыхъ уставахъ приплаты уже такъ названы. Я хочу оговорить это выраженіе для того, чтобы не было недоразумѣній.

Предсѣдатель.—Кромѣ приплаты есть и другіе долги.

А. И. Закъ.—Я и хочу перейти къ другаго рода ссудамъ, анализировать, какія могутъ быть ссуды, которыя желѣзнымъ дорогамъ даны были казною.

И. С. Бліохъ.—Ссуды, которыя даются по эксплоатаціи напримѣръ въ случаѣ дефицита.

А. И. Закъ.—Я позволю себѣ утверждать, что такія ссуды не могутъ считаться долгами, на желѣзныхъ дорогахъ лежащими, на равнѣ съ ссудами частныхъ лицъ, съ возникшими дѣйствительными ссудами отъ полученія кредита на исполненіе нѣкоторыхъ надобностей и нуждъ желѣзныхъ дорогъ. Что значитъ пополненіе дефицита? Если какая нибудь дѣятельность или промышленность настолько не оплачивается, что поглощаетъ въ теченіи извѣстнаго срока всѣ свои капиталы и всѣ полученія и ссуды, не увеличивая отъ этого цѣнности своего дѣла, при чемъ не увеличивается инвентарь, а напротивъ онъ идетъ на убыль, то это значитъ дефицитъ. Для чего эти дефициты казною допускаются?—Для того, чтобы дать себѣ отвѣтъ на этотъ вопросъ я думаю, что функціи желѣзной дороги т. е. ея служба для цѣлей торговли, промышленности и можетъ быть для высшихъ цѣлей такъ важна, что допускаетъ не только отсутствіе барыша, но даже чистый убытокъ. Иначе нѣтъ причинъ допускать дефициты; иначе если оказался дефицитъ, пришлось бы просто закрыть эксплоатацію. Должно быть есть же соображенія у правительства, по ко-

торымъ оно примиряется съ такими дефицитами. Я думаю, что пополненія дефицитовъ нисколько не поправляютъ дѣла желѣзныхъ дорогъ и что этими пополненіями удовлетворяются надобности, ничего общаго съ этимъ дѣломъ не имѣющія. Слѣдовательно, нельзя разсматривать ссуды на пополненіе дефицитовъ какъ долги желѣзныхъ дорогъ. Нельзя никоимъ образомъ допустить, чтобы деньги, которыя даны будутъ для того, чтобы идти въ убытокъ, были взыскиваемы наравнѣ и даже преимущественно—какъ здѣсь сказано—съ претензіями, возникшими отъ кредита, даннаго дѣлу для восполненія *его* нуждъ, напр. на покупку топлива, для расплаты съ рабочими—кредита, отпущеннаго частными лицами. Мнѣ кажется, такіе долги должны имѣть преимущество передъ долгами, происшедшими отъ пополненія дефицита. Другія ссуды правительства на увеличеніе подвижнаго состава или исполненіе какихъ нибудь работъ—эти ссуды, я полагаю, должны увеличить собою облигаціонный капиталъ. Все, что имѣетъ особые источники для удовлетворенія и все, что дается на пополненіе убытковъ по моему не имѣетъ права на преимущество противъ ссудъ и кредита по займамъ частныхъ лицъ.

И. С. Бліохъ.—Въ данныхъ случаяхъ казна можетъ выговорить себѣ извѣстныя преимущества; это можетъ быть поставленно условіемъ ссуды, которую она выдаетъ. Впрочемъ, рѣчь можетъ идти только о негарантированныхъ дорогахъ, потому что гарантія заключаетъ въ себѣ удовлетвореніе дефицита. Для негарантированныхъ же постоянный, а не случайный дефицитъ заключаетъ въ себѣ причину несостоятельности. Если Правительство согласится пополнять дефициты, то подобная ссуда можетъ получить преимущество. Кто затѣмъ изъ частныхъ лицъ будетъ давать кредитъ такой дорогѣ, тотъ долженъ будетъ конечно

справляться, какіе лежатъ на дорогѣ долги съ преимуществомъ. Другой случай, здѣсь приведенный, относительно ссудъ на усиленіе провозоспособности дороги, пріобрѣтеніемъ подвижнаго состава, также не вѣренъ. Это не всегда будетъ уплата, ложащаяся на облигаціонный капиталъ. Ссуда подобная можетъ быть дана и въ видѣ займа. Увеличивая цѣнность желѣзной дороги, подымая ея доходы, Правительство можетъ требовать для аванса преимущества. Но конечно все, что сказано преимущественно ссудъ, можетъ относиться только къ такимъ, которыя будутъ выдаваться Правительствомъ послѣ введенія настоящаго закона. Распространять новыя правила на прошлое время было бы не справедливо относительно настоящаго кредитора, и даже не было бы согласно съ существующими законоположеніями.

И. А. Вышнеградскій.—Вопросъ объ этихъ ссудахъ не имѣетъ никакого практическаго значенія, потому что дороги несостоятельныя не платятъ по облигаціямъ, а такъ какъ облигаціи имѣютъ залоговое право, то понятно онѣ уплачиваются впереди всѣхъ прочихъ долговъ.

Д. І. Розенблюмъ.—Я придаю этому вопросу самую большую важность и при существованіи этого преимущества казны я считаю, что всѣ обезпеченія, которыя дѣлаются для грузоотправителей—дѣлаются сомнительными потому что я въ данную минуту не знаю: состоятельна или несостоятельна желѣзная дорога.

Я приду потребовать вознагражденіе за товаръ, стоимость котораго можетъ быть весьма значительна. Я выиграю дѣло въ судѣ, два года мнѣ возиться и ждать, пока я буду вправѣ потребовать вознагражденіе — а тутъ объявятъ желѣзную дорогу несостоятельною. Казна, выдавши ссуду, могла это сдѣлать административнымъ способомъ

— домашнимъ, объ этомъ публика можетъ ничего не знать. Публика, биржа, грузоотправители знаютъ желѣзную дорогу какъ юридическое существо, они основывали свое довѣріе къ желѣзной дорогѣ на ея уставѣ, въ которомъ значится, что она имѣетъ капиталъ акціонерный и облигаціонный. Публика затѣмъ можетъ знать, что дорога находится въ затруднительномъ финансовомъ положеніи, но было бы весьма непріятно узнать, что, когда придется получать за свое имущество или за свой капиталъ, тогда явится правительство и скажетъ: нѣтъ, прежде всего я облигаціонный долгъ возьму, а потомъ долгъ по ссудамъ, а затѣмъ за вашъ товаръ, за ваше увѣчье вы получите тогда, если еще что либо окажется... Этого быть не можетъ и я вполнѣ убѣжденъ, что наше правительство, которое отличалось всегда своею честностію въ отношеніи всѣхъ своихъ обязанностей и сдѣлокъ внутри и внѣ государства, этотъ несправедливый взглядъ не допуститъ и не можетъ допустить.

И. А. Вышнеградскій.—Повторяю, вопросъ о ссудахъ не играетъ роли, но если принять въ соображеніе сдѣланныя замѣчанія, то слѣдовало бы вставить только нѣсколько словъ, такимъ образомъ: „сначала покрывается облигаціонный долгъ и долги правительству по ссудамъ, если въ условіяхъ по таковымъ выговорены такія преимущества“.

А. И. Закъ.—И довести о такихъ ссудахъ до свѣдѣнія публики.

И. С. Бліохъ.—На то балансъ есть.

А. И. Закъ.—Я, какъ представитель интересовъ капиталистовъ, потребовалъ бы, чтобы желѣзныя дороги публиковали мѣсячное состояніе счетовъ. А то никакого кредита желѣзнымъ дорогамъ не будетъ.

Н. М. Полежаевъ.—Послѣ этого закона не будутъ заслуживать кредита всѣ желѣзныя дороги, потому что ничѣмъ не обезпечиваютъ.

И. С. Бліохъ.—Да и сегодня не заслуживаютъ.

Н. М. Полежаевъ.—Это мы по старымъ законамъ коекакъ изворачиваемся, а теперь новый пишется.

П. І. Комаровъ.—Всѣ претензіи по перевозкѣ грузовъ ничтожны если согласиться, что получивши исполнительный листъ, на основаніи этихъ статей нельзя взыскать ни одной копѣйки. Все, что было обсуждено по этому поводу ранѣе, устраняется тѣмъ, что заключается въ этой статьѣ.

И. А. Вышнеградскій.—Дѣло представляется въ очень странномъ видѣ. И капиталисты, давшіе свои деньги добровольно по частнымъ соглашеніямъ желѣзнымъ дорогамъ, и транспортныя конторы,—всѣ желаютъ, чтобы ихъ претензіи при несостоятельности дорогъ стояли выше казенныхъ; между тѣмъ казна создала желѣзныя дороги своими жертвами и своимъ кредитомъ, и она не выторговываетъ себѣ никакого преимущества; транспортныя же конторы можетъ быть болѣе, чѣмъ кто нибудь, своими неправильными взысканіями за застрахованные ими грузы, могутъ способствовать несостоятельности дорогъ. Неужели отсюда можетъ вытекать ихъ право на преимущественное передъ казною вознагражденіе? — Понятно, что при несостоятельности дороги явятся затрудненія, но почему же одна казна должна терпѣть ихъ, а тѣ, которые пользовались желѣзными дорогами и пріобрѣтали отъ нихъ множество выгодъ и законныхъ, и незаконныхъ, должны быть обезпечены отъ всякой потери, — этого я не понимаю...

М. Н. Анненковъ.—Въ уставѣ сказано, что если два года дорога не можетъ удовлетворить взысканію, то она можетъ быть объявлена несостоятельною. Затѣмъ нѣтъ

помѣхи къ тому, чтобы обратить вниманіе на текущіе доходы.

Н. М. Полежаевъ.—Укажите имущество, на которое можно наложить арестъ.

М. Н. Анненковъ.—Это вы должны будете указать сами судебному приставу.

Н. М. Полежаевъ.—Но судебный приставъ скажетъ: на это не можемъ и на это не можемъ — и за то желѣзнымъ дорогамъ вѣрить нельзя.

П. І. Комаровъ.—На основаніи 254 ст. я даже не имѣю права явиться съ исполнительнымъ листомъ, потому что мнѣ прямо скажутъ: „за исключеніемъ однако же“... Вотъ исключите это „исключеніе“.

Н. А. Неклюдовъ.—Если вы возьмете облигаціонный капиталъ и средства для эксплоатаціи, то пріостановите самое движеніе.

П. І. Комаровъ.—Но во всякомъ случаѣ въ число обыкновенныхъ кредиторовъ нельзя ставить лицъ, которыя требуютъ переборы или убытки или за увѣчье.

Предсѣдатель.—Вотъ я бы вамъ и предложилъ составить свою редакцію этой статьи.

А. И. Закъ.—Намъ указываютъ на облигаціонный капиталъ, который прежде всего святъ и ненарушимъ. Но величина облигаціоннаго капитала должна быть приведена въ извѣстность и объявлена для общаго свѣдѣнія.

Предсѣдатель.—По всей вѣроятности правительство васъ въ этомъ удовлетворитъ и объявитъ тѣ облигаціонные капиталы, которые лежатъ на дорогахъ.

А. И. Закъ.—Но до сихъ поръ мы ничего не знаемъ о ссудахъ, выданныхъ обществамъ. Наконецъ, большая часть ссудъ пошла мимо—не увеличивая ни цѣнности, ни инвен-

таря. Я знаю ссуду въ $2^1/_2$ мил. метал. руб., которая ничего общаго съ желѣзными дорогами не имѣла.

Предсѣдатель.—Она пошла на администрацію желѣзной дороги?

А. И. Закъ.—Нѣтъ, Ваше Сіятельство, это было основано на претензіи, которая представлялась къ желѣзной дорогѣ.

Д. І. Розенблюмъ.—Я считаю, что на слѣдующій же день послѣ утвержденія этой статьи 261, произойдетъ публичное бѣдствіе: всѣ акціи на всѣхъ биржахъ упадутъ въ цѣнѣ такъ, какъ никогда не падали и это будетъ несчастіемъ какъ для частныхъ лицъ, такъ и для кредиторовъ.

Предсѣдатель.—Чтобы предотвратить это несчастіе предъявите свою редакцію разбираемой статьи.

X.

Засѣданіе 23 января 1882-го года.

Обсужденіе четвертаго раздѣла законопроекта о полицейскихъ желѣзнодорожныхъ правилахъ. Общія положенія, пребываніе на полосѣ дороги, на станціяхъ и въ вагонахъ; о мѣрахъ предосторожности вблизи желѣзныхъ дорогъ; объ обязательномъ содѣйствіи въ случаѣ желѣзнодорожныхъ происшествій; о жалобахъ публики; объ имущественной отвѣтственности за нарушеніе желѣзнодорожныхъ правилъ. —Правила для желѣзныхъ дорогъ.—Полицейскій желѣзнодорожный надзоръ.—О наказаніяхъ за нарушеніе безопасности желѣзныхъ дорогъ и желѣзнодорожныхъ правилъ.

По ст. 262, 263, 264, 265, 266, 267 и 268.

К. И. Шестаковъ.—Я хотѣлъ бы предложить редакціонную поправку въ томъ смыслѣ, чтобы установить правило: тяжеловѣсные предметы не перетаскивать безъ предупрежденія желѣзной дороги.

И. А. Вышнеградскій.—Конечно, это не должно быть дѣлаемо иначе, какъ съ вѣдома и согласія желѣзной дороги, потому что можетъ случиться такого рода тяжелый предметъ, который застрянетъ на переѣздѣ дороги, и это можетъ произвести препятствіе для движенія.

По ст. 269, 270, 271 и 272.

К. И. Рудницкій.—Здѣсь слѣдовало бы установить болѣе широкія льготы для пассажировъ, такъ какъ можетъ случиться, что они пріѣхали въ совершенно позднее время. Иногда пассажиры прибываютъ изъ деревни и имъ трудно пригнать время пріѣзда ко времени отхода поѣздовъ.

И. А. Вишнеградскій.—Въ пунктѣ 2-мъ слово „узловую“ слѣдуетъ вычеркнуть, потому что въ томъ же могутъ нуждаться и пассажиры, прибывшіе вообще на какую либо станцію.

К. И. Шестаковъ.—По моему мнѣнію, это должно остаться такъ, какъ предложено въ проектѣ, потому что исключенія, указанныя въ этой статьѣ, должны быть предоставляемы именно какъ исключенія, иначе же на всѣхъ станціяхъ будутъ случаи, гдѣ пассажиры не поспѣютъ къ поѣзду и останутся ночевать до слѣдующаго утра.

И. А. Вышнеградскій.—Я все таки полагаю, что слово „узловую“ надо вычеркнуть. Мнѣ самому случилось опоздать на такой станціи, гдѣ только одинъ поѣздъ проходитъ въ сутки; я опоздалъ двумя часами; что же дѣлать? мнѣ пришлось оставаться до слѣдующаго дня, и станція, какъ я надѣюсь, не была стѣснена моимъ пребываніемъ.

По ст. 273.

Н. М. Полежаевъ.—Слово „раздѣваться“ было бы необходимо исключить, такъ какъ иногда приходится ждать нѣсколько часовъ. Какимъ же образомъ не снять шубы.

Предсѣдатель.—Здѣсь не предполагается снятіе шубы, а рѣчь идетъ о томъ, чтобы не раздѣвались въ томъ смыслѣ, какъ говорится о человѣкѣ, приготовляющемся къ ночлегу.

Н. М. Полежаевъ.—Выраженіе, допущенное въ законопроектѣ, будетъ вызывать протесты, жалобы и штрафы.

С. Ю. Витте.—Редактируя этотъ параграфъ, не подобрали другаго выраженія, которое болѣе ясно могло бы обозначить требуемое положеніе и вслѣдствіе этого остановились на словѣ „раздѣваться“.

Н. М. Полежаевъ.—Лучше ничего не сказать.

Г. Ѳ. Симоненко.—Главное въ томъ, чтобы разрѣшеніе

располагаться на ночлегъ въ общихъ пассажирскихъ комнатахъ не вызывало такого рода обстоятельства, на какое и теперь даже указывается въ нѣкоторыхъ станціонныхъ жалобныхъ книгахъ, именно, что прислуга не пускаетъ пассажировъ въ эти комнаты вслѣдствіе того, что какіе то другіе пассажиры раньше заняли помѣщеніе и расположились тамъ на ночлегъ домашнимъ образомъ. Въ настоящее время, судя по тѣмъ же жалобнымъ книгамъ, станціонное начальство дозволяетъ это дѣлать только привилегированнымъ пассажирамъ, входящимъ въ составъ желѣзнодорожной администраціи; впослѣдствіи же это явленіе можетъ сдѣлаться заурядным даже по отношенію къ менѣе привиллегированнымъ пассажирамъ, если редакція статьи 273 не будетъ оставлена въ томъ видѣ, какъ она изложена теперь.

По ст. 274.

Н. М. Полежаевъ.—Если комнаты никѣмъ не заняты, то зачѣмъ же запретить куреніе? Что же касается до дамскихъ комнатъ, то и дамы нынче требуютъ комнатъ для куренія.

Н. П. Анненковъ.—Позвольте сказать два слова по поводу статьи 272-й. Я находилъ бы необходимымъ добавить къ пункту 3-му слова: „за темнотою ночи, разливомъ воды и другихъ причинъ, мѣшающихъ или прекращающихъ сообщеніе по дорогамъ, по которымъ пассажирамъ придется ѣхать“.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Къ параграфу 274-му позвольте добавить о воспрещеніи курить не только въ тѣхъ помѣщеніяхъ, которыя прямо предназначены для не курящихъ, но и въ общихъ для всѣхъ пассажировъ, потому что, можетъ быть, по недосмотру, объявленіе о запреще-

ніи курить вывѣшено не будетъ и тогда въ категорію курящихъ попадутъ такіе, которые совсѣмъ не курятъ и не могутъ выносить куренія.

Г. Ѳ. Симоненко.—Не курящихъ пассажировъ будетъ всегда большинство, потому что большая часть женщинъ, всѣ дѣти и многіе мужчины не курятъ и во всякомъ случаѣ интересы некурящихъ должны пользоваться предпочтеніемъ предъ интересами лицъ курящихъ, такъ какъ послѣднія легко могутъ удовлетворять своей чисто искусственной потребности во время остановокъ поѣздовъ на станціяхъ или выходя на вагонныя площадки...

Голосъ.—Но это запрещается уставомъ...

Г. Ѳ. Симоненко... между тѣмъ какъ лица не курящія, попавши въ среду курильщиковъ, не рѣдко бываютъ поставлены почти въ безвыходное положеніе и обречены на разстройство своего здоровья.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Вслѣдствіе этого во всѣхъ вагонахъ слѣдовало бы вывѣсить объявленія, что они некурительные вагоны, за исключеніемъ тѣхъ немногихъ изъ нихъ, которые могутъ быть предназначены собственно для курильщиковъ.

П. І. Комаровъ.—И такъ, въ настоящее время предлагаютъ сдѣлать всѣ вагоны некурительными, тогда какъ теперь большинство вагоновъ курительныхъ.

По ст. 275.

М. П. Козляниновъ.—Я хотѣлъ бы ввести исключеніе для дѣтей до 10 лѣтняго возраста.

Н. П. Аненковъ.—Я бы просилъ Ваше Сіятельство установить, если найдется возможность, чтобы на небольшихъ промежуточныхъ станціяхъ, гдѣ нѣтъ отдѣльнаго зала для пассажировъ 1-го и 2 го классовъ, разрѣшить мужчинамъ занимать комнаты, назначенныя для дамъ, если

таковыя комнаты свободны, въ ожиданіи поѣзда и въ виду другихъ обстоятельствъ. Если этого не будетъ разрѣшено, то на такихъ станціяхъ положительно никуда дѣваться нельзя и пассажирамъ придется сидѣть въ холодныхъ, сырыхъ помѣщеніяхъ, точно въ сараѣ, въ то время, какъ дамская комната будетъ стоять совершенно пустая, запертая и съ вывѣшеннымъ объявленіемъ: „входъ мужчинамъ запрещается“. Глядя на такое объявленіе, человѣкъ долженъ замерзнуть изъ за невозможности имѣть пріютъ,— что было бы крайне неудобно и несправедливо.

К. А. Скальковскій.—Дѣйствительно, на нашихъ станціяхъ единственная сколько нибудь приличная комната— это комната дамская.

По ст. 276.

Н. П. Аненковъ.—Я бы хотѣлъ просить о нѣкоторомъ снисхожденіи относительно пункта 1-го. Нужно знать, какъ неудобно проводить время въ ужасающей атмосферѣ маленькой комнаты, наполненной пассажирами.

Предсѣдатель.—Прежде это точно также воспрещалось, впослѣдствіи же было разрѣшено.

Н. П. Анненковъ.—Я полагаю, что это правило можетъ существовать въ тѣхъ случаяхъ, когда станція имѣетъ большое пассажирское помѣщеніе, удобное настолько, чтобы въ немъ можно было дышать; но, на маленькихъ промежуточныхъ станціяхъ, при накопленіи пассажировъ (въ особенности когда большое движеніе простонародья и вообще рабочаго класса, стремящагося на заработки), дѣлается такая невыносимая атмосфера, что положительно нѣтъ возможности въ ней дышать. Мы знаемъ, что промежуточныя станціи, на нѣкоторыхъ дорогахъ, чрезвычайно стѣснены въ помѣщеніяхъ и тутъ, поэтому, становится необходимымъ дать возможность выйти на платформу.

И. Г. Фонъ-Дервизъ. — Дѣйствительно, очень тяжело сидѣть въ этой единственной комнатѣ, со спертымъ воздухомъ. Нельзя ли этотъ параграфъ нѣсколько иначе редактировать:—„выходить изъ пассажирскаго помѣщенія на платформу в'ь томъ лишь случаѣ, если станціи закрыта“. Подъ словомъ „закрыта“ подразумѣвается такая станція, въ которой производится контроль билетовъ.

Н. П. Анненковъ.—Во всякомъ случаѣ, по поводу параграфа 276-го, я позволю себѣ высказать то мнѣніе, что всѣ эти пункты, *а*, *б* и *в*, налагаютъ опеку на взрослыхъ пассажировъ и эта опека, не принося никакой пользы, можетъ подать поводъ поѣздному начальству входить въ пререканія съ пассажирами и дѣлать имъ непріятности. Мнѣ нужно выйти въ другой вагонъ и ко мнѣ можетъ придраться кондукторъ и не позволить пройти; я желаю смотрѣть въ окошко,—опять кондукторъ можетъ придраться. Что же это такое?... Нужно имѣть въ виду, что ѣдутъ люди взрослые; если ѣдутъ дѣти, то при взрослыхъ, а при такихъ условіяхъ опека, установленная надъ поведеніемъ лицъ для того, чтобы заботиться объ ихъ безопасности, чтобы кто нибудь изъ нихъ не сломалъ себѣ шею,—вполнѣ излишня. Каждый будетъ всегда заботиться о своей собственной безопасности и всегда будетъ остороженъ настолько, насколько можетъ.

Предсѣдатель. — Но въ этихъ случахъ дорога отвѣчаетъ.

Н. П. Анненковъ. — Никогда она не отвѣтитъ, Ваше Сіятельство. Если я захочу себѣ шею сломать, то кондукторъ этого никогда не можетъ предусмотрѣть и никогда не можетъ удержать меня, чтобы я не выскочилъ изъ вагона, если не могу выйти взъ двери. Стало быть, при *умышленномъ* желаніи, я это всегда сдѣлаю;—если же я

пострадалъ по вызванной мною же случайности, то желѣзная дорога за это не отвѣчаетъ. Она отвѣчаетъ за увѣчья и несчастья, которыя приключаются на пути, независимо отъ воли пассажировъ, но если пассажиръ вышелъ изъ вагона и упалъ подъ поѣздъ, то дорога за это не отвѣтитъ. Когда такого рода правила были на Полтавской дорогѣ, то они подавали часто и весьма часто поводъ къ разнымъ непріятностямъ между пассажирами и нѣкоторыми кондукторами, желавшими показать свою власть надъ проѣзжающими. Между тѣмъ отъ подобныхъ мѣръ пользы нѣтъ.... Что же касается до пункта *д*, то здѣсь воспрещается сопровождающимъ лицамъ выходить за барьеръ и сказано „кромѣ прислуги“; но правила этого положительно невозможно допустить. Какимъ же манеромъ усадить жену или дѣтей, имѣющихъ ручной багажъ, если не будетъ возможности провожающему человѣку (если только онъ не прислуга) проводить и усадить въ вагонъ?

И. А. Вышнеградскій. — Я совершенно согласенъ въ отношеніи отмѣны пункта *а* и полагаю, что, по всей вѣроятности, онъ вошелъ въ уставъ вслѣдствіе запрещенія выходить раньше звонка на перроны, обнародованнаго правительствомъ въ послѣднее время, но, дѣйствительно, это запрещеніе представляетъ собою существенную непрактичность и неудобство и должно бы быть отмѣнено. Что же касается до прочихъ пунктовъ, то я бы просилъ оставить ихъ въ томъ видѣ, въ какомъ они здѣсь проектированы. Говорятъ, что этимъ устанавливается опека и что взрослые люди сами съумѣютъ себя оградить. Я позволю себѣ привести одинъ случай, происшедшій въ моемъ присутствіи, гдѣ мать, стоя на тормазной площадкѣ вагона, подала руку опоздавшему своему сыну 10—12 лѣтъ; и та-

щила его по перрону въ то время, когда поѣздъ былъ уже въ ходу: по счастію, начальникъ станціи подбѣжалъ, успѣлъ обхватить дитя и оттащилъ его отъ вагона; если бы по близости не было человѣка, рѣшившагося это сдѣлать, ребенокъ былъ бы раздавленъ поѣздомъ. Слѣдовательно, говорить, что опека во всякомъ случаѣ безполезна—нельзя. Если будетъ разрѣшено выходить на вагонныя площадки, то несчастья постоянно будутъ повторяться и, кромѣ того, такъ какъ на площадкахъ имѣется тормазъ и другія приспособленія, то дѣйствіе кондукторовъ будетъ затруднено.

К. А. Скальковскій. Пунктъ *б* долженъ быть сохраненъ, но совершенно по другой причинѣ чѣмъ та, на которую только что указывалось. Въ Америкѣ, дѣйствительно, дозволяется совершенно свободный переходъ изъ вагона въ вагонъ и не запрещается выходить на площадки, и тѣмъ не менѣе отъ этого никакихъ несчастій не происходитъ; но въ Америкѣ всего существуетъ одинъ классъ и, слѣдовательно, эта свобода не приноситъ вреда. У насъ же слѣдуетъ установить это правило скорѣе въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ, нежели въ интересахъ пассажировъ, такъ какъ у насъ существуютъ три класса и, при свободѣ перехода, весьма легко переходить изъ нисшаго класса въ высшій.

С. Ю. Витте. — Что касается пункта *д*, то, дѣйствительно, онъ представляетъ неудобство для пассажировъ; вотъ почему я полагаю, что слѣдуетъ его измѣнить и дать ему такую редакцію, что запрещается выходить за наружный барьеръ послѣ второго звонка, потому что на практикѣ (и въ особенности на большихъ станціяхъ), при свободѣ входа въ вагонъ сопровождающихъ лицъ, случаются недоразумѣнія и даже непріятности.

К. П. Шестаковъ.—Я нахожу необходимымъ оставить

этотъ пунктъ въ настоящей его редакціи потому, что у насъ положительно нѣтъ средствъ, въ извѣстныхъ случаяхъ (въ особенности при пригородномъ движеніи), удержать публику отъ наплыва въ вагоны, а такъ какъ масса находится на сторонѣ пассажировъ, то съ ними ничего не подѣлаешь. Что же касается до всего параграфа, въ общей его совокупности, то противъ него мы выслушали возраженія, что онъ устанавливаетъ опеку надъ пассажирами и выражено было при этомъ, что желѣзная дорога за несчастья не отвѣчаетъ. Дѣйствительно: въ случаѣ, когда докажутъ, что несчастье произошло помимо дѣйствія желѣзной дороги, ее не присуждаютъ къ отвѣтственности, но вся остальная процедура (розыски и слѣдствія) все таки выносятся ею и, привлеченная къ слѣдствію, являясь обвиняемою, она должна представлять доказательства того, что ни въ чемъ не повинна. Я бы стоялъ за сохраненіе этого параграфа для того, чтобы возложить отвѣтственность за нарушеніе правилъ осторожности на самихъ пассажировъ и чтобы законъ далъ прямыя средства желѣзнодорожному начальству слѣдить за исполненіемъ извѣстныхъ правилъ осторожности со стороны пассажировъ.

К. И. Рудницкій.—Я полагаю, что слѣдуетъ добавить правило, положительно запрещающее держать двери вагонныя, выходящія на платформу, открытыми.

Н. П. Анненковъ. Правило, запрещающее выходить на платформу, собственно говоря, не устранитъ того, что будутъ выходить на нее и правило это будетъ только вызывать лишнюю ссору и пререканія между поѣздною прислугою и пассажирами.

Предсѣдатель.—Но это обезпечитъ прислугу отъ отвѣтственности.

Н. П. Анненковъ.—Повторяю, что пользы не будетъ, а будетъ масса непріятностей.

По ст. 277.

Ф. Е. Фельдманъ.—Тутъ говорится, что отвѣтственность возлагается на хозяина или на то лицо, въ чьемъ присмотрѣ животное находилось. Въ объяснительной запискѣ совершенно ясно сказано, что если скотовладѣлецъ взялъ сторожа, то уже отвѣчаетъ не онъ, а отвѣчаетъ сторожъ. Между тѣмъ, въ этомъ уставѣ отъ желѣзныхъ дорогъ требуется (и требуется вполнѣ основательно), чтобы сама желѣзная дорога отвѣчала за дѣйствія *своихъ* агентовъ. Скотовладѣлецъ можетъ нанять пьяницу, который будетъ служить у него за очень дешевую плату; но замѣтимъ, если случилось несчастье, то съ этого пьяницы искать нечего: уголовнымъ порядкомъ, конечно, его преслѣдовать можно, но онъ и наказанія не боится, а гражданскаго иска къ нему обращать совершенно невозможно. Между тѣмъ скотовладѣлецъ останется въ сторонѣ потому, что онъ нанялъ сторожа....

Н. П. Анненковъ.—Я нахожу, что этотъ параграфъ въ такой редакціи совершенно не возможенъ на томъ основаніи, что онъ окончательно лишаетъ меня права пользоваться моею собственностью. Это есть нарушеніе моихъ правъ на собственность. Здѣсь сказано, что въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ желѣзная дорога не имѣетъ ограды, запрещается оставлять животныхъ безъ надежной загороди на разстояніи 50 саженъ, но 50 саж. разстоянія по обѣ стороны желѣзной дороги составятъ 100 саж. Это весьма широкая полоса земли, входящая въ черту владѣнія, которая иногда можетъ составитъ и все владѣніе какого нибудь землевладѣльца, который, такимъ образомъ, всѣмъ своимъ владѣніемъ не будетъ въ состояніи пользоваться. Держать на привязи скотъ

физически не возможно и, такимъ образомъ, владѣлецъ будетъ лишенъ возможности выпускать свой скотъ на пастбища и пользоваться своею землею. Если желѣзная дорога находитъ неудобство въ томъ, что вблизи ея полотна пасется скотъ, то она сама можетъ оградить себя; но я не вижу основанія къ тому, чтобы лишать владѣльца правъ пользоваться своею землею.

Предсѣдатель.—Но вѣдь и скотина можетъ быть задавлена проѣзжающимъ поѣздомъ?

Н. П. Анненковъ.— Если я оставилъ свой скотъ безъ присмотра, то не могу искать съ желѣзной дороги.

Предсѣдатель.—Поѣздъ отъ этого можетъ сойти съ рельсовъ.

Н. П. Анненковъ.—Этого никогда не бывало.

Предсѣдатель.—Однако я помню такой случай, что около Гатчины на рельсахъ стояла лошадь и поѣздъ соскочилъ съ рельсовъ.

Н. П. Анненковъ.—Но, Ваше Сіятельство, эту предлагаемую мѣру примѣнить не возможно повсемѣстно.

Предсѣдатель.—Вы, повидимому, желаете, чтобы желѣзная дорога каменные заборы ставила?

Н. П. Анненковъ.—Пусть желѣзныя дороги дѣлаютъ ограды или рвы, которые тоже будутъ препятствовать скотинѣ переходить на полотно.

Предсѣдатель.—Вѣдь въ этомъ параграфѣ не запрещается держать животныхъ на привязи.

Н. П. Анненковъ.—Какъ же, Ваше Сіятельство, привязать цѣлое стадо? — Я полагаю, что за полотномъ постоянно смотрятъ сторожа, и ежели землевладѣлецъ будетъ находиться въ непріятныхъ отношеніяхъ съ желѣзною дорогою, то ежеминутно будутъ придирки.

Н. М. Полежаевъ. — Пятидесяти саженное разстояніе, дѣйствительно, слишкомъ большое.

В. В. Черняевъ.—Изъ этого положенія выйти легко. Допустимъ даже, что желѣзную дорогу нельзя заставить дѣлать ограды, но можно установить правило, что скотовладѣльцы подлежатъ отвѣтственности, если животныя будутъ проходить чрезъ полотно. Обязать же хозяевъ не допускать скотину на 50-ти саженное разстояніе отъ желѣзной дороги—такое требованіе слишкомъ обременительно для интересовъ частныхъ.

И. А. Вышнеградскій.—Въ настоящемъ случаѣ частные интересы должны уступить общимъ, тѣмъ болѣе, что владѣльцы, чрезъ земли которыхъ проходитъ желѣзная дорога, безъ всякаго сомнѣнія достаточно воспользовались преимуществами, съ этимъ обстоятельствомъ связанными и преимуществами весьма значительными, при чемъ нужно принять также въ соображеніе то весьма значительное вознагражденіе, которое они уже получили отъ желѣзныхъ дорогъ за отчужденіе извѣстной части ихъ владѣній; кромѣ того, вслѣдствіе прохода по извѣстнымъ владѣніямъ желѣзной дороги, земли, прежде почти ничего не стоившія, пріобрѣли значительную цѣнность и доходность, такъ что въ данномъ случаѣ кажется справедливымъ требовать такого рода со стороны землевладѣльцевъ уступку, связанную съ безопасностью движенія.

Н. П. Анненковъ. — Что касается до платы, которую получили землевладѣльцы, то плата эта была такая ничтожная, что объ этомъ и говорить нечего и нельзя считать, что она могла бы окупить даровое пользованіе, со стороны желѣзной дороги, еще ста саженями земли. Я поэтому предлагаю оставить положеніе по прежнему или подвергнуть отвѣтственности хозяина скотины тогда, когда

она зайдетъ на дорогу и этимъ произведетъ ущербъ для желѣзной дороги.

Предсѣдатель.—Тутъ главное основаніе не въ ущербѣ для желѣзной дороги, а въ охраненіи безопасности пассажировъ.

А. А. Александровъ. — Въ настоящее время имѣется масса приспоспособленій для устраненія съ дороги препятствій, плуги и др.

М. Н. Анненковъ—Плуги ломаются и не выдерживаютъ. Ввиду того государственнаго значенія, которое имѣютъ желѣзныя дороги, законодательство должно установить правила въ интересахъ порядка и безопасности движенія по нимъ; и вотъ почему устанавливаются правила, чтобы извощики, когда встрѣчаютъ поѣздъ, слѣзали съ козелъ и держали лошадей за уздцы. Во всякомъ случаѣ частные интересы должны уходить на задній планъ, гдѣ этого требуютъ интересы общества.

К. А. Скальковскій. — Установите и 50-ти, и 70-ти саженное разстояніе, это все таки не предупредитъ того, чтобы какая нибудь лошадь или другое животное не набѣжало на полотно.

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Если затрогиваются интересы частнаго землевладѣнія съ одной сторны и съ другой—интересы желѣзной дороги, представляющей, конечно, государственную потребность, то нельзя ли и мѣру эту раздѣлить между ними пополамъ. Нельзя ли, съ одной стороны, обязать и землевладѣльца нести извѣстные расходы, по отношенію къ пожертвованію частью своей земли, такъ какъ желѣзная дорога, проходящая по этой землѣ, во всякомъ случаѣ, возвысила ея цѣнность. Но, съ другой стороны, пусть же въ этомъ случаѣ желѣзная дорога заплатитъ за *половину* этой земли.

М. Н. Анненковъ.—У насъ 25000 верстъ протяженія полотна, сколько бы тогда пришлось платить?

Д. П. Шубинъ-Поздѣевъ.—Не вездѣ придется хлопотать объ этомъ; мѣра эта имѣетъ значеніе въ степяхъ.

Н. М. Полежаевъ.— Пусть они дѣлаютъ рвы.

Н. П. Анненковъ. — Позвольте мнѣ сказать нѣсколько словъ по поводу параграфа 265-го, о которомъ я не могъ заявить ранѣе, такъ какъ опоздалъ къ сегодняшнему засѣданію. Я долженъ сказать, что запрещеніе проходить по полосѣ дороги будетъ касаться до всѣхъ резервныхъ путей, но между тѣмъ, запретить проходить по резерву желѣзной дороги я нахожу невозможнымъ. Здѣсь о резервахъ умалчивается, но сказано о всей полосѣ, а сюда входятъ и всѣ резервы, и въ этомъ отношеніи я позволю себѣ высказать основаніе, по которому нахожу невозможнымъ сдѣлать этотъ законъ.

Предсѣдатель.—Здѣсь говорится только о полотнѣ желѣзной дороги; другихъ путей это не касается.

По ст. 278-й.

И. А. Вышнеградскій. — Нельзя ли опредѣлить болѣе точно разстояніе; здѣсь сказано „разстояніе выстрѣла“, но это разстояніе зависитъ отъ оружія, изъ котораго стрѣляютъ.

Н. П. Анненковъ.—Я бы находилъ нужнымъ объ этомъ вовсе не упомянуть. Къ чему запрещать стрѣлять на извѣстномъ разстояніи и въ чемъ можетъ заключаться вредъ.

М. Н. Анненковъ.—Можно убить сторожа.

Н. П. Анненковъ. — Да убить человѣка можно и такъ при стрѣльбѣ.

В. В. Черняевъ.—Я бы просилъ имѣть въ виду слѣдующее: представьте себѣ, что влад—ѣлецъ усадьбы, находя-

щейся вблизи желѣзной дороги, выпускаетъ стадо подъ присмотромъ пастуха который снабженъ ружьемъ для безопасности пасуемаго стада, (что́, въ осеннее время, необходимо для того, чтобы предохранить стадо овецъ отъ нападенія хищныхъ звѣрей) и вотъ представьте себѣ, что волкъ давитъ его стадо, а онъ не можетъ дѣлать выстрѣла только потому, что въ разстояніи выстрѣла находится желѣзная дорога...

В. В. Черняевъ.—Мнѣ кажется, что если встрѣчается такое правило въ статьѣ закона, то надо опредѣлить его важность во всей точности и такіе случаи въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ пасутся стада, весьма часто могутъ случаться.

Предсѣдатель. — Конечно, если волкъ перебѣжитъ желѣзную дорогу и человѣка въ томъ мѣстѣ нѣтъ, то волка можно убить и вблизи желѣзной дороги.

Н. П. Анненковъ.—Вообще это правило можетъ опять таки породить массу непріятныхъ столкновеній. Я доложу только такого рода случай, что пройдя по извѣстной мѣстности, я застрѣлилъ перепелку и меня тянутъ къ суду потому, что утверждаютъ, что я стрѣлялъ въ разстояніи выстрѣла отъ линіи желѣзной дороги.

Предсѣдатель. — Но вѣдь вы въ человѣка можете попасть.

Н. П. Анненковъ.—Если попаду то, конечно, буду виноватъ.

Предсѣдатель. — Законъ этотъ и существуетъ въ предупрежденіе того, чтобы не подвергнуть поѣзда опасности отъ стрѣльбы.

Н. П. Анненковъ.—Можно было бы сказать: „не стрѣлять во время движенія поѣзда“.

Предсѣдатель.—Тогда нужно будетъ сказать: „не стрѣлять во время нахожденія рабочаго на линіи и сторожа".

Н. П. Анненковъ. — Да это вообще предусмотрѣно общимъ закономъ.

По ст. 279-й.

М. П. Козляниновъ.—Тутъ говорится, что рабочіе созываются *жандармскою* желѣзнодорожною полиціею, по первому требованію которой они должны явиться на дорогу. Мнѣ кажется, что слѣдуетъ установить, чтобы они являлись по требованію полиціи *желѣзнодорожной*, состоящей изъ агентовъ желѣзной дороги, потому что созывъ рабочихъ долженъ быть предоставленъ иниціативѣ *управленія*, а не *жандармской полиціи*.

Н. П. Анненковъ. — Этою статьею устанавливается обложеніе народонаселенія натуральною повинностью, которая теперь всѣми земствами уже переложена на денежную и которая почти вездѣ уже исчезла. Я находилъ бы предлагаемый порядокъ слишкомъ обременительнымъ для народонаселенія.

Предсѣдатель.—Рабочимъ за это платятъ.

Н. П. Анненковъ. — Я очень хорошо знаю, что имъ всегда платятъ, но все таки это есть *насиліе*, которое, безъ крайней надобности, нельзя допускать.

Предсѣдатель. — Желѣзной дорогѣ нѣтъ расчета сгонять народъ безъ крайней надобности, такъ-какъ ей приходится платить рабочимъ, а если это дѣлается, то только въ виду крайней необходимости, когда дорога совершенно занесена снѣгомъ. Бывали случаи, что поѣздъ не могъ двигаться втеченіи 3 сутокъ.

Н. П. Анненковъ.—Это было очень непріятно, а все-

таки я нахожу, что невозможно сгонять народъ предлагаемымъ порядкомъ.

М. Н. Анненковъ. — Но тутъ это обставлено такими условіями и ограниченіями, которыя не представятся обременительными.

Н. П. Анненковъ. — Это все такъ, Ваше Сіятельство, но я нахожу, что если дать право желѣзнымъ дорогамъ сгонять народъ для того, чтобы расчищать полотно желѣзной дороги отъ снѣга, то это можетъ быть допускаемо лишь въ экстренныхъ случаяхъ такого рода, когда снѣжный заносъ препятствуетъ военнымъ дѣйствіямъ, когда поѣздъ идетъ съ войскомъ и отъ задержки, вслѣдствіе снѣжнаго заноса, можетъ пострадать государство. Точно также допускать можно это и на тотъ случай, когда происходитъ Высочайшій проѣздъ Государя Императора. Во всѣхъ же иныхъ случаяхъ должно быть допускаемо одно лишь добровольное соглашеніе.

Д. І. Розенблюмъ.—Мнѣ случалось въ Германіи встрѣчаться съ подобнаго рода случаями и поѣзду приходилось стоять цѣлый день на одномъ мѣстѣ. Нужно въ этомъ отношеніи нѣсколько безпристрастно смотрѣть на такія вещи; нужно имѣть въ виду, съ одной стороны, безопасность движенія по желѣзной дорогѣ, съ другой — ея отвѣтственность предъ обществомъ, а съ третьей стороны подходитъ сюда же еще одно важное обстоятельство: ежели поѣздъ находится въ опасности, то народонаселеніе, уже по чувству человѣчности, само должно бы явиться на мѣсто для помощи, а если не явится, то дорогѣ должно быть предоставлено средство *принудить* его къ явкѣ, тѣмъ болѣе, что ему будетъ уплочено за труды. Раздѣлить этотъ вопросъ невозможно, т. е. невозможно требовать отъ желѣзныхъ дорогъ безопаснаго и безостановочнаго сообщенія

не предоставивъ дорогамъ извѣстныхъ правъ, хотя и сопряженныхъ съ мелкими непріятностями для населенія.

Н. П. Анненковъ. — Эти мелкія непріятности иногда, однако, проявляются въ такой формѣ, что держутъ 500 или 1000 человѣкъ въ теченіи недѣли, а иногда и двухъ въ отдаленіи отъ ихъ семей, при чемъ отдаленіе ихъ отъ своихъ мѣстъ жительства не ограничено ни временемъ, ни пространствомъ. Эти мелкія непріятности могутъ породить непріятности очень большія. Отъ дома отвлеченные рабочіе, быть можетъ, крайне необходимы дома и между тѣмъ, они не имѣютъ возможности домой явиться. Ихъ возьмутъ, повлекутъ куда-то неизвѣстно и заставятъ пребывать въ отлучкѣ Богъ знаетъ сколько времени, а плата за трудъ въ этихъ случаяхъ зависитъ отъ произвола желѣзнодорожныхъ управленій.

М. Н. Анненковъ. — Когда размѣръ вознагражденія будетъ опредѣляемъ земскими собраніями, то они и могутъ назначить хотя по 5 р. на человѣка въ сутки, то есть вознагражденіе безобидное для рабочихъ.

Н. П. Анненковъ. — Хорошо, если земство назначитъ выгодное вознагражденіе, а если оно, вслѣдствіе какихъ нибудь личныхъ отношеній къ желѣзной дорогѣ, возметъ да назначитъ такую сумму, которая будетъ считаться болѣе выгодной для желѣзной дороги, чѣмъ для рабочихъ. Земства не ограничены ничѣмъ и имѣютъ право назначать сколько угодно.

К. А. Скальковскій. — Слѣдовало бы установить, чтобы рабочіе не были созываемы безъ согласія губернатора.

В. А. Ислависнъ. — Я думаю, что предлагаемая мѣра необходима и ее слѣдуетъ оставить безъ измѣненій.

Н. П. Анненковъ. — Безъ видоизмѣненія это будетъ слишкомъ тяжелою мѣрою для народонаселенія. Снѣжные

заносы иногда продолжаются цѣлую зиму, и вѣдь не всегда бываетъ какъ нынѣ, что, втеченіе цѣлыхъ мѣсяцевъ, не выпадало снѣга.

Предсѣдатель.—Какое же вы дѣлаете предложеніе?

Н. П. Анненковъ.—Пускай желѣзныя дороги добываютъ рабочихъ тамъ, гдѣ найдутъ себѣ удобнѣе.

Предсѣдатель.—Но если рабочіе не пошли, такъ какъ они *не обязаны* слѣдовать по призыву, что же будетъ тогда съ поѣздомъ, остановившемся въ заносѣ? — Ему придется тогда стоять нѣсколько сутокъ и замораживать пассажировъ.

К. А. Скальковскій. — Это уже совершенно экстренные случаи, но вообще нужно призывъ народонаселенія поставить въ зависимость отъ согласія губернатора. Необходимо дать народу нѣкоторыя гарантіи; нельзя же, въ самомъ дѣлѣ, мужика третировать такъ безцеремонно! По этому правилу каждый исправникъ имѣетъ право, по требованію управляющаго станціей, согнать нѣсколько сотъ человѣкъ на работы, которыя могутъ продолжаться недѣли.

Предсѣдатель.—Заносы могутъ случиться въ отдаленіи отъ губернскаго города, какже тогда сноситься съ губернаторомъ?

К. А. Скальковскій. — По телеграфу. У насъ на одной дорогѣ былъ случай, что поѣздъ былъ занесенъ очень сильнымъ снѣжнымъ заносомъ; занесло и телеграфы, тогда поставлены были временные телеграфы и рабочіе были присланы. Я не спорю, что могутъ быть экстренные случаи, когда обязательный призывъ рабочихъ можетъ быть необходимъ, но это надо обставить гарантіями для населенія. Если этихъ гарантій не установить, то желѣзныя дороги будутъ пользоваться такимъ обязательнымъ призывомъ въ каждомъ случаѣ. Въ 1871 г., на югѣ Россіи, за-

носы продолжались въ теченіе цѣлаго мѣсяца;—крестьяне должны были работать по цѣлымъ недѣлямъ въ снѣгу по произволу какого нибудь начальника станціи.

К. И. Шестаковъ.—Никогда, кромѣ особенныхъ случаевъ, желѣзная дорога не пользуется *обязательнымъ* призывомъ потому, что для нея гораздо пріятнѣе получить рабочихъ по *добровольному* соглашенію, чѣмъ присланныхъ по нарядамъ противъ своего желанія. Эти послѣдніе, хотя и получаютъ значительное вознагражденіе, но всегда оказываются плохими рабочими. Поэтому, для желѣзныхъ дорогъ, практическаго значенія этотъ параграфъ не имѣетъ, но для крайнихъ случаевъ значеніе его можетъ быть весьма важно.

А. Г. Вишняковъ.—На заявленіе, которое здѣсь было сдѣлано со стороны представителя земства, я долженъ сказать, что предметъ, о которомъ идетъ рѣчь, слишкомъ важенъ для того, чтобы оставить его безъ всесторонняго разсмотрѣнія. Тутъ, дѣйствительно, устанавливается *повинность*, и въ высшей степени *тяжелая*,—повинность, которая должна быть ограничиваема самыми крайними случаями ея примѣненія. Тутъ самая трудная сторона дѣла заключается въ распредѣленіи этой повинности, въ опредѣленіи порядка наряда, порядка отпуска подводъ и другихъ предметовъ; напр., пришлось бы опредѣлить подворно, что такой-то дворъ долженъ поставить столько-то подводъ и т. п. Словомъ сказать, здѣсь возникаетъ вопросъ о распредѣленіи проектируемой повинности такимъ образомъ, чтобы она была равномѣрна и чтобы не была обременительна для населенія. Это вопросъ самый трудный и, можно сказать, въ данномъ случаѣ, не разрѣшимый.

П. І. Комаровъ.—Нужно сознаться, что если дорога

очень отдалена отъ селенія, то въ этомъ случаѣ повинность эта явится для населенія чрезвычайно тягостною.

*М. П. Козлянинов*ъ.—На Царицынской дорогѣ разъ была 15-ти дневная остановка движенія вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ и, въ томъ году, расчистка снѣга стоила около 20.000 р.,—но были годы, когда расчистка стоила 24.000, при чемъ въ началѣ рабочіе нанимались по 80 к., а потомъ по 2 р. 50 к. Поэтому я нахожу, что проектируемый законъ и установленіе таксы существенно необходимы.

Н. П. Анненковъ.—Вотъ какъ разъ и оправдывается то, чего я болѣе всего и опасаюсь,—а именно: что будутъ пользоваться этою мѣрою въ разсчетахъ экономіи желѣзныхъ дорогъ. Вотъ уже и указывается на необходимость таксы, которая установитъ цѣны нисшія противъ нормальныхъ,—таксы, установка которой требуется въ виду того, что цѣны во время снѣжныхъ заносовъ возросли до 2 р. 50 к. И такъ, такса необходима для того, чтобы умѣрить требованія рабочихъ!...

К. И. Ольшевскій.—Необходимо пользоваться, изъ среды населенія, въ сосѣдствѣ отъ желѣзной дороги проживающаго, людьми, которые постоянно являются на желѣзную дорогу для исполненія извѣстныхъ работъ въ теченіи всего года. Такіе люди явятся самыми способными для этихъ работъ. Они являются на работы по очереди, а въ случаѣ необходимости ихъ надо созывать одновременно. У всѣхъ начальниковъ станцій находятся списки этихъ рабочихъ.

Предсѣдатель.—Число этихъ людей чрезвычайно ограничено.

К. И. Ольшевскій.—Есть селенія, которыя почти иск-

лючительно занимаются работами на желѣзныхъ дорогахъ. Вотъ тѣхъ только рабочихъ и слѣдовало бы обязать являться на призывы.

По ст. 281.

Н. П. Анненковъ.—Въ статьѣ 281 говорится о находящихся на станціяхъ книгахъ для жалобъ, но 307 статья опредѣляетъ, что книги эти должны находиться въ запертыхъ конторкахъ, ключи отъ которыхъ должны быть у жандармовъ и дежурныхъ по станціямъ агентовъ. Я позволю себѣ предложить, чтобы книги не были запираемы въ конторкахъ, чтобы онѣ не находились подъ ключемъ, а чтобы онѣ, какъ было прежде и въ почтовыхъ конторахъ, лежали свободно на конторкахъ, потому что, въ массѣ случаевъ, требованіе книгъ для жалобъ оказывается совершенно безуспѣшнымъ.

Предсѣдатель.—Именно для того, чтобы сдѣлать „успѣшнымъ“ требованіе книгъ для жалобъ, установлено, чтобы ключи находились у жандарма.

Н. П. Анненковъ.—Могу засвидѣтельствовать много такихъ случаевъ, что жалобы не были записаны только потому, что не было возможности добыть эти книги, потому что, пока наконецъ добыли ключи отъ конторки, уже не было времени занести въ книгу жалобу.

Предсѣдатель.—Вамъ, конечно, не желательно будетъ видѣть книги жалобъ исписанныя разными стихами, неумѣстными выраженіями и т. п.? Въ рукахъ жандармовъ книги будутъ отъ этого ограждены и при этомъ будутъ находиться въ распоряженіи пассажировъ, которые желаютъ занести жалобу.

Н. П. Анненковъ.—Жандармъ дѣйствуетъ всегда за одно съ начальникомъ станціи. Если начальникъ станціи не же-

лаетъ, чтобы въ книгѣ была записана жалоба, то жандармъ не дастъ ключей.

Г. Ѳ. Симоненко.—Вопросъ объ условіяхъ, при которыхъ выдаются въ настоящее время на станціяхъ жалобныя книги, изслѣдованъ нашей коммисіей довольно обстоятельно. На многихъ станціяхъ можно найти заявленія о томъ, что, на требованіе публики, жалобная книга не выдавалась ни станціоннымъ смотрителемъ, ни жандармомъ и это обыкновенное явленіе не только на дорогахъ Царства Польскаго, но и въ остальной имперіи. Если пассажиръ желаетъ занести жалобу въ книгу и требуетъ послѣднюю у жандарма, то тотъ спрашиваетъ предварительно: въ чемъ будетъ заключаться жалоба? Если ему говорятъ, что это не его дѣло, то онъ отвѣчаетъ, что ему запрещено выдавать книгу, если жалоба предварительно не будетъ объяснена. На варшавско-вѣнской желѣзной дорогѣ недавно былъ случай, что съ самаго начала получасовой остановки поѣзда на станціи пассажиръ потребовалъ жалобную книгу у станціоннаго начальника; тогда послѣдній исчезъ неизвѣстно куда; обратились къ жандармскому офицеру. Тотъ сначала требуетъ объясненія: въ чемъ будетъ заключаться жалоба и провѣряетъ степень основательности ея во всѣхъ ея подробностяхъ и затѣмъ посылаетъ розыскать начальника станціи для лучшей провѣрки основательности жалобы, хотя эта жалоба, по своему содержанію, относилась совсѣмъ даже къ другой станціи. Розысканіе начальника станціи продолжалось до 2-го звонка и только послѣ заявленія пассажира жандармскому офицеру, что будетъ подана жалоба на него самого его непосредственному начальству за не выдачу жалобной книги, другой ключь отъ которой, по дѣйствующимъ правиламъ, долженъ храниться у него,—жалобная книга была

выдана наконецъ къ 3-му звонку, когда едва-едва можно было успѣть записать жалобу и то рискуя остаться на станціи и не попасть на поѣздъ. Мы провѣряли подобнаго же рода заявленія на московско-брестской дорогѣ. Кто нибудь изъ членовъ коммисіи вмѣшивался въ толпу и обращался къ жандарму съ просьбою о предъявленіи жалобной книги и со стороны послѣдняго постоянно повторялся вопросъ: „зачѣмъ вамъ жалобная книга?“—отвѣчали: „чтобы жалобу записать“.—„Какую жалобу?“—стереотипно повторялся вопросъ на всѣхъ станціяхъ, на которыхъ дѣлались нами этого рода опыты. Такого рода порядки въ выдачѣ жалобныхъ станціонныхъ книгъ нельзя не считать за большое стѣсненіе пассажировъ въ пользованіи ихъ законными правами и я полагалъ бы, что, дѣйствительно, книга должна быть оставлена открытою, но притомъ должно смотрѣть за тѣмъ, чтобы не вписывалось, сверхъ жалобъ, что нибудь другое.

Предсѣдатель.—Но у желѣзнодорожныхъ агентовъ слишкомъ много работы для того, чтобы слѣдить за записывающими жалобы въ книги.

Н. П. Анненковъ.—Я думаю, что если какой нибудь невѣжа запишетъ въ книгу что нибудь постороннее, то отъ этого книга не пострадаетъ: правда, листокъ замарается, но бо̀льшаго ущерба отъ этого не будетъ. Между тѣмъ многія жалобы имѣютъ весьма важное значеніе и весьма желательно для пользы самихъ желѣзнодорожныхъ управленій, чтобы до свѣдѣнія начальства доходили заявленія, которыя для контроля могутъ имѣть большое значеніе. При существующихъ же порядкахъ эти жалобы остаются неизвѣстными для управленій желѣзныхъ дорогъ.

И. С. Бліохъ.—Случалось такъ: жалоба была написана,

затѣмъ другой пассажиръ ее вырываетъ и пишетъ какія-то неумѣстныя шутки. Начальника станціи нельзя сдѣлать отвѣтственнымъ за такой способъ уничтоженія жалобъ.

К. И. Рудницкій.—Это весьма справедливо. Жалобная книга если будетъ лежать открытою, то станціонный агентъ можетъ вырвать листокъ и сказать, что это сдѣлалъ пассажиръ.

К. И. Шестаковъ.—Настоящимъ уставомъ предусмотрѣны всякого рода „отвѣтственности“ желѣзныхъ дорогъ по отношенію ущерба и убытковъ пассажировъ; поэтому записываніе жалобъ въ книгу слѣдуетъ нормировать цѣлесообразно подразумѣвая въ этомъ желаніе, чтобы до свѣдѣнія управленія дороги доходили заявленія для того, чтобы были принимаемы мѣры къ ихъ удовлетворенію. Поэтому, какъ общее правило, и устанавливается такой порядокъ, чтобы всякая жалоба, записанная въ книгу, была въ копіи представлена въ управленіе дороги. Слѣдовательно, какого содержанія не была бы жалоба, она должна быть переписана и если книга наполнена всякими дурачествами, то уже является затрудненіе и въ томъ отношеніи, что жалобная книга потребуетъ извѣстную процедуру переписки по меньшей мѣрѣ совершенно безполезной. Затѣмъ еще одно обстоятельство, на которое необходимо указать: 282 статья влечетъ за собою непремѣнное обязательство, чтобы жалобщику былъ посланъ отвѣтъ. Я полагалъ бы сохранить такой порядокъ только для тѣхъ случаевъ, когда жалоба записана справедливо. Я долженъ сознаться, что, дѣйствительно, имѣется много справедливыхъ жалобъ, но есть и такія, на которыя, формально, неловко даже отвѣчать. Есть жалобы, въ которыхъ нѣтъ никакого содержанія: что-то написано, но что—объяснить невозможно. Напримѣръ такого рода жалоба: „прошу

объяснить для чего существуетъ, на такой-то станціи, лавка". И это иногда относится къ станціи, гдѣ лавки вовсе нѣтъ и на эту жалобу все таки пришлось бы написать отвѣтъ. По этому я и предлагаю установить правило, что желѣзнодорожныя управленія могутъ оставлять *подобныя* жалобы безъ отвѣта.

По ст. 283, 284 и 285.

А. А. Александровъ. — Здѣсь устанавливается совершенно новое для меня положеніе частныхъ лицъ по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ. По этому параграфу, на основаніи протоколовъ, составляемыхъ чинами желѣзнодорожной полиціи, какъ съ меня, такъ и со всѣхъ здѣсь присутствующихъ, въ одинъ прекрасный день, административнымъ порядкомъ, посредствомъ общей полиціи безъ суда и слѣдствія, желѣзная дорога можетъ потребовать 100.000 р. Я полагаю, что подобнаго рода положеніе не соотвѣтствуетъ не только существующимъ въ Россіи законамъ, но и законамъ, существующимъ въ другихъ странахъ, и даже законамъ, которые могли бы существовать на Сандвичевыхъ островахъ... Поэтому я просилъ бы ограничить право желѣзнодорожной полиціи по отношенію къ частнымъ лицамъ, заключающееся въ составленіи съ ея стороны начинающихъ и заканчивающихъ дѣло протоколовъ.

Предсѣдатель.— Что вы предлагаете?

А. А. Александровъ.—Я предлагалъ бы: произволъ желѣзнодорожной полиціи замѣнить соотвѣтственною статьею уст. граж. судопроизв., которая говоритъ, что каждый искъ подлежитъ вѣдѣнію гражданскаго суда.

А. Ф. Кони.—Статья 285 основана на томъ началѣ нашего судопроизводства, по которому цѣлый рядъ нару-

шеній, которыя по свойству своему несомнѣнны, для производства взысканій не требуетъ предварительнаго судебнаго разбирательства. Необходимость и законность взысканія вытекаетъ въ этихъ случаяхъ изъ факта самого нарушенія, обыкновенно направленнаго на правила, ограждающія административный или казенный интересъ. Въ приложеніяхъ къ статьямъ 1.214 и 1.124 уст. угол. суд. указано большое количество дѣлъ, подлежащихъ непосредственному вѣдѣнію казенныхъ и административныхъ управленій. При составленіи проекта общаго желѣзнодорожнаго устава, имѣлось въ виду, что нарушеніе тѣхъ правилъ, о которыхъ говорится въ 285 статьѣ, весьма близко подходитъ къ нарушеніямъ правилъ, ограждающихъ казенный интересъ, а также и интересы благоустройства и благочинія на желѣзныхъ дорогахъ. Поэтому и предположено: предоставить штрафы подобнаго рода и платежи, въ томъ видѣ какъ они указаны въ 285 статьѣ, взыскивать путемъ административнаго распоряженія безъ судебнаго разсмотрѣнія.

С. Ю. Витте.—Если бы требовалось выключить эту статью, то надо бы выключить всѣ статьи объ обязанностяхъ пассажировъ, потому что тогда они ни чѣмъ не будутъ связаны въ отношеніи этихъ обязанностей.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Желательно, чтобы было разъяснено, для избѣжанія всякихъ неудобствъ и недоразумѣній: кто именно долженъ составлять такіе акты.

С. Ю. Витте.—Тамъ сказано: „чинами желѣзнодорожной полиціи“, а эти чины опредѣлены.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Мнѣ казалось бы полезнѣе установить, чтобы акты составлялись не желѣзнодорожною полиціею, а полиціею общею или полиціею жандармскою.

К. И. Рудницкій.—Тутъ сказано, что правила эти *обя-*

зательны для служащихъ дороги, но не сказано, что они относятся и до правительственныхъ агентовъ, а между тѣмъ я знаю очень многіе случаи, когда эти правила нарушаются самими правительственными агентами.

Н. П. Анненковъ.—Я находилъ бы невозможнымъ взыскивать съ частныхъ лицъ причиненные ими ущербы административнымъ порядкомъ, т. е. полицейскими мѣрами, потому что это можетъ породить поводъ къ злоупотребленіямъ со стороны желѣзнодорожной полиціи на промежуточныхъ станціяхъ. Если какой нибудь пассажиръ принесетъ вредъ или ущербъ, то, за неразысканіемъ настоящаго виновника, желѣзнодорожная полиція (такъ какъ ея актъ является безапелляціоннымъ и жалобы на него приносить никуда нельзя), можетъ взыскивать съ перваго проѣзжающаго сколько ей покажется нужнымъ, между тѣмъ какъ, собственно говоря, этотъ проѣзжающій совершенно не причемъ, но протестовать противъ этого нѣтъ физической возможности, такъ какъ актъ составленъ и предъявленъ въ полицію; полиція же взыщетъ и тѣмъ кончитъ дѣло, хотя проѣзжающій и вовсе не виноватъ.

К. А. Скальковскій.—Но можно жаловаться на неправильныя дѣйствія полиціи.

Н. П. Анненковъ.—Гдѣ же я возьму свидѣтелей, которые подтвердятъ мою невиновность, а между тѣмъ чины полиціи всѣ будутъ за одно. Извѣстно, какъ составляются акты въ настоящее время. Актъ составляетъ жандармъ, подписываютъ будочникъ и стрѣлочникъ, а всѣ эти компетентности тѣсно между собою связаны.

А. Ф. Кони.—По нарушеніямъ подобнаго рода и вообще по нарушеніямъ правилъ благоустройства и благочинія вездѣ приняты извѣстныя правила составленія подобнаго рода актовъ, безъ соблюденія которыхъ акты недѣйстви-

тельны. Но и при соблюденіи формальностей акты эти могутъ быть опровергаемы въ извѣстныхъ, точно опредѣленныхъ случаяхъ. Образцомъ въ этомъ отношеніи служитъ французское законодательство, которое допускаетъ два случая опроверженія противъ актовъ, составленныхъ съ соблюденіемъ формальностей компетентными органами полиціи. Такъ, протоколы полицейской власти, въ разныхъ ея видахъ, признаются дѣйствительными jusque inscription du faux, т. е. до заявленія о подлогѣ и jusque preuve coutraire, т. е. до доказательства противнаго тому, что изложено въ протоколѣ.

Н. П. Анненковъ.—Такой возможности я не отрицаю. Я согласенъ, что есть право юридическое, но фактическаго нѣтъ.

А. Ф. Кони.—Самое заявленіе о подложности акта лишаетъ его дальнѣйшей силы впредь до опредѣленія виновности составителей его. Неосновательное заявленіе о подложности будетъ имѣть послѣдствія для того, который его сдѣлалъ; но, во всякомъ случаѣ, такого рода заявленіе будетъ, впредь до судебнаго разбирательства, служить прекращеніемъ взысканія въ административномъ порядкѣ. Это одно уже служитъ къ нѣкоторому огражденію отъ составленія неправильныхъ протоколовъ.

Н. П. Анненковъ.—И тогда останется виноватымъ тотъ, который заявилъ, потому что нѣтъ фактической возможности доказать неправильность протокола. Я стою на *практической* точкѣ и говорю, что, насколько это извѣстно мнѣ изъ практики, акты будутъ составляться неосновательно, и доказательство противнаго не будутъ имѣть возможности представлять лица, которыя будутъ привлечены къ отвѣтственности. Это поведетъ къ массѣ злоупотребленій, которыхъ ничѣмъ устранить нельзя будетъ.

По ст. 287 и 288.

К. И. Шестаковъ.—Я считаю право, которое предоставляется частнымъ лицамъ въ отношеніи участія въ устройствѣ новыхъ переѣздовъ и переходовъ, какъ оно изложено въ этой редакціи, слишкомъ широкимъ и весьма для дорогъ опаснымъ.

Предсѣдатель.—Въ мѣстномъ совѣтѣ есть инспекція, на обязанности которой будетъ лежать опредѣленіе: гдѣ переѣзды или переходы будутъ лишніе и гдѣ ихъ разрѣшить нельзя.

К. И. Шестаковъ.—Дѣло въ томъ, что, конечно, тамъ будетъ находиться представитель желѣзнодорожнаго общества, который можетъ подать особое мнѣніе, такъ что, можетъ быть, постановленіе объ устройствѣ перехода или переѣзда не приведется въ исполненіе; но самый прецедентъ будетъ весьма опасенъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ послѣдуютъ постоянныя требованія объ устройствѣ подобнаго рода переѣздовъ и переходовъ.

С. Ю. Витте.—Въ первоначальной редакціи, вопросъ былъ поставленъ такимъ образомъ, что мѣстные совѣты разрѣшаютъ устройство переходовъ, но что за всѣ устраиваемые переходы должны платить тѣ лица, которыя пользуются этими дорогами.

М. Н. Анненковъ.—Я бы просилъ позволеніе объяснить, почему коммисія пришла къ редакціи пункта *б*. Это произошло именно вслѣдствіе массы поступившихъ заявленій о томъ, что, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, отсутствіе переходовъ и переѣздовъ крайне затруднительно. Часто были жалобы, что совершенно невозможно вести хозяйство, собирать жатву при отсутствіи переѣздовъ и переходовъ. Вотъ почему для улучшенія сообщенія по сельскимъ и по-

левымъ дорогамъ казалось удобнѣе: устройство переходовъ и переѣздовъ предоставить требованію мѣстнаго желѣзнодорожнаго совѣта, въ виду того, что послѣдній будетъ руководствоваться соображеніями о степени необходимости этихъ дорогъ.

С. Ю. Витте.—Я укажу только на то, что, по первоначальной редакціи, желѣзнодорожный совѣтъ имѣетъ право требовать, чтобы содержаніе и устройство переѣздовъ и переходовъ возлагалось или на счетъ желѣзной дороги, или на счетъ тѣхъ лицъ, которыя требуютъ устройства переходовъ и переѣздовъ. Въ этомъ отношеніи я полагаю, что слѣдуетъ вернуться къ первоначальной редакціи.

Н. П. Анненковъ.—Это весьма важный вопросъ для мелкаго населенія, и я полагалъ бы, что сохраненіе этого параграфа является существенно необходимымъ.

По ст. 289 и 290.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Желательно было бы, чтобы эти правила были согласованы съ обязательными постановленіями, которыя издаются министерствомъ путей сообщенія и которыя должны быть обязательны для желѣзныхъ дорогъ по предметамъ, въ этой статьѣ перечисленнымъ. Это слѣдовало бы оговорить.

Предсѣдатель.—Правила, здѣсь установленныя, не отмѣняютъ существующаго закона.

По ст. 291.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Слово „помѣщенія“ слѣдуетъ замѣнить словомъ „зданія.“

Н. М. Полежаевъ.—Здѣсь сказано „для производства ремонта,“ но, мнѣ кажется, должно быть указано, *когда* ремонтъ можетъ производиться и это время слѣдуетъ по-

ставить въ обязанность соблюдать. Вѣдь невозможно допустить ремонтъ во всякое время!

К. А. Скальковскій.—А когда станція, напримѣръ, зимою сгоритъ? Тогда зимою придется производить и ремонтъ.

По ст. 292.

К. И. Шестаковъ.—Этотъ параграфъ допускаетъ возможность установленія требованія, чтобы на всѣхъ станціяхъ были дамскія и мужскія уборныя. Мнѣ кажется, слѣдовало бы оговорить, что устройство дамскихъ и мужскихъ уборныхъ можетъ быть произведено тамъ, гдѣ станція представляетъ къ этому удобство, гдѣ есть возможность это устроить. К'ь сожалѣнію, есть многія станціи, гдѣ нѣтъ этой возможности.

Предсѣдатель.—Но если *необходимо* устроить, то мѣстный совѣтъ и укажетъ.

И. А. Вышнеградскій.—Ничего не имѣю противъ этой статьи если вообще будетъ выражено, что, въ случаѣ разногласія съ мнѣніемъ мѣстнаго совѣта, желѣзнодорожное управленіе можетъ передать вопросъ на разсмотрѣніе высшей инстанціи.

По ст. 293.

Г. Ѳ. Симоненко.—Слѣдуетъ добавить: „и удовлетворять санитарнымъ условіямъ“. Это добавленіе я предлагалъ бы въ тѣхъ видахъ, что есть станціи, на которыхъ пассажирскія залы устроены такъ неудобно, что въ нихъ постоянные сквозняки и холодъ зимою,—какъ объ этомъ заявлялось варшавской подкоммисіи напр. на Ряжско-Вяземской жел. дорогѣ. На нѣкоторыхъ первоклассныхъ станціяхъ жел. дорогъ Царства Польскаго, на которыхъ пас-

сажирскіе поѣзды останавливаются обыкновенно на ½ ч. и болѣе вслѣдствіе ревизіи паспортовъ, какъ напр. на Сосновицкой станціи, нѣтъ совсѣмъ теплыхъ отхожихъ мѣстъ даже для пассажировъ первыхъ двухъ классовъ. Естественно, что въ зимнее время, особенно при отсутствіи таковыхъ же мѣстъ въ большинствѣ вагоновъ, курсирующихъ дорогамъ Царства Польскаго, здоровье пассажировъ подвергается очень большой и серіозной опасности.

*М. П. Козлянинов*ъ.—Исполненіе такого требованія было бы неудобно потому, что большинство пассажирскихъ помѣщеній построено на основаніи плановъ, утвержденныхъ министерствомъ путей сообщенія и устроено такъ, что въ нихъ сквозитъ, но передѣлка невозможна.

*Н. П. Анненков*ъ.—Тутъ сказано „должны въ зимнее время отапливаться.“ Я находилъ бы болѣе цѣлесообразнымъ, еслибы было сказано „должны быть теплы и безъ сквозняка,“ потому что, дѣйствительно, на иныхъ промежуточныхъ станціяхъ можно зимою волковъ морозить. Двери стеклянныя, мѣстами стекла разбиты, да еще не притворяются, и нѣтъ уголка, въ которомъ несчастный проѣзжій, замерзшій на дворѣ, могъ бы укрыться отъ непогоды. Между тѣмъ, станціи эти отапливаются, во всѣхъ ихъ существуютъ печки, въ которыхъ жгутъ много дровъ. Я слышалъ замѣчаніе, что невозможно измѣнить этого, такъ какъ планы, на основаніи которыхъ станціи построены, утверждены высшимъ правительствомъ. Я нахожу это не совсѣмъ точнымъ, потому что не отъ постройки зависятъ эти неудобства, а отъ порядковъ, существующихъ на этихъ станціяхъ. Если у двери будетъ стоять сторожъ, если дверь будетъ двойная и стекла въ окнахъ и дверяхъ будутъ двойныя и не разбитыя, то все это послужитъ къ повышенію температуры внутри станцій.

По ст. 294.

Г. К. Кулаковскій.—Пассажиры 3-го класса нѣкоторыхъ поѣздовъ, ночью и зимою, не только не имѣютъ горячей пищи, но не находятъ даже самовара. Слѣдовало бы установить, чтобы для 3-го класса въ буфетѣ постоянно были приготовлены самовары.

К. И. Рудницкій.—Правила, установленныя въ 294 и 295 статьяхъ, не могутъ привести къ надлежащимъ результатамъ вслѣдствіе невозможно-высокаго обложенія буфетчиковъ налогами и сборами со стороны городскихъ управленій. Никакія жалобы въ этомъ отношеніи не могутъ помочь дѣлу, потому, что доходы и сборы съ буфетчиковъ идутъ въ пользу городовъ.

Г. Ѳ. Симоненко.—Въ дополненіе къ только-что сдѣланному заявленію я позволю себѣ указать на подобное же обстоятельство, встрѣчающееся на жел. дорогахъ Царства Польскаго. На нѣкоторыхъ станціяхъ этихъ дорогъ прежніе собственники земель, отошедшихъ подъ жел. дорогу, до сихъ поръ удерживаютъ за собою право такъ называемой пропинаціи на этихъ земляхъ, купленныхъ у нихъ дорогою. По этому праву они одни только имѣютъ право продавать всякаго рода спиртные напитки. Переуступая его въ настоящее время содержателямъ буфетовъ на станціяхъ жел. дорогъ, они налагаютъ на буфетчиковъ какую имъ угодно плату такъ-что на иной небольшой станціи плата, возложенная на буфетъ, доходитъ до 2000 р., изъ которыхъ въ пользу общества жел. дороги поступаетъ не болѣе 200 рублей, а остальные 1800 руб. идутъ исключительно въ пользу этихъ прежнихъ собственниковъ земли, занятой станціями.

Пропинація—это вещь, которая удержалась отъ среднихъ

вѣковъ и отмѣнена была въ Царствѣ Польскомъ на всѣхъ земляхъ, отошедшихъ въ пользу крестьянъ по указу 1864 года безъ всякаго вознагражденія за то прежнихъ собственниковъ, какъ вещь сама по себѣ несправедливая. Но то, отъ чего освобождены крестьяне, страннымъ образомъ стало тяготѣть надъ пассажирами жел. дорогъ Царства Польскаго. Пріѣзжая на нѣкоторыя станціи этихъ дорогъ, они не имѣютъ права потреблять даже собственнаго вина и другихъ спиртныхъ напитковъ, а обязаны пить непремѣнно только то, которое будетъ предложено имъ собственникомъ пропинаціи или лицомъ, которому онъ временно переуступилъ это право т. е. буфетчикомъ и платить ему за это какую ему угодно, произвольно назначенную цѣну. Варшавской Подкоммиссіи содержатели буфетовъ на нѣкоторыхъ станціяхъ положительно жаловались, что они не въ состояніи назначать сколько нибудь сносныхъ цѣнъ за предметы потребленія, не раззоряясь въ конецъ слѣдствіе необходимости платить слишкомъ большую пропинаціонную сумму. Это было заявлено напр. на пограничной станціи Александрово, Варшавско-Бромберг-ской жел. дороги. Я полагаю, что существованіе пропинаціи на станціяхъ жел. дорогъ—явленіе не нормальное потому, что когда отчуждались земли подъ желѣзныя дороги, то вмѣстѣ съ тѣмъ должно было быть или выкуплено это право у прежнихъ собственниковъ земель, или исходатайствована у Правительства отмѣна его,—что еще было бы справедливѣе. Нужно имѣть въ виду, что вѣдь сами пассажиры создаются желѣзной дорогой. Покуда не было желѣзныхъ дорогъ—не было пассажировъ, которыхъ, собственники земель, отошедшихъ подъ эти дороги, могли бы облагать пошлинами въ свою пользу за право пропи-

націи. Это такое явленіе, которое не можетъ быть оставлено въ прежнемъ видѣ.

И. С. Бліохъ.—Я могу замѣтить, что при постройкѣ болѣе новыхъ желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ Варшавско-Бромбергская и Варшавско-Вѣнская, право пропинаціи обыкновенно выкупалось обществами дорогъ у землевладѣльцевъ одновременно съ пріобрѣтеніемъ у нихъ земель подъ полотно дороги.

А. Г. Вишняковъ.—Заявленія относительно сбора съ трактирнаго промысла и относительно пропинаціоннаго сбора, несмотря на всю основательность этихъ заявленій, едвали могутъ быть разрѣшены здѣсь, такъ какъ эти вопросы разсматриваются нынѣ въ мѣстахъ болѣе компетентныхъ.

Предсѣдатель.—Я и принимаю высказываемыя по этому предмету разсужденія лишь къ свѣдѣнію, но въ желѣзнодорожный законъ они вводимы быть не могутъ.

Г. К. Кулаковскій.—Нельзя ли прибавить, чтобы въ буфетахъ не подавали пищи подогрѣтою, потому что это очень вредно; подаютъ иногда 2—3 раза подогрѣтую пищу.

Предсѣдатель. — Это были бы слишкомъ большія подробности.

По ст. 295.

А. А. Александровъ.—Позвольте нѣсколько словъ высказать по этому предмету. Насколько мнѣ приходилось слышать, то причина неудовлетворительности содержанія буфетовъ находилась въ зависимости или отъ слишкомъ большого обложенія нѣкоторыхъ станціонныхъ буфетовъ, платящихъ до 1500 и до 2500 р., и во вторыхъ оттого, что буфеты эти отдаются очень часто людямъ, не имѣющимъ понятія о содержаніи буфетной части. По этому я

предлагалъ бы прибавить, чтобы условія, заключаемыя содержателями буфетовъ, были передаваемы въ мѣстные совѣты для того, чтобы послѣдніе имѣли возможность контролировать какъ условія, такъ и личный составъ содержателей буфетовъ.

По ст. 296.

Г. К. Кулаковскій.—На съѣздѣ врачей въ Москвѣ обсуждался вопросъ о томъ: имѣютъ ли врачи и санитары одинаковое значеніе, причемъ съѣздъ разошелся на два лагеря: одинъ утверждалъ, что врачи могутъ вмѣстѣ съ тѣмъ быть и санитарами на томъ основаніи, что они, дѣйствительно, также компетентны, какъ и послѣдніе въ санитарномъ дѣлѣ, другой же лагерь опровергалъ это положеніе, утверждая, что санитары должны быть *особо* назначаемы, оттого что санитары составляютъ собственно говоря, какъ бы медицинскую полицію и всегда находятся какъ бы въ противоположности съ интересами желѣзнодорожныхъ обществъ. Позвольте, Ваше Сіятельство, объ этотъ предметѣ представить Вамъ особую записку.

Предсѣдатель.—Очень хорошо.

М. Н. Журавлевъ.—Позвольте добавить къ этому параграфу слова: „и бѣлья“.

По ст. 297.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Нельзя ли добавить, чтобы свѣжая вода для питья отпускалась безплатно.

По ст. 298 и 299.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Мнѣ кажется, что вентиляціи, освѣщенія, отопленія, вполнѣ отвѣчающихъ необходимымъ санитарнымъ требованіямъ, не существуетъ.

К. А. Скальковскій.—Можно требовать отопленія, напримѣръ, такого, которое отвѣчало бы санитарнымъ требованіямъ въ томъ отношеніи, чтобы не давало угара.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — Угара нѣтъ, а всетаки вполнѣ удовлетворять гигіениста оно не будетъ, не только въ въ 3-мъ классѣ, но и въ 1-мъ. Можно сказать, „чтобы по возможности отвѣчало необходимымъ санитарнымъ требованіямъ“, но не вполнѣ.

А. Ф. Кони.—Требованіе это во всякомъ случаѣ должно быть выражено категорически.

По ст. 300.

Г. Ѳ. Симоненко.—При существованіи этого правила въ томъ видѣ, какъ оно редактировано, интересы некурящихъ пассажировъ, мнѣ кажется, будутъ недостаточно гарантированы. Если помѣщенія для некурящихъ, отведенныя въ поѣздѣ, будутъ уже всѣ заняты и этихъ отдѣленій для некурящихъ окажется недостаточное количество для того числа пассажировъ, которое желаетъ помѣститься въ нихъ, то въ такомъ случаѣ эти пассажиры будутъ поставлены въ крайне затруднительное положеніе: имъ придется или отказаться отъ возможности ѣхать въ томъ поѣздѣ, на который они разсчитывали, или же сѣсть вмѣстѣ съ курящими и, дыша воздухомъ, пропитаннымъ табачнымъ дымомъ, подвергаться головокруженіямъ и даже еще худшаго качества припадкамъ, непріятнымъ даже для самихъ ихъ сосѣдей-курильщиковъ. Такъ какъ, естественно, интересы лицъ некурящихъ должны пользоваться предпочтеніемъ въ этомъ случаѣ, то слѣдуетъ въ статьѣ 300 къ словамъ „должны быть отведены особыя помѣщенія для некурящихъ“ добавить: „въ достаточномъ количествѣ“, или же оговорить, что „при отсутствіи достаточнаго количе-

ства особыхъ отдѣленій для не курящихъ въ поѣздѣ, число этихъ отдѣленій должно быть дополняемо выставленіемъ запрещеніій курить въ отдѣленіяхъ для курящихъ“,—какъ это въ настоящее время обыкновенно и дѣлается.

Предсѣдатель.— Въ такомъ случаѣ это такъ и будетъ продолжаться дѣлаться.

Г. Ф. Симоненко.—Но если это не будетъ вмѣнено уставомъ въ обязанность дѣлать, то оно можетъ и недѣлаться и обезпеченіе здоровья некурящихъ будетъ зависѣть всецѣло отъ благоусмотрѣнія желѣзнодорожной администраціи.

По ст. 301.

Н. П. Анненковъ. — Отдѣленіе для дамъ должно быть и въ третьемъ классѣ и это еще важнѣе, чѣмъ въ 1-мъ и 2-мъ классахъ.

К. А. Скальковскій.—Это будетъ уже не для дамъ, а для бабъ....

Н. П. Анненковъ.—Нѣтъ, въ 3-мъ классѣ ѣдутъ очень многія дамы, а не бабы только,—дамы недостаточно состоятельныя, чтобы платить за проѣздъ 1-го или 2-го класса, но вполнѣ порядочныя.

К. И. Шестаковъ.—Требованіе это будетъ равносильно устройству особыхъ отдѣленій для дамъ въ 3-мъ классѣ.

Предсѣдатель. — При наложеніи налога на билеты за проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ, въ 3-мъ классѣ стала ѣздить „хорошая“ публика и поэтому не мѣшало бы устроить особое отдѣленіе для дамъ и въ 3-мъ классѣ.

Н. П. Анненковъ.—Это будетъ настоящимъ благодѣяніемъ для массы порядочной публики, проѣзжающей въ 3-мъ классѣ. Теперь въ 3-мъ классѣ женщинамъ нѣтъ возможности проѣзжать, и поэтому весьма желательно, чтобы

былъ назначенъ отдѣльный вагонъ 3-го класса для женщинъ.

По ст. 302.

Г. К. Кулаковскій.—Тутъ бы слѣдовало упомянуть о несчастіяхъ съ поѣздами и чтобы на желѣзныхъ дорогахъ на такіе случаи имѣлись всѣ перевязочные матеріалы въ такомъ количествѣ, которое можетъ оказаться нужнымъ. Я желалъ бы разработать эту статью и прошу у Вашего Сіятельства позволеніе предложить Вамъ свою редакцію.

Предсѣдатель.—Буду ждать.

И. Г. фонъ-Дервизъ. — „Согласно указанію начальника врачебно-санитарнаго отдѣла“ можно выкинуть потому, что это, собственно, находится въ вѣдѣніи управленія дороги.

По ст. 303.

К. И. Шестаковъ.—Вмѣсто «дезинфекцироваться» слѣдуетъ поставить „очищаться“. „Дезинфекцироваться“ слово едва-ли удобное.

В. В. Черняевъ.—Здѣсь прямо говорится о предотвратительныхъ мѣрахъ противъ заразительныхъ болѣзней. Если есть подозрѣніе въ томъ, что въ вагонахъ перевозился скотъ больной, то понятно, что необходимо „дезинфекцировать“ вагоны, если же будутъ только ихъ „очищать“, то только и будутъ очищать отъ навоза, но зараза останется въ вагонахъ.

К. И. Шестаковъ.—Въ коммисіи для установленія правилъ по перевозкѣ скота, въ которой я имѣлъ честь участвовать, именно и говорилось объ очищеніи вагоновъ, въ которыхъ перевозился чумный скотъ и было признано, что единственнымъ средствомъ можетъ служить обмываніе вну-

ренности вагоновъ и затѣмъ необходимость дезинфекціи другого рода не признана.

По § 304.

(преній не было).

(Перерывъ засѣданія).

По § 305.

Н. М. Полежаевъ.—Это недостаточно, что инструментовъ довольно, надо чтобы они были въ надлежащей исправности.

К. А. Скальковскій—У насъ желѣзныя дороги очень часто причиняютъ пожары. Нельзя-ли обязать дороги подачею помощи по крайней мѣрѣ въ тѣхъ случаяхъ, когда пожаръ происходитъ по ихъ винѣ. Желательны также и предохранительныя мѣры.

Н. П. Анненковъ. — Въ отношеніи предохраненія отъ пожаровъ важно запрещеніе засѣванія резервовъ. Находясь у станціи, резервы, засѣваемые хлѣбами, устанавливаются копнами, которыя весьма часто зажигаются отъ искръ паровозовъ.

По §§ 306, 307, 308 и 309.

К. И. Рудницкій. — По нѣкоторымъ статьямъ можно было бы не требовать немедленнаго составленія протоколовъ и преданія суду. Таковы статьи 287, 290, 292, 293, 297 и 308.

А. Ф. Кони. — Нѣкоторыя общія положенія, содержащіяся среди этой группы статей, необходимо удержать, такъ какъ ими указывается на источникъ происхожденія правилъ, на которыхъ будутъ основываться требованія мѣстной желѣзнодорожной власти. Для возможности и допустимости преслѣдованія за неисполненіе законныхъ требованій же-

лѣзнодорожнаго начальства необходимо, чтобы эти требо ванія были законны, т. е. имѣли свое основаніе въ правилахъ желѣзнодорожнаго устава. На нихъ-то и сдѣланы указанія въ этой группѣ статей.

И. А. Вышнеградскій. — Покорнѣйше прошу въ этой статьѣ прибавить, что инспекція сначала должна требовать исполненія и затѣмъ уже, въ случаѣ неудовлетворенія такого требованія, составляла протоколы. Къ этому вѣроятно не будетъ препятствія.

К. И. Рудницкій.—Я полагаю, что они, можетъ быть будутъ считать своею обязанностью составлять сейчасъ-же протоколы. Для того, чтобы выяснить имъ эту мысль, необходимо, мнѣ кажется, постановить, чтобы они дѣлали свои распоряженія, и только въ случаѣ неисполненія таковыхъ ихъ требованій приступали къ составленію протоколовъ.

А. А. Александровъ.—Я бы просилъ вычеркнуть слова „замѣченномъ ими“, и оставить все остальное безъ измѣненія. Это важно въ томъ отношеніи, что желѣзнодорожныя инснекціи очень часто сами не хотятъ замѣчать ничего, а когда, наконецъ, до ихъ свѣдѣнія доходятъ жалобы, то они говорятъ, что ничего подобнаго не замѣчали.

А. Ф. Кони.—„Обнаруженныя ими“ будетъ лучше.

По §§ 310 и 311.

К. И. Шестаковъ.—Къ п. 3-му я просилъ бы добавить „и депо“.

С. Ю. Витте.—Все, что имѣется на станціи—депо, магазины, матеріальные склады, контора, мелкія мастерскія—все это ввѣрено начальству станціи, такъ что „и мастерскихъ“ необходимо исключить. Эти мастерскія собственно составляютъ отдѣльное вѣдомство, а на станціи будетъ неудобно имѣть двухъ—трехъ лицъ одинаково поставленныхъ.

К. И. Шестаковъ. — Признается необходимымъ предоставить полицейскія права лицу, неприкасающемуся съ публикою — начальнику мастерскихъ — для охраненія внутренняго порядка, такъ какъ этотъ начальникъ имѣетъ дѣло съ массою мастеровыхъ. Въ такомъ положеніи было бы желательно видѣть начальника депо, такъ какъ при каждомъ депо есть мастерская.

С. Ю. Витте.—Это не „внутреннія“ отношенія.

И. А. Вышнеградскій. — Мнѣ кажется, что можно бы прибавить „и депо“. Не при каждой станціи есть депо, но при каждомъ депо есть мастерская, внутри которой начальникъ депо можетъ и долженъ составлять полицейскую власть...

К. А. Скальковскій.—Но тогда и фабриканту всякому придется дать такое право.

И. А. Вышнеградскій. — Позвольте мнѣ докончить мою мысль. Я просилъ бы: нельзя ли съ точностью указать въ ст. 310 въ какихъ помѣщеніяхъ кто есть полицейская власть; безъ того могутъ выйти затрудненія; тамъ часто выходитъ начальникъ мастерскихъ вообще въ іерархическомъ отношеніи выше начальника станціи, и если не будетъ указано, что въ пассажирскихъ напр. залахъ, на перронахъ и т. д. полицію представляетъ начальникъ станціи, то можетъ случиться, что начальникъ мастерскихъ потребуетъ себѣ въ этихъ помѣщеніяхъ полицейской власти,— что нежелательно.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Желательно было бы знать, что же: эти служащіе, здѣсь поименованные, пользуются правами государственной службы—или нѣтъ?—Это нигдѣ въ точности не выражено, имѣетъ серіозное значеніе въ дѣлѣ оскорбленія этихъ лицъ, Въ настоящее время ихъ можно бить сколько угодно, такъ какъ за нанесеніе личнаго оскор-

бленія такому начальству виновные отдѣлываются штрафомъ въ 3 руб. Разъ онъ будетъ на государственной службѣ, то за оскорбленіе его виновные будутъ подлежать болѣе строгой отвѣтственности.

С. Ю. Витте.—Этотъ вопросъ до сихъ поръ не возбуждался, а для огражденія старшихъ чиновъ желѣзнодорожной полиціи ст. 314 устанавливаетъ форменную одежду.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Кокарда была установлена и въ отношеніи станціонныхъ смотрителей, но никакихъ практическихъ послѣдствій она не имѣла.

А. Ѳ. Кони. Вопросъ о предоставленіи чинамъ желѣзнодорожнаго управленія правъ и преимуществъ государственной службы возникалъ при составленіи проекта, но безусловное и строгое проведеніе этого начала оказалось трудно осуществимымъ. Должностное лицо, находясь на государственной службѣ, подчиняется различнымъ условіямъ, вытекающимъ изъ существа этой службы. Оно не только имѣетъ право на жалованье, пенсію и награды, въ особо установленномъ и строго опредѣленномъ порядкѣ,—но и всѣ фазисы и проявленія его служебной жизни подчиняются спеціальнымъ правиламъ, основаннымъ на соображеніяхъ совсѣмъ иного происхожденія, чѣмъ въ постановленіяхъ о желѣзнодорожныхъ служащихъ. Законъ ревниво и строго охраняетъ ихъ отъ оскорбленій,—но съ другой стороны тотъ же законъ относится чрезвычайно сурово къ ихъ нарушеніямъ. Онъ не допускаетъ, въ ихъ дѣйствіяхъ, многихъ смягчающихъ сторонъ, которыя самъ же устанавливаетъ для частныхъ лицъ. Онъ не допускаетъ напримѣръ понятія о *легкомысліи* даже и для самыхъ юныхъ изъ служащихъ, а допускаетъ постановку этого принципа даже для людей преклонныхъ лѣтъ, находящихся не на государственной службѣ.—Онъ гораздо строже смотритъ на

возвращеніе растраченнаго чиновникомъ, чѣмъ на одно лишь *обѣщаніе возвратить* со стороны частнаго лица. Можно привести рядъ карательныхъ постановленій закона, строгость которыхъ обусловливается исключительно взглядомъ на чиновниковъ, какъ на носителей или представителей правительственной власти. Самый порядокъ преслѣдованія ихъ—особый, сложный и, прибавимъ къ этому, довольно не удачный, связанный съ рядомъ формальностей и инстанцій, которыя были бы совершенно чужды такому живому дѣлу, какъ желѣзнодорожное.—По этому, предоставляя желѣзнодорожнымъ служащимъ права государственной службы, необходимо измѣнить порядокъ ихъ опредѣленія на должности и порядокъ преданія ихъ суду. Но самый общій обзоръ §§ 104—130 настоящаго проекта показываетъ, что условія опредѣленія на службу желѣзнодорожныхъ служащихъ, порядокъ ихъ увольненія и поводы къ нему—совершенно отличны отъ государственной службы. Большинство ихъ опредѣляется подлежащими начальниками и утверждается правленіями и тѣми, кому оно предоставитъ это право (ч. 2 ст. 107.), а не правительственными учрежденіями и лицами; служба въ извѣстныхъ должностяхъ обусловлена извѣстнымъ возрастомъ; право увольненія безъ суда поставлено, въ виду условій этой спеціальной службы, гораздо шире, чѣмъ въ службѣ государственной и многія наказанія, которыя по уложенію налагаются на чиновниковъ лишь по суду,—на желѣзнодорожнослужащихъ налагаются въ порядкѣ административномъ (ст. 111 и 125.). Все это вызывается особенностями желѣзнодорожнаго дѣла, на которыя здѣсь было бы даже излишне и указывать. Только управляющій дорогой, его замѣститель и начальники отдѣловъ, по ст. 107, въ порядкѣ утвержденія въ должностяхъ, нѣсколько уподобляются

служащимъ въ государственной службѣ,—но только лишь въ этомъ отношеніи. И къ нимъ не примѣнимъ порядокъ преслѣдованія, установленный для чиновниковъ,—поэтому придавать служащимъ всѣ аттрибуты и права чиновниковъ—было бы не удобно для успѣха управленія самимъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ. Притомъ это и не вызывается необходимостью. Къ чему желаютъ усиленія существующихъ наказаній за оскорбленіе желѣзнодорожныхъ служащихъ, до размѣра имѣющаго въ виду чиновниковъ при отправленіи обязанностей службы? Чтобы поднять ихъ авторитетъ?—Но это еще довольно слабое средство для этой цѣли. Оно даже средство нецѣлесообразное. Не строгость и притомъ, сравнительно, незначительно бо̀льшая строгость наказанія, а его быстрота, его неотложность увеличиваютъ его репрессію т. е. его дѣйствительность и ощутительность. Съ этой точки зрѣнія, *меньшее* наказаніе, но налагаемое скоро, безъ длинной процедуры, на мѣстѣ, безъ дальнихъ вызововъ и отвлеченія отъ дѣла свидѣтелей и потерпѣвшихъ—предпочтительнѣе *большаго* наказанія, которое наступаетъ чрезъ продолжительный срокъ, послѣ долгой и обременительной не для одного подсудимаго процедуры. Если судить оскорбителей желѣзнодорожныхъ служащихъ какъ оскорбителей чиновниковъ, то согласно закону 9 мая 1878 г. ихъ надо будетъ судить въ судебной палатѣ, съ участіемъ сословныхъ представителей, съ примѣненіемъ къ этимъ дѣламъ весьма сложнаго судебнаго аппарата, съ вызовами сторонъ и свидѣтелей въ мѣсто пребываніе палаты и т. д. Удобно ли будетъ это для мѣстнаго желѣзнодорожнаго управленія? не обойдется ли лишній мѣсяцъ тюремнаго заключенія обвиняемому слишкомъ дорогою цѣною относительно порядка на самой дорогѣ? Притомъ, существующія нака-

занія, установленныя закономъ 1878 года, за оскорбленіе агентовъ желѣзно-дорожнаго управленія, за ослушаніе и сопротивленіе имъ, не такъ маловажны и, строго примѣняемыя мировыми судьями, могутъ доходить до maximum ареста до трехъ мѣсяцевъ и взысканія до трехсотъ рублей. Усиливать эти наказанія, налагаемыя притомъ мѣстными мировыми учрежденіями, нѣтъ основанія, тѣмъ болѣе, что тяжкіе побои, поврежденія и т. п. тотчасъ же измѣняютъ подсудность и влекутъ наказаніе очень строгое. Наказанія, содержащіяся въ ст. 245 и 286 улож. о наказ., примѣненіе коихъ къ оскорбленію желѣзнодорожныхъ служащихъ здѣсь указывается, какъ желательное, имѣетъ въ виду огражденіе порядка управленія особыми мѣрами. Но для примѣненія этихъ мѣръ къ желѣзно-дорожнымъ служащимъ наше законодательство не нашло основаній въ 1878 г. при обсужденіи закона 25 января—и ограничилось указаніями на 29, 30 и 31 ст. устава о нак. нал. мировыми судьями. Обстоятельства и условія дѣятельности желѣзно-дорожныхъ агентовъ съ той поры не измѣнились. Нѣтъ, поэтому, повода измѣнять и наказаніе.

*М. П. Козлянинов*ъ.—На Козловской дорогѣ начальникъ станціи, отставной полковникъ, георгіевскій кавалеръ, вслѣдствіе своего вполнѣ основательнаго распоряженія объ остановкѣ поѣзда, былъ избитъ публикою, возмущавшеюся его распоряженіемъ. При этомъ присутствовалъ жандармскій унтеръ-офицеръ, который не смѣлъ заступиться за него, потому что въ числѣ нападавшихъ на начальника станціи было нѣсколько офицеровъ... Затѣмъ оскорбители уѣхали, а начальнику станціи оставалось искать защиту только у мироваго судьѣ за оскорбленіе, которое ему было нанесено не заслуженно, крайне жестоко и притомъ публично.. Я позволю себѣ указать еще на одинъ случай·

Злоумышленники напали на будку сторожевую, избили сторожей, связали ихъ и отвезли за 10 верстъ отъ линіи, гдѣ и оставили на произволъ судьбы. Неужели за подобныя дѣйствія не слѣдуетъ подвергнуть виновныхъ примѣрному наказанію? На дорожныхъ смотрителяхъ лежитъ большая отвѣтственность и поступокъ съ ними лишилъ дорогунадзо ра.

С. Ю. Витте.—Нельзя-ли поставить вопросъ только объ огражденіи отъ оскорбленій желѣзнодорожной полиціи?

А. Ф. Кони.—Тотъ примѣръ, который приводитъ М. П. Козляниновъ, съ нашимъ вопросомъ ничего общаго не имѣетъ, такъ какъ тутъ и насиліе, и лишеніе свободы и, вѣроятно, похищеніе т. е. признаки преступленій, караемыхъ общимъ судомъ и притомъ весьма строго.

М. П. Козляниновъ.—Нѣтъ, они ничего не взяли, а на линію положили камни, между шпалъ.

А. Ф. Кони.—Это—важное преступленіе, которое преслѣдуется въ общемъ порядкѣ и облагается тяжкимъ наказаніемъ.

Предсѣдатель.—Здѣсь не можетъ быть обсужденъ этотъ вопросъ окончательно, но онъ крайне важенъ и мы обсудимъ его въ особомъ совѣщаніи юристовъ и лицъ, которые уже участвовали въ этихъ работахъ.

К. И. Рудницкій.—Я полагаю, что въ п. 7 есть редакціонная неточность. Сказано, что полицейскими служителями считаются: артельные рабочіе и путевые сторожа. Это вѣроятно ошибка, о сторожахъ рѣчь идетъ раньше (о такъ называемыхъ путевыхъ); но есть „мостовые сторожа“.

По ст. 312.

И. С. Познанскій.—Къ § 311 п. 8. надо прибавить „кондукторы поѣздные“. На платформахъ и въ вокзалахъ будутъ обыкновенные кондукторы.

Предсѣдатель.—Тамъ будутъ указанные въ п. 6 и начальники станцій.

По ст. 313 и 314.

К. А. Скальковскій.—Послѣ сказаннаго А. Ф. Кони по поводу ст. 311 кокарду оставить нельзя. Оберъ-кондуктора по большей части—мы всѣ хорошо знаемъ—просто изъ отставныхъ нижнихъ чиновъ и сравнить ихъ съ *чиновниками* не возможно. Чиновникъ имѣетъ хотя сословный или образовательный цензъ. Здѣсь этого нѣтъ и публика будетъ поставлена въ недоумѣніе въ отношеніи положенія этихъ лицъ.

По §§ 315 и 316.

И. Г. фонъ-Дервизъ.—Здѣсь сказано, что желѣзнодорожные полицейскіе служащіе „въ особенности обязаны удерживаться отъ всякихъ грубыхъ и надменныхъ выходокъ“—и это совершенно справедливое требованіе; но нельзя же, въ виду справедливости, не предъявить къ нимъ требованія, чтобы они по крайней мѣрѣ обращались съ вѣжливостію.

По §§ 317, 318, 319 и 320.

М. П. Козляниновъ.—Желательна прибавка слова: „закономъ“ установленномъ.

Н. П. Анненковъ.—Въ § 317 не мѣшало бы указать разстояніе, на которомъ можетъ дѣйствовать желѣзнодорожная полиція.

Предсѣдатель.—Это относится собственно до жандармской полиціи, которой вліяніе будетъ внѣ линіи. А собственно-желѣзнодорожные агенты ограничиваются въ своей дѣятельности полосою желѣзной дороги.

К. И. Шестаковъ.—Это надобно было бы выяснить.

К. А. Скальковскій.—Не лишняя-ли ст. 319? Это пожеланіе идеальное.

М. Н. Анненковъ.—Это перешло изъ существующаго закона.

А. Ф. Кони.—Это основано на законѣ 19 мая 1871 г. о порядкѣ дѣйствій чиновъ жандармскаго корпуса по изслѣдованію общихъ преступленій.

По § 321.

Н. П. Анненковъ.—Ст. 320 противорѣчитъ объясненію, которое было дано членомъ отъ министерства юстиціи. На основаніи этой статьи, чины желѣзнодорожной полиціи привлекаются къ суду въ порядкѣ, для чиновъ общей полиціи установленномъ. Между тѣмъ мы слышали, что они не составляютъ должностныхъ лицъ, хотя по мнѣнію одного предсѣдателя желѣзной дороги это и было бы желательно.

С. Ю. Витте.—Я полагаю, что разъ говорится объ этихъ агентахъ какъ о контингентѣ желѣзнодорожной полиціи, то въ отношеніи ихъ должны примѣняться всѣ тѣ законы, которые примѣняются въ отношеніи всякой полиціи.

Предсѣдатель.—Мы это обсудимъ.

По §§ 322, 323, 324, 325.

М. П. Козляниновъ. — Не слѣдуетъ-ли добавить послѣ словъ: „коль скоро оно не выходитъ изъ предѣловъ ихъ подсудности“—слова: „и не касается полицейской дѣятельности“.

І. С. Познанскій.—Этотъ уставъ будетъ ли примѣняться къ конножелѣзнымъ дорогамъ?

Предсѣдатель.—Относительно конножелѣзныхъ дорогъ существуютъ особыя правила.

І. С. Познанскій. – Значитъ этотъ уставъ относится только до паровыхъ дорогъ?

Предсѣдатель.—Да. Не желаетъ-ли кто нибудь еще предложить вопросы?

(*Молчаніе*).

Предсѣдатель.—Благодарю васъ, господа, за оказанное содѣйствіе трудамъ Коммисіи и объявляю засѣданія съѣзда закрывшимися.

(*Засѣданіе было закрыто въ 11 1/2 часовъ вечера*).